

C2002-14 / 2002. 9

# 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전방안 연구

C2002-14 / 2002. 9

# 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전방안 연구

박 문 호 (부연구위원)

임 송 수 (부연구위원)

## 머 리 말

녹차산업은 녹차가 건강식품으로 소비자에 인식되면서 우리나라 농업 부문에서 몇 안되는 성장산업으로 각광을 받고 있다. 매년 녹차재배 면적과 생산이 급속히 늘어나고 있으며, 다양한 가공품의 개발 등을 통하여 녹차 관련 식품의 소비도 꾸준히 증가하고 있다. 또한, 녹차가 지역경제에 미치는 긍정적인 효과로 인하여 녹차산업의 도입 또는 확대를 꾀하고 있는 지역도 늘어나고 있다.

그러나 현재 진행중에 있는 WTO 농업협상으로 인하여 수입녹차에 대한 관세율의 감축 등 국경조치가 완화된다면 수입녹차가 국내시장을 크게 잠식할 것이라는 우려도 제기되고 있다. 현재 우리나라 녹차산업은 초기 발전단계로서 국제경쟁력이 주요수출국에 비하여 크게 뒤떨어져 있는 상황으로 500%이상의 고관세로 보호되고 있는 실정이다. 특히, 주요 녹차생산국이 자 수출국인 중국이 인접해 있고 가격경쟁력이 상대적으로 높기 때문에 관세율의 추가감축의 정도에 따라서는 국내 녹차산업에 커다란 영향을 미칠 것으로 전망된다.

이 연구에서는 이러한 국내외 여건 속에서 국내 녹차산업의 안정적 발전을 모색하기 위한 국내 녹차산업의 발전방안과 WTO 협상과 관련한 대책수립 방안을 제시하고자 하였다. 녹차산업의 현황분석과 외국의 산업 동향분석을 통하여 국내녹차산업의 장기적인 발전 방향을 도출하고, WTO협상과정에서 드러나고 있는 논의 동향과 WTO협상이 녹차산업에 미치는 영향분석을 토대로 현안으로 대두되고 있는 수입자유화 대응전략을 모색하였다.

이 연구는 한국차생산자연합회의 의뢰를 받아 수행한 연구과제로서 농민 스스로가 조성한 자조금을 통하여 이루어졌다는 점에서 커다란 의의를 지니고 있다. 차 생산자 여러분의 자구노력에 경의를 표하며 건투를 빈다. 끝으로 연구과정에서 많은 도움을 주신 차생산자연합회 최연호 회장님을 비롯한 생산자 여러분, 임근철장장을 비롯한 보성차시험장 관계자, 농림부, 시·군관계자, 학계 여러분에게도 깊은 감사를 드리며, 이 연구결과가 차 산업관련 정책자료등 산업발전에 널리 활용될 수 있기를 기대한다.

2002. 9

한국농촌경제연구원장 이 정 환

# 요 약 문

## I. 제 목

수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전방안 연구

## II. 연구개발의 목적 및 필요성

- 연구의 목적은 수입개방 확대에 대응한 대책의 수립에 있으며 구체적으로는 WTO재협상 전략의 제시와 녹차산업의 경쟁력을 확보하기 위한 산업발전 방안의 모색에 있음.
- 녹차가 건강식품으로 인식되고 있으며 녹차의 생산이 농업·농촌에 미치는 경제적 효과는 단순한 식품생산에 그치지 않음. 최근 주산지뿐만 아니라 재배가 가능한 인근 지역 지방자치단체를 중심으로 녹차를 중점작물로서 도입을 적극 검토하고 있는 실정임.
- 그러나 WTO/DDA재협상 결과에 따른 시장개방 수준이 국내산업에 미치는 영향이 클 것으로 전망되고 있어, 녹차의 수입자유화에 대응한 대책수립이 시급한 실정임.

### Ⅲ. 연구결과 요약

#### 제2장 국내 녹차산업의 현황과 문제점

##### ○ 국내 녹차산업의 현황

- 녹차는 1969년 농특사업의 일환으로 전남 보성지역에 다원을 조성하면서 대규모 재배가 시작되었으며, 1980년 (주)태평양이 제주도 등에 대규모 다원을 조성하면서 산업으로서의 본격적인 기반이 구축되었음. 현재 경남하동, 전남 보성, 제주도가 주산지임.
- 녹차산업은 국내소비의 증대로 성장산업으로 발돋움하고 있음. 재배면적, 생산량, 국내공급량, 1인당소비량 등에서 90년대 초에 비하여 13 - 15%의 성장을 보이고 있고 산업규모의 확대 여지도 크다고 할 수 있음.
- 산업의 현황면에서는 주변국가에 비해 낮은 수준이지만 다양한 녹차의 가공품 개발로 소비가 증가할 것으로 예상됨.
- 녹차의 단위면적당 조수입 및 생산액은 다른 작물에 비해 2-3배 높음. 전남 보성군의 경우 산업연관효과를 감안하면 녹차 및 녹차관련산업의 규모가 1,180억원에 이르고 있음.
- 국내 녹차산업은 높은 관세율로 보호되고 있음. UR 협상결과에 따라 1995년부터 녹차 수입이 이루어지고 있으나, 시장 접근물량 이상의 물량에 대해 525%(2002년)의 높은 관세율을 부과하고 있어, 본격적인 수입은 이루어지지 않고 있음.
- 녹차는 고부가가치의 경제작물이면서 다양한 가공품 개발과 관광상품

화를 통하여 지역경제에 큰 영향을 미치고 있기 때문에 녹차산업에 대한 관심이 높아지고 있음.

○ 국내녹차산업의 문제점

- 차나무의 품종은 재래종 위주이며, 일본도입종인 “야부기다” 등이 일부 재배되고 있고 품종개발은 초보단계에 머물고 있음. 경사지재배, 품종개발의 미흡으로 외국에 비하여 단위 수확량 등 생산성이 크게 떨어지고 있음.
- 재래종 단일품종 중심의 재배로 수확량이 낮으며, 노동력투입 집중, 일시수확으로 인한 공장의 가동률저하, 병충해 관리 문제 등이 유발되고 있음. 10a 당 수량은 생엽을 기준으로 1990년 330kg에서 2000년 418kg으로 향상되었으나 일본의 891kg에 비하여는 현저히 낮은 수준임.
- 대부분 영세 사업체로서 자본·기술이 낙후되어 있어, 가공 효율과 품질관리 면에서 낙후되어 있음. 주로 수작업에 의존하는 소규모 볶음식 제조방식은 제조원가면에서 불리하고, 위생적 제품관리 등 품질면에서도 문제가 많음.
- 장원산업등 일부업체를 제외하고는 소비가 크게 신장되고 있는 티백 시장 등의 진출이 사실상 어려운 실정으로 전통적인 잎차시장에 의존하고 있어 산업의 성장에도 불구하고 경영이 부실한 사례도 나타나고 있음.
- 우리나라의 녹차 유통구조는 수직통합적 형태를 취하고 있어 시장형성이 되고 있지 않으며, 생산자 주도 하에 가격이 결정되고 있어 제품가격이 비쌈. 이러한 구조적 문제로 녹차가격이 외국에 비하여 상대적으로 높은 가격으로 형성되고 있어 소비확대에 장애요인이 되고

있음. 이웃 일본과 비교하면, 우리나라가 4배 정도의 높은 가격이 형성되어 있음.

- 중국산 녹차가 국산으로 둔갑하여 유통되는 것을 방지하기 위한 대책이 미흡하며, 차의 대중화를 주도하는 티백과 음료의 원료가 중국산으로 이루어지는 것에 대한 대책도 마련되어야 할 것임.

### 제3장 세계 녹차산업의 동향분석

#### ○ 녹차산업 개관

- 세계의 다원면적과 차엽의 생산량은 지속적이고 안정적인 증가추세를 나타내고 있으며, 대부분 아시아에서 생산되는 차엽이 최근 아프리카에서 생산량이 큰 폭으로 증가하고 있는 실정임.
- 2000년 세계의 차엽총생산량은 299만톤이며, 이 가운데 인도의 생산량이 75만톤으로 세계 총생산량의 25%를 차지하고 있으며, 중국은 72만톤으로 세계 총생산량의 24.1% 한국은 1.6천톤으로 세계 총생산량의 0.1%을 차지함.
- 2000년 세계의 ha당 차엽생산량은 1,280kg임. 이 가운데 터키의 ha당 생산량이 2,312kg으로 가장 많고, 인도, 일본, 아프리카 등은 1,700~1,900kg, 스리랑카, 인도네시아, 베트남 등은 1,200~1,500kg에 달한 반면, 한국은 1,067kg, 중국은 757kg으로 세계의 평균수준 보다 낮음.
- 세계의 차소비현황은 1950년대 후반부터 빠른 증가세를 보이기 시작하여 1996년에는 1인당 평균소비량이 0.45Kg에 달함.
- 국가별 1인당 차 소비현황은 아일랜드가 2,8Kg으로 가장 많으며, 아시아 국가 가운데는 홍콩이 1,2Kg으로 가장 많음. 중국의 1인당 차 소비량은 360g, 한국은 38g에 불과함.

### ○ 주변국의 녹차산업 현황

- 우리 주변 주요국의 녹차산업의 동향을 살펴보면 중국의 차 산업은 중국 농업가운데 국제경쟁력을 가지고 있는 품목이며 2000년에는 세계 총 생산량의 24.1%를 차지하였음.
- 중국 차의 단위당 수출가격은 매우 낮은 상태임. 그러나 중국이 급격한 산업화 과정에 있으며 국내 가용 자원을 공업화에 치중하고 있어, 차산업 발전을 위한 투자자원 마련이 어렵고, 노임 인상등 원가상승여지가 커 장기적으로는 산업경쟁력은 약화될 소지가 많음.
- 중국차는 대유럽 수출에서 농약잔류량이 허용치를 초과하는 등 비가격적인 요인에서 문제점을 드러내고 있음.
- 일본의 차 산업은 녹차드링크 소비의 확대에 힘입어 꾸준한 성장기조를 유지하고 있고, 2000년 현재 시장규모가 1조 2천억엔에 이르고 있으며, 20%의 낮은 관세율에도 불구하고 국내생산기반을 유지하고 있음. 일본은 가격경쟁력 확보를 위해 생산측면에서 녹차의 품종화, 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하고 있음.
- 가공측면에서는 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되고 있으며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화와 이를 통한 원가절감, 제품개발, 브랜드화에 주력하고 있음.
- 품질경쟁력 및 지역대책 측면에서는 품질경쟁력을 높이기 위해 고급차 중심의 생산을 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 이루어지고 있음.
- 최근 일본의 녹차 수요증대는 전통적인 잎 차보다는 녹차음료시장의 확대에 기인하고 있으며, 수요층도 청년층이 주도하고 있는 것으로 판단됨.



## 제4장 WTO 농업협상의 영향평가

### ○ 수급전망

- 먼저 우리나라의 수급현황을 분석하면 생산량, 소비량, 수입량이 모두 증가하고 있는 상황임.
- 국내 생산량과 견주어 수입량의 비중은 2-6% 정도이고 수입녹차에 대한 높은 관세율(쿼터초과 관세율)이 적용되고 있기 때문에 국내 생산자 가격은 거의 모두 국내 생산과 소비 여건에 의해 결정되고 있다고 볼 수 있음.
- 국내 생산자 가격의 내림세는 상대적으로 생산량이 더 많이 증가한 결과로 해석됨.

표1 녹차의 재배면적과 생산량 전망

연도	재배면적(ha)	생산량(톤)
2005	2,245	2,277
2006	2,423	2,674
2007	2,615	2,886
2008	2,821	3,114
2009	3,044	3,360
2010	3,285	3,625
2011	3,544	3,911
2012	3,824	4,220
2013	4,125	4,553
2014	4,451	4,912

표2 녹차의 소비량 전망

연도	1인당 소비량(g)	추계인구(명)	총 소비량(톤)
2005	72	48,460,590	3,469
2006	79	48,710,241	3,854
2007	87	48,948,463	4,274
2008	96	49,175,329	4,732
2009	106	49,391,042	5,232
2010	116	49,594,482	5,777
2011	128	49,782,861	6,370
2012	140	49,954,138	7,015
2013	154	50,107,196	7,717
2014	169	50,240,035	8,479

표3 시나리오별 녹차의 수입량 추정 결과

단위: 톤

연도	베이스라인	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	63.4	65.4	65.4	68.9	71.0
2006	68.7	72.8	72.8	81.0	86.0
2007	74.2	80.5	80.5	94.8	104.1
2008	79.9	88.5	88.5	110.6	125.8
2009	85.8	96.7	96.7	128.6	152.3
2010	91.9	105.4	105.4	149.4	184.7
2011	98.3	114.3	114.3	173.5	224.8
2012	104.9	123.6	123.6	201.4	275.0
2013	111.8	133.3	133.3	233.9	338.4
2014	118.9	143.3	143.3	272.0	419.8

표4 시나리오별 녹차의 국내가격 추정 결과

단위: Kg

연도	베이스라인	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	3,168	3,168	3,168	3,098	3,061
2006	3,141	3,141	3,141	3,002	2,927
2007	3,114	3,114	3,114	2,905	2,793
2008	3,087	3,087	3,087	2,809	2,659
2009	3,061	3,061	3,061	2,713	2,526
2010	3,034	3,034	3,034	2,617	2,392
2011	3,007	3,007	3,007	2,520	2,258
2012	2,980	2,980	2,980	2,424	2,125
2013	2,954	2,954	2,954	2,328	1,991
2014	2,927	2,927	2,927	2,232	1,857

주: 시나리오 I: 쿼터의 50% 추가 증대

시나리오 II: 쿼터의 50% 추가 증대와 함께 쿼터내 관세율(t1)의 36% 추가 감축

시나리오 III: 쿼터의 관세율(t2)의 36% 추가 감축

시나리오 IV: 쿼터의 50% 추가 증대와 더불어 쿼터내 관세율(t1)과 쿼터의 관세율(t2)의 36% 추가 감축

표5 베이스라인 대비 시나리오별 녹차(중작·대작)의 시장 규모 변화

단위: %

연도	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	-0.2%	-0.2%	-2.7%	-4.1%
2006	-0.4%	-0.4%	-5.6%	-8.4%
2007	-0.6%	-0.6%	-8.6%	-12.9%
2008	-0.8%	-0.8%	-11.7%	-17.7%
2009	-1.1%	-1.1%	-15.1%	-22.8%
2010	-1.3%	-1.3%	-18.6%	-28.3%
2011	-1.6%	-1.6%	-22.4%	-34.3%
2012	-1.9%	-1.9%	-26.4%	-40.7%
2013	-2.1%	-2.1%	-30.8%	-47.8%
2014	-2.5%	-2.5%	-35.5%	-55.7%

## ○ WTO 농업협상 전망 및 영향평가

- WTO는 2003년 3월까지 시장접근, 국내보조, 수출보조 등의 개혁방향에 대한 협상진행방식(modality)을 확정할 예정임.
- WTO 농업협상은 무역자유화를 촉진하기 위한 방편으로 UR에 이은 관세율 추가 감축과 수입관리 방식의 개선을 주요 의제로 다루고 있음.
- 국내 녹차산업과 관련해 지금과 같은 TRQ 체제의 유지는 쿼터 이상의 수입을 어느 정도 억제한다는 효과 측면에서 유리하나 큰 폭의 쿼터 증량과 쿼터의 관세율 감축은 산업에 커다란 음(-)의 영향을 미칠 수 있음.
- 관세율 감축으로 시장개방이 확대되면 수입량이 더욱 큰 폭으로 늘어날 것으로 보임 일본의 사례처럼 주요 수입선은 중국이 될 것이며 수입녹차는 주로 낮은 품질의 국내녹차를 대체할 것으로 전망됨.

표6 균형 관세율

	평균 수입가격(원/kg)	평균 국내가격(원/kg)	균형 관세율
중작 對 3kg이하 녹차 우리나라 일본	3,051 12,497	9,430 9,430	209% -25%
대작 對 기타 녹차 우리나라 일본	419 2,290	4,950 4,950	1083% 116%
전체 對 평균수입녹차 우리나라 일본	810 2,340	7,536 7,536	830% 222%

- 현재 수준의 국내 녹차가격을 유지하기 위한 균형 관세율은 표6과 같음(균형관세율은 수입가격이 국내가격과 일치하도록 하는 관세율을 의미함).
- 우리나라보다 소비수준이 높은 일본의 수입가격을 기준으로 할 경우의 222% 보다는 균형관세율이 크게 높을 것으로 판단됨.
- 향후 국내산과 수입품간의 균형관세율은 국내 소비수준과 수입품의 품질에 크게 영향을 받을 것으로 예측됨.
- 예상되는 수입증대에 대응해 국내 생산자 가격을 유지하거나 증대할 수 있는 방향은 첫째, 품질이 높은 차 종류에 생산을 특화하고, 둘째, 소비량과 균형이 되도록 생산량을 조정하는 것임.
- 수입증대가 국내 가격에 미치는 영향은 차 종류에 따라 또는 차 종류별 국내 생산량 수준에 따라 다르게 나타날 수 있으며, 일본의 경우처럼 생산량 조정 효과가 수입량 증대의 영향을 압도할 경우에 국내 생산자 가격이 오히려 증가하게 될 수도 있음.

## 제5장 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전전략

### ○ 기본방향

- WTO협상에 의한 국내시장 접근을 억제하여 국내산업이 경쟁력을 확보할 수 있는 시간적 여유를 갖는 것이 중요함.
- 녹차산업은 우리 농업에서 차지하는 비중이 상대적으로 작을뿐만 아니라 전통적으로 주요 농정대상 품목에서 제외되어 왔으나 경제적·산업적 측면의 시각만이 아닌 녹차산업이 제공하는 전통 및 문화계승의 측면 등 이른바 비교역적 측면에서의 가치평가가 이루어지도록 해야할 것임.
- 시장접근 물량을 설정할 때 활용된 기준연도는 UR 농업협상 때 기준으로 삼은 1986-88년이 바람직하다고 주장해야 할 것임. 최근에 녹차의 국내 소비량이 크게 증가했다는 점을 감안할 때, 1988년 이후의 새로운 기준연도 설정은

자연히 최소접근 물량을 지금 수준보다 늘리는 결과를 가져올 것이기 때문임.

- 녹차의 품종화를 통하여 다원의 성목화 기간 단축과 생육의 균일화로 다수확을 유도하여야 할 것임. 우리나라의 경우는 야생종이 주류를 이루고 있으며, 작년에 보성차시험장에서 3개품종을 개발하였으나 아직 보급에는 3~4년 이상이 소요될 것으로 예상됨.

#### ○ 산업발전전략

- 비용절감차원 만이 아니라 선진적인 재배기술의 도입을 촉진하기 위하여 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하여야 할 것임.
- 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되어야 하며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화가 이루어져야 할 것임.
- 녹차산업은 가공식품으로 소비가 이루어지기 때문에 우수한 가공능력의 확보가 무엇보다 중요함.
- 시장 관리 측면에서는 고급차 중심의 생산을 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 요구됨.
- 수입관리측면에서 농약잔류물 기준치 강화와 함께, 국산 녹차의 안전성도 제고할 수 있도록 무농약 유기재배기술의 보급을 통하여 외국산과의 차별화 대책이 요구됨.
- 소비 촉진을 위해서는 소비수요에 대응한 다양한 제품개발과 소비확대를 위한 적극적인 홍보가 요구됨.
- 적극적인 지자체의 산업에 대한 관심과 지원이 따라야 할 것임. 녹차산업은 전국적인 산업이라기보다는 특정 지역에 국한된 산업이지만, 산지에서는 다른 어떤 작목 보다 지역경제에 미치는 효과가 큰 산업으로서 각 지자체에서는 품목 차원이라기보다는 지역진흥대책 차원에서 지자체의 적극적인 지원이 필요함.

# 차 례

제 1 장 서 론 .....	1
1. 연구의 필요성 .....	1
2. 연구 목적 .....	2
3. 주요 연구내용 .....	2
4. 연구방법 .....	3
제 2 장 국내 녹차산업의 현황과 문제점 .....	5
1. 녹차산업의 산업적 위치와 경쟁력 .....	5
1.1. 산업적 위치 .....	5
1.2. 녹차산업 국제경쟁력 .....	8
2. 산업부문별 실태와 문제점 .....	10
2.1. 생산단계 .....	10
2.2. 가공단계 .....	14
2.3. 유통·판매단계 .....	17
2.4. 소비단계 .....	20
제 3 장 세계 녹차산업의 동향 분석 .....	23
1. 세계의 차 생산 및 소비동향 .....	23
2. 주요국의 녹차산업 동향 .....	26
2.1. 중국의 산업동향 .....	26
2.2. 일본의 산업동향 .....	31
2.3. 시사점 .....	40
제 4 장 WTO 농업협상의 영향 평가 .....	43

1. 국내 녹차산업과 WTO 농업협상의 관계 .....	43
2. WTO 농업협상의 주요 쟁점 .....	44
2.1. 관세율의 감축 .....	45
2.2. 쿼터 증량 .....	46
2.3. TRQ 수입관리 방식의 개선 .....	46
2.4. WTO 농업협상의 전망 .....	47
3. WTO 농업협상이 국내 녹차산업에 미치는 영향 .....	48
3.1. 녹차의 수급전망 .....	48
3.2. 녹차의 수입개방 확대에 따른 국내영향 분석 .....	50
3.3. 균형 관세율 추정 .....	57
3.4. 일본의 수입개방 영향과 시사점 .....	60
제 5 장 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전전략 .....	67
1. 기본방향 .....	67
2. WTO 협상전략 .....	68
3. 산업 발전전략 .....	70
4. 정책 추진 과제와 추진체계 .....	72
참고문헌 .....	75
부록 1. 일본 시즈오카현 녹차산업 진흥대책 자료 .....	76
부록 2. 녹차소비자 실태조사 결과(수도권 소비자 설문조사 결과) ...	108
부록 3. WTO 협상결과 시나리오별 분석자료 .....	119



## 표 차 례

### 제2장

표 2- 1	녹차 생산량 및 소비량 .....	6
표 2- 2	주요국의 차 생산 및 소비량 비교(2000년) .....	6
표 2- 3	녹차와 타 작물과의 10a당 경제성 비교 .....	7
표 2- 4	보성지역 녹차 및 녹차관련산업의 경제적 효과 .....	7
표 2- 5	한·중·일 녹차산업 경쟁력 비교 .....	8
표 2- 6	연도별 시장접근물량 및 세율 .....	9
표 2- 7	지역별 차 재배 현황(2000년) .....	10
표 2- 8	주요다원의 조성년대별 분포 현황 .....	12
표 2- 9	하동지역 주산지의 수령별 재배면적(2002년) .....	12
표 2-10	녹차 10a당 생산비 .....	13
표 2-11	한국과 일본의 10a당 생엽 생산량 비교 .....	13
표 2-12	한국과 일본의 다업 경영규모 비교(2000년) .....	14
표 2-13	주요 제다업체의 시설 보유 현황 .....	15
표 2-14	지역별 생엽 조달 현황(2001년) .....	16
표 2-15	제다업체의 제품 유형별 판매 실적 .....	16
표 2-16	한국과 일본의 녹차 평균소비자가 비교 .....	19

### 제3장

표 3- 1	세계 차 생산 현황(2000년) .....	24
표 3- 2	세계 각국의 1인당 차 소비 현황(2000년) .....	25

표 3- 3	중국 차엽 생산 현황(1978~2001년) .....	27
표 3- 4	1994~2000년 차엽 수출 실적 .....	30
표 3- 5	다원 면적 동향 .....	32
표 3- 6	10a당 생엽 수확량 .....	33
표 3- 7	다원 규모별 농가수 추이(시즈오카현) .....	34
표 3- 8	기업형태별 황차 가공사업체수 .....	35
표 3- 9	다기별 생엽가격 .....	36
표 3-10	시즈오카현 농협 공판 실적 .....	36
표 3-11	다기별 황차가격 동향 .....	37
표 3-12	청량음료 생산실적(2000년) .....	38
표 3-13	차의 수요와 생산의 장기 전망 .....	39
표 3-14	다류의 일본 국내 공급량 추이 .....	40

## 제4장

표 4- 1	관세율 감축 공식 .....	45
표 4- 2	녹차의 재배면적과 생산량 전망 .....	49
표 4- 3	녹차의 소비량 전망 .....	50
표 4- 4	녹차의 양허 TRQ와 관세율 .....	50
표 4- 5	녹차의 수입개방 시나리오 설정 .....	52
표 4- 6	녹차의 수입개방 시나리오 요건 .....	52
표 4- 7	시나리오별 녹차의 수입량 추정 결과 .....	53
표 4- 8	시나리오별 녹차의 국내가격 추정 결과 .....	54
표 4- 9	베이스라인 대비 시나리오별 녹차(중작·대작)의 시장 규모 변화 .....	56
표 4-10	관세율별 전체 녹차의 수입가격 비교 .....	57

표 4-11	관세율별 3kg 이하 녹차의 수입가격 비교 .....	58
표 4-12	관세율별 기타 녹차의 수입가격 비교 .....	58
표 4-13	균형 관세율 .....	59
표 4-14	UR 이행 이전과 이후에 일본의 녹차 수입량과 수입가격 비교 .....	61
표 4-15	UR 이행 이전과 이후에 일본의 생엽 생산량 비교 .....	62
표 4-16	UR 이행 이전과 이후에 일본의 荒茶 생산량 비교 .....	62
표 4-17	UR 이행 이전과 이후에 일본의 녹차 소비량 비교 .....	63
표 4-18	UR 이행 이전과 이후에 일본의 국내 생산자 가격 비교 .....	63
표 4-19	우리나라와 일본의 녹차 수급 현황과 전망 비교 .....	64

## 제5장

표 5- 1	차 산업 정책 추진 방향과 추진 내용 .....	73
--------	----------------------------	----

## 부 록

부표 1	녹차에 대한 이미지 .....	108
부표 2	녹차의 음용형태별 평균비율 .....	108
부표 3	녹차의 음용형태별 우선순위 .....	109
부표 4	녹차의 음용 횟수 .....	109
부표 5	잎차의 소비 정도 - 5년 전과 비교 .....	110
부표 6	티백녹차의 소비 정도 - 5년 전과 비교 .....	110
부표 7	캔녹차의 소비 정도 - 5년 전과 비교 .....	111
부표 8	향후 녹차의 소비 전망 .....	111
부표 9	향후 티백녹차의 소비 전망 .....	112
부표 10	향후 캔녹차의 소비 전망 .....	112
부표 11	잎차의 구입장소 .....	113

부표 12	티백녹차의 구입장소 .....	113
부표 13	캔녹차의 구입장소 .....	114
부표 14	녹차의 구입용도별 평균비율 .....	114
부표 15	녹차 구입시 상품 선택기준 - 고려사항 .....	115
부표 16	녹차 구입시 선호 브랜드 유무 .....	115
부표 17	녹차(잎차)의 가격수준 .....	116
부표 18	녹차(잎차)의 평균 구입가격 - 100g/1통 .....	116
부표 19	수입(중국)녹차에 대한 구입의향 .....	117
부표 20	국산녹차의 소비증가를 위한 방안 - 필요성 .....	118
부표 21	수입 수요함수로 추정된 시나리오별 수입량 .....	126

## 그림 차례

### 제2장

그림 2-1 국내산 녹차의 유통경로 .....	18
---------------------------	----

### 제3장

그림 3-1 중국의 차 수출 추이 .....	30
--------------------------	----

### 제4장

그림 4-1 TRQ 운용에 관한 WTO 논의 방향 .....	44
그림 4-2 시나리오별 녹차의 수입량 추정결과 비교 .....	53
그림 4-3 시나리오별 녹차의 국내가격 추정결과 비교 .....	55

### 부 록

부그림 1 TRQ 체제의 정태적 모형 .....	119
----------------------------	-----

# 제 1 장

## 서 론

### 1. 연구의 필요성

- 국민소득의 향상과 더불어 건강에 대한 관심이 높아지고 녹차가 건강 식품으로 인식됨에 따라 매년 녹차의 생산·소비가 크게 증가하고 있다. 이는 비단 우리나라에 국한된 것이 아니라 세계적인 현상이 나타나고 있다.
- 특히, 녹차의 생산이 농업·농촌에 미치는 경제적 효과는 단순한 식품 생산에 그치지 않고, 다양한 녹차가공품의 생산, 산지의 경관을 바탕으로 한 관광자원화를 통하여 얻어지는 부가가치 등 그 간접 효과가 막대하다.
- 이에 따라 주산지 뿐 만 아니라 재배가 가능한 인근지역에서도 지자체에서 녹차를 중점작물로서 도입을 적극 검토하고 있다.

- 그러나 우리나라 녹차산업은 그 동안 커피 등 다른 음료에 밀려, 생산·소비수준이 아직 열악하고 산업의 경쟁력도 극히 낮은 수준에 머물러 있다.
- 녹차 1인당 소비량은 일본, 대만, 홍콩의 1/25 수준이고, 산업의 국제경쟁력 면에서도 500%이상의 고 관세에 의하여 보호되고 있다.
- 따라서 향후 WTO/DDA재협상 결과에 따른 시장개방 수준이 국내산업에 미치는 영향이 클 것으로 전망되고 있어, 녹차의 수입자유화에 대응한 대책 수립이 시급한 실정이다.

## 2. 연구 목적

- 본 연구의 목적은 향후 수입개방 확대에 대응한 대책수립에 있다. 구체적으로는 WTO 재협상 전략의 제시와 녹차산업의 경쟁력을 확보하기 위한 산업발전방안의 모색에 있다.

## 3. 주요 연구내용

- 국내녹차산업의 현황과 문제점
  - － 녹차산업의 산업적 위치와 경쟁력
  - － 생산현황과 문제점
  - － 가공현황과 문제점

- 유통·소비현황과 문제점
- 세계 녹차산업의 동향과 전망
  - 세계 차 생산 및 소비동향
  - 주요국의 산업 동향 및 전망(중국, 일본)
  - 시사점
- WTO 농업협상의 영향 평가
  - 국내 녹차산업과 WTO 농업협상의 관계
  - WTO 농업협상의 주요쟁점
  - WTO 농업협상이 국내 녹차산업에 미치는 영향
- 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전전략
  - 발전방향
  - WTO 협상전략
  - 녹차산업발전전략
  - 정책과제

#### 4. 연구방법

- 기존 문헌 조사
  - 녹차 관련 국내외 통계·문헌 및 인터넷 검색을 통한 자료분석
  - WTO 협상 관련 자료분석



○ 산업 실태조사

- 산지 생산농가·가공·유통시설: 조사표에 의한 면접조사
  - 농가소득·생산비, 제다업체 가공·유통실태 파악 및 의견수렴
- 소비자 조사: 서울 소비자 가구 설문조사
  - 기호도, 이용패턴, 소비상의 문제점
- 식품유통 전문업체: 자료수집 및 의견 수렴
  - 산업동향 파악 및 의견수렴
- 지도기관: 자료수집 및 의견수렴
  - 정부, 지자체, 농업기술원, 지역농협 산업대책 현황 파악

○ 계량분석

- WTO 협상의 관세율 감축 방식별 영향 분석
- TRQ 운영 방식의 변화에 따른 영향분석

○ 외국 사례조사

- 일본의 녹차산업 동향과 수입개방대책 및 산업발전전략 파악
- 녹차 주요 수출국인 중국의 산업정보 파악

○ 전문가 협의회

- 녹차생산자 연합회, 제다업체, 관련 기관 전문가

## 제 2 장

# 국내 녹차산업의 현황과 문제점

## 1. 녹차산업의 산업적 위치와 경쟁력

### 1.1. 산업적 위치

- 녹차산업은 국내소비의 증대로 성장산업으로 발돋움하고 있다(표2-1).
  - 재배면적: 507ha('91) → 1,505ha('00) 연평균 13.3% 증가
  - 생산량: 564톤('91) → 1,731톤('00) 연평균 13.3% 증가
  - 국내공급량: 522톤('91) → 1,792톤('00) 연평균 14.7% 증가
  - 1인당 소비량: 12.1g('91) → 38.1g('00) 연평균 13.6% 증가
  
- 녹차산업은 산업화가 추진된 지 10여 년에 불과하고 1인당소비수준도 주변국에 비하여 크게 낮은 수준으로 앞으로 산업규모의 확대여지가 매우 크다.

표 2-1 녹차 생산량 및 소비량

	재배면적 <sup>1</sup> (ha)	생산량 <sup>1</sup> (톤)	수입량 <sup>2</sup> (톤)	수출량 <sup>2</sup> (톤)	국내공급량 (톤)	1인당 소비량(g)
1991	507	564	2.7	44.3	522.4	12.1
1992	597	665	3.4	4.7	663.7	15.2
1993	642	617	6.9	57.9	566.0	12.8
1994	601	629	8.1	55.8	581.3	13.0
1995	715	699	8.5	89.1	618.4	13.7
1996	829	947	99.2	39.6	1,006.6	22.1
1997	974	868	13.0	29.2	851.8	18.5
1998	1,128	1,417	10.0	83.0	1,344.0	29.0
1999	1,400	1,502	21.6	105.8	1,417.8	30.4
2000	1,505	1,731	88.4	27.1	1,792.3	38.1
연평균 증감률	13.3	13.3	13.4	6.6	14.7	13.6

주: 1) 보성차시험장

2) 한국무역협회

- 산업의 현황을 중국, 일본과 비교하여 보면, 생산량 및 소비량에 있어 우리나라는 주변국에 비하여 아주 미흡한 수준임(표 2-2).
- 건강식품으로 인식되고 있는 녹차의 특성에 근거해 소비패턴도 음료와 과자 등 다양한 녹차가공품의 개발이 이루어지고 있으므로, 이들 상품에 대한 소비도 크게 늘어날 것으로 전망됨.

표 2-2 주요국의 차 생산 및 소비량 비교(2000년)

구 분	생산현황		1인당 연간소비량(g)
	면적(천ha)	생산량(천t)	
중 국	951	721	360
일 본	51	89	1,080
한 국	1.5	1.7	38

자료: FAO

- 녹차는 고부가가치의 경제작물이면서 다양한 가공품 개발과 관광상품화를 통하여 지역경제에 큰 영향을 미치고 있기 때문에 녹차산업에 대한 관심이 크게 높아지고 있다(표 2-3, 표 2-4).
- 녹차가 다양한 녹차가공품 생산, 관광 수입등 지역사회에 미치는 효과는 방대하며, 이에 따라서 주산지 인근 지자체에서도 중점 작목으로 도입을 검토 중에 있음.
  - 녹차의 단위 면적당 조수입 및 생산액은 타 작물의 2~3배에 이르며, 보성군의 경우 산업연관효과를 감안하면 녹차 및 녹차관련산업의 규모가 1,180억원에 이르고 있음.

표 2-3 녹차와 타 작물과의 10a당 경제성 비교

단위: 천원(%)

	차 <sup>1)</sup>	쌀(전남)	참다래(전남)	노지감귤(제주)
조수입	3,065(100.0)	1,008(32.9)	2,160(70.4)	1,647(53.7)
소득	2,250(100.0)	715(31.8)	1,282(57.0)	958(42.6)

주: 1) 차는 2002년 보성지역 농가조사 자료  
 자료: “2000 농축산물표준소득자료집”, 농촌진흥청.

표 2-4 보성지역 녹차 및 녹차관련산업의 경제적 효과

품목		년간 수입액 (백만원)	비고
녹차 및 녹차 관련 수입	녹차(생엽)	13,087	425ha×418kg/10a× 7,332원/kg
	녹차가공품	52,787	650톤×81,211원/kg
	녹차가공식품	13,570	캔음료, 국수, 김치, 돼지, 된장, 간장, 고추장
	녹차관광 수입	33,987	관광인원 2,370천인(보성군)
	고용효과	5,010	연 고용인원 192,307인×26천원
	계	118,441	
미곡 생산액		110,471	

자료: 오산원, “보성 녹차산업이 지역경제에 미치는 영향”, 2002.

## 1.2. 녹차산업 국제경쟁력

- 녹차산업은 국제경쟁력 면에서 크게 뒤떨어져있다. 주요 수출국인 중국과는 가격경쟁력, 주요 생산국이면서 수입국인 일본에 비하여는 가격·품질경쟁력 면에서 열위에 있다(표 2-5) .

표 2-5 한·중·일 녹차산업 경쟁력 비교

		한 국	중 국	일 본
가격경쟁력	단위 수확량	**	**	***
	생산 원가	*	***	**
	판매 가격	*	***	**
품질경쟁력	품 중	*	**	***
	가공수준	**	*	***
	제품개발	**	*	***

주: \*약함, \*\*중간, \*\*\*강함

- 국내 녹차산업은 높은 관세율로 보호되고 있다(표 2-6).
- UR 협상결과에 따라 1995년부터 녹차 수입이 이루어지고 있으나, 시장 접근물량 이상의 물량에 대해 525%(2002년)의 높은 관세율을 부과하고 있어, 본격적인 수입은 이루어지지 않고 있음.
  - 2000년 현재 HS코드상의 녹차(비발효차)로 분류되어 수입되고 있는 물량은 88톤에 불과함.
  - 단, 수입녹차에 대한 고관세 부과를 피하기 위한 방편으로 일부 중국산 녹차가 낮은 관세율이 적용되는 녹차 혼합제품(HS분류기준: 마태 및 기타 차)의 형태로 음성적으로 유입되어 국내시장을 교란하고 있는 것으로 판단됨.

- 이에 따라, 현재 진행중인 WTO 농업협상에서 큰 폭의 관세 인하가 합의될 경우, 지금까지 고관세 장벽에 의해 보호받는 국내 녹차산업은 크게 불리한 입장에 처하게 될 것으로 예상된다.
- WTO 농업협상에서 다양한 관세 감축 방식이 제기되고 있는데, 특히 TRQ 상의 초과물량(out-of-quota)에 대한 고관세와 관련 많은 수출국과 개도국들이 큰 폭의 관세 감축을 주장하고 있는 실정임.
- 더욱이 주요 차 생산국인 중국과 대만의 WTO 가입은 우리나라의 협상 입지를 좁히는 결과를 초래할 것으로 판단됨.

표 2-6 연도별 시장접근물량 및 세율

단위: 톤

품목		녹차(3kg이하 포장)	녹차(기타)
HS 코드		0902.10.0000	0902.20.0000
2000	시장접근물량	6.0	
	세율(%)		
	물량내	40	40
	물량초과	536.4	536.4
2001	시장접근물량	6.7	
	세율(%)		
	물량내	40	40
	물량초과	530.7	530.7
2002	시장접근물량	7.1	
	세율(%)		
	물량내	40	40
	물량초과	525	525
2003	시장접근물량	7.4	
	세율(%)		
	물량내	40	40
	물량초과	519.3	519.3
2004	시장접근물량	7.8	
	세율(%)		
	물량내	40	40
	물량초과	513.6	513.6

자료: 농림부 채소특작국

## 2. 산업부문별 실태와 문제점

### 2.1. 생산단계

#### 2.1.1. 동향

- 녹차는 1969년 농특사업의 일환으로 전남 보성지역에 다원을 조성하면서 대규모 재배가 시작되었으며, 1980년 (주)태평양이 제주도 등에 대규모 다원을 조성하면서 산업으로서의 본격적인 기반이 구축되었다. 현재 경남하동, 전남 보성, 제주도가 주산지로 분류될 수 있다(표2-7).

표 2-7 지역별 차 재배 현황(2000년)

지역	재배면적(ha)	차엽 생산량(톤)	농가수
광주 및 전남	956	1,068	1,300
보성	425	650	158
구례	183	25	660
순천	135	10	32
기타	213	383	450
전북	7	-	3
경남	387	267	1,074
하동	346	250	985
기타	41	17	89
제주	155	396	1
서귀포	48	124	1
남제주	107	272	
계	1,505	1,731	2,378

자료: 보성 차시험장

- 경남 하동: 지리산 산록의 야생차를 중심으로 한 소규모 농가 중심 경영임.
  - 전남 보성: 1969년 이후 산지개간을 통하여 조성된 대규모 다원을 중심으로 한 전업적 경영임.
  - 제주도: 1980년대 이후 조성되었으며, 평지 중심의 대규모 다원으로 (주)태평양산업에 의한 기업적 경영임.
- 주요다원의 조성 년대별 분포를 보면, 1970년대 이후에 다원 조성이 주로 이루어졌으며, 특히 1990년대 이후 다원조성이 활발하게 이루어지고 있다(표 2-8, 표 2-9).
- (표본조사 결과) 1970년 이전: 22.0%, 1971~1990: 25.0%, 1991년 이후: 53.0%
  - (하동 화개면 전수조사) 전체다원의 25.3%가 조성된 지 5년미만의 다원임.
- 차나무의 품종은 재래종 위주이며, 일본도입종인 “야부기다”등이 일부 재배되고 있으며 품종개발은 초보단계에 머물고 있다.
- 품종개발은 1992년 전남농업기술원 차 시험장에서 착수하였으며, 2001년에 “보향”등 3개품종이 개발·등록되었으나 품종보급을 위해서는 향후 2~3년이 소요될 예정임.
  - 외국의 경우 일본 160종, 중국 343종, 대만 19종의 품종이 개발되었음.



표 2-8 주요다원의 조성년대별 분포 현황

단위: ha(%)

	~1950	1951~1970	1971~1990	1991~1995	1996~	계
전남보성	16.7	100.5	-	33.3	14.3	164.8
경남하동	-	-	42.2	-	-	42.2
제주도	-	-	77.6	53.1	20.0	150.7
기타	-	-	13.6	130.2	31.5	175.3
계	16.7(3.1)	100.5(18.9)	133.4(25.0)	216.6(40.6)	65.8(12.3)	533(100.0)

자료: 주요다원 46개소 실태조사 결과

표 2-9 하동지역 주산지의 수령별 재배면적(2002년)

단위: ha(%)

	3년이하	4~5년	6~10년	11~15년	16년이상	계
화개면	31.3(10.0)	47.1(15.0)	91.0(29.0)	109.8(35.0)	34.4(11.0)	313.5(100.0)
악양면	11.9(11.4)	15.7(15.1)	76.5(73.5)			104.1(100.0)
계	43.2(10.3)	62.8(15.0)	311.6(74.7)			417.6(100.0)

자료: 하동군 화개면, 악양면 실태조사 결과

## 2.1.2. 문제점

- 경사지재배, 품종개발의 미흡으로 외국에 비하여 단위 수확량 등 생산성이 크게 떨어지고 있다(표 2-10, 표 2-11).
  - 주산지인 보성, 하동의 경우 산간경사지에서 수작업 중심의 재배가 이루어지고 있음. 생산비 중 노임의 구성비는 66.8%로서 절대비중을 차지하고 있음.
    - 일본 시즈오카의 경우는 43.7%임.
  - 재래종 단일품종 중심의 재배로 수확량이 낮으며, 노동력투입 집중,

일시수확으로 인한 공장의 가동률저하, 병충해 관리 문제 등이 유발되고 있음.

- 10a 당 수량은 생업을 기준으로 1990년 330kg에서 2000년 418kg으로 향상되었으나 일본의 891kg에 비하여는 현저히 낮은 수준임.

표 2-10 녹차 10a 당 생산비

비 목	10a 당 비용	비 고
물 재 비 (농 구 비) (기 타)	329,493(15.5) 58,643 270,850	
노 력 비 (자 가) (고 용)	1,420,211(66.8) 920,777 499,434	노임단가: 1일 26,000원
자본용역비	375,640(17.7)	
계	2,125,344(100.0)	
kg당 비용	5,084	10a 당 수확량 418kg

자료: 표본농가 조사 자료

표 2-11 한국과 일본의 10a당 생엽 생산량 비교

단위: kg/10a

년도	한국(A)	일본(B)	(B)/(A)
1990	330	706	2.14
1995	316	782	2.48
2000	418	891	2.13

자료: 김영걸, “세계화속의 한국 녹차산업 발전방향과 상품홍보 판매전략”, 2002

- 다원의 호당 경영규모는 지역간 격차가 심한데, 평균 규모는 0.63ha로서 일반농가의 경우는 대부분 영세한 상황이다(표 2-12).

- 일본 다원의 호당 평균 영농규모 2.1ha
- 우리나라 호당 평균 규모는 보성 2.69ha, 하동은 0.35ha,

표 2-12 한국과 일본의 다업 경영규모 비교(2000년)

지역		농가호수(호)	재배면적(ha)	호당 재배면적(ha)
한국	하동군	985	346	0.35
	보성군	158	425	2.69
	전국	2,378	1,505	0.63
일본		24,019	50,400	2.10

자료: 보성 차시험장

## 2.2. 가공단계

### 2.2.1. 동향

- 녹차의 가공은 생엽을 1차 가공하는 황차 가공과정과 황차를 완제품으로 가공하는 2차가공으로 구분되어 있으나, 우리나라의 경우 (주)태평양을 제외하고는 대부분 전 과정을 산지 가공시설에서 일체적으로 가공하는 자원자제(自園自製) 통합경영 형태를 취하고 있다.
  - 제다업체의 경우 주로 산지에 입지하고 있는데, 가공공장이 영세하고, 직접다원을 운영하는 경우가 대부분임.
  - 단지, 티백녹차와 같이 수입원료에 의존하여 생산하는 경우는 황차상태로 수입하여 소비지에서 제품가공공장을 운영하는 경우가 많은데, 비교적 규모가 큰 기업체에서 참여하고 있음.(예: 동서식품, 녹차원, 동원식품등)

- 가공방법은 전통적 볶음식과 대규모 가공에 유리한 증제식으로 구분할 수 있으나 대부분의 영세 가공업체는 가내수공업적 볶음가공 형태를 취하고 있다.
  - 조사업체 중 라인세트를 갖추고 증제방식의 가공이 이루어지는 곳은 10여 개소에 불과함(표 2-13).
- 제다업체의 제품유형은 크게 잎차와 티백차로 구분되는데 잎차의 경우는 수확시기와 잎의 크기에 따라 우전, 곡우, 세작, 중작, 대작으로 구분되고 있다.
  - 우전: 곡우(4월20일)전의 잎으로 만든 차
  - 곡우: 곡우 직후(4월 20일 ~4월말)의 잎으로 만든 차
  - 세작, 중작, 대작: 곡우 이후의 잎으로 만든 차로서 잎의 크기에 따라 구분됨.

표 2-13 주요 제다업체의 시설 보유 현황

단위: 개소, %

	라인 세트	뒤음 기술	비빔기	건조기	선별기	가루차 제조기	진공 포장기	전열 접착기	티백 기계	총조사 업체수
개소	15	39	30	24	10	14	7	22	10	50
확보율	30.0	78.0	60.0	48.0	20.0	28.0	14.0	44.0	20.0	100.0

자료: 50개 업체 실태조사결과(2002)

- 제다업체의 원료는 대부분의 제다업체가 직영다원을 운영하고 있기 때문에 상당 부분을 자가생산을 통하여 조달하고 있다(표 2-14).
  - 조사업체의 평균치는 자가 생산분 67.8%, 구매 32.2%로서 자가생산의 의존도가 높음.
  - 태평양 장원산업의 경우는 100% 자가생산에 의해 조달되고 있으며,

보성과 하동은 자가 생산분이 각각 51.7%, 37.1%로서, 하동의 경우는 상대적으로 소규모 농가에 대한 수매가 활발하게 이루어지고 있음.

- 제다업체의 제품생산은 판매액을 기준으로 할 경우 잎차와 티백이 6 : 4의 비율로 잎차의 의존도가 높다(표 2-15).

표 2-14 지역별 생엽 조달 현황(2001년)

단위: kg(%)

	자가생산	수매	계
전남보성	519,418( 51.7)	485,310(48.3)	1,004,728(100.0)
경남하동	74,966( 37.1)	127,234(62.9)	202,200(100.0)
제주도(장원산업)	509,000(100.0)	0( 0.0)	509,000(100.0)
기타	191,750( 94.2)	11,900( 5.8)	203,650(100.0)
계	1,313,134( 67.8)	624,444(32.2)	1,937,578(100.0)

주: 장원산업은 전남 해남 및 강진농장 포함  
자료: 45개 업체 실태조사결과(2002)

표 2-15 제다업체의 제품 유형별 판매 실적

		잎 차						티백등	계
		우전	곡우	세작	중작	대작	소계		
판매량 (kg)	전남보성	1,540	4,714	4,008	4,610	3,733	18,605	270,189	288,794
	경남하동	4,890	2,030	8,160	8,450	9,270	32,800	166,680	199,480
	제주도	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	2,156	2,835	7,678	9,245	9,870	31,784	90,510	122,294
	계	8,586	9,579	19,846	22,305	22,873	83,189	527,379	610,568
판매단가 <sup>1)</sup> (원)		424,600	326,300	228,000	114,000	59,000	183,000 <sup>2)</sup>	20,600	42,670 <sup>2)</sup>
총판매액 (백만원)		3,646	3,126	4,525	2,543	1,349	15,189	10,864	26,053
비율(%)		14.0	12.0	17.4	9.8	5.2	58.4	41.6	100

주: 1) 하동군 100g당 평균 판매단가 기준

2) 가중치를 적용한 환산평균

자료: 36개 업체 실태조사 결과

- 조사업체를 기준으로 할 경우 주산지별로는 보성은 티백의 의존도가 상대적으로 높은 반면, 하동은 잎차의 의존도가 상대적으로 높음.
- 기타 산지의 영세 업체의 경우는 주로 잎차 가공의 의존도가 높음.

## 2.2.2. 문제점

- 제주 장원산업을 제외하고는 대부분 영세 사업체로서 자본·기술이 낙후되어 있어, 가공 효율과 품질관리 면에서 낙후되어 있다.
  - 주로 수작업에 의존하는 소규모 볶음식 제조방식은 제조원가면에서 불리하고, 위생적 제품관리 등 품질면에서도 문제가 많음.
- 제다업체의 영세성으로 다양한 수요에 대응한 효과적인 제품 개발 및 브랜드화 추진이 어렵다.
  - 장원산업등 일부업체를 제외하고는 소비가 크게 신장되고 있는 티백 시장 등의 진출이 사실상 어려운 실정으로 전통적인 잎차시장에 의존하고 있어 산업의 성장에도 불구하고 경영이 부실한 사례도 나타나고 있음.
  - 일본의 경우 제다공장을 지난 10년간 수입개방과정에서 592개의 공장을 60개로 통합·정비하였음.

## 2.3. 유통·판매 단계

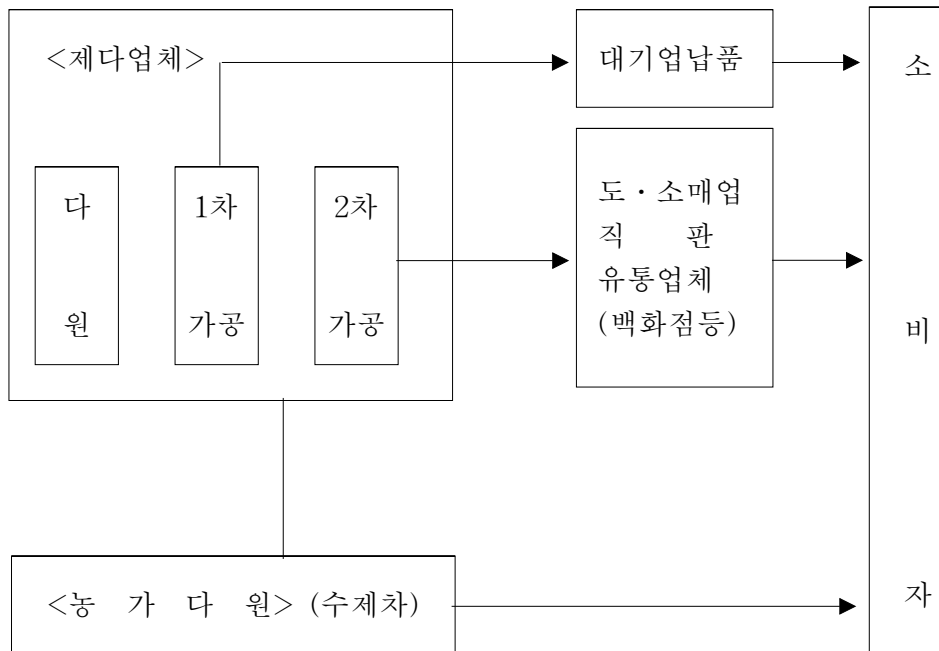
### 2.3.1. 동향

- 차의 유통경로는 일반적으로 생산된 차엽을 황차로 1차 가공하여 대기업에 납품하거나, 또는 2차가공(제품가공)하여 각종 유통망을 통하여 판매되고 있다(그림 2-1).

- 제다업체에서 생산에서 2차가공에 이르기까지의 수직적인 통합경영이 일반적 형태임.
- 제다업체의 경우 자체다원 생산분 뿐만 아니라 농가 수매를 통하여도 원료를 확보하고 있는데 전체공급량의 95%정도를 제다 업체에서 맡고 있음.
- 농가의 일부는 직접 수제차를 제조하여 판매하는 경우도 있음.

○ 도·소매업체의 유통마진은 생산농가제품이 30~40%, 기업제품이 20~30%로 추정되고 있다.

그림 2-1 국내산 녹차의 유통경로



### 2.3.2. 문제점

- 우리나라의 녹차 유통구조는 대부분 생엽 생산자가 직접 가공하여 자기의 상표를 붙여 판매하는 수직통합적 형태를 취하고 있어 시장형성이 되지 않고 있으며, 생산자 주도 하에 가격이 결정되고 있어 제품가격이 비싸다.
  - 이러한 구조적 문제로 녹차가격이 외국에 비하여 상대적으로 높은 가격으로 형성되고 있어 소비확대에 장애요인이 되고 있음.
  - 이웃 일본과 비교하면, 우리나라가 4배 정도의 높은 가격이 형성되어 있음(표 2-16).

표 2-16 한국과 일본의 녹차 평균소비자가 비교

제품종류	한국(A)	일본(B)	(B)/(A)
1번차 상급	55,000	15,000	0.27
1번차 중급	35,000	8,000	0.23

자료: 김영걸, “세계화속의 한국 녹차산업 발전방향과 상품홍보 판매전략”, 2002

- 소비자의 구입 편의성을 고려한 다양한 판매루트가 개발되지 못하고 있다.
  - 제다업체의 경우 다수는 영세하기 때문에 독자적인 유통채널이 확보되지 않아 판매애로를 겪고 있음.
  - 재고의 발생, 대형유통업체와의 거래교섭력이 약화되는 문제에 직면하고 있음.
  - 특히 최근 수요가 크게 증가하고 있는 티백 및 음료시장의 경우 대기업에 의존하고 있는 실정이며, 이들은 상대적으로 가격인싼 중국산 원료의 비중을 증가시키고 있어 이에 대응한 대책이 시급함.



- 국내 차음료시장은 2001년 현재 620억원으로 전년 대비 48% 가량 증가한 것으로 추정되고 있음.

## 2.4. 소비단계

### 2.4.1. 동향 ( 수도권 소비자 331호 실태조사 결과)

- 녹차에 대한 이미지는 “건강식품”이라는데 초점이 모아지고 있다(부표 1).
  - 녹차의 이미지는 건강식품(63.1%), 맛과 향으로 마시는 식품(20.9%)의 순임.
  - 그러나 20대 이하의 청년층에서는 맛과 향(27.1%)에 대한 관심이 상대적으로 높음.
- 녹차의 소비형태는 티백 중심이다(부표 2).
  - 주된 차 소비형태는 티백(70.4%), 잎차(22.5%), 캔(7.1%)의 순임.
  - 특히 20대 이하(75.2%)에서 티백소비 비율이 높음.
- 향후 녹차의 소비전망은 매우 밝은 것으로 나타났다(부표 8, 9, 10).
  - 소비를 늘이겠다고 응답한 소비자의 비율은 잎차 42.9%, 티백 50.4%, 캔 52.9%로서, 다수가 소비를 늘이겠다고 응답하고 있음.
  - 잎차 보다는 마시기 편한 티백이나 캔의 전망이 상대적으로 밝은 편이나 40대 장년층에서 잎차의 선호도가 크게 늘어나고 있음.
  - 장기적으로 보면 청년층에서 형성된 차 습관을 바탕으로 잎차의 소비 전망도 밝다고 할 수 있음.

- 차의 구입은 슈퍼마켓을 중심으로 이루어지고 있는 것으로 나타났다(부표 11, 12, 13).
  - 슈퍼마켓 구입비율은 잎차 40.5%, 티백 79.5%, 캔 53.2%의 순임.
  
- 구입시 상품선택기준은 맛과 향에 가장 우선순위를 두고 있다(부표 15, 16).
  - 맛과 향에 대한 응답비율이 47.1%, 가격이 14.2%의 순임.
  - 선호하는 브랜드가 있다고 응답한 소비자가 전체의 45.6%를 차지하고 있어 품질과 함께 브랜드에 대한 선호도도 작용하고 있는 것으로 나타났다.
  
- 녹차의 가격수준에 대하여는 전반적으로 높다는 의견이 많다(부표 17, 18).
  - 비싸다는 의견이 45.9%를 차지하고 있으며, 잎차의 평균 구입가격은 21,400원으로 “세작”에 대한 선호도가 높은 것으로 판단됨.
  
- 수입녹차에 대한 구입의향은 구입하지 않는다는 응답이 절대적이다(부표 19).
  - 구입하지 않는다고 응답한 비율은 68.3%, 그 이유는 식품에 대한 안전성에 대한 우려가 절대적인 비중을 차지하고 있음.
  
- 국산 녹차의 소비증가를 위한 방안으로서는 녹차의 효능에 대한 홍보를 가장 우선적으로 들고 있다(부표 20).
  - 효능홍보라고 응답한 비율은 36.6%, 가격인하 32.0% 그 외에 식품안전성등 품질개선, 손쉬운 음용방법의 개발 등을 들고 있음.

## 2.4.2. 문제점

- 국산녹차의 소비증가를 위해서는 “건강식품”에 초점을 맞춘 효과적인 홍보전략이 필요하지만 사업체 단위의 개별적인 대응이 어려운 문제로써 산업 또는 지역차원에서의 대응이 요구된다.
  
- 중국산 녹차의 국산둔갑을 막기 위한 철저한 대응책이 필요하다.
  - 소비자의 중국산등 수입품에 대한 기호도가 낮음에도 불구하고 속여 파는 것을 방지하기 위한 대책수립이 필요함.
  - 특히, 차의 대중화를 선도하고 있는 티백시장과 음료의 경우 수입녹차의 비중이 확대되고 있는 추세임.
  
- 판매 촉진을 위하여는 지역을 단위로 한 특색 있는 차 만들기를 통한 각각 고유의 브랜드화 전략, 유통기반 구축이 시급하다.

## 제 3 장

# 세계 녹차산업의 동향분석

### 1. 세계의 차 생산 및 소비동향

- 세계의 다원면적, 차엽의 생산량은 지속적이고 안정적인 증가추세를 나타내고 있다(표 3-1).
  - 다원면적은 1990년 이전까지 빠른 속도로 증가한 반면, 1990년 이후에는 비교적 안정적인 추세를 나타내고 있으며, 차엽 생산량은 다원면적에 비하여 훨씬 빠른 속도로 증가하고 있음.
  - 2000년 세계의 차엽생산량은 299만톤으로 1990년 252만톤 대비 18.4% 증가하였음.
  
- 차엽은 대부분 아시아에서 생산되고 있으나 근래에 들어와 아프리카에서의 생산량이 큰 폭으로 증가하고 있다.
  - 1950년 아시아 93.8%, 아프리카가 3.3%, 2000년 아시아가 83.5%, 아프리카가 13.7%로 세계에서 아프리카의 차엽 생산량이 차지하는 비

중이 빠른 속도로 증가하고 있음.

○ 2000년 세계의 다원면적은 234만ha이며, 이 가운데 중국의 다원면적은 95만ha로 세계 총 다원면적의 40.7%를 차지하여 가장 많으며, 그 다음은 인도로 다원면적은 42만ha으로서, 세계 총 다원면적의 18%를 차지하고 있다.

－ 한국의 다원면적은 1.5천ha로 세계 총 다원면적의 0.1%

표 3-1 세계 차 생산 현황(2000년)

생산국	면적(1000ha)		생산량(1000톤)		단위면적당 생산량(kg/ha)
		비중(%)		비중(%)	
세계	2,337	100.0	2,991	100.0	1,279.8
아시아	2,061	88.2	2,497	83.5	1,211.5
중국	952	40.7	721	24.1	757.4
인도	420	18.0	749	25.0	1,783.3
스리랑카	195	8.3	285	9.5	1,461.5
인도네시아	110	4.7	168	5.6	1,527.3
터키	77	3.3	178	6.0	2,311.7
베트남	58	2.5	70	2.3	1,206.9
일본	51	2.2	89	3.0	1,745.1
한국	1.5	0.1	1.6	0.1	1,066.7
기타	197	8.4	235	7.9	1,192.9
아프리카	222	9.5	412	13.8	1,855.9
남아메리카	48	2.1	71	2.4	1,479.2
기타	6	0.3	11	0.4	1,833.3

주: FAO 통계자료는 중국 다원면적을 95만ha로 발표하고 있지만, 중국통계연감에서 발표한 중국의 다원면적은 109만ha임. 차엽생산량 또한 FAO 통계자료는 72만톤으로 발표하고 있지만, 중국통계연감은 68만톤으로 발표하고 있음.

자료: 김영걸, “세계화 속의 한국 농차산업 발전방향과 상품 홍보 판매전략”, 농차 산업발전 심포지엄, 하동군, 2002년을 바탕으로 재작성.

- 2000년 세계의 차엽 총생산량은 299만톤이며, 이 가운데 인도의 생산량이 75만톤에 달하여 세계 총생산량의 25%를 차지하고 있으며, 중국은 72만톤으로 세계 총생산량의 24.1%를 차지하고 있다.
  - 한국의 차엽 생산량은 1.6천톤으로 세계 총생산량의 0.1%
  
- 2000년 세계의 ha당 차엽생산량은 1,280kg에 달하였음. 이 가운데 터키의 ha당 생산량이 2,312kg으로 가장 많고, 인도, 일본, 아프리카 등은 1,700~1,900kg, 스리랑카, 인도네시아, 베트남 등은 1,200~1,500kg에 달한 반면, 한국은 1,067kg, 중국은 757kg으로 세계의 평균수준 보다 낮다.
  
- 세계의 차 소비현황을 살펴보면, 1950년대 후반부터 차 소비량이 빠른 속도로 증가하기 시작하여 1996년에는 1인당 평균소비량이 0.45kg에 달하고 있다.
  - 국가별 1인당 차 소비현황은 아일랜드가 2,780g으로 가장 많으며, 아시아 국가 가운데는 홍콩이 1,210g으로 가장 많음. 그러나 전통적인 차 소비국인 중국의 1인당 차 소비량은 360g, 한국은 38g에 불과함 (표 3-2).

표 3-2 세계 각국의 1인당 차 소비 현황(2000년)

소비국	소비량(g)
아일랜드	2,780
영국	2,460
홍콩	1,210
일본	1,080
중국	360
한국	38

자료: FAO

- 최근 중국의 차 소비량은 소득이 증가하면서 빠른 속도로 증가하고 있는데, 소비습관이 비슷한 홍콩에 비하여 소비량이 아주 낮은 수준에 머물러 있어 향후 중국의 차 소비량은 큰 폭으로 증가할 것으로 예상됨.
- 아시아 국가의 차엽 수출량은 세계 총 수출량의 65%를 차지하고 있으며, 아프리카는 30%를 차지하고 있다.
  - 최근 아시아국가의 차엽 수출량은 생산량이 지속적으로 증가함에도 불구하고 세계 총수출량에서 차지하는 비중이 감소추세를 보이고 있는데, 이러한 추세는 아시아 국가의 차 소비량이 빠른 속도로 증가하고 있기 때문으로 판단됨.

## 2. 주요국의 녹차산업 동향

### 2.1. 중국의 산업동향

#### 2.1.1. 생산동향

- 최근 중국 차엽 생산의 동향을 보면, 최근 20년간 다원면적은 큰 변화가 없으나, 차엽 생산량은 큰 폭으로 증가하고 있다(표 3-3).
  - 다원면적 : '78년(105만ha) 대비 '01년(110만ha) 5.1% 증가
  - 생산량 : '78년(26.8만톤) 대비 '01년(69.9만톤) 160.8% 증가
- 생산량의 증가는 '90년도 이전에 주로 이루어졌으며, 최근에는 정체상태를 나타내고 있다.

표 3-3 중국 차엽 생산 현황(1978~2001년)

	다원면적(천ha)	차엽생산량(만톤)	ha당 생산량(kg)
1978	1,048	26.8	255.7
1990	1,061	54.0	509.0
1995	1,115	58.9	528.3
1998	1,056	66.5	629.5
1999	1,130	67.6	598.0
2000	1,089	68.3	627.2
2001	1,101	69.9	634.9

자료: 1) 중국통계연감, 각년호.

2) 吳錫端, 2001년 차엽경제형세분석, 중국차엽, 2002년.

- 90년 이전의 생산증가는 자본주의 생산양식의 도입등 제도개혁에 따른 것으로 판단되며, 최근에는 다원 노후화로 생산증가율이 둔화되고 있는 것으로 판단됨.

### 2.1.2. 소비동향

- 중국의 차 소비는 과거에는 차 공급량 부족으로 인하여 차가 일종의 사치품으로 인식되어 일부 계층만이 소비할 수 있었으나 개혁개방 이후 소득증가와 함께 생산량이 급증하면서 차는 일반시민의 건강음료 가운데 하나인 기호품으로 발전하고 있다.
  - 특히 90년대 이후에는 차 소비수준이 점진적으로 고급화가 진행되면서 고급차와 저급차 간의 가격격차가 확대되고 있음.
- 90년대 후반부터는 차 음료소비가 빠른 속도로 증가하고 있다.
  - 1997년 차 음료의 소비는 20만톤에 불과하였으나, 2000년에는 180만톤으로 증가하여 음료소비 가운데 3위를 차지하였으며, 2001년에는



차 음료 소비량이 300만톤에 달할 것으로 예상되고 있음.

- 2000년 중국의 차엽 소비량은 45.34만톤, 판매금액은 73.5억위안 으로 전년대비 각각 4.47%와 0.68%가 증가하였다.
  - 품종별로는 녹차와 오룡차의 소비가 큰 폭으로 증가하고 있음. '00년 소비량은 녹차가 24.9만톤, 오룡차가 2.5만톤으로 전년대비 각각 5.3%, 8.7% 증가한 반면, 홍차소비량은 1.5만톤으로 전년대비 1.3% 감소하였음.

### 2.1.3. 가공 · 유통동향

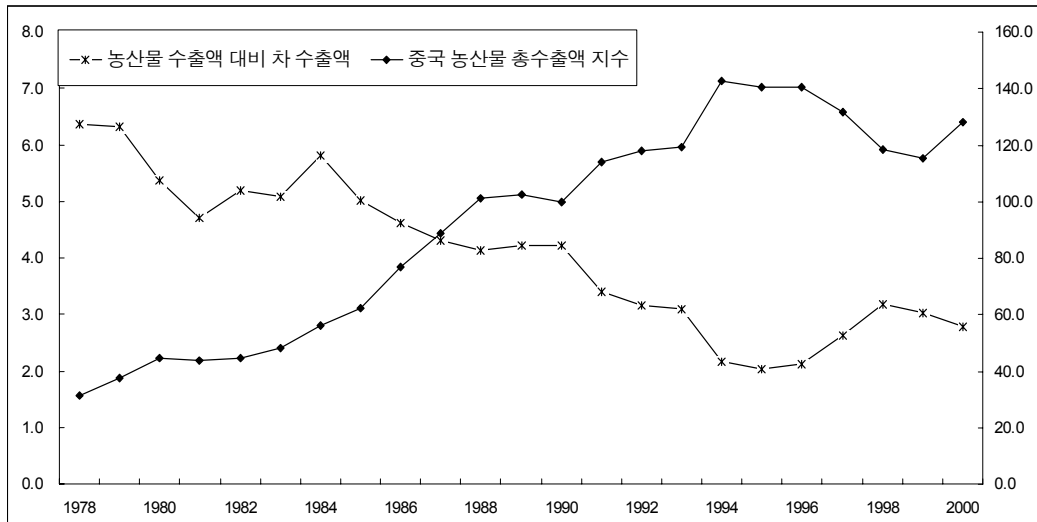
- 차 가공시설은 설비, 기술 및 관리수준이 낙후되어 있으며, 경영규모가 영세하다.
  - 6.7만개의 초급제조공장, 3000개의 정밀가공공장이 있음.
  - 차엽 공업 총생산액은 80억위엔(약10억달러), 수출액은 약 4억달러 수준임.
  - 최근 음료소비가 늘어나면서 차음료 공장에 외국기업의 투자가 활발하며, 음료시장은 외국기업이 시장을 장악하고 있는 것으로 판단됨.
- 차의 유통은 수출의 경우는 30여개의 대외무역을 담당하는 국영기업과 대외무역권을 획득한 기업이 무역에 참여하고 있는데, 시장경제체제로 전환되면서 국영기업이 과거에는 차 수출입의 90%를 담당하였으나, 최근에는 약 50%로 하락하였다.
  - 내수 유통시장 또한 국유기업이 차지하는 비중이 점진적으로 감소한 반면, 소규모의 차 판매회사가 난립하는 형태로 발전하고 있는데 연간 차입 판매액이 1억위안 이상인 회사는 3개에 불과함.

- 중국은 차 산업의 효율화를 위하여 시장을 중심으로 하고 현지상황을 고려한 생산, 가공, 판매가 일체화된 산업화를 추진하고 있다.
  - 기업, 협회가 중심이 되어 생산자와 소비자를 연결시키는 중개역할을 함으로써 농가와 시장간의 유기적인 체제를 형성하는 데 주력하고 있음.

#### 2.1.4. 수출동향

- 차의 수출이 중국 농산물 수출에서 차지하는 비중은 가장 큰 잠사 다음으로 높아 중국농업에서 아주 중요한 역할을 하고 있으나 차 수출액이 농산물 총수출액에서 차지하는 비중은 감소추세를 나타내고 있다(그림 3-1).
  - 1978년 차 수출액은 2억 달러로 중국농산물 총수출액(3.2억달러) 가운데 6.4%를 차지한 반면, 2000년 차 수출액은 3.6억 달러로 농산물 총수출액(13억달러) 가운데 차지하는 비중이 2.8%로 감소하였음.
- 차엽 수출은 전반적으로 증가 추세를 나타내고 있으나, 1998년 이후 수출단가의 하락으로 수출액은 다소 감소하고 있다(표 3-4).
  - 2000년 중국의 차엽 수출량은 22.8만톤, 수출액은 3.5억달러로 1978년 대비 각각 162.1%와 84.2%가 증가하였음.
  - 중국 녹차의 톤당 수출가격은 2000년 1,403달러로 1994년 1,622달러 대비 15.6%가 감소하였음.

그림 3-1 중국의 차 수출 추이



주: 농산물 총수출액 지수는 1990을 100으로 하여 추정하였음.  
 자료: FAO 통계자료

표 3-4 1994~2000년 차엽 수출 실적

단위 : 만톤, 억달러, 달러/톤

년도	차엽			녹차			홍차			특수차		
	수량	금액	톤당 수출가격	수량	금액	톤당 수출가격	수량	금액	톤당 수출가격	수량	금액	톤당 수출가격
1994	17.9	2.9	1,638	8.2	1.3	1,622	6.4	0.8	1,349	3.2	0.7	2,262
1995	16.6	2.7	1,649	6.6	1.1	1,652	6.8	0.8	1,314	3.1	0.7	2,364
1996	16.9	2.8	1,665	5.5	0.8	1,604	8.9	1.3	1,390	3.2	0.8	2,446
1997	20.2	3.3	1,642	7.8	1.2	1,580	8.7	1.2	1,413	3.7	0.8	2,313
1998	21.8	3.7	1,701	11.1	1.8	1,618	6.9	1.0	1,475	3.6	0.8	2,385
1999	19.9	3.3	1,695	12.1	1.8	1,557	3.3	0.4	1,387	4.4	1.0	2,306
2000	22.7	3.4	1,525	15.5	2.1	1,403	2.9	0.3	1,225	4.2	0.9	2,173

자료: <http://www.teanet.com.cn/lentan1.htm>

- 녹차 수출은 약 70%가 아시아와 이슬람국가에 집중되어 있으며, 오롱차는 주로 일본과 동남아로 수출되고 있으며, 일본에 대한 수출은 최근 감소추세를 나타내고 있다.
  - 홍차 수출은 감소하고 있지만, 오롱차와 보이차 등 특수차는 특수한 향기와 맛 등으로 수출과 소비가 지속적인 증가추세를 나타내고 있음.
  - 수출되는 차는 대부분 벌크포장 위주의 부가가치가 낮은 저가위주의 상품이며, 최근에는 농약잔류와 유해한 미생물의 함량 문제로 인하여 중국 차잎 수출이 제약을 받고 있음.

## 2.2. 일본의 산업동향

### 2.2.1. 생산동향

- 2000년 현재 총 재배면적은 50,400ha임, 녹차재배가 활발한 주산지현은 13개현 이며, 그 중 시즈오카가 41.7%, 가고시마가 16.0%로서 2개현이 전체 재배면적의 57.7%를 차지하고 있다(표 3-5).
  - 지역별 동향을 보면, 평지에 대규모재배가 이루어지고 있는 신흥산지인 가고시마는 총재배면적의 감소추세 속에서도 오히려 재배면적이 늘어나고 있는 반면, 경사지가 많은 현에서는 재배면적이 급속도로 감소하는 상반된 현상을 보이고 있음.
  - 지역별 재배동향: 일본 전체재배면적은 1990년 58,500ha에서 2000년 50,400ha 13.8% 감소했고, 시즈오카현은 1990년 23,100ha에서 2000년 21,000ha로 9.1% 감소, 가고시마현은 1990년 7,590ha에서 2000년 8,040ha로, 5.9% 증가했음.

표 3-5 다원 면적 동향

단위: ha

	1970	1980	1990	1995	2000	점유율(%)
시즈오카	20,000	22,500	23,100	22,000	21,000	41.7
가고시마	5,420	7,390	7,590	7,460	8,040	16.0
미에	3,460	4,130	3,980	3,710	3,400	6.7
구마모토	1,680	2,260	2,170	1,940	1,760	3.5
교토	1,640	1,730	1,670	1,650	1,590	3.2
후쿠오카	1,190	1,600	1,580	1,570	1,550	3.1
미야기	1,470	1,780	1,530	1,420	1,380	2.7
사이타마	2,930	3,300	2,840	1,750	1,320	2.6
사가	898	1,170	1,070	1,010	1,060	2.1
나라	1,200	1,400	1,450	1,190	945	1.9
시가	1,170	1,320	1,120	1,000	806	1.6
나가사키	814	873	856	742	751	1.5
아이찌	789	916	841	757	698	1.4
총계	51,600	61,000	58,500	53,700	50,400	100.0

\*점유율은 2000년 기준

자료: 일본 관동 농정국

- 현재 보급되고 있는 품종의 대부분을 차지하고 있는 ‘야부기타’는 1955년에 시즈오카현의 장려품종으로 처음 지정되고, 1975년 이후 품종화가 크게 확산되었다.
  - '99년의 품종화율은 96%에 달하고 있으며 그중에서 95%가 야부기타임.
  - 그러나 야부기타 단일품종화는 수확기의 노동력 집중, 가공시설 가동률의 저하 등의 폐해를 유발하고 있음.
  - '00년에 10개 품종을 장려품종으로 선발하여 품종의 다양화 추진중.
  
- 생엽 수확량은 재배면적의 감소에 따라 수확량도 감소추세에 있다. 그

러나 채엽기별로는 약간의 변동이 있다(표 3-6).

- 60년대 이전에는 3번차, 4번차의 생산이 많았으나 90년대 이후에는 1번차, 2번차등 고급차 중심, 최근에는 녹차음료등 녹차첨가물 수요가 늘어나면서 번차의 생산이 급격히 늘어나고 있음.
  - 총수확량 : 218,500톤(75년) → 197,600톤(90년) → 179,100톤(00년)
  - 채엽기별 수확량 : 60년- 1·2번차: 67.8%, 3·4번차: 32.2%
    - 90년- 1·2번차: 93.0%, 3·4번차: 3.7%, 번차: 3.3%
    - 00년- 1·2번차: 86.1%, 3·4번차: 2.6%, 번차: 11.3%
- 10a당 생엽수확량은 1번차 중심의 수확으로 감소추세에 있음.
  - 10a당 생엽수확량(kg) : 1,130(75년) → 913(90년) → 900(00년)

표 3-6 10a당 생엽 수확량

단위: g

	일번차	이번차	삼번차	사번차	동춘추번차	년간계
1970	440	432	278	138	127	1,050
1980	466	480	278	174	166	1,080
1990	467	467	298	237	261	913
1995	458	473	308	223	272	867
2000	446	471	362	308	397	900

자료: 시즈오카현 경제련

- 차 재배 농가 수는 영세 소규모 농가의 이탈로 급속히 감소추세에 있으며, 한편으로는 규모화가 크게 진전되고 있다(표 3-7).
  - 차 재배농가 수(천가구): 1,376(60년) → 467(90년) → 117(00년)
  - 시즈오카현 규모별 농가비율(%): (0.5ha 미만): 89.2(70년) → 53.6(00년)  
(1ha 이상): 1.3(70년) → 21.0(00년)  
2000년 판매농가 평균규모: 2.1ha

표 3-7 다원 규모별 농가수 추이(시즈오카현)

단위: 가구

년차	농가수	0.5ha 미만		0.5-1.0ha 미만		1.0ha 이상	
		실수	구성비 (%)	실수	구성비 (%)	실수	구성비 (%)
1970	63,380	56,527	89.2	6,048	9.5	805	1.3
1980	55,907	44,775	80.1	8,695	15.6	2,437	4.4
1990	35,555	22,543	63.4	8,195	23.0	4,817	13.5
1995	30,734	18,520	60.3	7,117	23.2	5,097	16.6
2000	24,019	12,878	53.3	6,104	25.4	5,037	21.0

자료: 상동

## 2.2.2. 황차 가공현황

- 황차가공은 기계화 이전에는 농가가 직접 수제차를 생산하였으나 기계화가 진전되면서 기계기술에 의한 가공이 이루어지고 있다(표 3-8).
  - 단, 수제기술은 보전차원에서 1972년에 ‘사단법인 시즈오카현茶手보존회’가 설립되어있으며, ’00년 현재 회원은 649명, 이중 13명의 수제기술자가 정강현 지정 무형문화재(기능)로 지정되어 있음.
  - 제다기계는 1965년에 대형연결식 생력 제다기계 「50K형」이 개발되어 주로 조합중심의 공동이용시설로 도입되었으며, 생엽 컨테이너 개발과 가공능률이 향상되어 왔음.
  - 현재, 「120K형」 대형 제다기계가 중심이며, 최근 생력, 품질향상을 목적으로 「마이콘」 장비의 대형화등 제다기계의 개선이 진행되고 있음.
- ’00년 현재 황차생산량은 89,300톤으로 주산지 2개 현이 전체 생산량의 65.3%를 점하고 있다.

- 시즈오카현 차기별 생산량을 보면 1·2번차의 생산 위주로 이루어지고 있는데, 1·2번차 생산량이 32,900톤으로 전체 생산량의 83.5%임.
- 차종별로는 센차가 33,300톤(84.5%), 번차가 5,400톤(13.7%)으로서 센차 중심으로 생산이 이루어지고 있으며, 최근에는 번차의 생산이 크게 늘어나는 추세에 있음.

표 3-8 기업형태별 황차 가공사업체수

단위: 개소

년차	총수	경영주체별						
		개인	공유	공동	회사	농협		기타
						종합	차	
1970	7,311	6,357	310	327	67	58	196	16
1981	6,120	5,230	182	379	78	24	220	6
1990	5,070	4,260	50	422	86	21	224	6
1999	3,687	2,996	37	276	118	18	232	10

자료: 상동

### 2.2.3. 유통현황

- 수확된 생엽은 기계화 이전에는 농가가 직접 수제차를 생산하였으나 채엽기와 황차가공이 동일시기에서 이루어져 노동력이 집중되고, 기계화가 진전되면서 분업화가 진행되어 생엽유통이 활성화되고 있다.
- 생엽가격은 품질이 좋은 1번차의 경우는 지속적으로 가격상승이 이루어지고 있는 반면, 삼·사번차의 경우는 오히려 가격이 하락하는 추세를 보이고 있음. 그러나 번차의 경우는 최근 들어 가격을 회복하고 있는 것으로 판단된다(표 3-9).
  - '00년 가격(엔/kg) : 1번차 487, 2번차 131, 3번차 76, 4번차 40
  - '70년 대비 '00년 가격지수 : 1번차 271, 2번차 122, 3번차 84, 4번차 89



표 3-9 다기별 생엽가격

단위: 엔/kg

	일번차	이번차	삼번차	사·추번차
1970	180	107	91	45
1980	457	136	77	51
1990	497	81	45	28
1995	484	111	79	38
2000	487	131	76	40
2000/1970	2.71	1.22	0.84	0.89

자료: 상동

- 황차유통 현황을 보면 차상의 점두거래, 정강차시장, 농협거래소 등 3개 형태로 이루어지고 있으나 점두거래가 주력을 보이고 있다(표 3-10).
- 거래방법은 대부분이 개별 상대로 이루어지며, 이러한 거래방법이 취해지고 있는 이유는 황차의 품질이 다양하고 매입자의 기호차도 커서 품질의 감정을 필요로 하며, 출하가 단기간에 집중되기 때문임.
  - 현재 시즈오카현에는 황차의 가공업자가 약 600개소 정도가 있고 전국에서 황차가 유입되고 있음. 농협공판 및 시즈오카 차시장에서 거래되고 있는 황차에는 차대금의 보상제도가 있음.

표 3-10 시즈오카현 농협 공판 실적

단위: 백톤

년차	황차 생산량	농협공판						
		거래량 합계	시즈오카 차시장		차상		농협가공판매	
			거래량	비율(%)	거래량	비율(%)	거래량	비율(%)
1980	50,114	21,041	4,819	22.9	12,657	60.2	3,656	17.4
1990	44,100	19,007	3,728	19.6	11,926	62.7	3,353	17.6
1995	40,300	16,899	3,583	21.2	9,429	55.8	3,866	23.0
2000	39,400	18,088	3,576	19.8	11,799	65.2	2,713	15.0

자료: 시즈오카현 경제련

- kg당 황차가격은 2000년의 경우 일변차 3,317엔, 이번차 1,224엔, 삼변차 774엔, 사변차 353엔으로서 일변차의 가격이 4변차에 비하여 9.4배의 가격차를 보이고 있다(표 3-11).
  - 차기별로 보면, 1970년 이전에는 차기별 가격차가 크지 않았으나 1970년대 이후 소비가 확산되면서 가격차가 벌어지기 시작하였음.
  - 차종별 황차가격은 2000년의 경우 옥로차가 kg당 9,000엔, 카부세차가 2,995엔, 센차가 2,319엔 순임.

표 3-11 다기별 황차가격 동향

단위: 엔/kg

	일변차	이번차	삼변차	사·추동	평균
1970	944	602	512	273	710
1980	2,477	860	560	340	1,483
1990	2,834	765	457	272	1,802
1995	2,912	1,124	726	390	2,073
2000	3,137	1,224	774	353	2,019

자료: 상동

#### 2.2.4. 음료시장 현황

- 2000년의 녹차음료 시장규모는 1억 2000만 케이스, 2100억엔으로 추정되고 있다.
  - 전년대비로는 53% 증가하였고 음료시장 전체에서 6.5%의 점유하고 있음(표 3-12).
    - 1999년의 성장률은 전년대비 8.4% 증가하였고 점유율은 4.4%
- 급속한 성장의 직접적인 요인은 ‘생차’의 판매 증가에 의한 것으로 판

단된다.

- 伊藤園에 의하면 녹차소비중의 음료화 비율을 9%로 추정
- 일본차업중앙회는 2002년 1월 ‘茶新需要對應等 高度化調査’ 결과에 의하면, 주요 음료 7개 회사의 판매량은 약 8,700만케이스에 달하고, 시장전체의 70%를 초과한 것으로 조사되었음.
- 판매처별로는 편의점, 자판기를 통한 판매가 크게 증가하고 있음.

표 3-12 청량음료 생산 실적(2000년)

	생산량(kl)	전년비(%)	점유율(%)
우롱차	1,295,000	101.2	8.4
홍차음료	789,000	87.6	5.1
녹차음료	1,010,000	152.8	6.5
보리차음료	218,000	121.1	1.4
혼합차음료	981,000	103.3	6.3
기타차음료	87,000	102.4	0.6
소계	4,380,000	108.0	28.3
전체	15,493,300	102.0	100.0

자료: 일본청량음료공업협회

## 2.2.5 수급전망

- 녹차의 1인당 소비량은 커피 등 다른 음료와 경합과정에서 시장이 잠식되어 왔으나 건강지향, 캔녹차의 보급으로 1992년부터 소비가 증가추세로 전환되었다(표 3-13).
- 그러나 최근 경기하락의 영향으로 가정 구입량과 선물수요가 줄어들어 보험세를 유지하고 있으며, 이러한 추이는 지속될 것으로 전망되고 있음.

- 2010년도 장기전망은 현재수준과 비슷하여 1인당소비량은 770g, 총 수요량은 9.7만톤 정도임.
- 기준년도(1997년)소비량 : 1인당 765g, 총수요량 10.2만톤

표 3-13 차의 수요와 생산의 장기 전망

구 분		1997년도 (기준연도)	2010년도 (목표연도)
수요	총수요량(만톤)	10.0	9.7
	1인당소비량(g)	800	800
생산	생산량(만톤)	9.1	9.3
	10a당 수량(kg)	176	185
	식부면적(만ha)	5.2	5.0
(참고) 수입량		0.6	0.5

자료: 관동농정국 정강통정

- 총생산량은 금후 소비가 약간 증가될 것으로 예측됨에 따라 기준연도 (1997년) 9.12만톤 보다 약간 증가한 9.3만톤 정도로 예상하고 있다(표 3-14).
  - 10a당 수량은 양질차 중심의 생산으로 적채량의 조정이 있겠지만, 전용다원비율의 증가, 우량품종의 보급 등으로 기준연도 176kg보다 약간 증가한 185kg, 재배면적은 약간 줄어든 5만ha 정도로 예측하고 있음.
  - 수입차는 하급차에 한정된 것이나, 드링크류의 소비가 늘어나면서 수입량은 크게 늘어날 것으로 전망되고 있음.
- 국내공급량에 대한 수입차의 비중 : 1990년 - 27.5%, 1995년 - 34.5%  
2000년 - 39.4%

표 3-14 다류의 일본 국내 공급량 추이

단위 : 톤

년도	국내생산 량 소계1	수입량 2				수출량 소계3	차류 총공급 (1+2-3)
		소계	녹차	홍차	중국차		
1989	90,500	30,848	2,854	13,516	14,478	671	120,677
1990	89,900	33,197	1,941	14,102	17,154	322	122,775
1991	87,900	36,528	2,818	13,345	20,365	289	124,139
1992	92,100	41,419	4,519	14,094	22,803	290	133,226
1993	92,100	37,303	5,481	12,699	19,123	328	128,624
1994	86,300	40,955	4,718	14,187	22,050	345	126,910
1995	86,300	45,297	6,467	17,834	20,996	461	131,136
1996	88,700	48,420	10,824	16,585	21,011	428	136,692
1997	91,200	52,277	11,307	19,783	21,186	499	142,978
1998	82,600	45,318	6,399	18,340	20,579	652	127,266
1999	88,500	49,269	12,047	13,807	23,415	755	137,014
2000	89,300	57,773	14,328	17,950	25,495	520	146,553

자료: “일본 차 관계 자료”, 일본다업중앙회, 2001.

## 2.3. 시사점

### 2.3.1. 중국: 수출국 측면

- 중국의 차 산업은 중국 농업가운데 국제경쟁력을 가지고 있는 품목가운데 하나로서 주변국의 차 산업에 대한 개방압력이 거세질 전망이다.
- 중국의 차 생산량은 빠른 속도로 증가하여 2000년에는 세계 총 생산량의 24.1%를 차지하고 있으며 향후 기술개발 여하에 따라 생산성이 크게 증가할 여지가 높다.

- 중국 차의 단위당 수출가격은 매우 낮은 상태일 뿐만 아니라 생산성 향상 등을 통하여 수출가격을 더욱 하락시킬 수 있는 여지는 충분하다고 할 수 있어 중국의 저가 공세에 대한 대책이 필요하다고 판단된다.
- 그러나 한편으로는 중국이 급격한 산업화 과정에 있고, 국내 가용 자원을 공업화에 집중하고 있어 차산업 발전을 위한 투자 자원 마련이 어렵고, 노임 인상등 원가상승 여지가 커 장기적으로는 산업경쟁력은 약화될 소지가 많다.
- 또, 중국차는 대유럽 수출에서 농약잔류량이 허용치를 초과하는 등 비가격적인 요인에서 문제점을 드러내고 있어, 단기적으로는 이러한 비가격적인 취약요인을 충분히 이용할 수 있어야 할 것이다.

### 2.3.2. 일본: 수입국 측면

- 일본의 차 산업은 녹차드링크 소비의 확대에 힘입어 꾸준한 성장기조를 유지하고 있으며, 2000년 현재 시장규모가 1조 2천억엔에 이르고 있으며, 20%의 낮은 관세율에도 불구하고 국내생산기반을 유지하고 있다.
- 일본은 가격경쟁력 확보차원에서 생산측면에서 녹차의 품종화, 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하고 있다.
- 가공측면에서는 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되고 있으며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화가 이루어지고 있으며, 이를 통하여 원가절감, 제품개발, 브랜드화에 주력하고 있다.

- 품질경쟁력 및 지역대책 측면에서는 우선적으로 품질경쟁력을 높이기 위해 고급차 중심의 생산을 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 이루어지고 있다.
- 수입관리측면에서 농약잔류물 기준치 강화와 함께, 국산 녹차의 안전성도 제고할 수 있도록 무 농약 유기재배기술의 보급을 통하여 외국산과의 차별화를 도모하고 있다.
- 시장의 동향면에서는 최근 녹차의 수요증대는 전통적인 잎 차보다는 녹차음료시장의 폭발적인 확대에 기인하고 있으며, 수요층도 지금까지 녹차보다는 다른 청량음료를 선호하였던 청년층이 주도하고 있는 것으로 판단된다.
- 이에 따라 일본은 청년층의 기호에 맞는 음료상품의 개발을 적극 추진하고 있으며, 이들이 장기적으로는 잎 차 소비층으로 발전할 수 있도록 차와 관련한 다양한 문화활동을 체계적으로 지원하고 있다.
- 우리나라도 수입녹차에 대응한 경쟁력 확보를 위해서는 개별 경영차원이 아니라 산업적 차원에서 이러한 체계적인 장·단기 대책수립이 요구된다.

## 제 4 장

# WTO 농업협상의 영향 평가

### 1. 국내 녹차산업과 WTO 농업협상의 관계

- 우루과이라운드(UR) 농업협정에 따라 우리나라의 녹차수입은 관세용쿼터(TRQ)의 틀 안에서 이뤄지고 있다.
  - 녹차는 즉시 포장 가능한 3kg 이하의 비발효 녹차(이하 제1녹차)와 기타 비발효 녹차(이하 제2녹차)로 구분됐고 TRQ로 양허됨.
  - 이로써 40%의 상대적으로 낮은 쿼터내 관세율(in-quota tariff rate)로 수입되는 쿼터는 이행기간(1995-2004년)에 5.0톤에서 7.8톤으로 증가하도록 정해진 반면 쿼터 이상으로 수입되는 물량에 대해서는 최종년도 513.6%의 높은 쿼터의 관세율(out-of-quota tariff rate)이 적용됨.
- 티백(tea bag) 등 낮은 품질의 녹차원료로 수입돼 활용된다고 알려진 차, 마태(mate) 조제품(이하 제3녹차)과 차, 마태 등 조제품(이하 제4녹차)은 관세로만 양허된다.

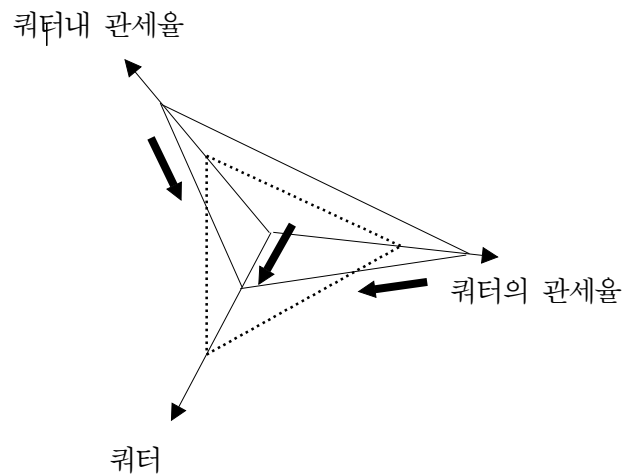


- 제3녹차의 관세율은 이행기간에 59.4%에서 54.0%로 감소하고 제4녹차의 관세율은 44.5%에서 40%로 줄어듬.

## 2. WTO 농업협상의 주요 쟁점

- WTO 농업협상은 무역자유화를 촉진하기 위한 방편으로 UR에 이은 관세율 추가 감축과 수입관리 방식의 개선을 주요 의제로 다루고 있다.
  - 녹차 수입과 직접 연계된 TRQ 운용에 대한 논의는 지금까지 <그림 4-1>와 같은 틀에서 이뤄지고 있음.
- 미국, 케언즈 그룹, 수출개도국 등은 관세율과 관련해 상대적으로 고관세로 설정된 쿼터의 관세율에 대한 큰 폭의 감축과 쿼터내 관세율의 추가 감축이 동시에 이뤄져야 한다고 주장하고 있다.

그림 4-1 TRQ 운용에 관한 WTO 논의 방향



- 이는 관세화 과정에서 특히 쿼터의 관세율이 지나치게 높게 설정됐다는 지적에 근거함.<sup>1)</sup>

## 2.1. 관세율의 감축

- WTO 농업협상에서 제기됐거나 또는 앞으로 제기될 수 있는 주요 관세율 감축방식을 정리하면 <표 4-1>과 같다.

표 4-1 관세율 감축 공식

감 축 방 식	수학적 표현
UR 방식	$t_1 = (1-15\%)*t_0$
선형 방식	$t_1 = (1-36\%)*t_0$
캐나다 방식	$t_0 \leq 5\% \Rightarrow t_1 = 0$
	$t_0 > 100\% \Rightarrow t_1 = 50\%$
	$5\% < t_0 \leq 100\% \Rightarrow t_1 = t_0 * 0.5$
일본 방식	$t_0 \leq 5\% \Rightarrow t_1 = t_0$
	$t_0 > 105\% \Rightarrow t_1 = 45\%$
	$5\% < t_0 \leq 105\% \Rightarrow t_1 = t_0 * 0.4 + 3\%$
스위스 방식	$t_1 = (a*t_0)/(a+t_0)$ , 단 $a$ =기준세율
EEC 방식	$t_0 \leq 50\% \Rightarrow t_1 = t_0 * (1-t_0)$
	$t_0 > 50\% \Rightarrow t_1 = 25\%$

주: 1)  $t_0$ =초기관세,  $t_1$ =최종 양허관세임.

- 2) UR 방식은 품목별 최소 감축 15%를 적용한 것으로 단순 평균 36% 감축은 포함하지 않음.

- 관세율 감축과 관련한 주요국별 협상 입장을 정리하면 다음과 같다.
  - 우리나라, EU, 일본, 동구권 국가: 스위스 방식에 반대하고 UR 방식에 따른 관세율 감축을 주장함.

1) 관세화의 기준연도인 1986-88년에 세계시장 조건이 좋아 이를 바탕으로 설정한 관세율이 매우 높았다는 주장도 제기됨(Abbott 2001).

- 미국, 케언즈 그룹, 수출개도국: 국가 및 품목들 사이의 관세격차를 낮은 관세수준으로 조화시켜야 한다고 밝혔는데, 특히 미국은 2002년 7월 말에 스위스 공식에 따라 관세상한을 25% 이하로 설정할 것을 주장하는 제안서를 WTO에 제시함.

## 2.2. 쿼터 증량

- 수출국들은 TRQ 제도아래 설정된 쿼터를 더욱 늘려야 한다고 주장하고 있다.
  - 이는 UR 농업협정의 이행 결과 실제 수입량이 TRQ 아래 설정된 쿼터보다 적게 나타난 경우가 많았고, 이런 경우에 쿼터가 더욱 늘더라도 그 실제 효과가 작을 것이란 우려에서 비롯됨.
- 쿼터와 관련한 주요국별 입장을 정리하면 다음과 같다.
  - 우리나라, EU, 일본: 품목별 특성을 감안, 적은 폭의 쿼터 증량이 필요하다고 주장함.
  - 미국은 이행계획서(C/S)의 TRQ를 기준으로 20% 증량을 제안하고, 쿼터내 관세율은 차츰 줄여나가면서 결국 없앨 것을 주장함.
  - 뉴질랜드와 캐나다는 최근 국내 소비량을 기준으로 TRQ 증량을 결정할 것을 제안함.

## 2.3. TRQ 수입관리 방식의 개선

- 수출국들은 쿼터 또는 시장접근 물량에 대한 수입관리가 무역을 제한하는 방식으로 이뤄지고 있다고 지적하면서 이에 대한 규율 제정을 요구하고 있다.
  - 녹차 등에 적용하는 과거 수입실적에 따른 쿼터 배분방식은 우리나라

가 주로 사용하는 방식이며(OECD 2001), 이 방식에 의한 쿼터 소진률이 상대적으로 다른 방식에 의한 수준보다 높게 나타남.

- 그러나 우리나라의 공정거래위원회는 지정기관을 통해 쿼터를 독점 수입하거나 수입자의 자격, 수입물량 제한 등을 통해 경쟁을 제한하는 방식으로 수입을 관리하는 것이 공정거래의 원칙에 어긋난다고 지적하고(이재옥 등 2001), 농차를 포함한 38개 품목에 대해 수입허가나 수입관리가 실제로 필요하지 않다고 제안함.

- TRQ 수입관리 방식과 관련한 주요국별 입장을 정리하면 다음과 같다.
  - 미국, 케언즈 그룹, 수출개도국 등은 TRQ 물량에 대한 어떠한 수입제한(생산자단체 수입, 최종용도 제한, 수입국영무역의 독점권 등)을 금지하고 미충족 TRQ는 재분배해야 한다고 주장함.
  - 우리나라는 UR 방식의 유지를 주장하고 있음.

## 2.4. WTO 농업협상의 전망

- 관세율의 감축은 100% 이상의 상대적으로 높은 고관세를 주된 목표로 추진될 것으로 전망된다.
  - 2002년 7월에 미국이 WTO에 제시한 스위스 공식 아래 관세상한 25% 설정은 매우 급격한 관세감축을 제안한 것으로 이의 수용 가능성은 크지 않지만, 고관세의 감축은 불가피할 것으로 전망됨.
- TRQ 체제는 유지될 것으로 보이나 쿼터 증량과 쿼터내 및 쿼터의 관세율의 감축이 예상된다.
  - 쿼터와 관련해 OECD는 50% 증량에 관한 경제분석을 시도했으며, 미국은 20% 증량을 제안함.



- 단수(YD) = 1.1 톤/ha
- 생산량 결정식:  $Q_t^S = A_t \times YD$
- 자료:
  - 1980-2000년의 연간 시계열 자료
  - 재배면적( $A_t$ ): 농림부 「주요통계연보」; 보성녹차시험장
  - 전기의 실질 수매가격( $P_{t-1}$ ): 농림부 「주요통계연보」(1980-96년); 경남 하동군 화개농협(1997-2001년; 우전, 세작, 중작, 대작의 가중평균)
  - 기술수준( $T_t$ )은 추세치로 대체

○ 녹차의 재배면적과 생산량 전망은 (표 4-2)와 같다.

- 가정: 실질 수매가격은 kg당 13,500원으로 고정
- 이행기간에 녹차의 재배면적과 생산량은 각각 2,244ha에서 4,451ha, 2,267톤에서 4,496톤으로 증가할 것으로 추정됨.

○ 녹차의 수요함수는 소비가격 자료의 부재로 직접 추정하지 못하고 대신에 추세를 적용하여 추정하였다(표 4-3).

표 4-2 녹차의 재배면적과 생산량 전망

연도	재배면적(ha)	생산량(톤)
2005	2,245	2,277
2006	2,423	2,674
2007	2,615	2,886
2008	2,821	3,114
2009	3,044	3,360
2010	3,285	3,625
2011	3,544	3,911
2012	3,824	4,220
2013	4,125	4,553
2014	4,451	4,912

표 4-3 녹차의 소비량 전망

연도	1인당 소비량(g)	추계인구(명)	총 소비량(톤)
2005	72	48,460,590	3,469
2006	79	48,710,241	3,854
2007	87	48,948,463	4,274
2008	96	49,175,329	4,732
2009	106	49,391,042	5,232
2010	116	49,594,482	5,777
2011	128	49,782,861	6,370
2012	140	49,954,138	7,015
2013	154	50,107,196	7,717
2014	169	50,240,035	8,479

### 3.2. 녹차의 수입개방 확대에 따른 국내영향 분석

○ 녹차의 양허 TRQ와 관세율 현황과 이행계획은 (표 4-4)와 같다.

표 4-4 녹차의 양허 TRQ와 관세율

	제1녹차와 제2녹차			제3녹차	제4녹차
	쿼터(톤)	쿼터내 관세율(%)	쿼터초과 관세율(%)	양허 기준세율(%)	양허 기준세율(%)
기준연도	4.7	40	570.7	60.0	45.0
1995	5.0	40	565.0	59.4	44.5
1996	5.3	40	559.3	58.8	44.0
1997	5.6	40	553.6	58.2	43.5
1998	5.9	40	547.9	57.6	43.0
1999	6.3	40	542.2	57.0	42.5
2000	6.6	40	536.4	56.4	42.0
2001	6.9	40	530.7	55.8	41.5
2002	7.2	40	525.0	55.2	41.0
2003	7.5	40	519.3	54.6	40.5
2004	7.8	40	513.6	54.0	40.0

주: 제1녹차=즉시 포장 가능한 3kg 이하의 비발효 녹차(HS 번호: 0902.10.0000); 제2 녹차=기타 비발효 녹차(HS 번호: 0902.20.0000); 제3녹차=차, 마태 조제품(HS 번호: 2101.20.1000); 제4녹차=차, 마태 등 조제품(HS 번호: 2101.20.9000)을 뜻함.

자료: 농림부(2002)에서 산출함.

## ○ 기본 가정

- WTO 농업협상의 결과, 지금과 같은 TRQ 체제가 유지되고 이행기간은 2005-14년임.
- 수입녹차의 품질은 국내산 중작이나 대작과 비슷하고 이에 따라 수입량 증가는 중작이나 대작의 가격에 영향을 미침.
- 녹차의 수입개방 확대 영향은 현재의 수급상황에 기초함.<sup>2)</sup>

## ○ 분석의 틀은 (부록 3)과 같다.

## ○ 시나리오는 (표 4-5) 및 (표 4-6)와 같다.

- 시나리오는 지난 2년간 OECD 사무국이 실시한 시장개방 개혁에 관한 시나리오 분석과 최근 WTO 논의 동향에 근거함.<sup>3)</sup>

---

2) WTO 농업협상의 결과에 대한 불확실성에다 미래 수급의 불확실성이 더해진다면 모형 분석이 매우 복잡해져 원인과 결과에 대한 이해가 어려울 뿐만 아니라 수입개방에 따른 순효과를 가늠하기가 쉽지 않을 것이기 때문임.

3) OECD 사무국은 진행중인 WTO 농업협상을 예단하지 않는다는 전제 아래 회원국의 주요 TRQ 품목을 대상으로 다음과 같은 4개의 시나리오를 설정해 그 파급영향을 추정했다(OECD 2001). 이행기간은 2001-2005년으로 가정했다.

- ① 시나리오 I: 쿼터의 50% 추가 증대
- ② 시나리오 II: 쿼터의 50% 추가 증대와 함께 쿼터내 관세율(t1)의 36% 추가 감축
- ③ 시나리오 III: 쿼터초과 관세율(t2)의 36% 추가 감축
- ④ 시나리오 IV: 쿼터의 50% 추가 증대와 더불어 쿼터내 관세율(t1)과 쿼터초과 관세율(t2)의 36% 추가 감축



표 4-5 녹차의 수입개방 시나리오 설정

	쿼터 100%확대	쿼터내 관세율 36% 추가 감축	쿼터초과 관세율 36% 추가 감축	쿼터내 및 쿼터초과 관세율 50% 추가 감축
베이스라인	-	-	-	-
시나리오 I	○	-	-	-
시나리오 II	○	○	-	-
시나리오 III	○	○	○	-
시나리오 IV	○	-	-	○

주: 베이스라인은 UR 방식의 지속의 경우로 이행 최종연도 기준 아래 쿼터 66% 증가, 관세내 쿼터 40% 고정, 쿼터초과 관세율 10% 감축을 반영함.

표 4-6 녹차의 수입개방 시나리오 요건

	쿼터(톤)		쿼터내 관세율(%)		쿼터초과 관세율 (%)	
	2005년	2014년	2005년	2014년	2005년	2014년
베이스라인	8.3	12.9	40	40	508.5	462.2
시나리오 I	8.6	15.6	40	40	508.5	462.2
시나리오 II	8.6	15.6	39	26	508.5	462.2
시나리오 III	8.6	15.6	39	26	495.0	329.0
시나리오 IV	8.6	15.6	38	20	495.0	329.0

- 시나리오별 녹차 수입량의 추정결과는 (표 4-7)과 (그림 4-2)과 같다.<sup>4)</sup>  
 - 수입량을 결정하는 변수는 세계가격( $P_w$ ), 쿼터( $Q_{QT}$ ), 쿼터초과 관세율

4) <부록 II>는 수입 수요함수를 근거로 녹차의 수입량을 추정된 결과를 제시하고 있으나, 이는 관세율 변화에 의한 수입가격 변화만을 반영하는 한계를 지님. 곧 수입 수요함수는 쿼터 변수를 담고 있지 않기 때문에 본문에서 채택한 접근방식이 상대적으로 우월하다고 판단됨. 이에 따라 <부록 II>는 비교 또는 참고목적으로 제시된 것임.

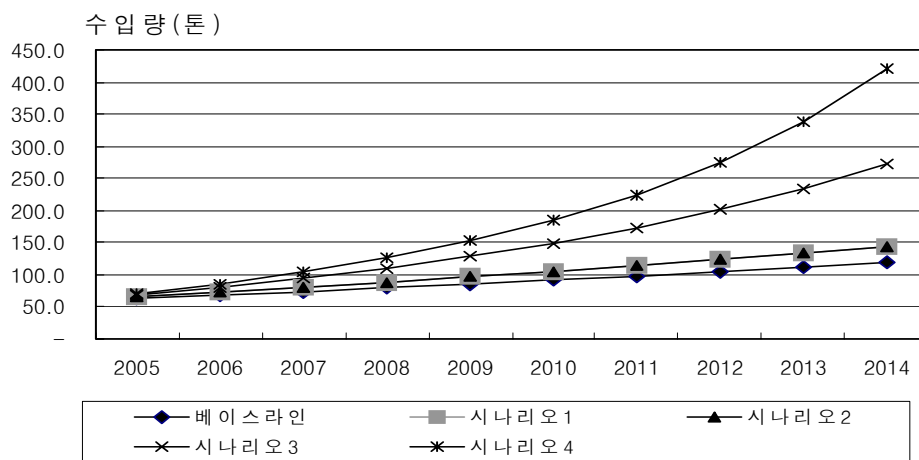
( $t_2$ )인데, 가정한 국내가격( $P_d$ )이 세계가격에다 쿼터초과 관세율을 반영한 수입가격보다도 높기 때문에 쿼터내 관세율( $t_1$ )의 변화(시나리오 II)가 구속력을 나타내지 못함.

표 4-7 시나리오별 녹차의 수입량 추정 결과

단위: 톤

연도	베이스라인	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	63.4	65.4	65.4	68.9	71.0
2006	68.7	72.8	72.8	81.0	86.0
2007	74.2	80.5	80.5	94.8	104.1
2008	79.9	88.5	88.5	110.6	125.8
2009	85.8	96.7	96.7	128.6	152.3
2010	91.9	105.4	105.4	149.4	184.7
2011	98.3	114.3	114.3	173.5	224.8
2012	104.9	123.6	123.6	201.4	275.0
2013	111.8	133.3	133.3	233.9	338.4
2014	118.9	143.3	143.3	272.0	419.8

그림 4-2 시나리오별 녹차의 수입량 추정결과 비교



- 시나리별 녹차 국내가격의 추정결과는 <표 4-8>과 <그림 4-3>과 같다.
- 쿼터만 수입된다고 가정할 때의 국내가격( $P_{TRQ}$ )이 세계가격( $P_w$ )에다 쿼터초과 관세율( $t_2$ )을 반영한 수입가격보다 언제나 높기 때문에 국내가격은 수입가격에 의해 결정됨.<sup>5)</sup>

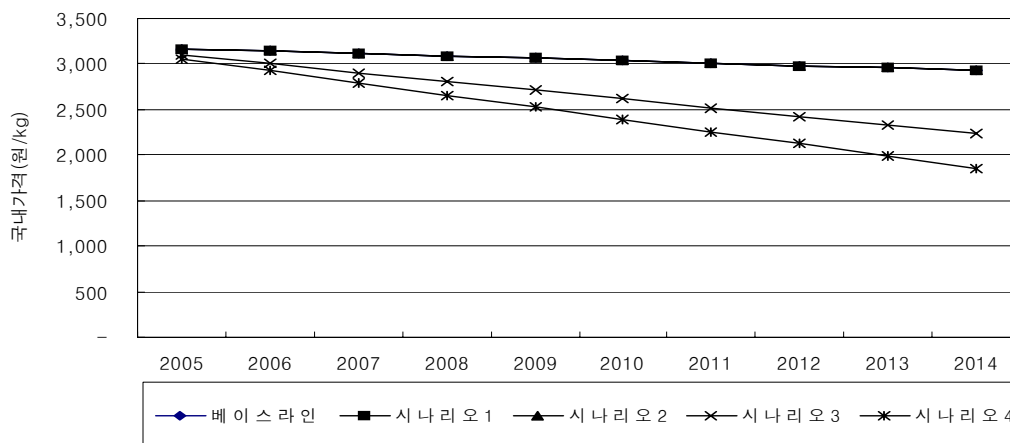
표 4-8 시나리오별 녹차의 국내가격 추정 결과

단위: 원/kg

	베이스라인	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	3,168	3,168	3,168	3,098	3,061
2006	3,141	3,141	3,141	3,002	2,927
2007	3,114	3,114	3,114	2,905	2,793
2008	3,087	3,087	3,087	2,809	2,659
2009	3,061	3,061	3,061	2,713	2,526
2010	3,034	3,034	3,034	2,617	2,392
2011	3,007	3,007	3,007	2,520	2,258
2012	2,980	2,980	2,980	2,424	2,125
2013	2,954	2,954	2,954	2,328	1,991
2014	2,927	2,927	2,927	2,232	1,857

5) 지난 자료에 대해 모형이 추정한 국내가격과 실제 국내가격 사이에 차이가 나는 이유는 두 가지로 정리할 수 있음. 첫째, 녹차시장의 구조 측면에서 나타나는 현상으로 국내산 녹차와 수입녹차 사이의 품질이나 원산지·지리적 표시제에 기초한 소비자들의 선호 차이가 시장에서 가격 차이로 나타나고 있기 때문임. 모형은 이러한 차이가 없는 것으로 가정하고 있음. 둘째, 분석 모형의 구조 측면에서 나타나는 현상임. 추정에 활용한 수입 수요함수의 가격탄성치(-0.88)는 전체 녹차를 대상으로 계측한 것인 반면에 수입녹차의 물량과 가격은 국내산 일부 녹차제품(중작과 대작)과 상응하는 것으로 가정했기 때문임.

그림 4-3 시나리오별 녹차의 국내가격 추정결과 비교



- TRQ 체제와 지금의 국내 녹차 수급 상황에서 녹차 수입량을 결정하는 요인은 쿼터( $Q_{QT}$ ), 쿼터초과 관세율( $t_2$ ) 수준이고, 이러한 수입에 따른 국내가격은 쿼터초과 관세율에 의해 결정되는 것으로 나타났다.
- 녹차의 수입량 확대와 이로 인한 국내가격 감축에 따라 베이스라인 수준과 대비한 녹차의 시장규모 축소 비율을 나타내면 (표 4-9)와 같다.⑥
  - 수입량 증대가 가장 크고 이로 인한 국내가격 하락 폭이 가장 큰 시나리오 IV의 경우 중작과 대작의 국내시장 규모(수입녹차를 제외한 국내 생산농가가 차지할 수 있는 몫에 기초로 산출한 규모)가 베이스라인 수준에 비해 적게는 4%(2005년)에서 최고 56%(2014년)까지 감

6) 분석에 사용한 모형은 녹차 수입량의 증가와 국내가격 감축이 국내산 우전과 세작의 생산량이나 가격에 영향을 미치지 않는 것으로 가정함. 그러나 종류별 녹차가격의 상관계수를 추정하면 우전-중작, 우전-대작의 상관관계가 높은 것(>0.8)으로 나타나기 때문에 수입녹차의 확대에 의한 중작과 대작의 가격 감소가 우전과 세작의 가격에도 음(-)의 영향을 미칠 것으로 내다보임.

소하는 것으로 추정됨.7)

- 국내 우전이나 세작 시장을 직접 겨냥한 고급녹차의 수입이 확대될 경우에 수입녹차로 인한 국내 생산농가의 부담은 더욱 커질 것임.8)

표 4-9 베이스라인 대비 시나리오별 녹차(중작·대작)의 시장 규모 변화  
단위: %

연도	시나리오 I	시나리오 II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	-0.2%	-0.2%	-2.7%	-4.1%
2006	-0.4%	-0.4%	-5.6%	-8.4%
2007	-0.6%	-0.6%	-8.6%	-12.9%
2008	-0.8%	-0.8%	-11.7%	-17.7%
2009	-1.1%	-1.1%	-15.1%	-22.8%
2010	-1.3%	-1.3%	-18.6%	-28.3%
2011	-1.6%	-1.6%	-22.4%	-34.3%
2012	-1.9%	-1.9%	-26.4%	-40.7%
2013	-2.1%	-2.1%	-30.8%	-47.8%
2014	-2.5%	-2.5%	-35.5%	-55.7%

7) 보건복지부의 『식품 및 식품첨가물 생산실적』에 기초해 산출하면 2000년 현재 녹차의 총 생산액 규모는 472억 원(2000년 불변가격 기준) 정도이고 이를 화개농협의 녹차별 수매가격과 수매량의 비중을 적용해 추정하면 중작과 대작 제품의 시장규모는 2000년 현재 전체 녹차시장 규모의 34% 수준인 164억 원(2000년 불변가격 기준) 정도임. 또한 2001년 기준으로 36개 제다업체를 조사한 결과에 따르면 티백을 제외한 녹차시장 규모는 판매액 기준으로 152억 원(티백 포함하면 거의 261억 원) 정도이며 이 가운데 중작과 대작의 비중은 약 26%임(약 40억 원).

8) 1995년 이후 일본의 녹차 수입단가(관세율 적용하기 전)는 우리나라 수준의 2배 내지 10배에 이르고 있음. 이는 거시변수와 갖가지 수입비용의 차이를 고려하더라도 일본이 우리나라보다 품질이 좋은 녹차를 수입하고 있다는 사실을 나타냄. 이를 통해 볼 때, 일본의 경우와 마찬가지로 우리나라 시장에 수입되는 녹차의 품질이 앞으로 지금 수준보다 더욱 향상될 수 있다고 판단됨.

### 3.3. 균형 관세율 추정

#### 3.3.1. 관세율별 녹차의 수입가격 비교

- 관세율별 녹차의 수입가격을 산출하면 (표 4-10)~(표 4-12)와 같다.
  - 녹차는 즉시 포장 가능한 3kg 이하 녹차와 기타녹차 그리고 이 둘을 더한 전체 녹차로 구분함.
  - 수입가격은 1995~2001년 평균으로 2000년 불변가격 기준임.
    - 이 기간에 녹차의 가격범위는 전체 녹차가 kg 당 281~1,744원, 3kg 이하 녹차가 1,626~5,145원, 기타 녹차가 211~650원임.
  - 관세율의 범위는 20~500%임.
    - 관세율 20%는 현재 일본의 수입 관세율 수준이고, 500%는 우리나라의 2004년 수준인 513.6%에서 감축될 경우 감소한 것임.
  - 일본의 수입가격은 비교 목적으로 병기함.
    - 이는 우리나라에 수입되는 일부 녹차의 표시가격이 관세 부담을 줄이려는 목적으로 실제 수입가격보다 낮게 제시되는 경우가 있고, 국내 수입녹차의 품질이 일본이 수입하는 녹차의 품질 수준으로 향상될 것이라 점을 반영하기 위함임.

표 4-10 관세율별 전체 녹차의 수입가격 비교

	20%	40%	100%	150%	200%	250%	300%	350%	400%	450%	500%
810 원/kg(한국)	972	1,134	1,620	2,025	2,430	2,835	3,240	3,645	4,050	4,455	4,860
2,340 원/kg(일본)	2,808	3,276	4,680	5,850	7,020	8,190	9,360	10,530	11,700	12,870	14,040

표 4-11 관세율별 3kg 이하 녹차의 수입가격 비교

	20%	40%	100%	150%	200%	250%	300%	350%	400%	450%	500%
3,051 원/kg(한국)	3,662	4,272	6,103	7,628	9,154	10,680	12,205	13,731	15,257	16,782	18,308
12,497 원/kg(일본)	14,996	17,495	24,994	31,242	37,490	43,739	49,987	56,235	62,484	68,732	74,981

표 4-12 관세율별 기타 녹차의 수입가격 비교

	20%	40%	100%	150%	200%	250%	300%	350%	400%	450%	500%
419 원/kg(한국)	502	586	837	1,046	1,256	1,465	1,674	1,884	2,093	2,302	2,512
2,290 원/kg(일본)	2,748	3,206	4,580	5,726	6,871	8,016	9,161	10,306	11,451	12,596	13,741

### 3.3.2. 녹차의 균형 관세율

- 현재 수준의 국내 녹차가격을 유지하기 위한 균형 관세율을 구하면 (표 4-13)과 같다(여기에서 균형 관세율은 수입가격이 국내가격과 일치하도록 하는 관세율을 말함).
  - 기본가정
    - 국내외 수급여건이 지금과 같음.
    - 수입녹차의 품질은 3kg 이하 녹차의 경우 중작 수준, 기타 녹차의 경우 대작 수준과 견줄 수 있음.
  - 경남 하동군 화개농협이 수매가격을 기준으로 녹차별 국내가격(1997~2001년 평균; 2000년 불변가격)을 산출하면, 우전 kg 당 37,660원, 세작 20,534원, 중작 9,430원, 대작 4,950원 등이고, 중작과 대작의 평균 가격은 7,536원임.
  - 중작과 견줄 수 있는 3kg 이하 녹차의 관세 포함 수입가격이 평균 국

내가격과 일치하게 만드는 균형 관세율은 209%임.

- 일본의 수입가격에 기초해 산출한 균형 관세율은 -25%로 나타났는데, 이는 일본이 수입하고 있는 즉시 포장 가능한 3kg 이하 녹차의 품질이 우리나라의 중작 이상이기 때문인 것으로 유추됨.
- － 대작과 견줄 수 있는 기타 녹차의 관세 포함 수입가격이 평균 국내가격과 일치하게 만드는 균형 관세율은 1,083%임.
  - 균형 관세율이 현재의 관세율 수준(2001년 기준 530.7%)보다 높게 나타난 이유는 수입산 기타 녹차의 품질이 기본 가정과 달리 국내산 대작의 품질보다 크게 낮거나, 수입가격으로 제시된 수준이 실제 수입가격보다 낮기 때문인 것으로 판단됨.
  - 일본의 수입가격을 적용할 경우 균형 관세율은 116%로 나타남.
- － 중작과 대작의 평균 가격과 전체 수입녹차의 수입가격이 일치하는 균형 관세율은 830%로 산출됨.
  - 균형 관세율이 지금 수준보다 높게 나타난 이유는 앞에서 지적한 기타 녹차의 특성 때문인 것으로 판단됨.
  - 일본의 수입가격을 기준으로 산출하면 균형 관세율은 222%에 이름.

표 4-13 균형 관세율

	평균 수입가격(원/kg)	평균 국내가격(원/kg)	균형 관세율
중작 對 3kg이하 녹차 우리나라 일본	3,051 12,497	9,430 9,430	209% -25%
대작 對 기타 녹차 우리나라 일본	419 2,290	4,950 4,950	1083% 116%
전체 對 평균수입녹차 우리나라 일본	810 2,340	7,536 7,536	830% 222%



- 종합하면 국내 녹차가 수입 녹차와 가격경쟁을 가질 수 있는 관세율은 우리나라보다 소비수준이 높은 일본의 수입가격 기준 222%를 감안할 때 최소한 300% 이상으로 추정되고 있다.
  - 기타녹차로 분류되는 수입품은 우리나라의 대작 이하 수준으로 잎차 보다는 티백용 등으로 활용되고 있는 것으로 판단됨.
  - 우리나라보다 소비수준이 높은 일본의 수입가격을 기준으로 할 경우의 222% 보다는 균형관세율이 크게 높을 것으로 판단됨.
  - 향후 국내산과 수입품간의 균형관세율은 국내 소비수준과 수입품의 품질에 크게 영향을 받을 것으로 예측됨.

### 3.4. 일본의 수입개방 영향과 시사점

#### 3.4.1. 녹차 수입량과 수입가격

- UR 이행 이전기간(1989-1994년)과 이행 기간(1995-2000년)에 일본의 녹차 수입량을 비교하면 (표 4-14)와 같다.
  - 전체 녹차의 수입량은 이행 이전기간 수준보다 이행 기간 수준이 평균 175% 많은 것으로 나타남.
  - 3kg 이하 녹차의 수입 증가율이 상대적으로 크게 나타났으나 수입량 측면에서 기타 녹차가 수입량의 거의 대부분을 차지함.
  - 녹차의 주요 수입선은 중국이며, 중국산이 전체 수입량에서 차지하는 비중은 이 두 기간에 59%에서 82%로 늘어남.
- 녹차의 수입가격(1995년 불변가격)
  - 전체 녹차의 실질 수입단가는 이행이전 기간 수준에서 11% 감소한 것으로 나타났는데, 이는 주로 기타 녹차의 수입가격 하락으로 인한

것이며 3kg 이하 녹차의 경우 수입가격은 오히려 증가함.

○ 시사점

- 녹차의 주요 수입선으로 중국이 유력함.
- 시장접근 기회의 확대로 수입단가가 하락하면 기타 녹차 등 주로 낮은 품질의 녹차 수입이 늘어날 것으로 전망됨.
- 상대적으로 품질이 나은 3kg 이하 녹차의 경우, 수입가격이 오히려 오른 사실은 관세인하에도 불구하고 품질 위주의 수입이 이뤄지고 있음을 나타냄.

표 4-14 UR 이행 이전과 이후에 일본의 녹차 수입량과 수입가격 비교

	3kg 이하 녹차		기타 녹차		전체 녹차	
	수입량 (톤)	실질수입 단가(엔/kg)	수입량 (톤)	실질수입 단가(엔/kg)	수입량 (톤)	실질수입 단가(엔/kg)
1989-1994 평균	21	1,278	1,036	303	3,721	310
1995-2000 평균	74	1,471	2,793	269	10,229	275
기간 변화율	246%	15%	170%	-11%	175%	-11%

자료: 社團法人日本茶業中央會(2001)의 자료를 바탕으로 산출함.

### 3.4.2. 녹차 수급과 생산자 가격

- UR 이행 이전과 이행 기간의 생엽과 荒茶 생산량을 비교하면 (표 4-15) 와 (표4-16)과 같다.
  - UR 이행 기간에 전체 생엽과 荒茶의 평균 생산량은 이행 이전기간의 수준보다 각각 평균 3%와 5% 감소한 것으로 나타남.

- 생엽과 荒茶의 생산량 감소는 모두 차 종류에서 공통으로 나타나고 있는 현상이 특징으로 생산량 감소 폭이 가장 큰 4番茶의 경우에는 생엽과 荒茶의 생산량이 각각 12%와 22% 감소함.

표 4-15 UR 이행 이전과 이후에 일본의 생엽 생산량 비교

단위: 톤

	전체	1番茶	2番茶	3番茶	4番茶
1989-1994년 평균	406,600	208,550	144,367	27,667	7,255
1995-2000년 평균	392,567	199,050	132,783	27,767	6,388
기간 변화율	-3%	-5%	-8%	0%	-12%

자료: 社団法人日本茶業中央會(2001)의 자료를 바탕으로 산출함.

표 4-16 UR 이행 이전과 이후에 일본의 荒茶 생산량 비교

단위: 톤

	전체 荒茶	1番茶	2番茶	3番茶	4番茶
1989-1994년 평균	89,033	44,833	31,333	5,857	1,727
1995-2000년 평균	84,667	42,250	28,150	5,758	1,346
기간 변화율	-5%	-6%	-10%	-2%	-22%

자료: 社団法人日本茶業中央會(2001)의 자료를 바탕으로 산출함.

- UR 이행 이전과 이행 기간의 녹차 소비량을 비교하면 (표 4-17)과 같다.
  - UR 이행 기간의 녹차 소비량과 1인당 소비량은 이행 이전기간 수준보다 각각 4%와 3% 증가한 것으로 나타남.

표 4-17 UR 이행 이전과 이후에 일본의 녹차 소비량 비교

	전체(톤)	1인당(g)
1989-1994년 평균	93,180	750
1995-2000년 평균	97,166	769
기간 변화율	4%	3%

자료: 社團法人日本茶業中央會(2001)의 자료를 바탕으로 산출함.

○ 荒茶의 국내 생산자 가격(1995년 불변가격)을 비교하면 (표 4-18)과 같다.

- 전체 황차의 가격은 이행 이전기간 수준보다 37% 증가 하였음.
- 차 종류별로 살펴보면, 1番茶를 뺀 모든 차 종류의 가격이 상승했는데, 4番茶의 경우 이전기간 평균 대비 37%의 상승률을 기록함.

표 4-18 UR 이행 이전과 이후에 일본의 국내 생산자 가격 비교

	단위: 엔/kg				
	전체 荒茶	1番茶	2番茶	3番茶	4番茶
1989-1994년 평균	1,837	2,985	1,101	755	521
1995-2000년 평균	2,516	2,864	1,177	791	714
기간 변화율	37%	-4%	7%	5%	37%

자료: 社團法人日本茶業中央會(2001)의 자료를 바탕으로 산출함.

○ 시사점은 다음과 같다.

- 1970년대 중반부터 1980년대 중반을 정점으로 일본의 생엽과 荒茶 생산량은 감소하고 있기 때문에 이행 기간에 나타난 생산량 감소가 모두 수입량 증대로 인한 것으로 해석하기 어려움.

- 1983-88년(6년 동안)에 생엽과 荒茶 생산량은 각각 10%와 13% 감소.
- － 차 종류 가운데 4番茶의 생산량이 가장 큰 폭(-22%)으로 감소한 것은 이와 품질 측면에서 견줄수 있는 수입차의 증대에 따른 결과로 해석됨.
  - 그러나 이행 기간의 4番茶 국내 생산자 가격이 이행이전 기간 수준보다 크게 늘어난 점(37%)은 수입량의 증대가 국내 생산량 감소와 소비량의 증가를 매우기에 충분하지 못했기 때문인 것으로 볼 수 있음.
- － 분석기간에 나타난 소비량이 비록 증가했다고 하나, 1970년대의 전체 소비량 10만 이상, 1인당 소비량 900g 이상인 것과 비교하면 낮은 수준이기 때문에 앞으로 소비 성장세보다는 안정된 패턴이 지속될 것으로 전망하는 것이 타당함.

### 3.4.3. 우리나라에 주는 시사점

- 우리나라의 녹차 수급 현황은 일본의 경우와 다른 측면이 많기 때문에 이에 대한 충분한 고려가 먼저 이뤄져야 할 것이다<표 4-19>.

표 4-19 우리나라와 일본의 녹차 수급 현황과 전망 비교

	우리나라	일본
생산	큰 폭의 오름세	1980년 중반 이후 내림세
소비	큰 폭의 오름세	최근에 조금 상승했으나 이전 수준 미달
수입	1995년 이후 오름세	1995년 이후 오름세
생산자 가격	1993-94년과 1995-2001년 수준을 비교할 때 우전차는 변함이 없고 그 외 모든 차는 내림세	1번차를 제외하고 모두 오름세

- 먼저, 일본의 수급현황은 다음과 같이 정리할 수 있다.
  - 생산량 감소와 안정된 소비량 그리고 수입량 증가의 수급 상황 속에서 수입량이 국내 생산량의 17%(2000년 현재 기준) 정도를 차지하고 있으나 국내 생산자 가격은 오름세를 나타내고 있음.
  - 비교적 낮은 관세율을 채택하고 있기 때문에 국내시장이 거의 열려 있다고 볼 수 있는 현실에서 증가하는 수입량은 주로 낮은 품질의 시장에 국한된 것으로 판단되며, 이에 따라 국내 생산자들은 4번차 등 비교적 낮은 품질의 녹차 생산량을 더 많이 감소시켜 가격 오름세를 지탱하는 것으로 판단됨.
  - 전체 荒茶 생산량에서 차 종류별 비중(2000년 기준)은 1번차 47%, 2번차 33%, 3번차 8%, 4번차 2% 등 주로 높은 품질의 차 생산에 초점을 두고 있음.
  - 국내 생산자 가격의 유지 내지 증가는 꾸준한 생산량 조정에 의한 영향으로 평가할 수 있음.
  
- 우리나라의 수급현황은 다음과 같이 정리할 수 있다.
  - 생산량, 소비량, 수입량이 모두 증가하고 있는 상황임.
  - 국내 생산량과 견주어 수입량의 비중은 2-6% 정도이고 수입녹차에 대한 높은 관세율(쿼터초과 관세율)이 적용되고 있기 때문에 국내 생산자 가격은 거의 모두 국내 생산과 소비 여건에 의해 결정되고 있다고 볼 수 있음.
  - 국내 생산자 가격의 내림세는 상대적으로 생산량이 더 많이 증가한 결과로 해석됨.
  
- 우리나라 녹차의 수급 전망과 수입량 증대에 대한 대응 시사점은 다음

과 같다.

- 관세율 감축으로 시장개방이 확대되면 수입량이 더욱 큰 폭으로 늘어날 것으로 보임.
- 일본의 사례처럼 주요 수입선은 중국이 될 것이며 수입녹차는 주로 낮은 품질의 국내녹차를 대체할 것으로 전망됨.
  - 이에 따라 수입증대가 국내 가격에 미치는 영향은 차 종류에 따라 또는 차 종류별 국내 생산량 수준에 따라 다르게 나타날 수 있으며, 일본의 경우처럼 생산량 조정 효과가 수입량 증대의 영향을 압도할 경우에 국내 생산자 가격이 오히려 증가하게 될 수도 있음.
- 예상되는 수입증대에 대응해 국내 생산자 가격을 유지하거나 증대할 수 있는 방향은 첫째, 품질이 높은 차 종류에 생산을 특화하고, 둘째, 소비량과 균형이 되도록 생산량을 조정하는 것임.
- 다만, 지금의 공급자 위주의 녹차 시장에서 형성되고 있는 가격 수준이 시장 균형가격인지에 대한 사항까지 감안한다면, 수입증대로 인한 국내 가격수준의 증감에 대한 위 전망이 다르게 제시될 수도 있을 것임.

## 제 5 장

# 수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전전략

### 1. 기본방향

- 단기적으로, WTO협상에서 쿼터량, 쿼터의관세율, 수입관리측면에서 수입녹차의 국내시장접근을 최대한 억제하여, 국내산업이 경쟁력을 확보할 수 있는 시간적 여유를 확보하도록 하여야 할 것이다.
- 가장 효과적인 WTO전략은 녹차의 국제 경쟁력을 하루빨리 높이는 것임. 국내 녹차산업의 경쟁력이 커지면 우리나라 협상 입지가 자동으로 커지기 때문이다.
  - － 가격 경쟁력뿐만 아니라 품질 경쟁력을 높이려는 노력이 한층 탄력 있게 추진되어야 할 것이며, 이를 위해 생산자를 비롯해 산업계, 연구계, 학계, 정부 등의 총체적인 관심과 지원이 필요함.
  - － 또한 녹차산업을 산업적인 측면만이 아니라 경관, 문화, 관광, 지역경제 발전 등 NTCs 측면에서 재인식하고 그 부가가치 창출을 위한 체



계적인 준비와 접근 방안이 마련돼야 할 것임.

## 2. WTO 협상전략

- 관세율과 관련해 최소한의 감축 결과를 가져오는 UR 방식을 주장해야 할 것이다.
  - UR 방식은 이미 UR 농업협정의 이행을 통해 검증됐고, 우리나라와 EU 등 많은 회원국들 특히 수입국들이 선호하는 방식임.
  - 수입국인 우리나라의 처지에서 UR 방식은 녹차만이 아니라 모든 수입 농산물에 유리한 결과를 가져다주기 때문에 녹차산업만의 별도 전략이 필요치 않음.
    - 다만 국가 차원에서 다른 WTO 회원국과 공조체제를 강화함으로써 농업협상에서 우리의 주장이 관철될 수 있도록 노력해야 할 것이며, 점진적인 개혁 추구가 바람직하다는 의견을 개진해야 할 것임.
  - 관세율 추가감축과 관련 UR 농업협상에서 우리나라 녹차에 대한 관세율이 TRQ 제도 아래 고관세 형태로 양허된 점도 십분 활용해야 할 것임.
    - 수입국의 특수한 여건에 따라 고관세로 양허된 만큼 그에 대한 고려가 새로운 농업협상에서도 계속 이뤄질 수 있도록 해야 할 것임.
  
- 녹차가 민감 품목으로 인식되도록 해야 할 것임. 이는 협상 주체인 정부가 녹차를 민감 품목으로 인식할 때에 농업협상에서 녹차산업의 이해관계를 고려한 실효성 있는 주장을 개진할 수 있을 것이기 때문이다.
  - 경제적인 측면에서 녹차산업이 우리 농업에서 차지하는 비중은 상대

적으로 작을 뿐만 아니라 전통적으로 주요 농정대상 품목에서 제외돼 왔음.

- 그러나 녹차산업은 경관(landscape) 제공, 농촌활력(rural viability) 유지, 차와 관련된 전통 및 문화 계승 등 이른바 비교역적 기능(NTCs)을 제공하고 있음.
- 따라서 경제적 혹은 산업적인 측면에서만 녹차산업을 바라볼 것이 아니라 NTCs 차원에서 녹차산업의 가치를 평가하는 노력이 이뤄져야 할 것임. 더욱이 녹차산업이 빠르게 성장하고 있으며, 일부 지역경제에서 그 중요도가 차츰 커지고 있다는 점도 간과할 수 없는 사실임.

○ 쿼터의 확대가 점진적으로 추진될 수 있도록 협상력을 발휘해야 할 것임. 녹차의 국내가격과 세계가격의 큰 격차 및 국내 수입수요를 감안할 때 쿼터의 확대는 수입을 더욱 촉진할 것으로 전망된다.

- TRQ 제도를 통해 시장접근 기회가 UR 농업협정을 통해 제공된 만큼 점진적인 쿼터 확대를 통한 개혁만이 수입국 처지에서 받아들일 수 있는 사항임을 주지시키는 노력이 필요함.
- 또한 시장접근 물량을 설정할 때 활용된 기준연도는 UR 농업협상 때 기준으로 삼은 1986-88년이 바람직하다고 주장해야 할 것임.
  - 최근에 녹차의 국내 소비량이 크게 증가했다는 점을 감안할 때, 1988년 이후의 새로운 기준연도 설정은 자연히 최소접근 물량을 지금 수준보다 늘리는 결과를 가져올 것이기 때문임.

○ 녹차의 수입관리 방식 곧 과거 수입실적에 근거한 지금의 수요자 추천방식이 경쟁을 제한하고 시장 경직성을 높인다는 비판이 제기되고 있는 만큼, 그 장단점을 고려한 개선 방향을 강구하는 것이 바람직할 것이다.

- 우리나라 입장에서 다양한 수입관리 방식을 지탱하는 것은 유연한 정책 수단을 확보하는 측면에서 유리함.
- 따라서 녹차뿐만 아니라 다른 농산물에 대한 수입관리 방식을 아우르는 종합적인 측면에서 이에 대응하는 전략이 필요함.

### 3. 산업 발전전략

- 녹차의 품종화를 통하여 다원의 성목화 기간 단축과 생육의 균일화로 다수확을 유도하여야 할 것이다.
  - 우리 나라의 경우는 야생종이 주류를 이루고 있으며, 작년에야 보성 차시험장에서 3개품종을 개발하였으나 아직 보급에는 3~4년 이상이 소요될 것으로 예상됨.
  - 일본은 이미 70년대에 품종화를 완성하였으며, 최근에는 단일품종화에 따른 병충해에 대한 대응력 저하, 숙기가 일시에 집중됨에 따른 노동력 경합문제를 회피하기 위하여 품종의 다양화에 힘쓰고 있는 상황임.
- 비용절감차원 만이 아니라 선진적인 재배기술의 도입을 촉진하기 위하여 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하여야 할 것이다.
  - 일본의 경우도 과거에는 경사지 재배, 1ha 미만의 소규모 농가가 중심을 이루었으나, 기계기술에 의한 생력화가 진행되면서 규모화 및 기계기술의 도입이 가능한 다원으로 조성되어 있으며, 이에 대한 공적인 지원도 이루어지고 있음.

- 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되어야 하며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화가 이루어져야 할 것이다.
  - 녹차산업은 가공식품으로 소비가 이루어지기 때문에 우수한 가공능력의 확보가 무엇보다 중요함.
  - 일본의 경우도 과거에는 우리나라와 같이 自園自製형식의 手製茶 생산이 주류를 이루었으나 대형기계·시설을 도입하여 원가절감, 제품개발, 브랜드화에 주력하고 있으며, 협동조합, 영농법인을 중심으로 산지가 조직화되어 공동이용체계를 구축하고 있음.
  - 지자체에서는 이러한 공동이용을 유도하기 위한 정책 자금 지원도 이루어지고 있음.
  
- 시장 관리 면에서 보면, 고급차 중심의 생산을 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 요구된다.
  - 일본은 중국으로부터의 저급차 수입에 대응하여 국내산업을 보호하기 위해서 철저하게 고급차 중심의 생산에 집중하고 있으며, 산지별로 지역의 특성과 여건에 맞는 고유의 明茶 만들기에 주력하고 있음.
  
- 수입관리측면에서 농약잔류물 기준치 강화와 함께, 국산 녹차의 안전성도 제고할 수 있도록 무농약 유기재배기술의 보급을 통하여 외국산과의 차별화 대책이 요구된다.
  - 일본의 경우 엄격한 농약허용기준을 설정하는 한편, 국내산의 안전성도 동시에 제고할 수 있는 무농약 유기재배기술의 보급에 적극 나서고 있음.
  
- 소비 촉진을 위해서는 소비수요에 대응한 다양한 제품개발과 소비확대

를 위한 적극적인 홍보가 요구된다.

- 일본뿐만 아니라 세계적으로 녹차수요의 확대는 전통적인 잎차 보다는 녹차음료시장의 폭발적인 확대에 기인하고 있으며, 수요층도 지금까지 녹차보다는 다른 청량음료를 선호하였던 청년층이 주도하고 있음.
- 청년층의 기호에 맞는 음료상품의 개발과 이들이 장기적으로는 잎차 소비층으로 발전할 수 있도록 차 관련의 다양한 문화활동에 대한 체계적인 지원이 필요함.

○ 적극적인 지자체의 산업에 대한 관심과 지원이 따라야 할 것이다.

- 녹차산업은 전국적인 산업이라기보다는 특정 지역에 국한된 산업이지만, 산지에서는 다른 어떤 작목 보다 지역경제에 미치는 효과가 큰 산업으로서 각 지자체에서는 품목 차원이라기보다는 지역진흥대책 차원에서 지자체의 적극적인 지원이 필요함.
- 일본의 경우 주산지 각 현마다 전담부서에서 다업진흥기본계획을 수립하여 민·관의 유기적인 협력하에 생산에서 유통, 홍보에 이르기까지 다양한 지원 프로그램을 운용하고 있으며, 기술지원을 위해서 별도의 차시험장을 운영하고 있음.

#### 4. 정책 추진 과제와 추진체계

- 앞에서 본 산업발전전략이 효과적으로 기능하기 위해서는 산업스스로의 자구 노력과 함께 산업, 지자체, 관계기관이 유기적인 협조하에 산업진흥을 위한 정책 프로그램이 추진되어야 할 것이다.

## ○ 첫째, 기본계획 수립이다.

- 시·도가 중심이 되어 다업관계자의 지원을 받아 생산성 향상, 산지 육성, 지역브랜드 전략등 산업발전을 위한 진흥대책을 수립하고 종합적인 사업추진주체로서 기능 수행이 필요함.
- 시·군 주산지의 경우 구체적인 실행프로그램을 운용할 수 있는 전담부서의 확보가 요구됨. 일본의 경우 주산지마다 전담 부서가 배치되어 있음.

표 5-1 차 산업 정책 추진 방향과 추진 내용

구 분	실시주체	추진내용
기본계획 수립	도, 광역시 생산자 단체	○차 산업 진흥 기본계획수립 - 생산성 향상, 산지 육성, 지역브랜드 전략 ○ 산업 실태 조사 - 산업동향 파악
기술의 개발 및 보급	차 시험장	○ 품종 개발 및 육성 ○ 재배 기술 개발 ○ 가공기술 개발
	농업기술센터	○ 기술보급 및 지도
생산기반의 정비	중앙정부 및 시·군	○다원기반정비의 추진 ○다원 관리의 기계화추진 ○공장의 시설 근대화 추진
차 문화의 조성	시·군, 생산자단체	○소비자 계몽 및 홍보

## ○ 둘째, 기술개발 및 보급의 촉진이다.

- 차 시험장을 중심으로 품종, 재배기술, 가공기술의 개발의 적극적 추진되어야 하며 이를 위해서는 기술개발인력의 확충이 시급함.
- 차시험장의 국립화 및 주산지별 시험장 확충(전남, 경남, 제주등)

- 차 품종화를 촉진하고, 작기를 고려한 조·중·만생종 개발
  - 차 품질 규격화 지원, 가공기술 개발
  - 주산지 기술센타를 중심으로 기술 보급을 위한 지도기능 강화되어야 함.
    - 친환경 고품질 재배기술의 보급
    - 효율적인 경영모델 구축 지원
- 셋째, 생산기반의 정비의 추진이다.
- 일반 전작과 같은 차원에서 다원 기반 정비, 기계화, 공장의 시설근대화에 필요한 정책지원이 따라야 할 것임.
    - 밭기반 정비, 농기계지원, 영농규모화, 시설자금등 각종 정책지원 프로그램과 연계되어 추진되어야 할 것임.
    - 정책추진과 효과적으로 연계되기 위해서는 다원을 확보하고 있는 제다업체의 경우 농업 법인화가 요구됨.
- 넷째, 차 문화의 조성을 위한 프로그램 개발 지원이다.
- 생산자 단체와 지자체의 유기적인 협조 하에 차 소비 촉진을 위한 체계적인 차 문화 활동에 대한 지원이 필요함.
    - 차 문화재 발굴, 강좌, 체험등 다양한 프로그램 개발이 필요함.

## 참 고 문 헌

- 김영걸, “세계속의 한국녹차산업 발전방향과 상품홍보 판매전략”, 2002.
- 김정호외, “우리농산물의 국제경쟁력분석”, 한국농촌경제연구원, 2001.
- 농림부, “농림업 주요통계”, 각년도.
- 농림부, “농림축산물 품목분류 및 관세율”, 2002.
- 농림부, 2002, 농림축산물 품목분류(HSK) 및 관세율, 2002-국농5.
- 농산물유통공사, “국산차 현황자료”.
- 보건복지부, “식품 및 식품첨가물 생산실적”, 각년도.
- 보성차시험장, “차 재배와 가공기술”, 2000.
- 이중웅, “녹차산업의 발전방향과 정책과제”, 한국농촌경제연구원, 1997.
- 이재옥외, “WTO 농산물 품목별 협상대책연구”, 한국농촌경제연구원, 2001.
- OECD, 2001, Tariff-Rate Quotas and Tariffs in OECD Agricultural Markets: A Forward-Looking Analysis. Paris.
- 社團法人日本茶業中央會, 2001, 茶關係資料: 平成13年版.
- 中國農村統計年鑒, 2001年.
- 中國農業統計資料, 2000年.
- <http://www.teanet.com.cn/talka8.htm>
- <http://www.teanet.com.cn/talka10.htm>



## 부록 1. 일본 시즈오카현 녹차산업 진흥대책 자료

### 1. 일본 녹차산업의 전반적인 동향

#### 가. 시장규모

- 차 관련시장 전체로서는 확대경향을 보이고 있다.
  - 최근 10년 차 관련 시장 전체를 보면, 꾸준한 성장을 보이고 있는데, 1991년 차 관련 시장 규모는 7,585억엔 이었으나 1996년에는 1조엔을 돌파하고 2000년 현재 1조 2,255억엔 규모로 성장하였음.
  - 그러나 이러한 차 시장의 확대는 드링크 시장의 비약적인 성장에 따른 것임. 잎차 시장의 경우는 1991년 4,379억엔, 2000년 4,313억엔으로서 큰 변화가 없으나, 드링크 시장은 1991년 3,206억엔, 2000년 7,867억엔으로 2배 이상의 성장을 나타내고 있음.
  
- 녹차시장은 잎차의 경우는 최근 10년간 3,500억엔 수준을 유지하고 있으나 드링크 시장은 동기간 동안 약 8배의 성장을 가져왔다.
  - 녹차 드링크 시장을 오롱차 시장과 비교하여 보면, 1991년에는 녹차 드링크가 240억엔, 오롱차 드링크가 1,744억엔으로 오롱차시장의 1/7에 불과하였지만, 2000년에는 녹차드링크 1,900억엔, 오롱차드링크 2,089억엔으로 오롱차 시장과 대등한 수준으로 성장하였음.

## 나. 수급구조

- 녹차의 국내생산량은 거의 일정한 수준으로 유지되고 있는 반면, 수입량은 대폭 증가하여 소비 증가분을 보충하고 있다.
  - 국내생산은 1998년에 감산이 크게 이루어졌지만, 최근에는 약 9만톤 수준으로 유지되고 있음.
  - 수입량은 1998년 국내 재고의 증가로 잠시 감소하였지만 매년 증가추세를 보이고 있는데, 2000년에는 14,328톤을 수입하였음.
  - 국내소비량은 1991년 90,460톤에서 2000년 102,944톤으로 증가하였음.

## 다. 차기별 생산량

- 녹차의 생산량은 2번차 이후의 생산조정이 이루어지고 있다.
  - 1번차의 경우는 2만톤 전후로 생산이 유지되고 있는 반면, 2번차 이후의 감산이 두드러지고 있으나, 번차의 경우는 최근 생산이 늘어나고 있음.

## 라. 녹차의 가계소비

- 녹차의 1세대당 지출금액은 7,000엔 전후이며, 평균가격은 550엔 전후로 유지되고 있다.
  - 1인당 구입량 1998년 388g으로 피크를 이루었으나 2000년에는 약간 감소한 363g을 나타내고 있음.

## 마. 녹차의 수입량과 단가

- 수입량은 증가경향을 나타내고 있으며, 수입단가도 상승추세에 있다.

- 수입량은 1991년 2,813톤에서 2000년 14,328톤으로 증가하였음.
- 수입단가도 1991년 272엔/kg에서 2000년 291엔/kg으로 약간 상승하였음.
- 수입량 및 수입단가는 국내재고 상황에 따라 약간의 변동이 있음.

### 바. 차 재배농가의 동향

- 차 재배 농가 수는 1993년 대비 2000년 62.5%인 238,600명으로 매년 감소추세에 있다.
  - 전통적인 명차산지(스즈오카) 보다 신흥산지(카고시마)에서 농가수 감소가 급격히 나타나고 있음.
  - 재배면적은 오히려 신흥산지에서 늘어나고 있는 추세임을 감안할 때, 신흥산지를 중심으로 구조조정이 급속하게 이루어지고 있는 것으로 판단됨.

## 2. 시즈오카의 녹차산업현황과 대책

### 가. 총괄

- 다원면적은 20,800ha(전국대비 41.5%), 황차생산량은 39,300톤(전국대비 43.8%)로서 일본 제1의 산지이며, 유통면에서도 전국 제1의 차 집산지로서 지위를 차지하고 있다.
- 또, 시즈오카 현 농업에서 차지하는 위치는 차재배 농가수가 총농가수 81,660호의 46.9%인 38,300호이며, 농업총생산액 2,800억엔의 28.3%로서 현의 기간산업으로 자리잡고 있다.

- 녹차의 소비는 식생활, 라이프사이클의 변화에 대한 대응이 늦어 경합상품이 증가하면서 감소추세를 보였으나 1990년을 기점으로 회복 움직임을 보이고 있으며, 현재 소비량은 1인당 750g 전후로 이루어지고 있다.
- 생산면에서는 의욕적인 전업농가에 의한 재배관리의 기계화 및 가공의 근대화가 이루어지고 있으나 한편으로는 생산기반이 취약하고, 농업인력의 고령화등의 문제에 직면하고 있다.
- 다업의 진흥을 도모하기 위해 시즈오카현 농림수산업 신세기 비전에 기초하여 2006년 목표의 다업진흥기본계획을 수립, 생산에서 유통·소비·문화에 이르는 다업진흥대책을 추진하고 있다.
- 또, 기본계획의 효율적 추진을 위해 차생산자, 유통관계자, 관계단체등이 일체가 되어 개별 경영과 지역 다업의 개선목표를 설정하고 목표달성을 위한 “시즈오카 차 르네상스 운동”을 추진하고 있다.

## 나. 부문별 동향과 문제점

### 1) 생산동향과 문제점

#### 가) 생산농가

- 생산농가의 고령화
  - － 경영주 연령 60세 이상이 67%를 차지하고 있음.
- 규모의 영세성

- 재배농가 중 전업농가 비율이 18%로서 가고시마의 55%에 비하여 현저히 낮음.
- 재배농가 1인당 재배면적 0.8ha

○ 생산자의 조직화

- 겸업영세농가 중심의 생산구조에서 기간농가로 농지집적을 도모하는 한편, 그것이 어려운 지역을 중심으로 경영의식이 높은 농가가 겸업영세농가를 지도·관리하는 새로운 시스템이 나타나기 시작함.

나) 생산기반

○ 다원면적의 추이

- 1990년 23,100ha를 피크로 10년간 약 2,000ha가 감소

○ 경사도별 다원면적

- 8도 미만인 32%, 8~15도 18%, 15도이상인 23%, 시가지구역이 27%
- 가고시마현의 경우는 5도 미만이 99.6%임.

○ 다원의 구획정리 상황

- 구획정리면적은 전체면적의 11%, 승용다원관리기, 레일식 적채기등이 도입 가능한 완경사지다원은 20%에 미달하고 있음.
- 과수원지 특유의 합의형성의 어려움, 농가의 고령화등이 다원관리 기계화를 지체시키는 큰 요인이 되고 있음.

○ 밭 관개시설의 정비상황

- 생산성의 향상과 이상기후에 대응하기 위해서는 그 필요성이 높지만

아직 보급이 저조한 상황임.

#### 다) 다원관리의 기계화

- 급속한 승용형 다원관리기의 보급
  - 경량형으로 비교적 가격이 싼 기종이 개발되어 최근 3년간 8배 가까이 보급이 증가하고 있음.
  - 대규모 다원에 적합한 레일식 다원관리장치는 아직 보급이 크게 이루어지지 않고 있음.

#### 라) 황차생산

- 생산동향
  - 1975년 53,000톤을 피크로 감소하기 시작해 1999년에는 피크시의 74%인 39,100톤까지 감소하였으며, 특히 2번차 ,3번차의 감소가 두드러짐.
- 2번차 및 3번차의 생산량 감소요인
  - 2,3번차의 생산량 감소는 당해 차기(茶期)의 적체면적이 감소했기 때문인데, 그 원인은 수세회복을 위한 중절갱신, 노동사정에 따른 부적채지의 증가에 의한 것이며, 2번차 감소의 경우는 한편으로 수입차의 증가의 영향도 큼.
- 1번차 중심의 생산체제
  - 1번차의 품질 및 수량을 중시하여 계획적으로 갱신을 실시하며, 3번차 이후의 적체는 자제하여 수세(樹勢)의 회복을 도모하는 한편
  - 2번차 이후는 수익성이 낮은 소규모 자원자제(自園自製)에서는 채산

이 맞지 않고, 농업인력의 고령화등으로 작업이 곤란하며, 기상변동, 특정병충해의 다발에 의한 차나무의 생육불량등의 이유로 2번차 이후의 생산을 포기하고 있으며, 한편으로는 수확기계화의 부진도 생산을 곤란하게 하는 요인이 되고 있음.

#### 마) 황차가공체제

##### ○ 황차 가공의 주체의 교체

- 황차공장수는 1961년 8,220개를 피크로 감소하여 현재는 피크시의 45%인 3,687개가 남아 있음. 이는 소규모 공장이 공동공장으로 이행되어 온 것이 주 요인임.
- 경영체 수는 개인공장이 8할을 차지하고 있지만, 담당하고 있는 면적은 3할에 지나지 않고, 공동공장과 회사형태의 경영체가 대부분을 담당하고 있음.

##### ○ 공동공장의 재편

- 집락공동체적인 차농협을 중심으로 한 공동공장도 조합원의 감소와 경영개선 필요성 때문에 대형공장으로 재편이 추진되어 1991년부터 2001년까지 10년간 공동공장 132개, 자원공장 460개등 592개공장이 60개 공장으로 통합·정비되었음.
- 재편 정비된 차공장에서는 대형화와 함께 자동화도 이루어져 대량생산과 품질의 안정화를 가져왔으나 한편으로는 품질이 획일화되어 개성이 사라졌다는 지적도 제기되고 있음.
- 운영면에서는 종래의 집락공동시설 이용에서 탈피가 어려운 경우가 많아 여러 가지 상황의 변화에 임기응변적으로 대응하고 있음. 경영 감각이 있는 기능적인 관리운영주체로의 이행이 요구되고 있음.

## ○ 개인공장

- 감소되고 있는 개인공장은 규모확대나 직판에 의한 경영안정을 도모하는 사례도 있음.
- 품종조합을 포함하여 고품질로 특징 있는 차를 생산함으로써 각지의 브랜드 리더로서 역할을 수행하는 것이 바람직 하지만, 수익성이 낮고, 농업인력의 부족으로 앞으로도 감소가 예상됨.

## ○ 다원관리 기계화에의 대응

- 적체능력을 키워 효율적인 활용을 도모하기 위해서는 황차가공시설의 운영과 제휴가 필요하지만, 그러나 반드시 일체화된 계획에 의해 이루어지는 것은 아님. 합리적인 적체 시스템을 실천할 수 있는 경영체를 육성하는 것이 필요함.

## ○ 가동률의 저하

- 연간 가동일수가 40일에 머물고 있으며, 황차가공량도 마찬가지로 감소하고 있음. 이것은 조합원 탈퇴에 의한 생산출하량의 감소, 이번차 이후 제조의 감소, 서리방지기 보급, 야부기다 편중으로 적체기가 집중되고 있는 것이 요인으로 됨.

**바) 차의 생산과 환경**

## ○ 시비량 삭감

- 다비(多肥)에 의한 환경공해가 유발되고 있음. EC 센서를 도입하여 다원토양의 모니터링체제의 정비와 함께 다업시험장 및 현지에 있어서 시비량 삭감에 대한 영향조사와 시비효율을 높이기 위한 시비방법의 기술확립을 현재 진행중에 있음.



- 6개소의 모델다원에서 연간 질소 시비량을 54kg로 통일하고 농장주가 자주적으로 토양분석을 실시하고 시비량 삭감의 영향을 분석 중에 있음.

#### ○ 농약 삭감

- 병충해 발생 예찰에 기초한 적기방제를 함으로써 방제회수를 삭감
- 경종적방법을 활용하여 재배관리를 함으로서 방제회수 삭감
- 생물농약(BT제등)이나 성충몬제를 이용한 환경친화적 선택적 방제의 실시
- 다윈 관리기계(승용형, 레일식등)를 활용한 효율적 살포에 의한 살포량 삭감

#### ○ 비료·농약등의 상황

- 생업생산비에 차지하는 비료·농약비의 비율은 종래의 30%대에서 1999년에는 25~26%정도까지 낮추었지만, 농약비는 병충해 발생상황에 따라 비료비에 비하여 연간 변동이 큼.
- 특히 1999년에 시행된 “지속적인 농업생산방식의 도입의 촉진에 관한 법률”에 기초하여 흙만들기, 화학비료 및 화학농약삭감기술을 도입한 인정농업자를 양성하고 있음.

## 2) 유통소비의 동향과 문제점

### 가) 유통체널의 변화

#### ○ 차도매업, 차소매업의 추이

- 차도매업, 소매업 모두 상점수가 감소하고 있음. 또, 소매업은 판매액

이 그런 데로 유지되고 있지만, 도매업은 판매액 감소가 현저하며, 차도매업을 중심으로 한 판매 채널은 고전을 면치 못하고 있음.

#### ○ 구입루트의 변화

- 일반 소매점에서의 구입이 감소하고 있는 반면, 슈퍼나 통신판매 등으로의 구입은 증가하고 있고 구입선의 다양화가 이루어지고 있음.
- 또, 녹차의 구입선에 대하여는 최근 슈퍼가 제1위를 차지하고 있고, 주요 채널로서 정착해가고 있으며, 새로운 산지직송채널이 대두되고 있음.

#### ○ 문제점

- 녹차의 매력을 느끼게 하는 기능을 담당해 온 소비지의 전문점이 감소함으로써 지금까지 이상의 산지 소비확대가 어려움.
- 양판점 취급량의 증가는 단순히 유통채널의 변화만이 아니고 가격의 저위 평준화를 초래하고, 현대 중소 제품가공업의 쇠퇴를 가져옴.
- 도매업을 중심으로 한 판매채널의 고전은 현의 차 집산기능에 큰 영향을 미칠 가능성이 있음.

### 나) 소비동향의 변화

#### ○ 소비동향의 개요

- 녹차의 1인당 소비량은 최근 10년간 700 ~ 800g으로 큰 변화가 없음.
- 녹차 이외의 음료 다양화, 핵가족화의 정착 등으로 젊은층일수록 녹차소비량이 줄어들고 있는 경향으로 특히, 30~40세대 층의 녹차구입량이 이전에 비하여 감소하는 경향임.
- 그러나 건강증진효과에 대한 인식이 증가되면서 드링크 녹차시장이

급성장하고 있어 잎차에도 긍정적인 효과가 기대됨.

#### ○ 소비동향의 다양화

- 녹차드링크가 확실하게 성장하고 있는데 이는 편이성을 추구하는 소비자의 요구에 기인한다고 생각됨.
- 반면, 본격적으로 중국차등도 소비가 확대추세에 있고, 특히, 녹차를 전문으로 하는 카페도 출현하고 있음. 이것은 차 본래의 맛과 분위기 등을 찾는 소비자에 지지를 받고 있는 것으로 판단됨.
- 오차를 그냥 마시는 것에서 커피, 홍차와 마찬가지로 돈을 내고 사서 마시는 것으로 변화도 일어나고 있음.

#### ○ 문제점

- 녹차소비의 확대를 위하여 홍보사업을 계속하고 있음에도 불구하고 잎차의 소비량은 증가하지 않고 있음. 특히 확대되고 있는 슈퍼 등의 유통채널에서의 구입단가는 저가격화가 현저함.
- 젊은층, 특히 어린이를 키우는 세대인 30대, 40대의 차와의 격리는 장래의 소비를 감소시킬 가능성이 있음.
- 식탁이나 손님접대를 위한 필수품으로서 역할을 담당해온 “오차”도 식생활의 서양화 개별화에 의해 다른 음료와 마찬가지로 하나의 음료로 인식되어지고 있음.
- 당초 상승효과가 기대된 드링크류의 신장도 냉장고에 상시 구비되는 등 잎차의 소비를 억제하는 요인으로 될 가능성도 있어, 지금까지 이상의 차 문화 보급이 필요하다고 판단됨.
- 야부기다 증제 센차에 특화된 일본차의 현상은 다양화된 소비자의 요구에 부응하지 못하고 있음.

## 다) 소비자의 효능에 대한 관심과 안심·안전에의 요구

### ○ 효능에의 관심

- 고령화의 진전과 함께 건강에 대한 관심은 매년 높아가고 있음. 오차에 관하여는 1991년 에 시즈오카현에서 처음으로 개최된 “국제차연구 심포지움”을 계기로 세계 각지에서 다양한 기능에 대한 관심이 높고, 생연기구 조성에 의한 연구를 포함해 효능에 대한 인식이 정착되고 있음.

### ○ 안심·안전에의 요구

- JAS법의 개정에 따라 유기인증제도의 확립등 소비자의 식품안전성등에 대한 관심이 높아짐에 따라 제도도 정비되었고 “생산자의 얼굴이 보이는차”등 안심·안전·환경이 키워드가 되는 농산물에의 관심이 높아지고 있음. 또, 생산자·가공자의 안전성을 제3자가 인증하는 ISO등의 피인증단체가 품질보증에 중요한 위치를 차지하고 있음.

### ○ 건강식품으로서 추구하고, 더욱 높은 안전성과 환경에의 배려

- “건강식품으로서 녹차 붐”을 소비확대의 키워드로 하는 경향은 앞으로도 확대될 것으로 판단되며, 학술면에서도 한층 발전될 것으로 예상됨.
- 한편, 소비자에는 “건강을 위한 오차” 라는 의식을 바탕으로 하는 요구가 많고, 잔류농약이나 이물질등에 대한 불신감이나 상품정보의 부족에 대한 불만등이 증가하고 있으므로 유기재배차등의 적절한 표시가 마케팅전략에 중요한 포인트가 되고 있음.

## ○ 문제점

- 시즈오카 현내 잎차상품이 식품으로서 산지·품질표시등 소비자의 안전지향에 따른 안전성등을 객관적으로 보증할 수 인증장치가 없음.
- 시비·농약의 사용기준 준수, 위생적인 황차제조, 제품가공, 유통의 확립과 체크체제의 확립등 소비자가 추구하는 안전·안심에 대한 요구에 부응하는 차 생산·가공·유통체제의 구축이 긴급한 과제로 되고 있음.
- 녹차 소비확대에 걸려있는 효능의 인지도 향상을 위해서는 항시적인 정보제공이 불가결함.

## 라) 부진한 수출

## ○ 수출량 추이

- 19세기 일본의 주요수출품으로 정부의 장려와 증산이 이루어져 1917년에는 31,102톤의 수출이 이루어졌으나 그 후 가격 면에서의 국제경쟁력이 저하되어 수출량이 격감되었지만, 차수출은 일본의 산업발전에 크게 기여하였음.
- 1991년에 253톤까지 떨어진 수출량은 그후 약간씩 증가하고 있는데, 이것은 녹차의 효능이 유럽에서 평가되고 있고, 수출단가도 크게 상승하고 있기 때문임.
- 그러나 수송코스트, 잔류농약검사, 중국산의 진출 등으로 현재로서는 낙관적인 상황은 아님.

## ○ 수출선 등

- 종래 수출선의 중심이었던 북미시장에 추가하여 유럽제국이 건강식품·음료로서의 녹차마켓으로 떠오르고 있음.

## ○ 문제점

- 국내와 마찬가지로 구미를 중심으로 녹차의 효능에 대한 관심이 높아지고 그 수요가 최근 10년 동안 늘어나고 있지만, 특히 잔류농약기준에 대하여 일본의 값이 크기 때문에 일부 수출전용농원의 녹차이외는 수출을 할 수 없는 상황임.
- 농약기준을 패스 할 수 있는 외국산 녹차가 구미의 수요 신장을 보충하고 있는데, 지금까지 국내 수출관계자의 지속적인 노력에 의해 개척된 구미의 녹차시장에 업계의 적극적인 참여가 요구됨.
- 가고시마현 등에서는 수출전용의 생산·유통체제가 정비되고 있지만 시즈오카현에서는 다원의 형상이나 1번차에 특화된 생산체계 등 저코스트화, 유기재배에 대한 시도가 늦어지고 있어 수출촉진사업의 성과를 거두기 어려운 상황임.

## 마) 수입차의 급증

## ○ 수입량의 추이

- 1962년부터 시작된 녹차의 수입은 1973년 12,799톤을 피크로 하는 제1차 녹차 수입붐이 있었지만, 현재는 제2차 녹차 수입 붐이랄 수 있는 상황임.
- 제1차는 고도성장을 배경으로 급증하는 국내수요에 대응하기 위하여 국내에서도 증산이 이루어지고, 모자라는 양이 수입되었음. 현재도 녹차의 효용이 주목되어 녹차드링크나 다양한 용도의 신상품 시장규모가 확대되고 있는 가운데 수입이 증가하고 있지만 국내생산은 점감하는 경향이고, 국내수급의 부족 분을 수입차에 의존하고 있는 상황임.

## ○ 수입원 등

- 제1차는 대만산이 중심으로 수입되었는데, 가격면에서는 국내 3번차와 4·추번차의 중간수준이었지만, 대만이 경제성장 함에 따라 국내 수요의 증가 및 단가의 상승, 일본국내의 생산체제 정비 등으로 수입이 점감되었음.
- 현재는 중국을 중심으로 국내의 4·추동번차 보다 가격이 낮은 녹차가 수입되고 있지만, 일부에서는 수입녹차를 국내의 1번차와 2번차의 중간에 위치할 정도로 보고 있음.

## ○ 문제점

- 기존의 잎차 수요를 위협할 존재로는 생각지 않았지만, 분명히 일본국내의 중·하급차 시장을 타겟으로 한 차도 수입되기 시작되었고, 수출산지도 일본 수출을 목적으로 한 생산이므로 품질향상이 현저히 나타나고 있음.
- 일본에 대한 수출산지가 존재가치를 더해가는 배경에는 전국을 리드하는 시즈오카 현의 차생산이 1번차에 특화되어 있어, 수입차에 상당하는 가격대의 수요에 충분히 대응하지 못한데 그 원인이 있다고 판단됨.
- 국내 녹차시장에 있어서 값싼 수입녹차의 확대는 국내 전체의 차 가격에 영향을 미쳐 생산자가 타격을 입고 있음.
- 수입차의 원산지 표시가 철저하지 않고 유통실태도 밝혀지지 않아 소비자의 의심을 받는 원인이 되고 있음.

**바) 새로운 수요와 용도의 다양화**

## ○ 녹차이용의 다양화

- 최근 녹차에 포함된 성분에 대한 여러 가지 효능이 인정되고 과학적으로도 증명되어, 의료, 의류, 화장품, 건축자재, 가전 등 다방면으로 녹차가 이용되고 있음.

#### ○ 녹차관련시장의 현상과 관련성

- 녹차를 원료로 사용한 상품은 1995년 이후 급증하고 있고, 그 시장규모는 날로 확대되고 있음. 녹차관련시장규모는 1996년 1,532억엔에서 1999년 1,785억엔 으로 확대되었음.
- 녹차이용에 관한 연구도 활발하여 녹차에 대한 특허건수도 증가하고 있는데 1993년 32건에서 1999년 63건으로 증가하고 있음.
- 앞으로도 소비자의 건강지향과 안전지향으로 자연·건강식품으로서 이미지가 강하게 부각되어 여러 분야에서 신상품이 개발되고 새로운 비즈니스로 각광이 기대됨.
- 소비자의 6할이 녹차를 이용한 제품에 대하여 앞으로도 소비를 늘릴 것이라고 응답하고 있어 차 관련시장의 전망도 밝음.

#### ○ 녹차 관련제품의 수요

- 녹차관련시장의 확대에 따라 원료 녹차의 사용량도 매년 증가하고 있는데 1999년의 경우 2,500톤으로 국내공급량의 2.5%를 차지하고 있는데, 전체 녹차시장에 있어서 시장으로서는 그다지 큰 영향력을 미치는 것은 아니지만, 앞으로 시장확대에 따라 녹차사용량이 증가할 것으로 예상됨.

#### ○ 문제점

- 생산이 다양한 수요에 대응하지 못하고, 가격경쟁력도 약하기 때문에



용도의 다양화에 따른 수요확대가 현대 산업수요의 확대에 기여하지 못하고 있음

- 다양한 상품개발에도 불구하고 마케팅력이 부족하고, 녹차드링크 이외의 히트상품이 나타나지 않고 있음.

#### 사) 차 집산지 기능의 저하

##### ○ 황차의 유통현황

- 시즈오카현에 모이는 황차 유통량이 감소되는 경향이 있음. 특히 전국 황차생산량에 대한 유통비율이 현저히 감소하여 차 집산지로서 기능이 유지되기 어려운 상황이 되고 있음.

##### ○ 완제품 차 출하액의 추이

- 출하액은 증가되고 있으나 전국에서 차지하는 비율은 감소되고 있음.

##### ○ 문제점

- 생산량 증가와 함께 거래량도 꾸준히 증가하고 있는 가고시마 차시장에 비하여 시즈오카 시장의 출하력은 저하되는 경향이며, 장래 시장기능의 방향이 재 검토되어야 할 필요가 있음.
- 특히, 제다기계, 포장자재, 물류등 관련산업이 많이 있지만, 차 집산지 기능의 저하는 단순히 현대 유통관계자의 수지악화만이 아니라 현대 경제에 미치는 영향도 큼.
- 유통구조의 변화에 따라 완제품 출하액도 전국에서 차지하는 비중이 저하되는 경향임.
- 국내에 있어서 시장기능의 저하는 시즈오카 브랜드의 지위저하를 가져올 우려가 큼.

## 다. 녹차 생산의 중기목표

### <시즈오카 현의 시책 목표>

(다업진흥기본계획 2001년 3월 책정)

구 분	책정시(2000년)	목표(2005년)	비 고
다원 면적	21,000 ha	20,000 ha	황폐 다원의 억제
황차 생산량	39,400 톤	40,000 톤	전국소비량의40%확보
인정농가 수	2,043 호	2,500 호	전업적 인정농가의 확보
생엽 생산비	(1999년) 472,805 円	평탄지 355,883 円	승용형체계모델 25% 코스트 삭감
		경사지 333,029 円	레일주행식체계모델 30% 코스트 삭감
황차 가공시설	3,687 공장	2,680 공장	소규모 공장의 재편정비
제다 공장 정비 (수익면적)	-	740 ha	효율적인 황차 가공 조직의 육성
기계화 면적	1,409 ha	4,560 ha	승용형 등 기계화의 추진

## 라. 주요한 추진사항

### 1) 생산성의 향상

#### 가) 강력한 경영체의 육성

##### ○ 목표로 지향해야 할 생산구조

- 현재 2,000호의 인정농업자를 2,500호로 증가시키고, 농지유동화, 기반정비를 통하여 기계도입등 효율적인 관리가 가능한 다원 8,000ha를 인정농가에 집적하는 한편 새로운 다원관리 시스템 및 효율적인 황차

가공 시스템을 구축하여 겸업농가에 의해 유지되고 있는 12,000ha를 보전함.

○ 승용형다원관리기를 활용한 경영모델

－ 조건

- 평탄지역(경사도 8도 미만)
- 승용형다원관리기의 활용
- 승용도입 가능한 단지정비
- 승용도입면적 80%
- 40년사이클의 재입식

－ 목표로하는 경영체

- 경영면적 4.5ha
- 농업소득 1,200만엔
- 생산코스트 현재대비 75%
- 노동시간 현재대비 45%

○ 레일주행식 다원관리장치를 활용한 경영모델

－ 조건

- 산간경사지(경사 8~15도)
- 레일주행식 다원관리장치의 활용
- 레일 주행식 도입면적 80%
- 40년 사이클의 재입식

－ 목표로 하는 경영체

- 경영면적 3.0ha
- 농업소득 800만엔
- 생산코스트 현재대비 70%
- 노동시간 현재대비 52%

#### 나) 기계화와 생산기반 정비

##### ○ 기계화 추진

- 대규모에서 소규모에 이르기까지 다양한 기반정비사업을 지역의 실정에 맞게 실시하여 기계화체계가 도입 가능한 다원정비를 실시하고, 승용형 다원관리기(경사도10도 이하) 및 레일식 다원관리기(경사도15도이내)를 2005년까지 경사지다원의 약 3할에 이르는 4,560ha에 계획적으로 도입

##### ○ 생산기반정비

- 토지기반정비를 통하여 현재 기계도입면적 1,400ha → 2005년 4,560ha(3할)
- 밭 관개시설의 정비
- 새로운영농시스템 만들기 : 공동적채시스템, 작업수탁시스템, 차공장에 의한 일원적 관리 시스템 구축
- 선진적인 경영관리, 영농시스템 만들기, 토지기반정비 등을 통하여 공장재편 지원

#### 다) 다원재편 정비의 추진

##### ○ 각종사업에 의한 기반정비의 추진

- 2000년부터 공공사업의 채택요건을 완화하고, 소규모기반정비사업을

신설하여 종합적 다원재편정비계획을 수립하고, 이에 의거하여 각종 보조사업 및 제도자금을 활용한 계획적이고 적극적인 다원정비의 추진

- 사업추진에 있어서는 농림사무소나 시정촌, JA가 제휴하고, 지역 및 다업조직, 토지개량구 등과 토지이용이나 영농체제등에 대하여 충분한 검토를 거친 후 경영전략에 기초한 농지유동화 및 기계화 등을 추진함.

#### ○ 기반정비의 방법

- 승용형다원관리기등의 도입을 지향한 기반정비
- 경사지의 농도정비
- 밭 관개시설의 정비

#### ○ 기반정비의 추진체제

- 시즈오카차 르네상스운동 추진본부를 핵으로 농림사무소의 지역추진 회의에 다원기반정비 부회를 설치하여 시정촌 및 JA등과 제휴를 도모하고 다원기반정비를 추진함.

### 라) 새로운 다원관리시스템의 구축

#### ○ 종래의 다원관리(가족을 중심으로 한 다원)

- 적체시에 있어서 노동의 집중은 가족 단위의 경영에 큰 부담이 되고 있음. 노동비는 생산비 가운데 50%이상을 차지하고 있음.
- 다원관리의 생력화를 추진하기 위해서는 공동관리가 가능한 부문을 공동화하여 황차 가공과 일체화되도록 추진

## ○ 새로운 다원관리시스템의 구축

- 공동적채시스템
- 작업수탁시스템
- 차공장에 의한 일원적 관리시스템
- 상호작업보완시스템 : 겸업농가와 전업농가가 협력하여 서로 작업을 보완하는 체제 구축

## ○ 시책의 전개

- 유동화시스템(농지,사람, 생업)의 확립
- 농가의 경영기반 안정과 생산의 효율화 : 시설정비, 규모확대, 조직강화, 인재육성지원

**마) 효율적인 황차 가공시스템 만들기**

## ○ 지역 다업의 주체 육성

- 차 공장을 지역 다업의 중심적인 조직으로서 위치를 정립하고, 경영체로서 지속 가능한 운영체제의 개선 및 재정비가 필요함. 지역 실정에 맞는 기능적인 가공시스템 만들기를 추진

## ○ 효율적인 공동공장

- 경영감각이 우수한 경영체의 육성
- 적채 및 다원관리의 일원화
- 차 공장을 중심으로 한 생산체제의 구축
  - 자원자제형에서 특색 있는 차 생산에 의한 독자의 판매채널 강화와 함께 노동력부족을 극복하기 위해서는 지역의 생업생산농가 및 자원자제농가와 제휴를 도모하여 적채 및 관리작업의 상호보완 및 생산

과 제조의 역할분담을 통하여 황차 가공공장의 효율적으로 활용하므로  
로서 코스트 삭감을 도모

○ 생산성 향상방안

- 운영시스템 개선 : 공장과 생산농가간 적절한 커뮤니케이션, 적절한 수요과약과 생산지도
- 가공코스트의 절감 : 광역적인 공장간 제휴에 의한 생업 유동화, 공정  
의 생력화
- 가동률 향상 : 수요에 대응한 계획적 적채, 우천의 적채와 가공

**바) 환경 친화적 다업**

○ 환경 유지에 적합한 시비 목표치 설정

○ 환경친화적 다업의 실현

- 각종 모니터 기술을 활용한 효율적 시비관리기술
  - EC센서, RQ플렉스, 간이 라이시메타등을 활용한 토양성분검사 및  
그 결과를 피드백하는 시스템
- 시비효율을 향상하는 기술
  - 완효성비료, 피복비료, 소화억제 비료등 기능성비료의 효과적인 활  
용, 시비위치 및 비료형태(액비등)을 고려한 새로운 시비기술의 활용
- 다원 주변 배수계의 환경부하 경감기술

○ 병충해의 종합적 방제

- 종합적방제(IPM)에 의한 화학합성농약의 투하량 삭감

## 사) 생산기술의 개발

- 우량품종의 개발
  - 조·중·만생품종 개발, 향미가 있는 품종, 내병충성 품종, 육종연한 단축화 기술
- 생력·경작업화 관리기술체계 확립
  - 경사지에도 안전하게 작업할 수 있는 작업관리체계 개발, 기계화재배 체계에 대응한 식재방법 개발
- 양질차 안정생산기술 개발
- 다원 기반정비법 개발
- 환경부하 경감을 위한 생산기술 개발
- 특색 있는 차 개발

## 2) 특색 있는 차 산지 만들기

### 가) 특색 있는 차 산지 육성

- 다양한 소비문화가 활성화되고, 녹차드링크의 급격한 신장하면서 중국 차에 대한 관심이 높아가는 등 차를 접하는 소비자의 감각도 변화하고 있음.



- 이러한 소비의 다영화속에 지금까지의 상품공급의 방향에 근본적인 의문이 일어나고 있음. 증제 야부기다에 한정된 차 생산은 유통업계에 서도 “지역의 특징이 희박해지고 있다고” 지적되고 있음.
- 금후 새로운 수요확대나 산지브랜드의 확립을 위해서는 어느 산지나 마찬가지로 상품을 만들어서는 충분한 선전효과를 거둘 수 없음. 생산에서 전문점등의 유통의 말단에 이르는 마케팅에 있어서도 산지나 상품의 개성 여부가 시장경쟁에서 성패를 좌우하고 있음.
- 따라서, 지역이 일체가되는 전략적인 품종의 도입과 판매, 제조가공에 있어 특징만들기, 생산방법에 공부, 판매방법의 특수화, 다양한 품종이나 진기한 차등 개발, 유기차등 특별한 수요에 대한 대응, 소비자와의 교류등 산지의 얼굴 만들기를 추진하여야 함.
- 지역 다업진흥계획과 지역르네상스 운동
  - － 지역 다업진흥계획에 있어서 산지로서의 셀-즈 포인트를 도출하기 위해서는 장기적인 산지형성의 전략을 명확히 하고, 구체적인 수법으로서 “전략품종의 도입” 및 “독특한 재배방법의 보급” 등 지역에서의 르네상스운동을 조성해야 함.
- 지역이 일체화 된 전략적인 품종의 도입과 판매
  - － 새로운 품종의 도입은 말단의 유통소비를 염두에 두고 생각하면, 지역이 일체화된 일정의 로트를 확보하여 가공 판매하는 체계를 구축하지 않고서는 성공을 거둘 수 없음.
  - － 일정의 평가를 거두고 있는 지역에서 보듯이 지역이 전체로서 육성해

야 할 품종을 전략적으로 특정화하고, 제품을 산지의 얼굴로 키워 가는 것이 중요함.

- 따라서, 지역이 지정한 전략품종에의 개식에 대한 지원 및 다업계가 하나로 된 판매대책 등을 지원하여야 함.

○ 생산방법 및 제조가공에 대한 연구

○ 사랑 받는 차산지 만들기

- 사랑 받는 상품을 가지는 것은 특히 중산간지역에서 중요한 전략이 되므로 그 조건에 따른 산지 만들기 필요
  - 시즌 한정생산·판매나 오리지날 상품, 지역환경과의 연결, 거래선 및 판매의 특수화
  - 독특한 다회의 개최
  - 유통관계업과 제휴한 체험제다
  - 다원 및 차공장, 관계시설을 순회하는 기획
  - 다양한 산지정보의 발신등

나) 다원 개식의 추진

○ 개식의 목표(기반정비+개식)

- 다원을 경제수령 범위에서 유지하기 위하여는 매년 500ha 이상의 개식이 필요함. 또, 매년 200~250ha 정도의 폐원도 발생하고 있으므로 개식과 더불어 매년 폐원 정도의 신규조성도 필요함. 합계 매년 700ha 이상의 신규·개식이 필요함.
- 그러나 매년 700ha는 무리이므로 공공사업 및 비공공사업에 의한 연간 최대목표치는 년 130ha와 동일수준의 자조노력에 의해 개식 및 신

식을 기대하고 있음.

○ 선정방법

- 생산자, 유통관계자, 차상, 지도기관이 일치단결하여 추진하는 품종을 선정하고 현 및 시정촌, 농협등의 다업진흥계획에 있어서 전략품종으로 지정함.

○ 선정의 조건

- 야부기다는 이미 충분히 보급되었으므로 지정대상에서 제외함.
- 시정촌 및 농협이 선정하는 전략품종은 현의 장려품종에 한정하지 않음.
- 시정촌 및 농협이 선정하는 전략품종은 묘의 공급 및 품종차의 생산, 가공, 유통, 소비선전 등을 집중적으로 실시하기 위하여 2-3개 품종으로 함.

○ 현의 지원

- 첫째, 식재의 지원
- 둘째, 다원기반정비 및 생력화기계도입사업에 대한 우선적 채택
- 셋째, 황차 가공시설 재편정비사업에 대한 우선적 채택
- 넷째, 유통 촉진을 위한 소프트 면에서의 지원

**다) 유통구조 변화에의 대응**

○ 제품가공시설의 재편

- 유통업자가 제품가공공장을 공유화함.
  - 메리트 : 설비투자 가능, 근대적인 차 공장에서 제조 가능, 가공·유

### 통코스트 절감, 마케팅 기능의 충실

- 생산·유통업자의 계열화
  - 생산자와 유통업체로 협동기업체를 조직하고 생산에서 판매까지의 일관된 생산·유통 시스템을 확립
  - 메리트 : 위생관리의 철저, 표시의 충실·환경문제의 대응, 차 품종의 보급촉진, 가공유통코스트의 절감
  
- 제품가공단지의 설립검토
  - 메리트: 위생(품질)관리의 철저, 물류기능의 충실, 환경문제 대응, 가공코스트의 절감, 가공시설 주변환경에의 배려
  
- 시장기능의 강화
  - 부가가치의 향상
    - 생산자 정보, 소비자 정보의 수집과 분석, 검사체제의 충실
  - 시장직원의 소비확대활동 참여
  
- 차 전문점에의 지원 강화
  - 마케팅 세미나의 개최
  - 경영체질 강화를 위한 생산자 등과의 제휴 및 계열화 지원
  - 특징 있는 고급차의 공급
  
- 라) 새로운 시즈오카 차 글로벌 전략(시즈오카 브랜드의 재구축)**
  
- 품질·산지표시, 위생관리의 향상
  - 원산지 표시의 철저

- 수입차에 대하여는 농림수산성 고시(2000년, 3. 31) 및 (사)일본다업중앙회가 표시하는 “녹차표시기준”에 따라 표시를 철저히 함.
  - 산지표시의 추진
    - 특색 있는 차 표시 만들기와 산지표시에 의거 “얼굴 있는 산지”을 만들어 산지브랜드를 확립함.
  - 시즈오카 표시규격의 검토
    - 소비자가 그 가치를 이해할 수 있도록 소비자의 관점을 중시한 공정거래 규약에 준한 표시규격에 대하여 검토를 실시함.(맛, 성분, 상미기간, 다종, 품종명등 표시)
  - 밭에서 가공, 재제, 판매, 소비자 까지의 그린체인 확립
    - 제조공장 그린지도 순회반의 설치
    - 차 그린공장 콩쿨의 개최
    - ISO9000 시리즈의 취득 촉진
- 잎차 수요확대와 산지의 PR
- 잎차 수요의 확대
    - 녹차교실 등을 통하여 일본차 인스트럭터의 다양한 활동을 지원
    - 세계차축제의 개최 및 세계녹차협회, 시즈오카현차문화진흥협회의 활동등을 통하여 광범위한 센차문화의 창조와 보급지원
  - 산지의 개성을 살리는 PR
    - 시즈오카현 통일선전을 각각의 산지의 특성을 선전하는 방향으로 전환
- 마케팅·상품기획개발력의 강화
- 생산자, 유통업자의 경영내용을 향상시키는 것을 목적으로 “팔리는

차”의 상품개발을 지원함.

- 소비자 요구의 수집, 분석, 상품 콘셉트의 개발 및 상품화의 지원
- “오차미래대학”, 각종마케팅 세미나 등으로 인재육성

○ 환경문제에의 대응 촉진

- 중산간지등을 중심으로 한 유기재배산지의 육성(농약, 비료의 삭감촉진)
- ISO14001의 취득추진 및 취득을 위한 연수회 개최

**마) 센차 문화의 창조와 발신**

○ 차문화 활동의 현상

- 1991년에 “옥로의 마을”이 정비된 이래 현내 각지에 차문화 관련시설이 정비되어 이러한 시설을 중심으로 차문화 관련 행사나 이벤트가 이루어지고 있음.
- 한편, (사)차문화진흥협회에 있어서는 2000년부터 차문화의 보급개발을 위한 각종 사업이 이루어지고 있음.

○ 차 문화활동의 지원

- 관련단체등이 계속적으로 차문화정보 및 차문화의 보급개발사업에 적극 지원

○ 향후 차 문화활동의 전개

- 차문화 정보의 수집과 발신
  - 세계 차 축전의 개최, 국제 오차 학술회의의 개최
  - 차 문화정보지의 발행

- 가치가 높은 영상, 문헌등의 자료를 수집 발신
- 효과적인 차문화의 보급계몽사업의 전개
  - 강연회, 포럼, 강좌등의 개최
  - 지역에 있어서 차문화활동(이벤트)활성화를 위한 환경정비
  - 차 생활문화를 확산하는 인스트럭터의 활동지원
  - 젊은층을 대상으로 한 차문화 계몽사업의 전개등

○ 관계단체의 제휴

- 2001년 10월에 설립예정인 세계녹차협회(가칭)과 시즈오카현차문화진흥협회는 차문화의 보급계몽사업을 효과적으로 전개하기 위하여 밀접히 제휴.

**바) 세계 차축제의 개최와 세계녹차협회(가칭)의 설립**

○ 세계 차 축전의 개최

- 차와 관련한 문화, 산업, 학술의 비약 계기를 마련하기 위하여 2001년 10월에 제1회 “세계차축제”를 개최함.

○ 세계녹차협회(가칭) 창립

- 사업내용
  - 차 관련 견본시 및 국제 오차 학술회의의 개최지원
  - 차 관련 산업정보의 수집 발신
  - 녹차와 관련한 문화, 산업, 학술성과 고양 : 오차 파이어니어상 수여
  - 녹차의 생활문화 연구 및 제안, 보급
  - 회원 상호의 교류, 회원발전과 관련한 사업 : 회보의 발행, 교류회등

## 사) 다이나믹한 다업 시책 추진을 위한 시즈오카 차 르네상스운동

### ○ 추진체계

- 본부를 현단계의 다업관계단체와 현으로 조직(시즈오카현 녹차르네상스회의)하고, 이하 농림사무소단위에 지역추진협의회를, 시정촌 또는 농협단위에 시정촌·농협추진협의회를 조직

### ○ 추진내용

- 추진본부 및 각 추진협의회에 있어서 테마 및 구체적인 목표를 정하고 각각의 목표달성을 노력함.

#### <현 전체로서의 목표설정>

목표1	다원관리의 기계화 (다원 3할의 기계화)	경사도 15도 이내의 농업진흥지역농용지구역 내의 다원 3할에 기계화 관리체계(승용형, 레 일식등 도입)
목표2	생산성의 향상 (생산성의 3할 향상)	생엽생산량의 증가, 생력화, 황차가공공장의 가동률의 향상, 생산자재비의 절감등에 의해 생산성을 3할 정도 향상 하고 경쟁력 있는 다 업경영을 실현
목표3	황차생산량의 확보 (전국소비량40%, 4만톤)	시장에 있어서 현 다업의 영향력을 유지하기 위해 생력기계화재배관리체계의 도입등을 통 하여 적기적채 및 이번차 이후의 적절한 제품 화의 진행, 4만톤 생산의 확보
목표4	중핵적인 경영체 육성 (2,500호의 인정농가)	향후 차 생산의 중심이 되어야 할 경영체 2,500호의 인정농가 육성
목표5	표시의 철저 (각종 표시 100%)	소비자에 적절한 상품정보를 제공하기 위하여 소비자 입장에서 표시를 철저



## 부록 2. 녹차소비자 실태조사 결과(수도권 소비자 331호 설문조사 결과)

### 부표 1 녹차에 대한 이미지

단위: 명, %

		건강에 좋은 식품	맛과향으로 마시는식품	보리차 대용 음료	기타	계
성별	남자	97 (71.32)	24 (17.65)	10 (7.35)	5 (3.68)	136 (100.00)
	여자	123 (63.08)	45 (23.08)	23 (11.79)	4 (2.05)	195 (100.00)
연령별	10~20대	87 (60.42)	39 (27.08)	15 (10.42)	3 (2.08)	144 (100.00)
	30대	55 (65.48)	15 (17.86)	10 (11.90)	4 (4.76)	84 (100.00)
	40대	42 (76.36)	7 (12.73)	5 (9.09)	1 (1.82)	55 (100.00)
	50대	21 (72.41)	5 (17.24)	2 (6.90)	1 (3.45)	29 (100.00)
	60~70대	15 (78.95)	3 (15.79)	1 (5.26)	0 (0.00)	19 (100.00)
계		220 (66.47)	69 (20.85)	33 (9.97)	9 (2.72)	331 (100.00)

### 부표 2 녹차의 음용형태별 평균비율

단위: 명, %

		응답 수	잎차	티백녹차	캔녹차	계
성별	남자	136	14.23	74.18	11.59	100.00
	여자	195	28.27	67.77	3.96	100.00
연령별	10~20대	144	15.12	75.22	9.66	100.00
	30대	84	20.29	72.44	7.27	100.00
	40대	55	39.82	58.27	1.91	100.00
	50대	29	17.59	76.55	5.86	100.00
	60~70대	19	45.66	50.66	3.68	100.00
계 및 평균		331	22.50	70.40	7.10	100.00

부표 3 녹차의 음용형태별 우선순위

단위: 명, %

		잎차			티백녹차			캔녹차			계
		1順	2順	3順	1順	2順	3順	1順	2順	3順	
성별	남자	17 (12.50)	30 (22.06)	89 (65.44)	109 (80.15)	12 (8.82)	15 (11.03)	14 (10.29)	25 (18.38)	97 (71.33)	136 (100.00)
	여자	54 (27.69)	49 (25.13)	92 (47.18)	144 (73.85)	23 (11.79)	28 (14.36)	3 (1.54)	25 (12.82)	167 (85.64)	195 (100.00)
연령구분	10~20대	20 (13.89)	28 (19.44)	96 (66.67)	116 (80.55)	13 (9.03)	15 (10.42)	11 (7.64)	24 (16.67)	109 (75.69)	144 (100.00)
	30대	16 (19.05)	27 (32.14)	41 (48.81)	66 (78.58)	10 (11.90)	8 (9.52)	5 (5.95)	10 (11.90)	69 (82.14)	84 (100.00)
	40대	21 (38.18)	11 (20.00)	23 (41.82)	35 (63.64)	4 (7.27)	16 (29.09)	0 (0.00)	7 (12.73)	48 (87.27)	55 (100.00)
	50대	5 (17.24)	7 (24.14)	17 (58.62)	25 (86.21)	3 (10.34)	1 (3.45)	1 (3.45)	7 (24.14)	21 (72.41)	29 (100.00)
	60~70대	9 (47.37)	6 (31.58)	4 (21.05)	11 (57.89)	5 (26.32)	3 (15.79)	0 (0.00)	2 (10.53)	17 (89.47)	19 (100.00)
계		71 (21.45)	79 (23.87)	181 (54.68)	253 (76.44)	35 (10.57)	43 (12.99)	17 (5.14)	50 (15.11)	264 (79.75)	331 (100.00)

부표 4 녹차의 음용 횟수

단위: 명, %

		매일 몇 번	1주일에 몇 번	한 달에 몇 번	거의 마시지 않음	계
성별	남자	27 (19.85)	60 (44.12)	25 (18.38)	24 (17.65)	136 (100.00)
	여자	57 (29.23)	75 (38.46)	45 (23.08)	18 (9.23)	195 (100.00)
연령구분	10~20대	35 (24.31)	59 (40.97)	30 (20.83)	20 (13.89)	144 (100.00)
	30대	14 (16.67)	39 (46.43)	23 (27.38)	8 (9.52)	84 (100.00)
	40대	20 (36.35)	19 (34.55)	8 (14.55)	8 (14.55)	55 (100.00)
	50대	8 (27.59)	12 (41.38)	6 (20.69)	3 (10.34)	29 (100.00)
	60~70대	7 (36.84)	6 (31.58)	3 (15.79)	3 (15.79)	19 (100.00)
계		84 (25.38)	135 (40.78)	70 (21.15)	42 (12.69)	331 (100.00)

부표 5 앞차의 소비 정도 - 5년 전과 비교

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	17 (12.50)	51 (37.50)	38 (27.94)	25 (18.38)	5 (3.68)	136 (100.00)
	여자	24 (12.31)	45 (23.08)	72 (36.92)	51 (26.15)	3 (1.54)	195 (100.00)
연령구분	10~20대	25 (17.36)	49 (34.03)	43 (29.86)	27 (18.75)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	10 (11.90)	22 (26.19)	28 (33.33)	23 (27.38)	1 (1.19)	84 (100.00)
	40대	2 (3.64)	13 (23.64)	19 (34.55)	19 (34.55)	2 (3.64)	55 (100.00)
	50대	3 (10.34)	4 (13.79)	14 (48.28)	4 (13.79)	4 (13.79)	29 (100.00)
	60~70대	1 (5.26)	8 (42.11)	6 (31.58)	3 (15.79)	1 (5.26)	19 (100.00)
계		41 (12.39)	96 (29.00)	110 (33.23)	76 (22.96)	8 (2.42)	331 (100.00)

부표 6 티백녹차의 소비 정도 - 5년 전과 비교

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	9 (6.62)	48 (35.29)	43 (31.62)	34 (25.00)	2 (1.47)	136 (100.00)
	여자	20 (10.26)	48 (24.62)	61 (31.28)	65 (33.33)	1 (0.51)	195 (100.00)
연령구분	10~20대	15 (10.42)	46 (31.94)	43 (29.86)	40 (27.78)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	6 (7.14)	21 (25.00)	32 (38.10)	25 (29.76)	0 (0.00)	84 (100.00)
	40대	6 (10.91)	14 (25.45)	15 (27.27)	19 (34.55)	1 (1.82)	55 (100.00)
	50대	1 (3.45)	10 (34.48)	7 (24.14)	11 (37.93)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	1 (5.26)	5 (26.32)	7 (36.84)	4 (21.05)	2 (10.53)	19 (100.00)
계		29 (8.76)	96 (29.00)	104 (31.42)	99 (29.91)	3 (0.91)	331 (100.00)

부표 7 캔 녹차의 소비 정도 - 5년 전과 비교

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	9 (6.62)	61 (44.85)	34 (25.00)	22 (16.18)	10 (7.35)	136 (100.00)
	여자	28 (14.36)	75 (38.46)	49 (25.13)	36 (18.46)	7 (3.59)	195 (100.00)
연령별	10~20대	15 (10.42)	65 (45.14)	36 (25.00)	28 (19.44)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	9 (10.71)	36 (42.86)	21 (25.00)	14 (16.67)	4 (4.76)	84 (100.00)
	40대	7 (12.73)	21 (38.18)	14 (25.45)	11 (20.00)	2 (3.64)	55 (100.00)
	50대	4 (13.79)	8 (27.59)	9 (31.03)	3 (10.34)	5 (17.24)	29 (100.00)
	60~70대	2 (10.53)	6 (31.58)	3 (15.79)	2 (10.53)	6 (31.58)	19 (100.00)
계		37 (11.18)	136 (41.09)	83 (25.08)	58 (17.52)	17 (5.14)	331 (100.00)

부표 8 향후 녹차의 소비 전망

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	24 (17.65)	64 (47.06)	33 (24.26)	11 (8.09)	4 (2.94)	136 (100.00)
	여자	30 (15.38)	71 (36.41)	66 (33.85)	27 (13.85)	1 (0.51)	195 (100.00)
연령별	10~20대	33 (22.92)	57 (39.58)	42 (29.17)	11 (7.64)	1 (0.69)	144 (100.00)
	30대	13 (15.48)	37 (44.05)	26 (30.95)	7 (8.33)	1 (1.19)	84 (100.00)
	40대	3 (5.45)	20 (36.36)	16 (29.09)	13 (23.64)	3 (5.45)	55 (100.00)
	50대	3 (10.34)	13 (44.83)	9 (31.03)	4 (13.79)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	2 (10.53)	8 (42.11)	6 (31.58)	3 (15.79)	0 (0.00)	19 (100.00)
계		54 (16.31)	135 (40.79)	99 (29.91)	38 (11.48)	5 (1.51)	331 (100.00)

부표 9 향후 티백녹차의 소비 전망

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	6 (4.41)	64 (47.06)	42 (30.88)	23 (16.91)	1 (0.74)	136 (100.00)
	여자	20 (10.26)	74 (37.95)	58 (29.74)	43 (22.05)	0 (0.00)	195 (100.00)
연령별	10~20대	15 (10.42)	64 (44.44)	40 (27.78)	25 (17.36)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	6 (7.14)	28 (33.33)	34 (40.48)	16 (19.05)	0 (0.00)	84 (100.00)
	40대	4 (7.27)	23 (41.82)	13 (23.64)	14 (25.45)	1 (1.82)	55 (100.00)
	50대	0 (0.00)	15 (51.72)	8 (27.59)	6 (20.69)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	1 (5.26)	8 (42.11)	5 (26.32)	5 (26.32)	0 (0.00)	19 (100.00)
계		26 (7.85)	138 (41.69)	100 (30.21)	66 (19.94)	1 (0.30)	331 (100.00)

부표 10 향후 캔녹차의 소비 전망

단위: 명, %

		줄어듦	비슷함	약간증가 (20%미만)	많이증가 (20%이상)	무응답	계
성별	남자	16 (11.76)	45 (33.09)	41 (30.15)	33 (24.26)	1 (0.74)	136 (100.00)
	여자	31 (15.90)	64 (32.82)	64 (32.82)	36 (18.46)	0 (0.00)	195 (100.00)
연령별	10~20대	27 (18.75)	33 (22.92)	46 (31.94)	38 (26.39)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	8 (9.52)	26 (30.95)	34 (40.48)	16 (19.05)	0 (0.00)	84 (100.00)
	40대	5 (9.09)	24 (43.64)	12 (21.82)	13 (23.64)	1 (1.82)	55 (100.00)
	50대	4 (13.79)	16 (55.17)	7 (24.14)	2 (6.90)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	3 (15.79)	10 (52.63)	6 (31.58)	0 (0.00)	0 (0.00)	19 (100.00)
계		47 (14.20)	109 (32.93)	105 (31.72)	69 (20.85)	1 (0.30)	331 (100.00)

부표 11 앞차의 구입장소

단위: 명, %

		차 전문점	백화점	슈퍼마켓	통신판매	기타	무응답	계
성별	남자	18 (13.24)	22 (16.18)	62 (45.59)	0 (0.00)	19 (13.97)	15 (11.03)	136 (100.00)
	여자	33 (16.92)	56 (28.72)	72 (36.92)	3 (1.54)	25 (12.82)	6 (3.08)	195 (100.00)
연령별	10~20대	22 (15.28)	31 (21.53)	63 (43.75)	1 (0.69)	20 (13.89)	7 (4.86)	144 (100.00)
	30대	14 (16.67)	17 (20.24)	33 (39.29)	1 (1.19)	12 (14.29)	7 (8.33)	84 (100.00)
	40대	7 (12.73)	18 (32.73)	18 (32.73)	1 (1.82)	9 (16.36)	2 (3.64)	55 (100.00)
	50대	4 (13.79)	5 (17.24)	14 (48.28)	0 (0.00)	2 (6.90)	4 (13.79)	29 (100.00)
	60~70대	4 (21.05)	7 (36.84)	6 (31.58)	0 (0.00)	1 (5.26)	1 (5.26)	19 (100.00)
계		51 (15.41)	78 (23.56)	134 (40.48)	3 (0.91)	44 (13.29)	21 (6.34)	331 (100.00)

부표 12 티백녹차의 구입장소

단위: 명, %

		차 전문점	백화점	슈퍼마켓	통신판매	기타	무응답	계
성별	남자	2 (1.47)	20 (14.71)	102 (75.00)	0 (0.00)	8 (5.88)	4 (2.94)	136 (100.00)
	여자	2 (1.03)	21 (10.77)	161 (82.56)	1 (0.51)	8 (4.10)	2 (1.03)	195 (100.00)
연령별	10~20대	0 (0.00)	14 (9.72)	120 (83.33)	1 (0.69)	8 (5.56)	1 (0.69)	144 (100.00)
	30대	0 (0.00)	9 (10.71)	71 (84.52)	0 (0.00)	3 (3.57)	1 (1.19)	84 (100.00)
	40대	2 (3.64)	12 (21.82)	36 (65.45)	0 (0.00)	3 (5.45)	2 (3.64)	55 (100.00)
	50대	1 (3.45)	3 (10.34)	24 (82.76)	0 (0.00)	1 (3.45)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	1 (5.26)	3 (15.79)	12 (63.16)	0 (0.00)	1 (5.26)	2 (10.53)	19 (100.00)
계		4 (1.21)	41 (12.39)	263 (79.46)	1 (0.30)	16 (4.83)	6 (1.81)	331 (100.00)

부표 13 캔 녹차의 구입장소

단위: 명, %

		자동판매기	슈퍼마켓	백화점	기타	무응답	계
성별	남자	38 (27.94)	68 (50.00)	7 (5.15)	4 (2.94)	19 (13.97)	136 (100.00)
	여자	36 (18.46)	108 (55.38)	19 (9.74)	12 (6.15)	20 (10.26)	195 (100.00)
연령별	10~20대	36 (25.00)	74 (51.39)	10 (6.94)	9 (6.25)	15 (10.42)	144 (100.00)
	30대	17 (20.24)	52 (61.90)	5 (5.95)	3 (3.57)	7 (8.33)	84 (100.00)
	40대	14 (25.45)	28 (50.91)	7 (12.73)	2 (3.64)	4 (7.27)	55 (100.00)
	50대	7 (24.14)	14 (48.28)	2 (6.90)	1 (3.45)	5 (17.24)	29 (100.00)
	60~70대	0 (0.00)	8 (42.11)	2 (10.53)	1 (5.26)	8 (42.11)	19 (100.00)
계		74 (22.36)	176 (53.17)	26 (7.85)	16 (4.83)	39 (11.78)	331 (100.00)

부표 14 녹차의 구입용도별 평균비율

단위: 명, %

		응답 수	자가소비용	선물용	계
성별	남자	136	90.79	9.21	100.00
	여자	195	85.74	14.26	100.00
연령별	10~20대	144	89.67	10.33	100.00
	30대	84	85.36	14.64	100.00
	40대	55	88.18	11.82	100.00
	50대	29	85.00	15.00	100.00
	60~70대	19	87.89	12.11	100.00
계 및 평균		331	87.82	12.18	100.00

부표 15 녹차 구입시 상품 선택기준 - 고려사항

단위: 명, %

		1順			2順				3順				계
		맛,향	가격	기타	가격	맛,향	기타	무응답	가격	식품 안전성	기타	무응답	
성별	남자	63 (46.32)	20 (14.71)	53 (38.97)	38 (27.94)	27 (19.85)	69 (50.74)	2 (1.47)	26 (19.12)	28 (20.59)	79 (58.08)	3 (2.21)	136 (100.00)
	여자	93 (47.69)	27 (13.85)	75 (38.46)	58 (29.74)	45 (23.08)	89 (45.64)	3 (1.54)	41 (21.03)	31 (15.90)	116 (59.48)	7 (3.59)	195 (100.00)
연령별	10~20대	74 (51.39)	27 (18.75)	43 (29.86)	42 (29.17)	28 (19.44)	72 (50.00)	2 (1.39)	30 (20.84)	19 (13.19)	91 (63.19)	4 (2.78)	144 (100.00)
	30대	36 (42.86)	6 (7.14)	42 (50.00)	22 (26.19)	22 (26.19)	39 (46.43)	1 (1.19)	23 (27.38)	15 (17.86)	44 (52.38)	2 (2.38)	84 (100.00)
	40대	23 (41.82)	8 (14.55)	24 (43.63)	9 (16.36)	15 (27.27)	29 (52.73)	2 (3.64)	6 (10.91)	11 (20.00)	34 (61.82)	4 (7.27)	55 (100.00)
	50대	16 (55.17)	3 (10.35)	10 (34.48)	16 (55.17)	4 (13.79)	9 (31.04)	0 (0.00)	4 (13.79)	9 (31.03)	16 (55.18)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	7 (36.84)	3 (15.79)	9 (47.37)	7 (36.84)	3 (15.79)	9 (47.37)	0 (0.00)	4 (21.05)	5 (26.32)	10 (52.63)	0 (0.00)	19 (100.00)
계	156 (47.13)	47 (14.20)	128 (38.67)	96 (29.01)	72 (21.75)	158 (47.73)	5 (1.51)	67 (20.24)	59 (17.82)	195 (58.92)	10 (3.02)	331 (100.00)	

부표 16 녹차 구입시 선호 브랜드 유무

단위: 명, %

		있다	없다	계
성별	남자	55 (40.44)	81 (59.56)	136 (100.00)
	여자	96 (49.23)	99 (50.77)	195 (100.00)
연령별	10~20대	70 (48.61)	74 (51.39)	144 (100.00)
	30대	39 (46.43)	45 (53.57)	84 (100.00)
	40대	27 (49.09)	28 (50.91)	55 (100.00)
	50대	11 (37.93)	18 (62.07)	29 (100.00)
	60~70대	4 (21.05)	15 (78.95)	19 (100.00)
계	151 (45.62)	180 (54.38)	331 (100.00)	



부표 17 녹차(잎차)의 가격수준

단위: 명, %

		적당하다	비싸다	싸다	무응답	계
성 별	남자	70 (51.47)	63 (46.32)	3 (2.21)	0 (0.00)	136 (100.00)
	여자	101 (51.79)	89 (45.64)	4 (2.05)	1 (0.51)	195 (100.00)
연 령 별	10~20대	74 (51.39)	65 (45.14)	5 (3.47)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	46 (54.76)	37 (44.05)	0 (0.00)	1 (1.19)	84 (100.00)
	40대	28 (50.91)	26 (47.27)	1 (1.82)	0 (0.00)	55 (100.00)
	50대	14 (48.28)	15 (51.72)	0 (0.00)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	9 (47.37)	9 (47.37)	1 (5.26)	0 (0.00)	19 (100.00)
계		171 (51.66)	152 (45.92)	7 (2.11)	1 (0.30)	331 (100.00)

부표 18 녹차(잎차)의 평균 구입가격 - 100g/1통

단위: 명, %

~10,000	10,001~15,000	15,001~20,000	20,001~30,000	30,001~	계	평균(원)
9 (9.68)	16 (17.20)	32 (34.41)	31 (33.33)	5 (5.38)	93 (100.00)	21,400

부표 19 수입(중국)녹차에 대한 구입의향

단위: 명, %

		구입한다		구입하지 않는다		기타	무응답	계
		가격이 싸기 때문 에	맛과 향이 좋아서	식품안전 성이 우려 되어	맛과 향이 좋지 않아 서			
성 별	남자	12 (8.82)	8 (5.88)	77 (56.62)	21 (15.44)	18 (13.24)	0 (0.00)	136 (100.00)
	여자	11 (5.64)	22 (11.28)	96 (49.23)	32 (16.41)	33 (16.92)	1 (0.51)	195 (100.00)
연 령 별	10~20대	12 (8.33)	11 (7.64)	66 (45.83)	26 (18.06)	29 (20.14)	0 (0.00)	144 (100.00)
	30대	3 (3.57)	6 (7.14)	53 (63.10)	13 (15.48)	9 (10.71)	0 (0.00)	84 (100.00)
	40대	3 (5.45)	4 (7.27)	30 (54.55)	10 (18.18)	8 (14.55)	0 (0.00)	55 (100.00)
	50대	3 (10.34)	6 (20.69)	16 (55.17)	2 (6.90)	2 (6.90)	0 (0.00)	29 (100.00)
	60~70대	2 (10.53)	3 (15.79)	8 (42.11)	2 (10.53)	3 (15.79)	1 (5.26)	19 (100.00)
계		23 (6.95)	30 (9.06)	173 (52.27)	53 (16.01)	51 (15.41)	1 (0.30)	331 (100.00)

부표 20 국산녹차의 소비증가를 위한 방안 - 필요성

단위: 명, %

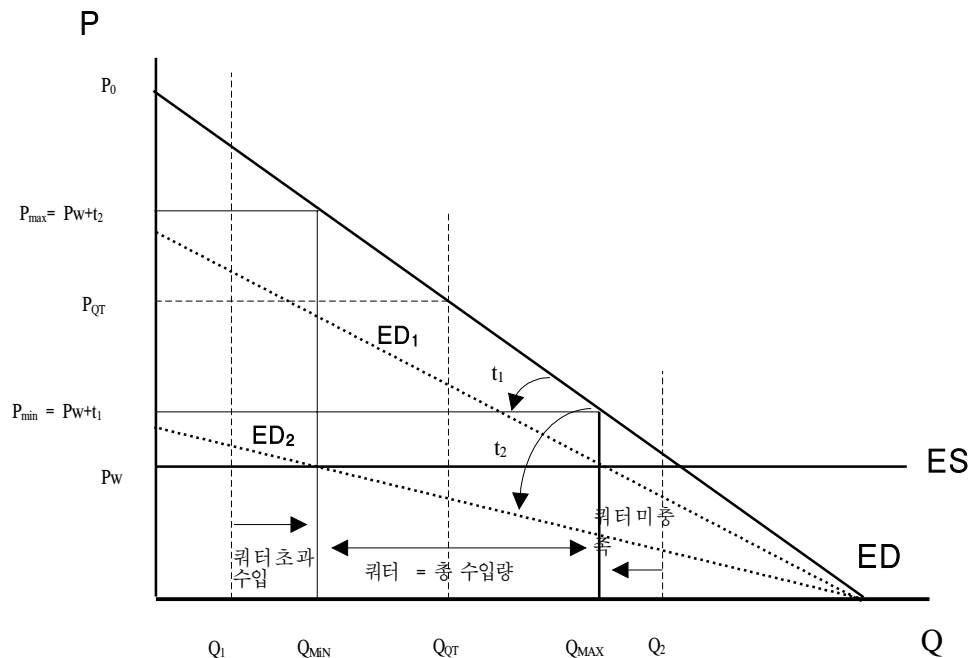
		1順				2順				3順				계
		효능 홍보	가격 인하	기타	무응 답	효능 홍보	식품 안전성, 품질 개선	기타	무응 답	쉬운 음용 방법 개발	식품 안전성, 품질 개선	기타	무응 답	
성 별	남자	50 (36.76)	41 (30.15)	43 (31.62)	2 (1.47)	38 (27.94)	32 (23.53)	60 (44.12)	6 (4.41)	38 (27.94)	30 (22.06)	59 (43.38)	9 (6.62)	136 (100.00)
	여자	71 (36.41)	65 (33.33)	59 (30.26)	0 (0.00)	56 (28.72)	56 (28.72)	78 (40.00)	5 (2.56)	53 (27.18)	34 (17.44)	96 (49.23)	12 (6.15)	195 (100.00)
연 령 별	10~2 0대	53 (36.81)	37 (25.69)	53 (36.81)	1 (0.69)	45 (31.25)	31 (21.53)	63 (43.75)	5 (3.47)	39 (27.08)	23 (15.97)	74 (51.39)	8 (5.56)	144 (100.00)
	30대	38 (45.24)	25 (29.76)	21 (25.00)	0 (0.00)	18 (21.43)	25 (29.76)	39 (46.43)	2 (2.38)	28 (33.33)	17 (20.24)	36 (42.86)	3 (3.57)	84 (100.00)
	40대	20 (36.36)	20 (36.36)	14 (25.46)	1 (1.82)	12 (21.82)	17 (30.91)	23 (41.82)	3 (5.45)	9 (16.36)	12 (21.82)	27 (49.09)	7 (12.73)	55 (100.00)
	50대	5 (17.24)	15 (51.72)	9 (31.04)	0 (0.00)	14 (48.28)	10 (34.48)	4 (13.79)	1 (3.45)	10 (34.48)	7 (24.14)	10 (34.48)	2 (6.90)	29 (100.00)
	60~7 0대	5 (26.32)	9 (47.37)	5 (26.31)	0 (0.00)	5 (26.32)	5 (26.32)	9 (47.36)	0 (0.00)	5 (26.32)	5 (26.32)	8 (42.10)	1 (5.26)	19 (100.00)
계		121 (36.56)	106 (32.02)	102 (30.82)	2 (0.60)	94 (28.40)	88 (26.59)	138 (41.69)	11 (3.32)	91 (27.49)	64 (19.34)	155 (46.83)	21 (6.34)	331 (100.00)

### 부록 3. WTO 수입개방 시나리오 분석자료

#### <수입개방 시나리오별 국내 파급영향 분석의 틀>

- TRQ 체제는 쿼터, 쿼터내 관세율, 쿼터초과 관세율 등 세 가지 정책수단에 의해 운영되는 수입방식으로 이를 정태적 모형을 통해 분석하면 <부그림 1>과 같음.

부그림 1 TRQ 체제의 정태적 모형



- 자유무역 체제 아래 수입국은 오른쪽으로 기울어진 초과수요 곡선(ED)과 세계시장에 의한 완전 수평의 초과공급 곡선(ES)에 놓이게 됨.
  - ED와 가격선이 만나는 점( $P_0$ )은 무역이 없는 상태에서 국내가격 수준을 나타냄.
  - TRQ 체제아래 쿼터내 관세율( $t_1$ )의 부과는 ED 곡선을  $ED_1$ 로 기울어지게 만들고 쿼터 이상의 수입량에 대해 적용하는 쿼터초과 관세율( $t_2$ )을 적용하면 ED 곡선은  $ED_2$ 가 됨.<sup>9)</sup>
  
- ES가  $ED_1$ 과  $ED_2$ 와 만나는 점은 세 가지 TRQ 정책수단이 적용되는 구역을 설정함.
  - 첫째, ES와  $ED_1$ 의 교차점은 최대 수입량( $Q_{MAX}$ )과 최소 국내가격( $P_{min}$ )을 결정함.
    - 만약 TRQ가  $Q_2$ 로 정해진다면 수입량은  $Q_{MAX}$ 가 되고  $Q_2$ 와  $Q_{MAX}$  사이의 수입량은 채워지지 않게 되는데(쿼터 미충족), 이는 세계가격( $P_w$ )에  $t_1$ 을 부과한 최소 수입가격은  $P_{min}$ 인데  $Q_{MAX}$  이상으로 수입하면 국내가격이  $P_{min}$ 보다 낮아 손실이 발생하기 때문임.
  - 둘째, ES와  $ED_2$ 의 교차점은 최소 수입량( $Q_{MIN}$ )과 최대 국내가격( $P_{max}$ )을 결정함.
    - 만약 TRQ가  $Q_1$ 에 설정되면 이에 연계된 국내가격은  $t_2$ 가 부과된 가격( $P_{max}$ )보다 높기 때문에 수익이 발생하며, 이에 따라 TRQ 이상의 수입량이 들어오게 되며(쿼터 초과), 수입량은 가격차이가 사라지는 수준( $Q_{MIN}$ )까지 확대됨.
  - 셋째, TRQ 물량이 수입량을 결정하는 구역은  $Q_{MAX}$ 와  $Q_{MIN}$  사이임.

9) 이는 종가세(ad valorem) 기준으로 관세를 적용하는 경우임. 만약 종량세(specific) 기준으로 관세를 적용한다면  $ED_1$ 과  $ED_2$ 는 ED와 평행하게 이동됨.

- 만약 TRQ가  $Q_{QT}$ 에서 설정되면 이 수준 이상의 수입량에 대해서는  $t_2$ 가 부과되기 때문에 이는 국내가격 수준보다 높아 수익을 가져오지 못하며, 또한  $t_1$ 을 부과한 쿼터 물량 이상의 수입은 가능하지 않음.

- 이상과 같은 정책 수단을 수식을 통해 설명하면, TRQ의 관세 상당치( $t_e$ )는 국내가격( $P_d$ )과 세계가격( $t_w$ ) 사이의 차이로 정의됨.

$$t_e = P_d - P_w$$

- ①  $t_e \leq t_1$ 의 경우(앞의 사례에서 TRQ가  $Q_2$ 에 설정된 경우): 수입량은  $Q_{MAX}$ 가 되고 국내가격은  $P_{max} = P_w + t_1$ 이 됨.
  - ②  $t_e \geq t_2$ 의 경우(앞의 사례에서 TRQ가  $Q_1$ 에 설정된 경우): 수입량은  $Q_{MIN}$ 가 되고 국내가격은  $P_{max} = P_w + t_2$ 가 됨.
  - ③  $t_1 \leq t_e \leq t_2$ 의 경우(앞의 사례에서 TRQ가  $Q_{QT}$ 에 설정된 경우): 수입량은  $Q_{QT}$ 가 되고 국내가격은  $P_{QT}$ 가 됨.
- TRQ 체제 안에서 녹차의 수입확대 영향은 수입개방 시나리오별 수입량을 먼저 결정하고 이로써 국내가격의 수준을 산출하는 단계별 방식으로 접근하기로 함.
  - 제1단계: TRQ 수입량( $Q^*$ ) 결정식으로 수입량이 국내가격( $P_d$ )과 관세가 적용된 세계가격(또는 수입가격) 사이의 비율의 지수함수로 가정한 것임.<sup>10)</sup>

$$Q^* = \text{IF } (P_d > P_w \times (1 + t_2)) \text{ THEN } Q_{QT} \times (P_d / (P_w \times (1 + t_2)))^n$$

10) 식 (13)은 OECD 사무국이 AGLINK 모형(OECD의 세계농업모형)에서 유럽연합의 TRQ 품목 수입량을 산출하는데 활용한 것을 우리나라의 경우에 적용한 것임.

ELSE IF  $(P_d < P_w \times (1+t_1))$  THEN  $Q_{QT} \times (P_d / (P_w \times (1+t_1)))^n$   
 ELSE  $Q_{QT}$

- ① 국내가격( $P_d$ )이 쿼터 초과 관세율( $t_2$ )을 포함한 수입가격보다 클 경우:  
수입량은 지수율( $n$ )로 상승하게 되고 이는 국내가격을 낮추는 결과를 가져옴.
- ② 국내가격( $P_d$ )이 쿼터내 관세율( $t_1$ )을 포함한 수입가격보다 작은 경우:  
수입량은 TRQ 물량( $Q_{QT}$ )보다 감소하게 되고 국내가격을 높이는 결과를 가져옴.
- ③ 국내가격( $P_d$ )과 관세율을 포함한 수입가격의 비율이 1과 같은 경우:  
수입량은 TRQ 물량( $Q_{QT}$ )과 같게 되고 국내가격은 변하지 않음.

○ 수입량 결정식에 이용한 자료는 다음과 같음.

- 국내가격( $P_d$ ) = 7,484원/kg  
(1998-2001년에 중작과 대작 녹차의 평균 구매가격으로 2000년 기준 불변가격)<sup>11)</sup>
- 세계가격( $P_w$ ) = 521원/kg  
(1998-2001년에 우리나라가 수입한 제1녹차와 제2녹차의 평균 수입가격으로 2000년 기준 불변가격)<sup>12)13)</sup>

11) 1997-2001년에 중작과 대작 녹차의 평균 구매가격(2000년 불변가격)은 kg 당 최저 6,744원에서 최고 8,940원을 기록함.

12) 1995-2001년에 제1녹차와 제2녹차의 평균 수입가격(2000년 불변가격)은 kg 당 최저 281원에서 최고 1,744원을 기록함. 이처럼 큰 폭의 수입가격 변동은 수출입국의 수급 여건의 변화뿐만 아니라 수입 녹차의 품질 차이가 크기 때문에 나타나는 현상으로 유추할 수 있음.

13) 우리나라와 일본이 수입하는 녹차의 수입가격, 곧 관세율 적용 이전의 세계가격( $P_w$ )은 커다란 차이를 보임. 1995-2001년에 우리나라의 평균 수입 세계가격은 일본 수준의 39% 정도에 불과하지만, 관세율의 차이(일본의 협정 관세율은 2000년에 17%임)로

- TRQ 물량( $Q_{OT}$ )은 UR 농업협정이 규정한 것과 시나리오에 의해 결정
- 승수( $n$ ) = 2.4  
(1998-2001년에 실제 수입량과 일치하게 만든 수치들의 평균)

○ 제2단계: TRQ 수입량( $Q^*$ )에 대응한 국내가격 결정식으로 국내가격( $P^*$ )은 수입량이 어느 구역에 속하는가에 따라 그 수렴하는 수준이 정해짐.

$$P^* = \begin{cases} \text{IF} & (P_{TRQ} \leq P_W \times (1+t_1)) \text{ THEN } (P_W \times (1+t_1)) \\ \text{ELSE IF} & (P_{TRQ} \geq P_W \times (1+t_2)) \text{ THEN } (P_W \times (1+t_2)) \\ \text{ELSE} & P_{TRQ} \end{cases}$$

- ① 수입량이 쿼터물량과 같다고 가정할 때의 국내가격( $P_{TRQ}$ )이 쿼터내 관세율( $t_1$ )을 포함한 수입가격보다 작거나 같은 경우: 국내가격은 쿼터내 관세율을 포함한 수입가격 수준으로 수렴함(<부그림 1>에서  $Q_2$ 가 속한 구역에 해당)

인해 수입가격은 오히려 우리나라가 높은 것으로 나타남.

우리나라와 일본의 관세율 적용 이전 녹차 수입가격 비교  
단위: 원/kg

	한국(A)	일본(B)	A/B
1995	1,744	1,546	113%
1996	427	1,781	24%
1997	1,416	2,661	53%
1998	476	2,678	18%
1999	490	2,629	19%
2000	281	2,747	10%
2001	836	-	-
평균	810	2,340	39%

주: 2000년 불변가격 기준임.

자료: 한국무역협회; 社団法人日本茶業中央會(2001)



- ②  $P_{TRQ}$ 가 쿼터 초과 관세율( $t_2$ )을 포함한 수입가격보다 클 경우: 국내가격은 쿼터 초과 관세율을 포함한 수입가격 수준으로 수렴함(<부그림 1>에서  $Q_1$ 이 속한 구역에 해당)
- ③  $P_{TRQ}$ 가 쿼터내 관세율( $t_1$ )을 포함한 수입가격보다 크지만 쿼터 초과 관세율( $t_2$ )을 포함한 수입가격보다 낮은 경우: 국내가격은  $P_{TRQ}$ 과 같음(<부그림 1>에서  $Q_{QT}$ 가 속한 구역에 해당)

○ 국내가격 결정식에 이용한 자료는 다음과 같음.

- 국내가격( $P_{TRQ}$ )= 앞에서 도출된 수입량과 쿼터 물량, 그리고 국내가격( $P_d$ )과 녹차 수입수요함수의 가격탄성치(-0.88)를 기초로 산출
- 세계가격( $P_w$ ) = 521원/kg(1998-2001년에 우리나라가 수입한 녹차의 평균 수입가격으로 2000년 기준 불변가격)
- 쿼터내 관세율( $t_1$ )과 쿼터초과 관세율( $t_2$ )은 UR 농업협정이 규정한 것과 시나리오에 의해 결정

### <녹차의 수입수요 함수에 기초한 시나리오별 수입량 결정>

- 우리나라가 수입하는 녹차는 HS 10단위 기준으로 즉시 포장 가능한 3 kg 이하의 비발효 녹차(HS 번호: 0902.10.0000)와 기타 비발효 녹차(HS 번호: 0902.20.0000)로 구분됨.
  - 이에 따라 수입 수요량( $Q_m^i$ )은 앞엿 것( $Q_m^1$ )과 뒤엿 것( $Q_m^2$ )으로 나눠 설정했고 이 둘을 합친 전체 녹차의 수입량( $Q_m^{T1}$ )도 함께 제시함.
- 녹차의 수입 수요함수는 녹차 수입량( $Q_m^i$ )이 녹차의 수입가격( $P_m$ )과 소

득을 대표하는 GDP( $Y_t$ ) 등의 설명변수에 의해 결정되는 것으로 설정함.

– 모형 추정 결과:

$$\cdot \log Qm^1_t = -218.85 - 0.83 \log P^1_t + 17.84 \log Y_t$$

$$(-3.87)^{***} \quad (-4.60)^{***} \quad (4.05)^{***}$$

$$\text{Adj. } R^2 = 0.69, \text{ DW}=1.73, \text{ F-statistic}=9.91$$

( ): t 값, \*\*\*:  $\alpha=1\%$  수준에서 유의함.

$$\cdot \log Qm^2_t = -5.54 - 1.07 \log P^2_t + 1.83 \log Y_t$$

$$(-0.26) \quad (-3.07)^{***} \quad (1.24)$$

$$\text{Adj. } R^2 = 0.80, \text{ DW}=2.61, \text{ F-statistic}=27.1$$

( ): t 값, \*\*\*:  $\alpha=1\%$  수준에서 유의함.

$$\cdot \log Qm^{T1}_t = -9.96 - 0.88 \log P^{T1}_t + 2.11 \log Y_t$$

$$(-0.70) \quad (-3.01)^{***} \quad (2.26)^{**}$$

$$\text{Adj. } R^2 = 0.82, \text{ DW}=1.60, \text{ F-statistic}=30.1$$

( ): t 값, \*\*:  $\alpha=5\%$  수준에서 유의함, \*\*\*:  $\alpha=1\%$  수준에서 유의함.

- 자료: · 1988-2001년의 연간 시계열 자료(한국무역협회 자료)  
 · 미국 달러로 표기된 수입가격은 수입량으로 나눠 수입단가를 구하고 환율을 적용해 원화로 전환(환율: 한국은행 자료)  
 · 소득( $Y_t$ ): 실질 GDP(한국은행 자료)

○ 수입 수요함수를 통한 시나리오별 녹차 수입량 추정 결과<부표 1>

- 시나리오 I 과 II 에 따른 녹차 수입량은 이행기간에 58-102톤으로 같게 전망되는데 이는 쿼터와 쿼터내 관세율이 수입가격에 영향을 미치

지 않는다고 가정했기 때문임.

- 시나리오 IV아래 녹차의 수입량은 2014년에 163톤에 이를 것으로 추정됨.

부표 21 수입 수요함수로 추정된 시나리오별 수입량

	시나리오 I & II	시나리오 III	시나리오 IV
2005	58	59	60
2006	62	65	66
2007	67	71	74
2008	72	78	82
2009	77	86	91
2010	82	94	102
2011	88	103	114
2012	95	114	128
2013	102	126	144
2014	109	139	163

**C2002-14**

**수입자유화에 대응한 녹차산업의 발전방안 연구**

---

등 록 제5-10호(1979. 5. 25)

인 쇄 2002년 9월 일      발행 2002년 9월 일

발행인 이정환

발행처 한국농촌경제연구원([www.krei.re.kr](http://www.krei.re.kr))

130-710 서울특별시 동대문구 회기동 4-102

전화 02-3299-4000      팩시밀리 02-965-6950, 965-8401

인 쇄 동양문화인쇄포럼 02-2242-7120(E-mail:Dongyp@chollian.net)

---

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있습니다.  
무단 전재하거나 복사하면 법에 저촉됩니다.
- 이 연구는 본연구원의 공식견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.