

연구 노트

우리나라 녹차산업의 경쟁력 제고방안

박 문 호*

주제어: 녹차산업, 국제경쟁력, WTO/DDA 농업협상, 산업대책

Abstract

Korean green tea industry is getting a lot of attention as a growing industry among agricultural sectors since consumers have perceived green tea as a healthy food. However, there is concern that the domestic market of green tea would be eroded by imported tea products as tariff rates applied to imported tea products are reduced as a result of the ongoing WTO/DDA negotiation

In this context, this study analyzes the situation of both the domestic and the foreign green tea industries and suggests programs to improve the international competitiveness of the domestic green tea industry copying with import liberalization, as well.

1. 머리말
2. 국내 녹차산업의 산업적 위치와 경쟁력 조건
3. 국내 녹차산업의 실태와 문제점
4. 일본의 녹차산업 동향과 시사점
5. 맺음말: 녹차산업 경쟁력 제고방안

1. 머리말

녹차산업은 녹차가 건강식품으로 소비자에 인식되면서 우리나라 농업 부문에서 몇 안되는 성장산업으로 각광을 받고 있다. 매년 녹차재배 면적과 생산량이 급속히 늘어나고 있으며, 다양한 가공품의 개발 등을

통하여 녹차관련 식품의 소비도 꾸준히 증가하고 있다. 또한, 녹차가 지역경제에 미치는 긍정적인 효과로 인하여 녹차산업의 도입 또는 확대를 꾀하고 있는 지역도 늘어나고 있다.

그러나 현재 진행 중에 있는 WTO 농업협상으로 인하여 수입녹차에 대한 관세율의 감축 등 국경조치가 완화된다면 수입녹

* 부연구위원

차가 국내시장을 크게 잠식할 것이라는 우려도 제기되고 있다. 현재 우리나라 녹차 산업은 초기 발전단계로서 국제경쟁력이 주요 수출국에 비하여 크게 뒤떨어져 있는 상황으로 500% 이상의 고관세로 보호되고 있는 실정이다. 특히 주요 녹차 생산국이자 수출국인 중국이 인접해 있고 가격경쟁력이 상대적으로 높기 때문에 관세율의 추가 감축 정도에 따라서는 국내 녹차산업에 커다란 영향을 미칠 것으로 전망된다.

따라서 이 연구에서는 국내 녹차산업의 여건, 국내산업의 실태와 문제점, 외국의 산업동향 분석을 통하여 국내 녹차산업이 향후 수입개방에 대응하기 위한 경쟁력 제고방안을 모색하고자 한다.

2. 국내 녹차산업의 산업적 위치와 경쟁력 조건

2.1. 산업적 위치

국내 녹차는 1969년 농특사업의 일환으로 전남 보성지역에 다원을 조성하면서 대규모 재배가 시작되었으며, 1980년 (주)태평양이 제주도 등에 대규모 다원을 조성하면서 산업으로서의 본격적인 기반을 구축하게 되었다. 현재 경남 하동, 전남 보성, 제주도가 주산지로서 기능을 수행하고 있다.

녹차산업이 산업적 측면에서 가지고 있는 특징을 간추려보면, 첫째, 국내 녹차산업은 1990년대에 들어와 녹차가 건강식품으로서 인식되면서 국내 생산·소비의 증

표 1 녹차 생산량 및 소비량

	재배면적 ¹⁾ (ha)	생산량 ¹⁾ (톤)	수입량 ²⁾ (톤)	수출량 ²⁾ (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

대로 성장산업으로 발돋움하고 있다는 점이다. 1991~2000년의 10년간 통계에 의하면, 재배면적, 생산량, 소비량 등에서 각각 연평균 13~14%의 성장세를 나타내고 있다(표 1).

둘째, 우리나라 녹차산업의 산업화가 10여 년에 불과하고 1인당 소비수준도 주변국에 비하여 크게 낮은 수준으로 앞으로 산업규모의 확대여지가 매우 크다는 점이다. 중국, 일본과 비교하여 보면, 생산량 및 소비량에 있어 우리나라는 주변국에 비하여 아주 미흡한 수준에 머물고 있다(표 2).

또, 건강식품으로 인식되고 있는 녹차의 특성에 근거해 소비패턴도 음료와 과자 등 다양한 녹차가공품이 개발되고 있어, 이들 상품에 대한 소비도 크게 늘어날 것으로 전망되고 있다.

셋째, 녹차는 고부가가치의 경제작물이면서 다양한 가공품 개발과 관광 상품화를 통하여 지역경제에 큰 영향을 미치고 있다는 점이다. 녹차의 단위 면적당 조수입 및 생산액은 타 작물의 2~3배에 이르며, 보성군의 경우 산업연관효과를 감안하면 녹차 및 녹차 관련산업의 규모가 1,180억 원에 이르고 있다. 이에 따라 차 재배적지인 남해안 일대와 제주도에서 지자체를 중심으로

표 3 녹차와 타 작물과의 10a당 경제성 비교

단위: 천원(%)

	차 ¹⁾	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
2) 품목별 ()안의 지역은 차재배지와 비교 가능한 지역

자료: "2000 농축산물표준소득자료집." 농촌진흥청.

표 4 보성지역 녹차 및 녹차관련산업의 경제적 효과

품 목		연간 수입액 (백만원)	비 고
녹차 및 녹차 관련 수입	녹차(생엽)	13,087	425ha×418kg/10a× 7,332원/kg
	녹차가공품	52,787	650톤×81,211원/kg
	녹차가공 식품	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.

로 지역 전략작목으로 도입을 서두르고 있는 실정이다(표 3, 표 4).

표 2 주요국의 차 생산 및 소비량 비교, 2000

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

2.2. 녹차산업 국제경쟁력

국내 녹차산업은 국제경쟁력이 취약한 상황이다. 주요 수출국인 중국과는 가격경쟁력, 주요 생산국이면서 수입국인 일본에 비하여는 가격·품질경쟁력 면에서 열위에 있다(표 5).

표 5 한·중·일 녹차산업 경쟁력 비교

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

주: *약함, **중간, ***강함
 자료: 차 산업 전문가 텔파이조사 및 관련통계에 의거 작성

이에 따라 그동안 국내 녹차산업은 높은 관세장벽의 보호를 받으며 성장해 왔다. UR 협상 결과에 따라 1995년부터 녹차 수입이 이루어지고 있으나, 시장 접근물량 이상의 물량에 대해 525%(2002년)의 높은 관세율을 부과하고 있기 때문에 잎 녹차의 수입은 미미한 상태에 머물고 있다(표 6).

그러나 수입녹차에 대한 고 관세 부과를 피하기 위한 방편으로 일부 중국산 녹차가 낮은 관세율이 적용되는 녹차 혼합제품(HS 분류기준: 마태 및 기타 차)의 형태로 음성적으로 유입되어 국내시장을 교란하고 있는 것으로 추정되고 있다.

따라서 현재 진행 중인 WTO/DDA 농업협상에서 큰 폭의 관세 인하가 합의될 경우, 지금까지 고관세 장벽에 의해 보호받는 국내 녹차산업은 크게 불리한 입장에 처하게 될 것으로 예상된다. WTO/DDA 농업협상에서, TRQ상의 초과물량(out-of-quota)에 대한 고관세와 관련 많은 수출국과 개도국들이 큰 폭의 관세 감축을 주장하고 있는 실정이며, 더욱이 주요 차 생산국인 중국과 대만의 WTO 가입은 우리나라의 협상 입

표 6 연도별 시장접근물량 및 세율

단위: 톤

품 목		녹차(3kg 이하 포장)	녹차(기타)
HS 코드		0902.10.0000	0902.20.0000
2000	시장접근물량	6.0	
	세율(%)		
	물량이내	40	40
	물량초과	536.4	536.4
2001	시장접근물량	6.7	
	세율(%)		
	물량이내	40	40
	물량초과	530.7	530.7
2002	시장접근물량	7.1	
	세율(%)		
	물량이내	40	40
	물량초과	525	525
2003	시장접근물량	7.4	
	세율(%)		
	물량이내	40	40
	물량초과	519.3	519.3
2004	시장접근물량	7.8	
	세율(%)		
	물량이내	40	40
	물량초과	513.6	513.6

자료: 농림부 채소특작국

지를 좁히는 결과를 초래할 것으로 판단되고 있어 이에 대한 대응책 마련이 시급히 요청되고 있는 실정이다.

3. 국내 녹차산업의 실태와 문제점

3.1. 생산단계

3.1.1 동향

녹차의 산지는 남해안 일대로서 현재 경

표 7 지역별 차 재배현황, 2000

지 역	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

남 하동, 전남 보성, 제주도가 주산지이다(표 7). 산지에 따라 경영형태 면에서 차이점을 보이고 있는데, 경남 하동은 지리산 산록의 야생차를 중심으로 한 소규모 농가 중심의 경영, 전남 보성은 1969년 이후 산지개간을 통하여 조성된 대규모 다원을 중심으로 한 전업적 경영, 제주도는 1980년대 이후 조성되었으며, 평지 중심의 대규모 다원으로서 (주)태평양산업에 의해 기업적 경영이 이루어지고 있다.

우리나라에서의 다원조성은 1970년대 이후에 다원 조성이 주로 이루어졌으며, 특히 1990년대 이후 다원조성이 활발하게 이루어졌다. (표 8)에서 주요 다원의 조성 연대별 분포 현황을 보면, 1970년 이전 22.0%, 1971~1990년 25.0%, 1991년 이후 53.0%로서 최근 10년간 재배면적이 크게 증가했음을 알 수 있다.¹

표 8 주요다원의 조성 연대별 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

차나무의 품종은 재래종 위주이며, 일본 도입종인 “야부기다” 등이 일부 재배되고 있어 품종개발은 초보단계에 머물고 있다. 1992년 전남농업기술원 차 시험장에서 품종개발에 착수하였으며, 2001년에 “보향” 등 3개 품종이 개발·등록되었으나 품종보급을 위해서는 향후 2~3년이 소요될 예정이다. 일본 160종, 중국 343종, 대만 19종의 품종이 각각 개발되어 있는데 비하여 우리나라의 품종개발 수준이 낮음을 알 수 있다.

3.1.2. 문제점

경사지재배, 품종개발의 미흡으로 외국에 비하여 단위 수확량 등 생산성이 크게 떨어지고 있다는 점이다. 주산지인 보성, 하동의 경우 산간경사지에서 수작업 중심의 재배가 이루어지고 있어 생산비 중 노임의 구성비가 66.8%로서 절대비중을 차지하고 있다²(표 9).

¹ 특히 하동지역 수령별 재배면적 조사결과(2001)에 의하면 전체 다원의 25.3%가 조성된 지 5년 미만의 다원으로 구성되어 있다.

² 일본 시즈오카의 노임구성비는 43.7%로 우리나라 보다 기계화율이 월등히 높은 수준이다.

또, 재래종 단일품종 중심의 재배로 수확량이 낮으며, 노동력투입 집중, 일시수확으로 인한 공장의 가동률저하, 병충해 관리 문제 등이 유발되고 있다. 이에 따라 10a 당 수량은 생업을 기준으로 1990년 330kg에서 2000년 418kg으로 향상되고는 있으나 일본의 891kg에 비하여는 현저히 낮은 수준이다(표 10).

다윈의 규모화면에서도 평균 규모는 0.63ha로서 일본 다윈의 호당 평균 영농규모 2.1ha인데 비하여 영세한 상황이다(표 11). 지역별로 호당 평균 규모는 보성 2.69ha, 하동은 0.35ha로서 지역 간 편차가 심한 편이다.

표 9 녹차 10a 당 생산비

비 목	10a 당 비용	비 고
물 제 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	10a당 수확량 418kg

자료: 표본농가 조사 자료

표 10 한국과 일본의 10a당 생업 생산량 비교

단위: kg/10a

연 도	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

표 11 한국과 일본의 다업 경영규모 비교, 2000

지 역		농가호수 (호)	재배면적 (ha)	호당 재배면적 (ha)
한 국	하동군	985	346	0.35
	보성군	158	425	2.69
	전 국	2,378	1,505	0.63
일 본		24,019	50,400	2.10

자료: 보성 차시험장

3.2. 가공단계

3.2.1. 동 향

녹차의 가공은 생업을 1차 가공하는 황차³ 가공과정과 황차를 완제품으로 가공하는 2차가공으로 구분되어 있다. 우리나라의 경우 (주)태평양을 제외하고는 대부분 전 과정을 산지 가공시설에서 일체적으로 가공하는 자원자제(自園自製) 통합경영 형태를 취하고 있다. 티백녹차와 같이 수입원료에 의존하여 생산하는 경우는 황차 상태로 수입하여 소비지에서 제품가공공장을 운영하는 경우가 많은데, 비교적 규모가 큰 기업체에서 참여하고 있다.

잎차의 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 불과

³ 다윈에서 적체한 생업을 잎차 가공한 것을 황차라고 한다. 일본에서는 황차가공은 산지에서 이루어지며, 소비지 중심의 완제품 가공과 분업이 이루어지고 있다.

표 12 지역별 생엽 조달 현황, 2001

단위: kg(%)

	자가생산	수 매	계
전남 보성	519,418(51.7)	485,310(48.3)	1,004,728(100.0)
경남 하동	74,966(37.1)	127 ⁰⁾ ,234(62.9)	202,200(100.0)
제주도(장원산업)	509,000(100.0)	0(0.0)	509,000(100.0)
기 타	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: 1) 장원산업은 전남 해남 및 강진농장 포함
 자료: 45개 업체 실태조사 결과(2002)

표 13 제다업체의 제품유형별 판매실적

		잎 차						티백등	계
		우전	곡우	세작	중작	대작	소계		
판매량 (kg)	전남 보성	1,540	4,714	4,008	4,610	3,733	18,605	270,189	288,794
	경남 하동	4,890	2,030	8,160	8,450	9,270	32,800	166,680	199,480
	제주	-	-	-	-	-	-	-	-
	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 ¹⁾ (원)		424,600	326,300	228,000	114,000	59,000	183,000 ²⁾	20,600	42,670 ²⁾
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

하다. 그리고 제다업체의 제품유형은 크게 잎차와 티백차로 구분되는데 잎차의 경우는 수확시기와 잎의 크기에 따라 우전, 곡우, 세작, 중작, 대작으로 구분되고 있다.⁵⁾

한편, 제다업체의 원료는 대부분의 제다업체가 직영다원을 운영하고 있기 때문에

상당 부분을 자가생산을 통하여 조달하고 있다. 업체조사 결과, 자가 생산분 67.8%, 수매 32.2%로서 자가생산의 의존도가 높은 것을 알 수 있다. 업체별로 보면, 태평양 장원산업의 경우는 100% 자가생산에 의해 조달되고 있으며, 보성과 하동은 자가 생산분이 각각 51.7%, 37.1%로 나타났다. 하동의 경우는 상대적으로 소규모 농가에 대한 수매가 활발하게 이루어지고 있어 자가생산의 비율이 낮다(표 12).

제다업체의 제품생산은 판매액을 기준으로

⁵⁾ 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.

로 할 경우 잎차와 티백이 6 : 4의 비율로 잎차의 의존도가 높다. 조사업체를 기준으로 할 경우 주산지별로는 보성은 티백의 의존도가 상대적으로 높은 반면, 하동은 잎차의 의존도가 상대적으로 높으며, 기타 산지의 영세 업체인 경우는 주로 잎차 가공의 의존도가 높다(표 13).

3.2.2. 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 품질 면에서도 문제가 많다. 또 제다업체의 영세성으로 다양한 수요에 대응한 효과적인 제품 개발 및 브랜드화 추진이 어렵다는 점이다. 일부업체를 제외하고는 소비가 크게 신장되고 있는 티백시장 등의 진출이 사실상 어려운 실정이며 전통적인 잎차시장에 의존하고 있어 산업의 성장에도 불구하고 경영이 부실한 사례도 나타나고 있다. 일본의 경우 제다공장을 지난 10년간 수입개방과정에서 592개의 공장을 60개로 통합·정비하는 등 가공시설의 집중화·규모화에 힘쓰고 있다.

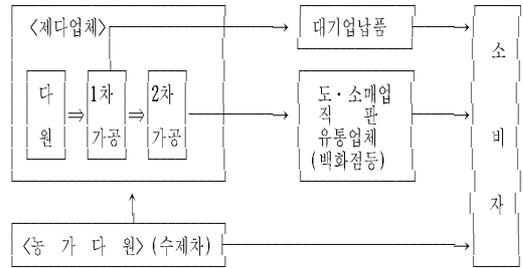
3.3 유통·판매단계

3.3.1. 동향

차의 유통경로는 일반적으로 생산된 차엽을 황차로 1차 가공하여 대기업에 납품하거나, 또는 2차가공(제품가공)하여 각종

유통망을 통하여 판매되고 있다(그림 1).

그림 1 국내산 녹차의 유통경로



제다업체에서 생산에서 2차가공에 이르기까지 수직적인 통합경영이 일반적 형태인데, 농가의 일부는 직접 수제차를 제조하여 판매하는 경우도 있다. 전체 공급량의 95% 정도를 제다업체에서 맡고 있다. 도·소매업체의 유통마진은 생산농가제품이 30~40%, 기업제품이 20~30%로 추정되고 있다.

3.3.2. 문제점

먼저, 우리나라의 녹차 유통구조는 대부분 생엽 생산자가 직접 가공하여 자기의 상표를 붙여 판매하는 수직통합적 형태를 취하고 있어 시장형성이 되지 않고 있다. 따라서 생산자 주도 하에 가격이 결정되고 있기 때문에 제품가격이 비싸 소비확대에 장애요인이 되고 있다. 이웃 일본과 비교하면, 우리나라가 2배 정도의 가격이다.

둘째, 소비자의 구입 편의성을 고려한 다양한 판매루트가 개발되지 못하고 있다. 제다업체의 경우 다수는 영세하기 때문에 독자적인 유통채널이 확보되지 않아 판매여로를 겪고 있는데, 재고의 발생, 대형유통업체와의 거래교섭력이 악화되는 문제에

직면하고 있다. 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 시급하다.⁶

3.4. 소비단계

3.4.1. 동향

소비자의 소비행태 조사결과에서 드러난 차 소비의식의 특성은 다음과 같다.⁷ 첫째, 녹차에 대한 이미지는 “건강식품”이라는데 초점이 모아지고 있다. 녹차의 이미지는 건강식품(63.1%), 맛과 향으로 마시는 식품(20.9%)의 순으로서 건강지향의 소비자 의식을 알 수 있다.

둘째, 녹차의 소비형태는 티백 중심이다. 소비자의 주된 차 소비형태는 티백(70.4%), 잎차(22.5%), 캔(7.1%)의 순으로 티백의 선호도가 절대적이다.

셋째, 향후 녹차의 소비전망은 매우 밝은 것으로 나타났다. 소비를 늘이겠다고 응답한 소비자의 비율은 잎차 42.9%, 티백 50.4%, 캔 52.9%로서, 소비자의 절대다수가 소비를 늘이겠다고 응답하고 있다. 잎차 보다는 마시기 편한 티백이나 캔의 전망이 상대적으로 밝은 편이나 40대 장년층에서 잎차의 선호도가 크게 늘어나고 있다. 장기적으로

보면 청년층에서 형성된 차 습관을 바탕으로 잎차의 소비 전망도 밝다고 할 수 있다.

넷째, 차의 구입은 슈퍼마켓을 중심으로 이루어지고 있는 것으로 나타났다. 슈퍼마켓 구입비율은 잎차 40.5%, 티백 79.5%, 캔 53.2%의 순이다.

다섯째, 구입시 상품 선택기준은 맛과 향에 가장 우선순위를 두고 있다. 맛과 향에 대한 응답비율이 47.1%, 가격이 14.2%의 순이다.

여섯째, 선호하는 브랜드가 있다고 응답한 소비자가 전체의 45.6%를 차지하고 있어 품질과 함께 브랜드에 대한 선호도도 작용하고 있는 것으로 나타났다.

일곱째, 녹차의 가격수준에 대하여는 전반적으로 높다는 의견이 많다. 비싸다는 의견이 45.9%를 차지하고 있으며, 잎차의 평균 구입가격은 21,400원으로 “세작”에 대한 선호도가 높은 것으로 판단된다.

여덟째, 수입녹차에 대한 구입의향은 구입하지 않는다는 응답이 절대적이다. 구입하지 않는다고 응답한 비율은 68.3%, 그 이유는 식품에 대한 안전성에 대한 우려가 절대적인 비중을 차지하고 있다.

아홉째, 국산 녹차의 소비증가를 위한 방안으로서는 녹차의 효능에 대한 홍보를 가장 우선적으로 들고 있다. 효능 홍보라고 응답한 비율은 36.6%, 가격인하 32.0% 그 외에 식품안전성 등 품질개선, 손쉬운 음용 방법의 개발 등을 들고 있다.

3.4.2. 문제점

첫째, 국산녹차의 소비증가를 위해서는

⁶ 국내 차음료시장은 2001년 현재 620억원으로 전년 대비 48% 가량 증가한 것으로 추정되고 있다.

⁷ 수도권 소비자를 331명을 대상으로 한 설문지 면접조사를 실시한 결과 임.

“건강식품”에 초점을 맞춘 효과적인 홍보 전략이 필요하지만 사업체 단위의 개별적인 대응이 어려운 문제로서 산업 또는 지역차원에서의 대응이 요구된다.

둘째, 중국산 녹차의 국산둔갑을 막기 위한 철저한 대응책이 필요하다. 소비자의 국산 등 수입품에 대한 기호도가 낮음에도 불구하고 속여 파는 것을 방지하기 위한 대책수립이 필요하다. 특히, 차의 대중화를 선도하고 있는 티백시장과 음료의 경우 수입녹차의 비중이 확대 추세에 있음을 염두에 두어야 할 것이다.

셋째, 판매 촉진을 위하여는 지역을 단위로 한 특색 있는 차 만들기를 통한 각각 고유의 브랜드화 전략, 유통기반 구축이 시급하다.

표 14 일본의 다원 면적동향

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 시즈오카 현 대책자료

4. 일본의 녹차산업 동향과 시사점

4.1. 생산동향

2000년 현재 일본의 녹차 총재배면적은 50,400ha로서 녹차재배가 활발한 주산지 현은 13개 현이며, 그 중 시즈오카가 41.7%, 가고시마가 16.0%로서 2개 현이 전체 재배면적의 57.7%를 차지하고 있다(표 14). 지역별 동향을 보면, 평지에 대규모재배가 이루어지고 있는 신흥산지인 가고시마는 전국 재배면적의 감소추세 속에서도 오히려 재배면적이 늘어나고 있는 반면, 경사지가 많은 현에서는 재배면적이 급속도로 감소하는 상반된 현상을 보이고 있다.

현재 보급되고 있는 품종의 대부분을 차지하고 있는 ‘야부기타’는 1955년에 시즈오카현의 장려품종으로 처음 지정되고, 1975년 이후 품종화가 크게 확산되었다. 1999년의 품종화율은 96%에 달하고 있으며 그중에서 95%가 야부기타가 점하고 있다. 그러나 야부기타 단일 품종화는 수확기의 노동력 집중, 가공시설 가동률의 저하 등의 폐해를 유발함에 따라 2000년에는 10개 품종을 장려품종으로 선발하여 품종의 다양화를 추진 중에 있다.

생엽 수확량은 재배면적의 감소에 따라 감소추세에 있으나 채엽기별로는 약간의 변동이 있다. 60년대 이전에는 3번차, 4번차의 생산이 많았으나 90년대 이후에는 1

표 15 10a당 생엽 수확량

단위: g

	일번차	이번차	삼번차	사번차	동춘추번차	연간 계
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

표 16 다원 규모별 농가수 추이(시즈오카현)

단위: 가구

년 차	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

번차, 2번차 등 고급차 중심, 최근에는 녹차 음료 등 녹차첨가물 수요가 늘어나면서 동춘추번차의 생산이 늘어나고 있다(표 15).

차 제배 농가 수는 영세 소규모 농가의 이탈로 급속히 감소추세에 있으나, 규모화는 크게 진전되고 있다. 차 제배농가 수는 1960년 1,376천 호에서 2000년에는 117천호로 대폭 감소추세에 있다. 영농규모별로는 0.5ha 미만이 1970년 89.2천 호에서 2000년 53.6천 호로 감소한 반면, 1ha 이상은 1970년 1.3천 호에서 2000년 21천 호로 크게 증가하고 있다(표 16).

4.2. 황차 가공현황

황차가공은 기계화 이전에는 농가가 직접 수제차를 생산하였으나 기계화가 진전되면서 기계기술에 의한 가공이 이루어지

고 있다. 단, 수제기술은 보전차원에서 명맥을 유지하고 있다. 1972년에 '사단법인 시즈오카현茶手보존회'가 설립되어 있으며, 2000년 현재 회원은 649명, 이중 13명의 수제 기술자가 시즈오카현 지정 무형문화재(기능)로 등록되어 있다. 제다기계는 1965년에 대형 연결식 생력 제다기계인 「50K형」이 개발되어 주로 조합 중심의 공동이용시설로 도입되었고, 생엽 컨테이너 개발과 가공능률이 향상되어 왔다. 현재는 「120K형」 대형 제다기계 중심이며, 최근 생력화와 품질향상을 목적으로 「마이콘」 장비의 대형화등 제다기계의 개선이 진행되고 있다.

2000년 현재 황차생산량은 89,300톤으로 주산지 2개 현이 전체 생산량의 65.3%를 점하고 있다. 시즈오카현 차기별 생산량을 보면 1번차, 2번차의 위주로 생산이 이루어

지고 있는데, 1·2번차 생산량이 32,900톤으로 전체 생산량의 83.5%를 점하고 있다. 차종별로는 센차가 33,300톤(84.5%), 번차가 5,400톤(13.7%)으로서 센차 중심이지만, 최근에는 번차의 생산이 크게 늘어나는 추세에 있다.

4.3. 유통현황

수확된 생엽은 기계화 이전에는 농가가 직접 수제차를 생산하였다. 그러나 채엽기와 황차가공이 동일시기에 이루어져 노동력이 집중됨에 따라 기계화와 분업화가 이루어지고 있으며, 분업화에 따라 생엽유통이 활성화되고 있다.

생엽가격은 품질이 좋은 1번차의 경우는 지속적인 가격상승을 보이고 있으나, 3·4번차의 경우는 오히려 하락하는 추세를 보이고 있다. 그러나 번차의 경우는 최근 들어 가격을 회복하고 있는 것으로 판단된다(표 17).

황차유통 현황을 보면 차 상인의 점두거래, 정강차시장, 농협거래소 등 3개 형태로 이루어지고 있으나 점두거래가 중심이다.

표 17 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

거래방법은 대부분이 개별 상대로 이루어진다. 이러한 거래방법이 취해지고 있는 이유는 황차의 품질이 다양하고 매입자의 기호차도 커서 품질의 감정을 필요로 하며, 출하가 단기간에 집중되기 때문이다. 현재 시즈오카현에는 황차의 가공업자가 약 600개소가 있고 전국에서 황차가 유입되고 있다. 농협공판 및 시즈오카 차시장에서 거래되고 있는 황차에는 차대금 보상제도가 있다.

kg당 황차가격은 2000년의 경우 일번차 3,317엔, 이번차 1,224엔, 삼번차 774엔, 사번차 353엔으로서 일번차의 가격이 4번차에 비하여 9.4배의 가격차를 보이고 있다(표 18). 차기별로 보면, 1970년 이전에는 차기별 가격차가 크지 않았으나 1970년대 이후 소비가 확산되면서 가격차가 벌어지기 시작하였다. 차종별 황차가격은 2000년의 경우 옥로차가 kg당 9,000엔, 카부세차가 2,995엔, 센차가 2,319엔 순이다.

표 18 다기별 황차가격 동향

단위: 엔/kg

	일번차	이번차	삼번차	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
표 19 청량음료 생산실적, 2000

	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

4.4. 음료시장 현황

2000년의 녹차음료 시장규모는 1억 2000만 케이스, 2100억엔으로 추정되고 있다. 전년대비 53%가 증가하였고 음료시장 전체의 6.5%를 점유하고 있다(표 19). 이러한 급속한 성장의 직접적인 요인은 ‘생차’의 판매 증가에 의한 것으로 판단된다.⁸

⁸ 伊藤園에 의하면 녹차소비 중의 음료화 비율을 9%로 추정하고 있으며, 일본다업중앙회의 2002년 1월 ‘茶新需要對應等 高度化調査’ 결과에 의하면, 주요 음료 7개 회사의 판매량은 약 8,700만 케이스에 달하고, 시장전체의 70%를 초과한 것으로 조사되었는데, 판매처별로는 편의점, 자판

4.5. 시사점

일본의 차 산업은 녹차드링크 소비의 확대에 힘입어 꾸준한 성장기조를 유지하고 있다. 2000년 현재 시장규모가 1조 2천억엔에 이르고 있으며, 20%의 낮은 관세율에도 불구하고 국내생산기반을 안정적으로 유지하고 있다.

일본은 가격·품질경쟁력 확보차원에서 녹차의 품종화, 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하고 있다. 가공측면에서는 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되고 있으며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화가 이루어지고 있다. 이를 통하여 원가절감, 제품개발, 브랜드화에 주력하고 있다.

특히, 수입개방대책 면에서 우선적으로 품질고급화를 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 이루어지고 있다. 농약잔류물 기준치 강화, 무 농약 유기제배 기술의 보급을 통하여 외국산과의 차별화를 도모하고 있다. 또 최근 녹차의 수요증대는 전통적인 잎차보다는 녹차음료시장의 폭발적인 확대에 기인하고 있고, 수요층도 지금까지 녹차와는 다른 청량음료를 선호하였던 청년층이 주도하고 있다. 이에 따라 일본은 제품개발 측면에서 청년층의 기호에 맞는 음료상품의 개발을 적극 추진하고 있으며, 이들이 장기적으로는 잎 차 소비층으로 발전할 수 있도록 차와 관련한 다양한 문화활동을 체계적으로 지원하고 있다.

기를 통한 판매가 크게 증가하고 있음.

경쟁력 확보를 위해 개별 경영차원이 아니라 산업적 차원에서 정부와 산업계가 협력 하에 체계적인 장·단기 대책을 수립하여 추진하고 있다.

5. 맺음말: 녹차산업 경쟁력 제고방안

우리나라 녹차산업이 수입개방의 충격을 최소화하고 경쟁력 제고를 통하여 안정적인 발전을 도모하기 위해서는 크게 두 가지 측면으로 대응해 나가야 할 것이다. 하나는 WTO/DDA 농업협상에서 수입녹차의 국내시장접근 최대한 억제하여 국내산업이 경쟁력을 확보할 수 있는 시간적 여유를 확보하도록 하는 것과 녹차의 국제 경쟁력을 하루빨리 높이는 것이라 할 수 있다.

WTO/DDA 농업협상 전략 면에서는 먼저, 관세율 추가감축과 관련 UR 농업협상에서 우리나라 녹차에 대한 관세율이 TRQ 제도 아래 고관세 형태로 양허된 점을 심분 활용해야 할 것이다. 수입국의 특수한 여건에 따라 고관세로 양허된 만큼 그에 대한 고려가 새로운 농업협상에서도 계속 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

둘째, 녹차가 민감 품목으로 인식되도록 해야 할 것이다. 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 상대적으로 작을 뿐만 아니라 전통적으로 주요 농

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

세째, 쿼터의 확대가 점진적으로 추진될 수 있도록 협상력을 발휘해야 할 것이다. 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 개방만이 수입국 처지에서 받아들일 수 있는 사항임을 주지시키는 노력이 필요하다. 또한 시장접근 물량을 설정할 때 활용된 기준연도는 UR 농업협상 때 기준으로 삼은 1986-88년이 바람직하다고 주장해야 할 것이다. 최근에 녹차의 국내 소비량이 크게 증가했다는 점을 감안할 때, 1988년 이후의 새로운 기준연도 설정은 자연히 최소접근 물량을 지금 수준보다 늘리는 결과를 가져올 것이기 때문이다.

녹차의 수입관리 방식 곧 과거 수입실적에 근거한 지금의 수요자 추천방식이 경쟁을 제한하고 시장 경직성을 높인다는 비판이 제기되고 있는 만큼, 그 장단점을 고려

한 개선 방향을 강구하는 것이 바람직할 것이다. 우리나라 처지에서 다양한 수입관리 방식을 지탱하는 것은 유연한 정책 수단을 확보하는 측면에서 유리하다. 따라서 녹차뿐만 아니라 다른 농산물에 대한 수입관리 방식을 아우르는 종합적인 측면에서 이에 대응하는 전략이 필요하다.

한편, 국내 산업육성 차원에서 대책은 먼저 녹차의 품종화를 통하여 다원의 성목화 기간 단축과 생육의 균일화로 다수확을 유도하여야 할 것이다. 우리나라는 야생종이 주류를 이루고 있으며, 작년에야 보성차시험장에서 3개 품종을 개발하였으나 아직 보급에는 3~4년 이상이 소요될 것으로 예상된다.

둘째, 비용절감차원 뿐만이 아니라 선진적인 재배기술의 도입을 촉진하기 위하여 규모화 및 생산기반의 정비를 지속적으로 추진하여야 할 것이다.

셋째, 차 가공의 공동화·기계화가 적극 추진되어야 하며, 이를 효과적으로 추진하기 위해 산지조직화가 이루어져야 할 것이다. 녹차산업은 가공식품으로 소비가 이루어지기 때문에 우수한 가공능력의 확보가 무엇보다 중요하다.

넷째, 시장 관리 면에서 보면, 고급차 중심의 생산을 통하여 값싼 수입차를 시장에서 분리시키는 노력이 요구된다.

다섯째, 수입관리측면에서 농약잔류물 기준치 강화와 함께 국산 녹차의 안전성도 제고할 수 있도록 무농약 유기재배기술의 보급을 통하여 외국산과의 차별화 대책이 요구된다.

여섯째, 소비 촉진을 위해서는 소비수요에 대응한 다양한 제품개발과 소비확대를 위한 적극적인 홍보가 요구된다. 세계적으로 녹차수요의 확대는 전통적인 잎차 보다는 녹차음료시장의 폭발적인 확대에 기인하고 있으며, 수요층도 지금까지 녹차보다는 다른 청량음료를 선호하였던 청년층이 주도하고 있다. 청년층의 기호에 맞는 음료상품의 개발과 이들이 장기적으로는 잎차 소비층으로 발전할 수 있도록 차 관련 다양한 문화활동에 대한 체계적인 지원이 필요하다.

일곱째, 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 적극적인 지원이 필요하다

이와 같이 녹차산업이 경쟁력을 확보하기 위해서는 가격 경쟁력뿐만 아니라 품질 경쟁력을 높이려는 노력이 한층 탄력 있게 추진되어야 할 것이다. 이를 위해 생산자뿐만 아니라 산업계, 연구계, 학계, 정부 등의 총체적인 관심과 지원을 바탕으로 한 조직경쟁력의 확보가 바탕이 되어야 할 것이다. 또한 녹차산업을 산업적인 측면만이 아니라 경관, 문화, 관광, 지역경제 발전 등 NTCs 측면에서 재인식하고 그 부가가치 창출을 위한 체계적인 준비와 접근 방안이 마련되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 이중웅. 1997. “녹차산업의 발전방향과 정책과 제.” 한국농촌경제연구원.
- 농림부. 각 연도. “농림업 주요통계.”
- 농림부. 2002. “농림축산물 품목분류 및 관세율.”
- 보건복지부. 각년도. “식품 및 식품첨가물 생산 실적.”
- 농산물유통공사. “국산차 현황자료.”
- 김영걸. 2002. “세계속의 한국녹차산업 발전방향과 상품홍보 판매전략.”
- 보성차시험장. 2000. “차 재배와 가공기술.”
- 김정호 등. 2001. “우리농산물의 국제경쟁력분석.” 한국농촌경제연구원.
- 이재욱 등. 2001. “WTO 농산물 품목별 협상대책 연구.” 한국농촌경제연구원.
- 농림부. 2002. 농림축산물 품목분류(HSK) 및 관세율. 2002-국농5.
- 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>