

인도 차산업 동향과 정책 *

신 호 정
(KDI국제정책대학원 석사)

1. 들어가면서

차는 전 세계인이 즐겨 마시는 역사가 가장 오래된 음료 중 하나이다. 차의 기원을 살펴보면 BC 2500년 경 중국 당나라에서 처음으로 마시면서 보급하게 되었는데 한국, 중국, 일본을 비롯해 영국, 그리스, 터키 등 많은 나라에서 차를 마시는 것은 하나의 문화로 자리 잡았다. 인도 차의 역사는 1774년 조지 보글(George Bogle)이라는 부탄에 있는 영국 외교특사에게 중국에 있는 씨앗을 보내면서 시작되었다. 부탄으로 보내진 차나무 씨앗으로 재배 실험을 하였는데 아무런 성과를 내지 못하자 1776년 영국인 식물학자 조셉 뱅크스(Joseph Banks)에 의해 인도로 씨앗이 옮겨졌다. 그리고 1823년 영국인 로버트 부르스(Robert Bruce)에 의해 인도 동부 아삼지역에 있는 브라흐마푸트라 계곡(Brahmaputra Valley)에서 풍성하게 서식하고 있는 나무가 발견되면서 본격적인 차 재배가 시작되었다.

그 이후 인도는 중국에 이어 세계에서 두 번째로 큰 차 생산국으로 성장하게 되었다. 전 세계적으로 약 452만 톤이 생산되는데, 이 중 인도는 전 세계 차 생산량의 약

* (hojun.shinkr@gmail.com). 본고는 인도 차 협회(Indian Tea Association) 및 인도 차 진흥청(Teabaord India) 웹사이트에 기재된 내용 및 통계자료를 바탕으로 작성됨.

24.6%에 해당하는 111만 톤을 생산하고 있다(2012년 기준). 인도 차산업종사자¹⁾는 연평균 약 126만 명에 달하며 차 상품 수출은 외화를 버는 큰 원동력으로 작용하기 때문에 차산업은 인도 경제에 있어서 중요한 역할을 하고 있을 뿐만 아니라 인도 차산업 종사자에게는 하루 생계를 책임지는 중요한 수단이기도 하다.

본고에서는 인도 차 생산현황 및 수출입 동향을 살펴보고 인도정부에서 시행하고 있는 차산업 관련 정책을 소개하고자 한다. 중국의 차산업만큼 국내에서 많이 보편화되지 않은 인도의 차산업에 대한 전반적인 현황과 현재 인도 정부가 시행하고 있는 차산업 발전 및 활성화 5년 계획, 인도 차 품질보증마크 정책 등을 살펴본다.

2. 인도 차산업

2.1. 차의 종류²⁾

인도 차의 종류는 다른 차 생산국이나 수출국과는 달리 가공과정에 따라 크게 두 가지로 나뉜다. 첫 번째는 CTC(Crush Tear Curl)차로 기계에 의해 가공되며 발효도가 높은 차를 일컫고 두 번째는 오소독스차(Orthodox)로 전통적인 방식으로 찻잎이 손상되지 않도록 손으로 직접 수확하여 씹쓸한 맛이 덜한 차를 말한다. 가공방식에 따라 품질, 가격, 향이 다르기 때문에 각 지역의 수요에 맞춰 차가 생산되는 종류가 달라지고 생산 방법 또한 바뀔 수 있게 된다.

백차(White Tea)³⁾

녹차와 비슷하지만 특별한 가공과정을 이 거의 없으며 잎을 그대로 건조시키면서 약간의 발효만 일어나도록 하는 간단한 제조법을 가진 차이다. 녹차와 비교하여 맛이 더 가볍고 단 맛이 특징이다.

녹차(Green Tea)

찻잎을 따서 바로 증기로 찌거나 술에서 튀어 발효가 되지 않도록 만든 차로 수확에서 가공 과정까지 1~2일 소요된다. 인도는 비교적 녹차 생산량이 적은 편이다.

1) 인도 차산업의 경우, 산업 종사자들 대부분이 여성이거나 나이가 어린 아동이기 때문에 사회적 문제로 부각이 되기도 함.

2) Saji M Kadavil (2013) 및 차산업연구소 웹사이트 참조.

3) 차 생활 문화대전 참조.

우롱차(Oolong Tea)

녹차와 홍차의 중간으로 발효정도가 20~65%사이의 차를 말하며 반발효 차로 오소독스 방식으로 가공하면 약 2~3일 소요된다.

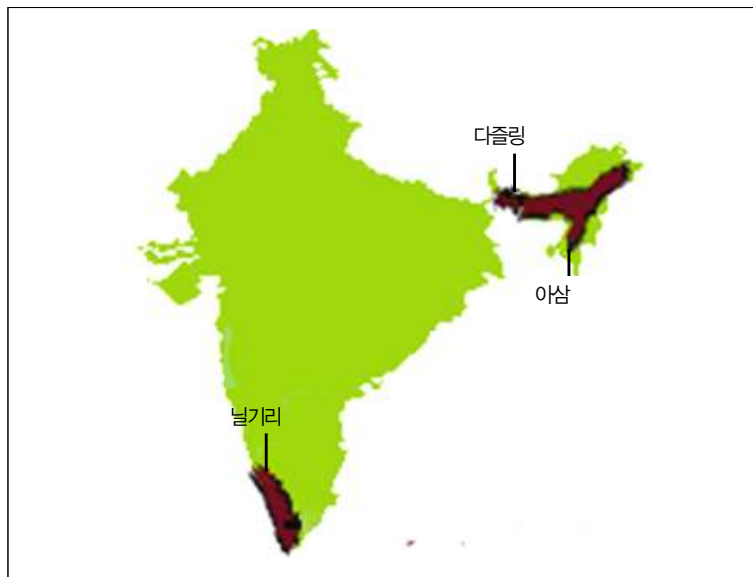
흑차(Black Tea)

차 잎이 흑갈색으로 차가 완전히 건조되기 전에 퇴적하여 곰팡이에 의해 자연히 후발효가 일어나도록 만든 독특한 향을 지닌 차이다. 인도, 스리랑카, 방글라데시 등 서아시아에서 즐겨 마시며 차 생산의 대부분을 차지한다.

2.2. 생산 지역⁴⁾

1838년 인도의 아삼지역(Assam)에서 영국으로 처음 보내지게 된 것을 시작으로 1850년대와 1860년대에 본격적으로 인도 내 재배지역이 확대되었다. 그러나 특정 기후와 특정 토양에 맞추어 경작되어야 하는 식물의 특성 때문에 아삼, 서벵갈, 타밀나두, 케랄라, 트리푸라, 비하르 같은 인도 북동부지역과 남부지역에서 집중적으로 재배되고 있다. 이 중 가장 유명한 지역은 다즐링, 아삼, 닐기리이다.

그림 1 인도 차산업 지도



자료: tea navigator 웹사이트.

4) Indian Tea Association 웹사이트 참조.

다즐링(Darjeeling)

다즐링지역은 인도 북동부의 히말라야 산맥에 위치해 있다. 다즐링지역에서 생산되는 차는 연평균 990만kg에 달하며 1만 7,820ha의 차 재배지가 분포되어 있다. 히말라야 고원에 위치하여 600~2,000m로 비교적 높은 고도를 지녔으며, 춥고 습한 기후, 토양, 가파른 경사, 연평균 3,000mm의 강수량의 조합이 다즐링의 독특한 향을 만들어 낸다. 다즐링 차는 무스카텔(Muscatel)포도의 달콤한 향과, 꽃 향, 복숭아 향과 같은 독특한 향을 내어 차의 삼폐인이라고도 불린다. 다른 차 재배와 비교해 볼 때 다즐링 생산은 비교적 적은 편인데 이는 차 잎이 다른 종보다 가볍고 고도가 높은 히말라야 산맥에서 차를 재배하여 수확하기까지 다른 지역보다 오랜 시간이 걸리기 때문이다. 따라서 다즐링 차의 가격은 비교적 높은 편이며 다즐링차는 지리적표시가 등록되어 법적 보호를 받고 있다.

아삼(Assam)

아삼지역은 인도 북동부에 위치한 지역으로 인도 내 뿐만 아니라 세계적으로도 가장 큰 차 재배지역이다. 한 해 평균 5억 700만kg를 생산하며 총 31만 2,210ha에 달하는 넓은 차 재배지가 분포되어 있다. 다즐링과 달리 45-60m의 비교적 낮은 고도에 위치하며 강수량은 연평균 약 2,500~3,000mm이다. 아삼지역의 낮은 고도와 풍부한 양토⁵⁾ 조건, 충분한 강수량 등이 아삼지역의 깔끔하고 강한 맛을 내는 차를 만들어 내는데 기여한다. 아삼차 또한 지리적표시가 등록되어 법적 보호를 받고 있다.

닐기리(Nilgiri)

인도 서고츠 산맥 남부지역에 위치한 닐기리지역은 연 평균 1만 3,500만kg의 차가 생산되며 약 6만 6,000ha의 차 재배지가 분포되어 있다. 고도는 약 1,000-2,600m이며 연평균 강수량은 약 1,000~1,500mm이다. 인도 남부에 위치해 있어서 스리랑카와 환경 조건이 유사하며, 이 지역에서 재배되는 차는 실론티와 비슷한 수준의 품질로 짙은맛이 거의 없는 깔끔한 맛으로 유명하다. 닐기리차 또한 지리적 표시가 등록되어 법적 보호를 받고 있다.

5) 양토(loamy soil):필요한 성분이 골고루 든 비옥한 흙(네이버 어학사전 참조).

2.3. 생산 현황⁶⁾

1990년 이후 낮은 품질로 수요가 감소하며 경매 가격 또한 하락하였다. 이는 연간 생산량은 꾸준히 증가하였지만 그에 따라 생산성이나 재배규모는 발전하지 못했기 때문이다. 오래된 차나무 수령⁷⁾에 적합한 재배방법과 차 잎을 수확하지 못하면서 저조한 생산성과 품질저하의 악순환이 이어지게 된 것이다. 특히 베트남, 인도네시아, 케냐 등 신흥 차산업 국가와의 경쟁에 있어 상품 품질이나 가격 측면에서 좋은 평가를 받지 못했으며, 이는 차산업의 수출 저하와 수익 감소로 이어지게 되었다. 1999년부터 2006년까지 약 130곳의 재배농장이 폐쇄하면서 직업을 잃은 수천 여명이 작은 재배농장을 열었고, 그때부터 인도 내 소규모 재배농장이 확대되기 시작하였다. 2010년 이후부터는 인도 국내시장의 수요가 증가하면서 96만 톤이었던 생산량은 2014년, 120만 톤으로 증가하며 꾸준히 증가추세를 보이고 있다.

전 세계 차 생산량은 2014년 기준, 약 517만 톤으로 제1위 생산국은 209만 톤을 생산하고 있는 중국이다. 제2위 생산국은 인도로 세계 차 생산량의 약 23%인 120만 톤을 생산하고 있다. 그 뒤를 이어 케냐는 45만 톤, 스리랑카 34만 톤, 베트남은 18만 톤, 인도네시아 13만 톤을 생산하고 있다<표 1 참조>.

표 1 세계 차 생산량

(단위: 1,000 kg)

국가 명	생산 년도		
	2012	2013	2014
중국	1,789,753	1,924,457	2,095,717
인도	1,126,330	1,200,410	1,207,310
케냐	369,562	432,453	445,105
스리랑카	328,397	340,026	338,032
베트남	174,028	180,325	175,000
인도네시아	137,245	134,000	132,000
기타	767,510	778,765	780,307
총 합	4,692,825	4,990,436	5,173,471

자료: teaboard india.

6) Teaboard India 웹사이트 참조

7) 일반적인 차 재배지에서는 5~40년 사이의 차나무에서 잎을 수확하지만, 인도의 차산업의 경우 50년 이상 된 차나무가 대부분임.

표 2 인도 차 생산량, 수확량 및 평균 노동인구 수

년도	재배지역(ha)	생산량(1,000kg)	수확량(kg/ha)	평균 노동인구 수
2010	579,353	966,400	1,668	1,259,950
2011	579,353	1,115,720	1,925	1,259,950
2012	563,979	1,126,330	1,997	1,259,950
2013	563,979	1,200,040	2,127	1,259,950
2014	563,979	1,207,310	2,141	1,259,950

자료: teaboard india.

지역별 생산현황을 살펴보면, 인도 아삼지역과 다즐링이 위치한 북부지역이 남부지역에 비해 월등히 높은 차 생산량과 노동인구 수를 보인다. 2014년 기준 북부지역의 생산량은 96만 톤으로 인도 전체 생산량의 약 80%를 차지하며, 연평균 노동인구 수는 남부지역에 비해 2.5배 높은 약 89만 명이다<표 3 참조>.

표 3 지역별 생산량, 수확량 및 평균 노동인구 수

년도	북부지역			남부지역		
	생산량 (1,000kg)	수확량 (kg/ha)	차 재배 평균 노동인구 수	생산량 (1,000kg)	수확량 (kg/ha)	차 재배 평균 노동인구 수
2010	723,030	1,573	897,047	243,370	2,032	362,903
2011	875,570	1,905	897,047	240,150	2,005	362,903
2012	886,950	1,940	897,047	239,380	2,240	362,903
2013	958,620	2,097	897,047	241,790	2,026	362,903
2014	965,200	2,111	897,047	242,110	2,266	362,903

자료: teaboard india.

2.4. 수출입 동향⁸⁾

인도 차 수출산업은 1960년대 초반부터 1990년까지 독보적인 시장 점유율을 유지하였다. 그러나 1980년 초 인도 전체 생산량 대비 40%를 차지하던 수출량은 1994년 20%로 하락하였으며, 현재까지 17~20%수준을 유지하고 있다<그림 2 참조>. 이처럼 생산량대비 수출량이 하락한 주요 원인은 1990년대 후반에 들어서부터 스리랑카, 케냐, 중국 등에 자리를 내주었기 때문이다. 2000년대 이후 기후조건이 비슷한 스리랑카나

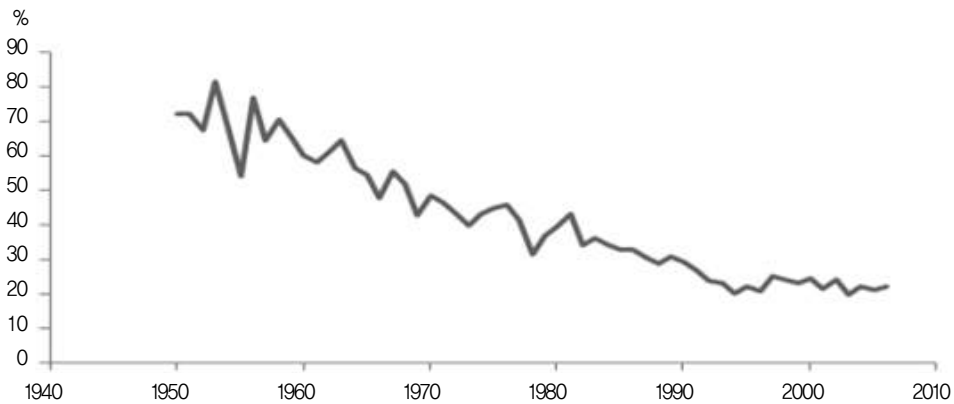
8) Shrabanti Maity and Maumita Ghosh (2015) 참조.

케냐의 경우 인도와 비슷한 품질의 차 상품을 더 낮은 가격으로 판매하기 시작하면서 치열한 가격 경쟁이 이어졌다. 또한 2000년 초반 흑차의 주요 수입국이었던 중동지역 국가들이 정치적 불안으로 인도 차 수요가 위축되었고, 이는 인도의 차 수출량 감소로 이어지게 되었다. 2010년 이후에는 오소독스 차 가격 인상과 인도 국내 시장 수요 증가로 인해 수출량은 감소하는 추세이다.

2014년 기준 인도 차 총 수출량은 약 26만 톤이며, 인도 차 최대 수입국은 오소독스 제조방식의 흑차를 주로 수입하는 아랍에미리트와 이란이다. 2014년 기준 아랍에미리트는 인도 전체 수출량의 10.3%인 2만 3,000톤을 수입하였다. 파키스탄, 영국, CIS독립국가 연합, 미국, 방글라데시 등이 인도 차를 수입하는 주요 국가이다<표 5 참조>.

인도내 차 수입은 수출에 비해 매우 적은 양이지만 2000년대 초반과 비교하여 증가하는 추세이다. 이는 스리랑카, 아세안지역과의 자유무역협정 체결로 반드시 일정한 양을 타국에서 수입해야하기 때문이다<표 4 참조>.

그림 2 전체 생산량 대비 수출량(%)



자료: Kumar Ashutosh(2012).

표 4 인도 차 수출 및 수입 통계

년도	수출 (인스턴트 차 포함)			수입		
	수출량 (M.kg) ⁹⁾	수출가격 (1,000 Rs ¹⁰⁾)	단가 (Rs/Kg)	수입량 (M.kg)	수입가격 (1,000 Rs)	단가 (Rs/Kg)
2010	222.02	30,583,081	137.75	20.04	185	92.26
2011	215.41	32,918,700	152.82	21.17	207	97.57
2012	208.23	37,507,600	180.12	20.62	256	124.21
2013	219.06	43,552,300	198.12	19.88(p)	247.85(p)	124.67(p)
2014	207.44	40,540,200	195.43			

주: (p) 2013년 수입량은 추측 값임.
2014년 수입 자료 미공개.
자료: teaboard india.

표 5 인도 차 수출국(2013-2014)

국가	수출량(M.kg)	점유율(%)
러시아	38.62	17.1
아랍에미리트	23.33	10.3
이란	22.90	10.1
파키스탄	19.92	8.8
영국	17.64	7.8
CIS 독립국가 연합 ¹¹⁾	14.17	6.3
미국	14.09	6.2
방글라데시	13.94	6.2
독일	7.77	3.4
이집트	7.45	3.3
폴란드	4.72	2.1
중국	4.14	1.8
일본	3.61	1.6
네덜란드	3.26	1.4
기타	30.20	13.4
총합	225.76	100.0

주: CIS 독립 국가연합은 러시아를 제외한 값임.
자료: teaboard india.

9) M.Kg: 1,000톤에 해당.

10) 1RS(루피) = 17.7원 (2016년 6월 21일 네이버 매매기준율).

11) 독립국가연합(CIS): 러시아, 우크라이나, 벨로루시, 몰도바, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 타지키스탄, 키르기스스탄, 아르메니아, 아제르바이잔, 그루지야.

2.5. 가격 동향

인도 차 판매의 50%이상은 인도 남부, 북부에 위치한 센터에서 경매를 통해 유통된다. 재배된 차는 대부분 공장에서 경매센터로 바로 가거나 수출하는 경로로 이어지게 되는데, 도소매 규모에 따라 경매가격이 형성된다. 계절이나 수출단가에 따라 경매가격에 달라지기도 한다. 경매가격이 높아지는 경우로는, 수출단가가 높은 경우 경매에서 판매자의 거래상 지위(bargaining position)가 높아지기 때문에 경매가격이 높아질 수 있다. 또한 수출량이 높을 경우 국내로 공급하는 양이 줄어들기 때문에 높은 가격이 형성될 수 있다.

2010년부터 꾸준히 생산량은 증가하였지만 2013년까지 경매가격은 상승하는 추세이다. 주로 생산량이 증가하는 경우 경매가격이 하락하지만 2010년부터 2013년까지 인도 국내뿐만 아니라 국외 수출시장의 수요가 급격히 증가했기 때문이다. 따라서 2010년, kg당 104.66루피였던 경매가격은 2013년, kg당 128.46루피까지 증가하였다. 그 이후 2015년, 경매가격은 kg당 124.48루피로 2013년 최고 가격보다 하락하였다 <표 6 참조>.

표 6 지역별 차 경매 판매량 및 가격

년도	북부		남부		인도 전체	
	판매량 (M.Kgs)	가격 (Rs/Kg)	판매량 (M.Kgs)	가격 (Rs/Kg)	판매량 (M.Kgs)	가격 (Rs/Kg)
2010	378.21	119.51	151.85	67.69	530.06	104.66
2011	390.72	117.19	151.44	70.17	542.16	104.06
2012	367.81	135.59	147.18	87.39	514.99	121.81
2013	383.88	139.95	148.52	98.75	532.40	128.46
2014	395.95	143.07	145.78	82.89	541.73	126.88
2015	414.63	139.79	147.36	81.40	561.99	124.48

자료: teaboard india.

3. 인도 차산업 정책

3.1. 제12차 인도 차산업 발전과 활성화 방안 5년 계획(2012-2017)¹²⁾

인도 정부는 국내 차산업의 발전과 활성화를 위해 제12차 5년 발전 계획을 제시하였다. 동 정책 사업은 2012년부터 2017년까지 5년간 인도 차산업개발을 지원한다. 총 142억 5,000만 루피의 예산규모로 차나무 재배 개발(40억 루피), 품질 개선 및 상품 다양화(35억 루피), 국내 및 해외시장 마케팅(20억 루피), 연구 및 개발(15억 루피), 인적자원 개발 (10억 루피), 소규모 생산자 지원(20억 루피), 차산업 규제관련 국가프로그램 (2억 5,000만 루피) 등 총 7개의 분야로 나뉜다. 지난 제11차 계획에서는 인적자원개발과 연구 개발이 주된 목표였으나, 금번 제12차 계획에서는 상품 다양성과 생산성 및 생산 증진을 위한 기술개발, 그리고 국내 및 해외시장 마케팅 활성화가 주된 목표이다.

1) 차나무 재배기술 개발

식물 이식, 대체, 제거, 재활성화 및 관개 확장 등을 통해 차 생산성을 증대시키고 차 품질을 향상시키기 위한 목적으로 요건에 부합하는 생산자들을 선정하여 보조 지원을 제공한다. 특히 금번 제12차 계획에서는 유기농 방식의 차 재배를 장려하고 있는데 차 재배에 필요한 시설과 개식¹³⁾ 및 수확에 필요한 비용을 최대 25%까지 보조 지원을 받을 수 있다. 또한 인도 아삼주 남부 카차르지역에 있는 실차르와 인도 북동부의 트리푸라지역 등과 같이 시설이 낙후되고, 생산성이 떨어지는 지역에는 전정 작업¹⁴⁾지원을 통해 생산성 향상을 돕고 있다.

2) 품질 개선과 상품 다양화

차 품질 개선을 위해 오소독스차나 녹차를 가공하는 공장 신설 또는 저장고 설립 자금을 지원하며, 낙후된 시설을 교체할 경우, 차 혼합, 포장 등에 필요한 기본 설비를 위한 보조금을 제공한다. 또한 HACCP,¹⁵⁾ ISO22000과 같이 식품안전 및 품질 보증서를 발급을 위한 비용을 지원한다.

12) "Tea Development & Promotion Scheme" for implementation during the XII Five year Plan (2012-2017)참조.

13) 개식: 임목식재 후 식재목의 대부분이 고사하여 임분조성이 불가능할 경우 그 자리에 다시 식재하는 것(농촌진흥원 농업 용어 사전 참조).

14) 전정작업: 가지를 잘라주는 일(두산백과 참조).

15) HACCP(Hazard Analysis and Critical Control Point) : 위해요소 중점관리 기준으로 식품의 원재료 생산에서 부터 최종소비자가 섭취하기 전까지 각 단계에서 생물학적, 화학적, 물리적 위해요소가 해당식품에 혼입되거나 오염되는 것을 방지하기 위한 위생관리 시스템(두산백과 참조).

프로젝트 5-5-5 (Project 5-5-5)

인도 정부의 프로젝트 5-5-5는 잠재력이 높은 시장으로 5개국(미국, 러시아, 카자흐스탄, 이란, 이집트)을 선정하여 집중적으로 5가지의 특정 홍보활동을 5년간 실행하는 프로젝트이다. 제12차 인도 차산업 5년 계획 하에 2012년부터 5억만 루피가 예산으로 책정되었으며, 주요 목적은 5개국에 “브랜드 인도(Brand India)", "인도 차(India Tea)"를 주제로 인도 차 상품의 브랜드 인지도를 높이고, 시장 점유율 확대를 위한 적극적인 홍보 활동을 진행하는 것이다.

홍보 활동 내용

- 1) 세미나, 컨퍼런스, 미디어를 통한 인도 차 로고 홍보 활동
- 2) 차 관련 행사 후원, 박람회 참여 등을 통한 지역 내 무역공동체를 위한 홍보 활동
- 3) 매장 내 홍보 활동
- 4) 블로그, 트위터, 페이스북 등 소셜미디어를 통한 홍보 활동
- 5) 차 제조 장비, 기계를 수출하고, 차 제조 관련된 고급기술 전달을 통한 홍보활동

표 7 품질 개선과 상품 다양화를 위한 보조금 지원 내용

활동 내용	보조금 지원 내용	책정예산 (crores) ¹⁶⁾
(1) 공장 현대화, 오래된 설비 교체	총 가치의 25%를 지원하거나 최대 지원비를 25만 루피로 책정함.	150.00
(2) 차 제조 설비 추가(세척, 혼합, 색 분류, 포장 등에 필요한 설비)	최소 투자금의 40%지원	25.00
(3) 녹차와 오소독스 차를 위한 새로운 공장 설립	토지비용을 제외한 실질 공장 및 기계 설립비의 40% 지원	15.00
(4) ISO, HACCP 유기농 차에 대한 품질 보증서 제공	품질보증에 필요한 비용 50% 지원	5.00
(5) 저장고 설립 및 확장	실제 투자비용의 25% 지원	5.00
(6) 오소독스, 녹차 생산을 위한 인센티브	차 잎 kg당 3루피 보조금 지원 차 생산을 높이기 위해 기본 생산 5년 이후 생산량이 많아질 경우 추가적인 인센티브 제공	150.00

자료: “Tea Development & Promotion Scheme” for implementation during the XII Five year Plan (2012-2017).

3) 국내 및 해외시장 마케팅

국내 및 해외시장 마케팅 강화는 금번 계획에서 가장 중점을 두고 있는 부문이다. 인도 국내 또는 해외시장에서 인도 차 상품을 홍보하기 위해 미디어, 캠페인을 진행하

16) 천만 루피임.

며, 국내 및 해외에서 개최되는 차 관련 박람회 참가, 후원활동 등을 통해 인도 차 브랜드를 홍보하는 역할을 한다. 박람회 참여의 경우 공간임대 비용의 50%를 지원하고, 미디어 광고, 캠페인 등을 활용한 홍보비 또한 50% 지원한다. 이 뿐만 아니라 무역관련 활동 및 상품의 법적 자문을 위한 보조금을 지원한다.

4) 연구개발

인도 차산업 발전을 위해 품질, 가공, 생산 등과 관련된 연구를 수행하는 기관을 다양한 형태로 지원한다. 인도의 대표적인 차 연구기관인 차 연구협회(Tea Research Association, TRA)와 남부 인도 차 생산자연합-차연구재단(United Planter's Association of South India-Tea Research Foundation, UPASI-TRF)이 수행하는 연구를 위해 임금, 시설 유지비, 복지 및 교육비 등을 지원한다. 이외에도 대학 연구소나 다즐링 차 연구센터(Darjeeling Tea Research Centre, DTR&DC)등의 연구소에서 수행하는 차 생산 개선, 차 보호, 품질, 차 재배를 위한 환경적인 요소관련 연구도 지원한다. 지원되는 연구 프로젝트는 지속적인 모니터링을 통해 연구 결과를 평가하며, 또한 대학에서 차 관련 전문 강좌, 세미나, 워크샵 등을 통해 연구결과를 공유할 수 있도록 지원하고 있다.

5) 인적자원 개발

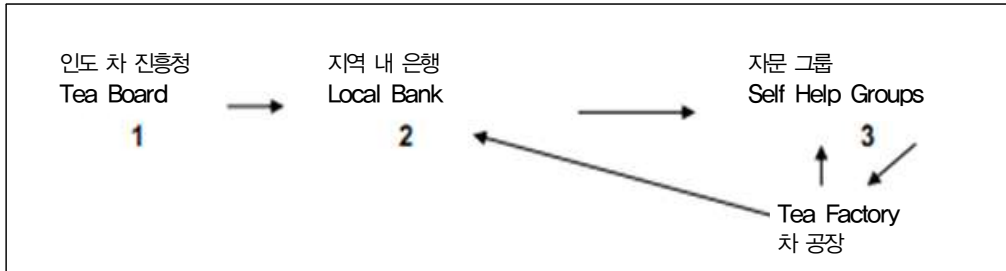
인도 정부는 인적자원 개발을 목적으로 주요 차 재배지역인 아삼, 서벵갈, 타밀, 나두, 케랄라 등의 지역의 차산업 종사자들에게 의료혜택, 재배관련 직업훈련 및 연수 등을 위한 보조금을 지원한다. 또한 차산업 종사자의 자녀들에게 교육 혜택을 제공하고, “네루 시상식(Nehru Award)” 등 차 재배 대회를 개최하여 생산자들의 관심을 높이고 있다.

6) 소규모 생산자 개발

인도 차 진흥청과 인도 산업 지원부 하 소규모 차 생산자 자문위원회(All India Small Tea Growers Advisory Committee)을 구성하여 소규모 생산자 개발을 위한 20억 루피의 예산을 책정하였다. 2012년 기준 인도 내에 6,000-7,000여 개의 소규모 재배 농장이 있으며 이 중 5,000개의 소규모 재배지의 규모는 약 3,500ha이다. 이러한 소규모 생산자들의 생산성을 증진시키기 위해 차 재배 과정에 필요한 정보 제공, 파트너십 구성, 교통수단 구성까지 지속적인 소규모 생산자 개발을 위한 지원을 하고 있다. 동 계획은 현재 인도 케랄라 주의 이두키 지역에 한하고 있으며, 소규모 재배자들로 이루어진 지역 내의 자문그룹(Self Help Groups, SHG)을 조직하고 이를 통해 가치사슬(value chain)¹⁷⁾

를 형성할 수 있도록 지원하고 있다. 자문그룹은 차 재배지에서 수확, 운송, 공장에서의 가공과정에 문제가 발생했을 때 신속히 해결될 수 있도록 지원하고 있다. 한 그룹은 약 30명으로 구성되어 있으며 구성된 자문그룹은 공동예금계좌를 통해 재정 지원을 받고 있다<그림 3 참조>.

그림 3 소규모 생산자 보조금 지원 과정



자료: teaboard India.

7) 차산업 규제프로그램

인도 차진흥청이 실행하는 가장 중요한 계획 중 하나로 차 유통과정 추적, 라이선스 발행, 샘플 테스트, 재배 및 생산비용 모니터링을 통해 지속적이고 효과적으로 차산업 계획이 실행될 수 있도록 지원한다. 차산업 규제프로그램은 약 2억 5,000만 루피의 예산이 책정되었다<표 8 참조>.

표 8 차산업 규제관련 국가프로그램 내용 및 예산

프로그램 내용	책정 예산 (crores)
(1) 경매 과정에서 경매 전이나 후에 전자 플랫폼으로 판매되는 차의 유통과정을 추적하고 전자 플랫폼을 강화하여 데이터베이스를 구축하고 재고 시스템, 판매 시스템을 개발한다.	10.00
(2) 전자정부(E-Governance)를 통해 라이선스를 발행 및 재발급 해주며, 전자 플랫폼을 통해 상품이력제를 실행하여 제품에 대한 추적관리가 가능하도록 한다.	2.00
(3) 인도 차 상품이 수출하고 있는 해외 시장의 규격에 맞추기 위해 품질 테스트를 의무화 하고, 통관 수속하기 전에 차 진흥청은 무작위 샘플 테스트를 거쳐 승인 받아야 한다.	10.00
(4) 저장 중 위생적인 차 상태 유지와 기준에 미치지 못하는 상품을 신고하여 사전에 수준이하의 상품이 수출 되는 것을 방지한다.	2.00
(5) 녹차의 재배 비용, 생산비용, 지역 간의 생산율, 사회 경제적인 부분에 영향을 미치는 가격 결정 요소를 찾아내고, 감시한다. 제조비용과 판매비용을 추적하여 차 잎 공급자와 제조 공장 사이의 불공정한 가격 분담을 미리 예방한다.	1.00

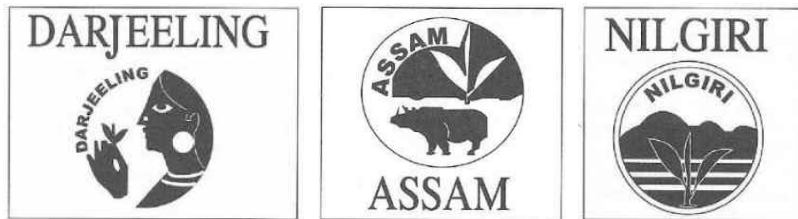
자료: teaboard India.

17) 가치사슬: 생산, 판매 원료관리, 인적자원 등 부가가치가 생성되는 과정(두산백과 사전 참조).

3.2. 인도의 품질보증마크¹⁸⁾

1953년 차 법(Tea Act)¹⁹⁾ 하에 인도 정부는 차 진흥청(Tea Board of India)를 설립하여 주로 차의 생산, 재배, 상품 개발, 차 생산자와 제조업자 간의 협력 등을 추진하는 일을 도맡았다. 인도 차 진흥청에서는 인도 내에서 생산되는 차 상품의 법적보호를 위해 로고를 지정했다. 프랑스의 와인이나 샴페인이 생산되는 지역에 따라 로고 이름을 붙이듯이 시장에 쏟아져 나오는 여러 차 상품 중 인도 3대 명품 차로 알려진 다즐링(Darjeeling), 아삼(Assam), 닐기리(nilgiri) 차의 로고를 등록시킨 것이다. 품질 보증마크인 이 로고는 인도 차 진흥청에서 로고 특허권을 가지고 있으며, 차 블렌드(tea blend)²⁰⁾ 테스트 등을 심사를 거쳐 정해진 기준에 통과한 100% 인도 내에서 생산된 상품에만 로고가 허용된다. 인도 차 진흥청으로부터 허용된 로고는 인도 국내 시장 또는 해외로 수출되는 차 상품의 소포장, 포장 용기, 박스 등에 표기할 수 있다.

그림 4 인도의 3대 차 품종 로고(다즐링, 아삼, 닐기리 차)



주: 왼쪽부터 다즐링, 아삼, 닐기리 차 로고임.
자료: teaboard India.

특히 다즐링 차의 로고는 인도 차 상품을 대중화시키고 가격 및 품질개선에 중요한 역할을 했다. 다즐링 차의 경우 1년에 생산되는 양은 약 1,200만kg이지만 시장에서 다즐링 차라는 이름으로 판매되는 양은 4,000~5,000만kg이 될 정도로 허위 표기된 상품들이 많았다. 이로 인해 다즐링 차의 한해 공급량과 수요에 따른 적정한 가격을 책정하기 힘들었을 뿐만 아니라, 허위 표기된 상품의 증가로 다즐링 차의 가격은 오히려 하락하는 추세였다. 따라서 인도 차 진흥청은 1999년 다즐링 차를 지리적표시(Geographical Indications, GI)로 등록하였고, 인도의 문화유산인 다즐링지역 자체가 품질 보증마크로 인정되면서 다즐링 차 상품의 브랜드 인지도를 높일 수 있었다.

18) India's Global Tea Trade (2011) 번역 및 참조함.
19) 차 법(Tea Act): 1773년 영국 의회가 제정한 법률(두산백과 참조).
20) Tea Blend: 두 개 이상의 차 성분을 믹싱(Mixing)하는 것 (외식용어해설 참조).

아삼지역과 닐기리 지역 역시 지리적 표시로 등록되면서 지역 내에서 생산되는 상품의 인지도뿐만 아니라 품질 향상에 큰 기여를 하였다. 아삼차의 경우 다른 지역의 차와 섞이면 그 특유의 향을 잃어 품질이 떨어지게 된다. 하지만 100% 아삼지역에서 생산되는 차 상품에 코빨소 그림의 로고를 표기하여 아삼차 고유의 품질을 유지할 수 있었으며 상품 가격 또한 높일 수 있게 되었다.

닐기리 지역의 경우 과거에 닐기리 지역을 비롯한 인도 남부 지역에서 생산되는 상품에 특별하게 로고가 제작되거나 브랜드화 되어있지 않아 인지도가 비교적 낮은 편이었다. 하지만 닐기리지역에서 생산된 차 상품의 로고가 지리적 표시로 등록되면서 닐기리 차 수요가 높은 서 아시아국가에 집중적으로 상품화하여 수출할 수 있었으며 닐기리차 역시 상품의 품질을 높이는데 기여하였다<그림 4 참조>.

4. 결론

인도 차산업은 190년 이상의 오래된 역사를 가지고 있다. 전 세계 차 생산량의 23%를 차지할 만큼 세계에서 두 번째로 큰 차 생산국이기도 하며, 차를 많이 소비하는 국가이기도 하다. 인도 주요 차 재배지역은 북부지역으로 아삼과 닐기리지역이 잘 알려져 있으며 인도 전체 생산량의 약 80%가 북부지역에서 생산된다. 인도 차 수출은 스리랑카, 케냐 등 차산업 신흥국들의 부상으로 인한 경쟁과 인도 국내의 수요 확대로 생산량 대비 수출량 점차 감소하는 추세이다. 이에 인도 정부는 자국의 차 상품을 보호하기 위하여 아삼, 닐기리, 다즐링지역에서 생산된 상품에 지리적 표시를 등록하여 로고를 제작하고 브랜드화하여 인도 차 상품의 가치와 경쟁력을 높이기 위해 노력하고 있으며 차산업 발전과 활성화를 위한 정책을 수행하고 있다. 인도 정부는 적극적으로 자국 상품을 보호하고 홍보하기 위한 정책에 많은 예산을 책정하고 효과적인 실행을 위한 지속적인 모니터링을 수행하고 있다.

우리나라에서도 차 소비량은 매년 증가하는 추세이며 ‘녹차’ 등이 함유된 다양한 상품들이 출시되고 있다. 우리나라의 차산업을 살펴보면 녹차산업의 경우 독과점의 구조적 특징으로 가격이 높은 편이며, 수입 차와 비교하였을 때 품질이나 가격 경쟁, 상품개발 측면에서 경쟁력이 낮다. 차산업 발전에 필요한 다양한 실태조사를 실시하여 소비자 기호에 걸맞은 상품을 개발하고 차 품질 향상을 유도하고자 하는 목적으로 2015년 1월, 차산업 발전 및 차 문화 진흥 관련 법안 제정되어 실행에 들어갔다. 이를

발돋움 삼아 소규모 재배농가에서도 우수한 품질의 상품을 생산·개발하여 우리나라의 차산업이 세계적인 경쟁력을 갖출 수 있도록 정부의 지속적인 관심과 정책적 지원을 기대해 본다.

참고문헌

- Chandrasekaran G1 and Kumar A. 2016. *INDIAN TEA INDUSTRY - DRIVERS AND CHALLENGES*. Tamilnadu, India.
- N. Asopa. 2011. *India's Global Tea Trade: Reducing Shares Declining Competitiveness*. Allied Publishers.
- R. Sivanesan. 2013. *Tea Industry in India - Analysis of Import and Export of Tea*. International Journal of Business and Management Invention.
- Saji M Kadavil. 2007. *Indian Tea research. Centre for Research on Multinational Corporations*, India.
- Shrabanti Maity and Maumita Ghosh. 2015. *India's Tea Export in the Scenario of Trade Openness: An Analysis of Trend and Structural Shift*. West Bengal.
- Tea Board of India. 2012. *Modalities and Schem Guidelines Tea Development & Promotion Scheme*. West Bengal, India.
- Kumar Ashutosh. 2012. *AN ANALYSIS OF TRENDS OF TEA INDUSTRY IN INDIA*. Hyderabad, India.

참고사이트

- 인도 차 협회 (<http://www.indiatea.org>)
- 차산업연구소(bosung.t.jares.go.kr)
- 인도차산업진흥회 (<http://www.teaboard.gov.in/>)
- FAO (<http://www.fao.org/home/en/>)
- Tea Navigator (<http://www.teanavigator.com/>)