

## 케냐의 차산업 동향\*

최 준 영  
(한국농촌경제연구원 연구원)

### 1. 들어가며

차(茶)는 차나무 잎에 뜨거운 물을 부어 우려낸 향이 좋은 음료를 말한다. 전 세계 사람들이 물 다음으로 가장 많이 마시는 음료이다. 홍차, 녹차, 백차 등 다양한 차 형태가 있으며, 우유, 향신료 등을 첨가하여 마시기도 한다. 2013년 세계 차 생산량은 535만 톤으로 중국, 인도, 케냐, 스리랑카가 전체 생산량의 73%를 차지하고 있다. 이 중에 케냐는 수출량이 가장 많은 국가로서 2013년 기준으로 44만 톤을 수출하였으며, 이는 세계 총 수출량의 22%를 차지하는 물량이다.

2012년 기준으로 케냐 GDP의 약 4%를 차 산업이 차지하고 있으며, 농업분야 GDP의 경우에는 약 17%를 차지하고 있다. 케냐의 화폐 단위(KES, 케냐 실링)로 나타내면 1,120억 케냐 실링에 달하며, 케냐에서 수출액의 상당량을 차지한다. 한편 아프리카라는 지리적 위치로 인한 무관심과 한국의 낮은 차 소비량으로 케냐의 차 산업은 우리나라에서 크게 주목받지 못한 상황이다. 하지만 아프리카가 신흥시장으로 떠오르고 있다는 점과 건강식품에 대한 관심이 증대되고 있다는 점을 고려했을 때, 케냐의 차 산업이 근래에 관심의 대상이 될 것으로 보인다.

\* (choi86@krei.re.kr). 본고는 FAO에서 발간한 「Kenya's tea sector under climate change: An impact assessment and formulation of a climate smart strategy」 등을 중심으로 번역 및 요약하여 작성되었음.

본고에서는 케냐 차 산업과 관련하여 일반 현황, 산업 현황, 기관 및 조직, 주요 이슈, 정책 및 법체계를 살펴본다.

## 2. 일반 연왕

### 2.1. 역사

1903년 영국인 정착민인 케인(Caine) 형제가 인도에서 케냐로 차나무를 가져와 심기 시작하면서 케냐에서 차가 재배되었다. 유럽에서 건너온 정착민들은 농경지로 활용하기 위해 숲을 개간하였으며, 리무루(Limuru), 케리코(Kericho), 난디(Nandi), 카이모시(Kaimosi), 소틱(Sotik) 지역의 몇몇 개간지에서 차가 재배되었다. 1925년에는 차 재배 면적은 132ha<sup>1)</sup>에 달하였다. 1926년에는 개인 농장주 10개와 차를 재배하는 지역 회사가 2개 있었다.

독립 이전에는 생산되는 차의 품질을 엄격하게 관리하기 위해서 대규모로 차를 재배하는 외국인과 다국적 기업에게만 차를 재배할 수 있는 권한이 주어졌다. 결국 엄격한 차의 품질관리라는 미명 하에 케냐 토착민이 고소득 작물인 차를 재배하는 것이 금지된 것이다. 1950년대 케냐 식민정부에서는 유럽 정착민이 거주하지 않는 지역에서 토착민이 차를 재배할 권리에 대한 재판이 시작되었다. 이 재판에서 차 재배 권리가 인정되었고, 1957년 라가니(Ragani) 지역에서 소규모 소작농이 재배한 생잎을 가공할 수 있는 공장이 처음 세워졌다.

1959년에는 영연방 개발 주식회사(Commonwealth Development Corporation)가 특별 조사반을 꾸려 소규모 소작농 차 산업 조직에 대해 검토하였다. 이때 발간된 보고서로 아프리카 정착 지역에서 차를 포함한 특수 작물을 재배할 수 있게 하는 특수 작물 개발 공사(Special Crops Development Authority)가 출범했다. 이후 홍차는 아프리카인 사이에서 보편적으로 음용되게 되었다. 케냐가 독립한 이후인 1964년에는 케냐 정부가 케냐 차 개발공사(Kenya Tea Development Authority)를 설립하였다. 이 단체는 차 재배에 적합한 모든 지역에서 차를 소규모로 재배하는 자작농을 돕는 것을 목적으로 한다.

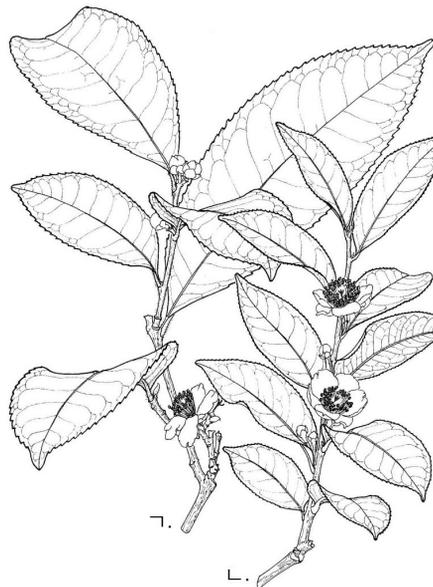
---

1) 1ha = 10,000m<sup>2</sup> ≈ 3,025평

## 2.2. 품종

차나무(*Camellia sinensis*)는 상록의 활엽관목으로, 동백나무 속에 속한다. 케냐에서 재배되는 품종의 대다수는 차나무 변종 중 하나인 앓삼종(*Camellia sinensis* var. *assamica*)에서 유래하였다. 앓삼종은 본래 인도 지역에서 도입되었으며, <그림 1>과 같이 잎의 길이가 20~30cm로 다른 변종보다 잎의 길이가 긴 특징을 갖고 있다. 이 때문에 인도 대엽종이라고도 불린다. 앓삼종이 처음 도입된 이래로 케냐 차 연구단(Tea Research Foundation of Kenya)과 그 후신인 동아프리카 차 연구원(Research Institute of East Africa)에서 반세기 동안 케냐 환경에 적합하게 개량되었다. 앓삼종 차나무 종자는 배수가 원활하며 비옥하고 약산성(pH. 5.0~5.6)인 토양에 최소 2m의 토심에 파종된다. 파종된 종자는 1,200~1,400mm의 균일한 연간 강우량과 긴 일조량 하에서 잘 자란다. 케냐는 계절 간 기상 변화가 적은 열대 기후로 차 재배에 이상적인 조건을 지니고 있기 때문에, 차 수확은 3~6월과 10~12월의 집중 수확기를 포함하여 연중 진행된다. 한편, 케냐 차 연구단(Tea Research Foundation of Kenya)은 앓삼종으로부터 50가지 이상의 차나무 품종을 개발하였지만, 수익이 발생하기까지 3~5년의 오랜 기간이 걸리기 때문에 케냐 차 재배자는 새로운 품종을 도입을 꺼리고 있다.

그림 1 차나무 앓삼종(ㄱ. *C. sinensis* var. *assamica*)과 중국종(ㄴ. *C. sinensis* var. *sinensis*)



자료: Chen 외(2013) 재수정.

### 2.3. 차배 지역

차 재배는 1966년에 지정된 브라운(Brown) 선이라는 차 생산 적지에서 이루어진다. 이 구분선은 연간 강우량(1,270~1,397mm)과 강우 분포, 운량과 습도, 온도, 토양 산도(pH. 4.5~5.8), 토심과 지표식물을 기준으로 정해진다. 이 구역은 케냐 대지구대(Great Rift Valley) 양편에 위치한 해발 1,500~2,700m의 고원지대에 걸쳐있으며, 동시에 적도를 지난다. 최근 차 재배는 케냐 산(Mount Kenya), 에버데어 레인지(Aberdare Range), 니암베네 구릉지(Nyambene Hills), 마우 에스카프먼트(Mau Escarpment), 케리코 산악지대(Kericho highlands), 난다.키시이 구릉지(Hills of Nandi and Kisii), 엘곤 산(Mount Elgon), 체랑가니 구릉지(Cherangani Hills) 등의 지역에서 이루어지고 있다. 이외에도 잠재적으로 차를 재배할 수 있는 지역의 면적은 34만 4,000ha로 추산된다. 2012년 기준으로 차나무 재배 면적은 19만 717ha로 추산되며, 이 중에 12만 4,985ha가 소규모 재배, 6만 5,732ha가 대규모 재배면적으로 이루어진다.

그림 2 케냐의 차 재배지역



자료: Achard(2009).

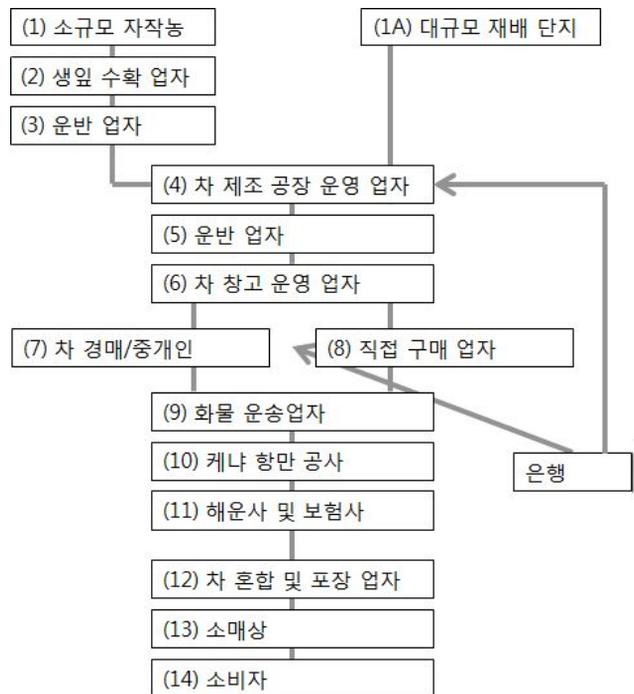
### 3. 산업 연망

#### 3.1. 개괄

차산업은 생잎 생산에서 소비자 판매까지 모든 과정에 포함되는 이해당사자들로 구성된다. 각 과정마다 이해당사자를 거쳐 부가가치가 발생되며 동시에 이에 따른 비용도 발생한다. 흥차 제조, 차 포장, 국내 운반, 보관, 수수료, 보험, 이자 등이 이에 포함된다. 이 뿐만 아니라 차 산업에 포함된 이해당사자들은 수행하여야 할 경제적 역할이 있으며, 사업 활동으로 합당한 수익을 얻을 수 있게끔 적절한 이윤이 포함되어야 한다.

차산업에 포함된 1차 이해당사자는 크게 세 부문으로 나눌 수 있다. 이는 생잎 재배 및 수확, 차 가공 및 제조, 판매 및 소비 부문을 나타낸다. 1차 이해당사자 외에도 간접적으로 차산업에 포함되는 2차 이해당사자가 존재한다. 여기에는 중개인, 직접 구매업자, 창고 운영업자, 은행 등이 포함된다. 이들은 1차 이해당사자의 경제 활동에 영향을 끼친다. 이러한 이해당사자간의 관계는 <그림 3>에 도식화되어 있다.

그림 3 케냐의 차산업 구조



자료: Bedford 외(2002)를 재수정.

차가 생산되어 판매되기까지 과정은 차 생산규모에 따라 다르게 나타난다. 소규모 자작농에서 생산되는 생잎은 차 수집센터로 모인다. 여기서 차 무게를 측정하고, 케냐 차 개발공사(Kenya Tea Development Authority)의 운반 차량으로 적재된다. 적재 차량은 같은 소속의 가공공장으로 운송된다. 이 공장에서 차 가공 및 포장이 이루어지며, 가공된 차는 개인 운송업자에게 할당된다. 가공 차는 몸바사(Mombasa)로 향하며, 경매 또는 직접 판매로 차가 판매될 때까지 창고에 보관된다.

대규모 재배단지에서는 차 생산과 차 가공이 함께 이루어진다. 재배단지에서 수확된 차는 재배단지가 소유한 공장에서 가공된다. 가공된 차는 경매에서 입찰되거나 업체 간 직접 거래로 판매된다. 한편, 중규모 재배업자는 직접 공장을 보유하고 있지 않다. 따라서 여기서 수확된 차는 대규모 재배업자가 소유한 공장으로 차를 판매하며, 판매 수수료를 지급하거나 조정된 단가를 적용한다.

### 3.2. 재배 및 수확

케냐의 차 재배 및 수확 단계는 크게 두 주체로 이루어져 있다. 첫째는 작은 면적을 재배하는 소규모 자작농이며, 둘째는 대다수가 다국적 기업에 소유된 대규모 농장 또는 재배단지다. 소규모 자작농 수는 50만 명 이상으로 추산되며, 이들은 케냐 차 개발공사(Kenya Tea Development Agency)가 관리하는 차 제조공장으로 수확된 차를 판매한다. 총 56만의 자작농이 케냐 차 개발공사가 관리하는 차 제조공장으로 생잎을 판매하고 있다.

케냐에서는 병충해에 강한 품종을 신중하게 선택하여 재배하기 때문에 차는 살충제를 사용하지 않고 재배된다. 이는 차가 재배되는 환경이 자연적으로 병충해를 막아주기 때문이기도 하다. 또한 토양 영양을 위해서는 무기질 비료만 사용되고 있다. 케냐 차 연구단이 개발한 50개 이상의 차나무 품종은 기후에 잘 적응하고 높은 생산량을 나타내며 영양 번식이 가능하다. 케냐에서 차는 열대기후의 화산지역에서 재배되는데, 이러한 조건으로 케냐의 차는 뚜렷하게 밝은 색상과 향기로운 풍미를 지닌다.

<표 1>은 지난 50년간 재배면적, 차 생산량, 그리고 면적 당 평균생산량 추이를 나타낸다. 차 생산 면적은 1961년 1만 7,756ha에서 2013년 19만 717ha로 확대되었다. 규모별로 살펴보면 1960년에서 2010년까지 대규모 재배단지 면적은 1만 4,935ha에서 5만 6,893ha로 증가했으며, 소규모 자작농 재배면적은 1,002ha에서 11만 5,023ha로 늘어났다. 생산량도 증가하였는데 1961년 1만 2,641톤에서 2013년 43만 2,400톤으로 증가했

다. 규모별로 살펴보면 1960년에서 2010년까지 대규모 재배단지 생산량은 1만 3,627톤에서 17만 4,255톤으로 증가했으며, 소규모 자작농 생산량은 149톤에서 22만 4,981톤으로 늘어났다.

면적당 생산량도 1961년 712kg/ha에서 2012년 2,690kg/ha로 증가했다. 특히 차 생산량은 1980년 이후에 큰 폭으로 증가하였는데, 이는 생산량이 높은 품종 도입과 비료 등 진보된 재배기술을 적용했기 때문이다. 1998년에는 3,511kg/ha의 최고 평균 생산량을 기록했다. 동 시기는 엘니뇨(El Nino) 현상이 케냐의 강우량에도 영향을 미친 때이다. 한편, 케냐의 면적당 생산량은 중국의 1,034kg/ha, 인도의 1,700kg/ha, 스리랑카의 1,293kg/ha보다 높다.

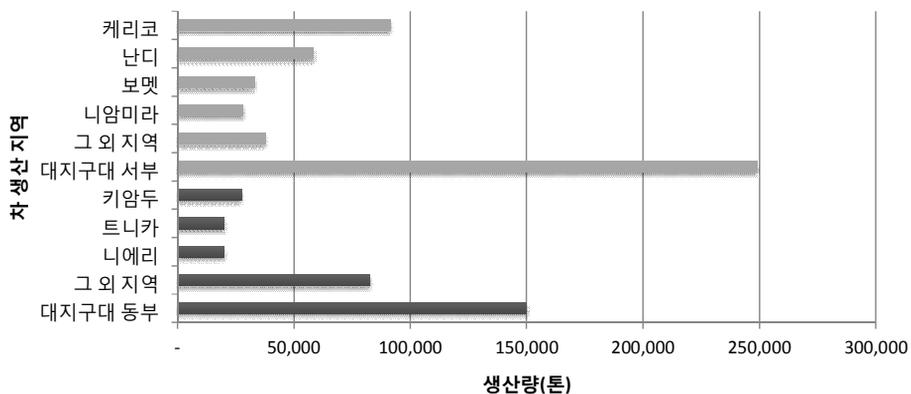
표 1 케냐 차 재배 및 생산 현황

항목	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2012	2013
재배 면적(ha)	17,756	43,400	78,896	100,626	124,290	187,855	190,600	198,600
총 생산량(톤)	12,641	36,290	90,941	203,588	294,620	377,912	369,400	432,400
면적 당 생산량(kg/ha)	712	836	1,153	2,023	2,370	2,012	1,938	2,177

자료: 유엔식량농업기구 통계국(2013).

한편, 면적당 생산량은 생산규모에 따라 상이한데 2013년 기준으로 대규모 재배단지에서는 1,500~3,300kg/ha의 생산량을, 소규모 자작농은 600~2,321kg/ha의 생산량을 나타냈다. 이러한 차이는 생산자 규모별로 최신기술 도입, 투입요소, 그리고 규모의 경

그림 4 지역별 차 생산량 분포(2010년 기준)



주: 2만 톤 이하 생산하는 지역은 그 외 지역에 포함.  
자료: FAO(2015).

제 차이 때문에 발생한다. 한편, 1960년에서 2010년까지 대규모 재배단지의 면적당 평균생산량은 992kg/ha에서 3,058kg/ha로 약 3배 증가하였으며, 소규모 자작농은 149kg/ha에서 1,956kg/ha로 약 12배 증가하였다.

케냐에서 생산되는 차의 약 62%가 대지구대의 서부지역에서 유래되며, 나머지 38%는 동부지역에서 생산된다. 2010년의 지역별 차 생산 분포는 <그림 4>와 같다.

### 3.3. 제조 및 가공

케냐에서는 일반적으로 CTC(cut-tear-curl)방식을 이용하여 차를 가공한다. 이러한 방식으로 가공된 차는 단위무게 당 높은 차 추출량을 얻을 수 있다. 차를 우리기 위해 엽차로 가공되는 부분이 바로 가지 끝 부분의 잎이다. 케냐에서는 주로 CTC방식으로 홍차를 제조하는 동시에 녹차, 황차, 백차와 같은 다양한 차도 생산한다.

수확된 생잎은 가공 공장으로 운반되어 제조 공장에서 위조(萎凋)과정을 거친다. 이 과정에서 생잎의 수분이 줄어들고 산화가 진행된다. 여기서 생잎 무게의 1/4이 줄어든다. 위조 작업은 찻잎의 단백질이 유리아미노산으로 분해되고 생잎 본래의 카페인을 제거하는 등 차의 풍미를 결정하는 중요한 작업이다.

일단 위조과정을 거쳐 찻잎의 수분이 본래 수분의 68-76% 수준에 도달하면, 찻잎은 유념(揉捻) 과정으로 넘어간다. 유념 과정은 위조로 부드러워진 잎을 비벼서 찻잎의 조직을 파괴하여 발효를 촉진시키고 찻잎을 잘 우려낼 수 있게 하는 방법이다. CTC(cut-tear-curl) 방법을 주로 사용하는 케냐에서는 이 과정에서 찻잎이 잘게 분쇄될 수 있도록 2개의 돌림판이 있는 기계로 투하된다. 이때 사용되는 분쇄기 돌림판의 홈에 찻잎이 잘게 분쇄되는데, 이는 추출된 차의 풍미가 증진되고 더 무게감 있게끔 해준다. 전통적인 차 제조방식과 비교하면 CTC(cut-tear-curl) 방법으로 생산된 차가 더 많은 추출액을 얻을 수 있다.

찻잎은 마지막으로 60-100분 동안 발효되며, 이 때 시간은 찻잎의 질과 기후조건에 따라 달라진다. 습도는 찻잎이 발효되는 시간을 결정하는데, 습도가 낮을수록 찻잎이 발효되는 시간이 길어진다. 따라서 차를 더 검고, 곱고, 무게감 있게 만들 수 있도록 습도를 조절한다. 이와 같이 발효과정에서 차의 특수한 성질이 결정된다.

발효과정을 거친 차는 불필요한 수분을 제거하기 위해 건조과정을 거친다. 건조과정은 팬에 뒤는 방식, 일광 건조 방식, 열풍 건조 방식, 찌는 방식이 있는데, 찌는 방식이 가장 흔하다. 하지만 찌는 방식은 찻잎이 너무 과하게 처리되지 않도록 주의가 필

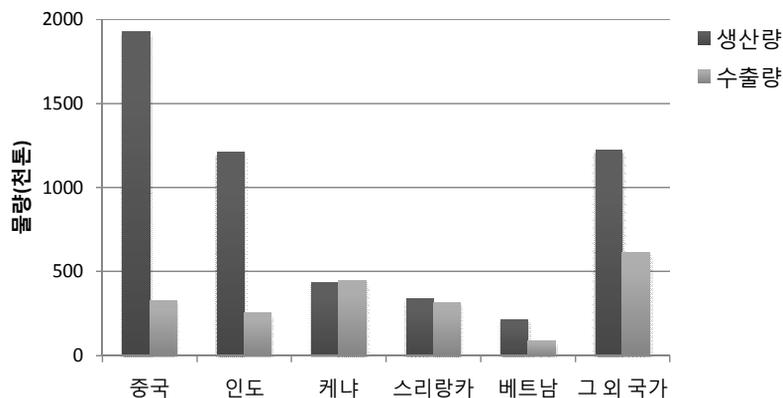
요하다. 건조된 차가 검은색으로 변하면 찻잎 크기에 따라 선별되며, 차의 특징과 소비자의 요구에 따라 포장된다.

### 3.4. 판매 및 무역

케냐에서 가공된 차는 개인 간의 계약이나 경매방식으로 판매된다. 케냐 몸바사(Mombasa)에서는 세계 최대 규모의 경매시장이 열린다. 경매시장에서는 중개인의 역할이 매우 크다. 이들은 제조되는 차 견본을 객관적으로 평가한다. 그리고 그 견본을 경매에 참가하는 회사로 보내는데, 견본에는 차 농장의 세부사항, 차의 품질 등급 등 관련 정보가 적혀있는 상품 목록이 함께 동봉된다. 경매에 참가하는 회사는 견본을 시음하고, 평가하고, 최종적으로는 입찰에 참여한다.

가공된 차 거래에서는 크게 두 단체의 역할이 두드러진다. 우선 두 단체 중 하나는 동아프리카 차 무역협회(East Africa Tea Trade Association)이다. 이 단체는 생산자, 중개인, 구매자, 포장업자, 창고 운영자를 한 곳에 모아 서로 차 관련 업무를 수행토록 한다. 관리 업무는 몸바사에 위치한 차 무역센터 사무국이 수행한다. 나머지는 케냐 차 포장업체와 차 홍보업체 간의 모임인 케냐 차 포장협회(Kenya Tea Packers Association)이다. 이 단체는 케냐 차 개발단에 속한 다양한 차 제조공장에 의해 소유된다. 각 차 제조 공장은 가공된 차를 케냐 차 포장협회로 보내며, 여기서 다시 지역시장에 팔기 위해 차 포장을 다시 한다. 국제시장에 팔기 위한 차 포장은 다국적 단체에 의해 주로 수행된다. <그림 5>에서 보는 바와 같이 케냐는 차 수출량이 가장 많은 국가인데, 이는 케냐의

그림 5 국가별 차 생산량 및 수출량



자료: 유엔식량농업기구 통계국(2013).

낮은 국내 차 소비량 때문이다. 한편, 케냐의 수출량은 생산량보다 많은 수준인데, 이는 해외에서 수확·가공된 차를 수입하고 이를 혼합하여 다른 나라로 재수출되는 경우가 빈번하기 때문이다. 전 세계 차 생산량에서 케냐가 차지하는 비율을 1970년 6%에서 2010년 26%로 꾸준히 증가했지만, 국내 생산량 중 평균 국내 소비 수준은 5%로 유지되고 있다.

## 4. 기관 및 조직

### (1) 케냐 차 개발공사(Kenya Tea Development Authority)

케냐 차 개발 공사는 2.5ha이하의 재배면적을 갖는 소규모 자작농을 대표하며, 소규모 생산자가 지주제도 방식으로 소유하고 있는 67개의 소규모 공장을 경영하기 위한 대행사 역할을 한다. 공장의 경영은 자작농이 직접 투표로 선출한 감독위원회와 위원회가 고용한 기술 전문가가 수행한다. 공장 운영뿐만 아니라 홍차 무역을 진행하며, 소규모 자작농에게 생잎을 구매하고, 이들에게 월 단위 및 연 단위로 홍차 판매 대금을 지급한다. 단체 운영비로 소규모 자작농에게 지불하여야 하는 홍차 판매액의 2.5%를 부과한다. 이외에도 소규모 자작농을 대신하여 해외에서 대규모로 비료를 사들이고 자작농에게 외상으로 판매한다. 이때 비료 비용은 수확 후 판매대금으로 지불한다. 또한 케냐 차 개발공사는 소규모 자작농에게 컨설팅 서비스를 제공하며, 차 공장 건설과 보수를 위한 기금을 운용한다.

### (2) 케냐 차 연구재단(Kenya Tea Research Foundation)

케냐 차 연구재단 1980년에 동 아프리카 연구원(Research Institute of East Africa)의 후신으로 설립되었다. 차 연구단의 목표는 케냐의 차 생산, 품질, 지속가능성 등 차에 대한 연구를 시행하고 관련된 문제점의 해결 방안을 찾는 것이다. 케냐 차 연구재단은 농축산어업부와 케냐 차 위원회의 소관 하에 있다. 연구 활동과 관련된 예산은 케냐 차 위원회로부터 분배받으며, 예산 규모는 연간 5,200만 케냐실링에 이른다.

### (3) 케냐 차 재배인협회(Kenya Tea Growers Association)

케냐 차 재배인협회는 케냐 산업단지를 대표하는 주체이다. 이 단체의 주요 역할은 차 재배 및 가공에 대한 구성원의 공통 관심사를 수렴, 산업 네트워크 구축, 적절한 노동 임금을 조정하는 것이다. 현재 케냐 차 산업 내에는 독립적으로 운영되는 39개의

---

공장이 있다. 이 공장은 농장 경영, 생잎 수확, 가공, 유통 등 차에 관한 전반적인 활동을 수행한다. 이러한 공장에서 생산된 차는 몸바사 경매시장 외에도 다른 도시에서 열리는 경매시장에서도 판매된다.

#### **(4) 냐요 차 구역 발전 주식회사(Nyayo Tea Zones Development Corporation Ltd.)**

냐요 차 구역 발전 주식회사는 인간으로부터의 숲 파괴를 막아 숲을 보전하려는 단체다. 이 단체는 숲을 둘러싼 완충 지대에 차나무를 포함한 다양한 나무를 심고 기르는 방식으로 숲을 보전한다. 각 보호구역은 분절된 생태 공간을 복구하는 동시에 숲을 보호하는 기능을 한다. 이 회사는 전국에 2개의 공장을 두고 있으며, 17개 보호구역에서 운영된다.

#### **(5) 동 아프리카 차 무역협회(East Africa Tea Trade Association)**

동아프리카 차 무역 협회의 역할은 몸바사(Mombasa) 차 경매 활성화, 차 무역 분쟁 조정, 아프리카 차 무역 촉진, 관련 통계 작성 및 배포, 차 산업 내 긴밀한 협조체계 구성 등이 있다.

#### **(6) 케냐 차 위원회(Tea Board of Kenya)**

케냐 차 위원회는 차산업 전반을 통제하는 역할을 수행한다. 이 단체는 차 재배 및 공장 인가 업무를 수행하며, 차 재배 및 가공 과정을 규제한다. 또한 케냐 차 연구단의 연구 활동을 감시하며, 국내외에서 케냐 차 홍보를 수행한다. 뿐만 아니라 관련 통계를 수집 및 배포하는 역할을 한다. 케냐 차 위원회는 차와 관련된 모든 정책에 대해 조언을 한다. 차 위원회는 케냐 정부 공무원, 케냐 차 개발공사, 케냐 차 생산자협회, 냐요 차 구역 발전주식회사, 동아프리카 차 무역협회 인원으로 구성된다.

## **5. 주요 이슈**

### **(1) 생산기술 도입**

대규모 농장에서는 차 생산량을 확대하기 위해 최신 생산기술 도입을 시도하고 있다. 하지만 소규모 자작농은 정보 부족, 과도한 도입 비용, 재배자의 무관심 등으로 최신기술 도입이 더디다. 이에 소규모 자작농의 차 생산량은 여전히 낮은 수준을 보이고 있다. 예를 들면, 소규모 자작농은 기계보다는 인력으로 차를 수확하는 것에 과도하게

의존하고 있다. 차 재배와 수확은 노동집약적인 과정이기 때문에 가족 단위로 재배에 종사하는 소규모 자작농은 노동 부족에 직면할 수밖에 없다. 이에 소규모 자작농은 최적 생산량을 달성하지 못하며, 결국 차 생산비용이 상승된다. 소수의 소규모 자작농이 기계로 차를 수확하고 있지만, 기계로 수확된 차 품질이 인력으로 수확된 차 품질보다 현저히 나쁘다는 보고는 아직은 없다. 즉, 기계로 차를 수확하면 잘못된 생잎을 따게 되고, 결국 차 품질이 저하될 것이라는 주장은 근거가 없다고 할 수 있다.

### (2) 개량 품종 도입

케냐의 차나무의 상당량이 식재된 지 40년이 넘은 것으로 조사되었다. 이처럼 식재가 오래된 차나무는 생잎 생산이 매우 떨어진 상태다. 결국 최신 재배기술 도입에도 오래된 차나무의 생산력은 정체되거나 오히려 줄어들게 되는 것이다. 이를 해결하기 위해서는 오래된 차나무를 뽑아내고 생산성이 높은 품종을 다시 식재하는 방안이 필요하다. 하지만 현재 케냐 토양은 지속된 질소비료 사용으로 극심한 황폐화가 진행되고 있어 새로 식재된 차나무의 생장이 매우 더딜 수밖에 없다. 이러한 상황에 차 재배자는 새로운 차나무 품종을 식재하는 것을 매우 꺼리고 있다.

케냐에 자라고 있는 차나무의 품종은 대부분 맛삼종에서 유래했다. 개발된 품종은 다양하나 유전적으로 매우 가깝기 때문에 유전적 다양성은 매우 낮다. 따라서 병해충과 같은 자연 재해가 발생하면 유전적으로 다양성이 낮은 차나무는 대규모 병해충 피해에 취약하다. 또한 케냐에서 자라는 차나무의 유전적 다양성이 낮으면 추후 차나무 육종이나 선별 작업이 어렵다는 문제점이 있다.

### (3) 차 가격 하락

케냐의 차 판매가격은 지속적으로 하락하고 있다. 여러 가지 원인이 있지만 가장 중요한 원인은 세계적인 홍차 과잉생산이다. 지난 십여 년간 중국, 인도, 스리랑카, 케냐 등 세계 차 생산량은 지속적으로 증가하고 있으며, 이러한 추세는 당분간 지속될 것으로 보인다.

세계적 가격 추세뿐만 아니라 차 판매형태에서도 그 원인을 찾을 수 있다. 케냐의 일반적인 차 무역은 대규모 기업에서 생산되는 혼합차로 이용하기 위해 대량으로 차를 수출하는 형태를 가지고 있다. 또한 영국 등 소수 국가 대상으로 차를 판매하고 있다. 결국 케냐 차가 실제로 지니고 있는 가치보다 낮은 가격으로 차 거래가 이루어진다. 이 외에도 달러 대비 케냐실링이 약세라는 점도 케냐 차 판매 가격이 낮아지는 원

---

인으로 작용한다. 이와 같이 낮은 차 판매 가격은 생산 비용 및 물가 상승과 상당히 대비된다.

#### **(4) 기후 변화 대응**

최근 지구 온난화로 탄소배출 억제와 지속가능한 개발에 관심이 많아지고 있다. 이에 제품 생산자는 탄소 상쇄 인증 등 다양한 인증표시 도입으로 자신의 제품을 차별화하고 더 큰 부가가치를 얻기 위해 노력하고 있다. 인증표시는 생산되는 제품의 원료, 제조과정 등 고유한 특징에 따라 다양하게 적용된다. 이때 적용되는 인증표시는 구매자와 판매자 간 제품의 정보를 상호적으로 교류하는 역할을 한다. 반면 기존에 적용되는 제품 상표는 판매자가 소비자에게 일방적으로 제품 정보만을 제공하는 역할을 한다. 한편 탄소 배출권 거래제 또는 농업의 지속가능성 등 새로운 개념 도입으로 상품을 거래하는 국가 간에 새로운 무역장벽이 발생한다. 탄소 상쇄 인증 등 특정한 인증표시가 없는 상품은 특정한 국가에 판매되지 못하는 것이다. 물론 케냐 차도 예외가 아니며, 국제 표준화기구의 인증을 받지 못한 케냐 차 상품은 특정 국가에 판매될 수 없는 상황이 발생할 수 있다. 결국 기후변화 등 새로운 개념을 나타낼 수 있는 인증제도는 케냐의 차 산업에 큰 영향을 미치게 된다.

## **6. 정책 및 법체계**

### **6.1. 정책**

#### **(1) 케냐 비전 2030(Kenya Vision 2030)**

「케냐 비전 2030」은 총체적이고 장기적인 국가발전사업이다. 동 사업의 목표는 2030년까지 국민에게 깨끗하고 안전한 환경에서 높은 삶의 질을 제공하기 위해 새로운 산업 중진국으로 발전하는 것이다. 이를 위해 케냐의 경제, 사회, 정치분야는 10%의 연간 경제성장률을 달성하는 것을 목표로 삼고 있다. 농업은 이러한 목적을 달성하기 위해 중요한 산업으로 인식되고 있다. 농업의 관점에서 「케냐 비전 2030」은 농업의 혁신, 상업성, 경쟁력 확보로 식량안보를 달성하여 국가를 번영시키는 것이다.

「케냐 비전 2030」을 달성하기 위해 각 주체별로 이행하여야 할 사항은 총 여섯 가지이다. 그 세부적인 내용은 첫째, 농업 발전을 촉진하기 위해 농업, 축산업, 임업 등과 관련된 핵심 기구를 다시 설립할 것, 둘째, 작물, 가축, 산림의 생산성 향상, 셋째,

토지 생산성 확대를 위한 다양한 토지 사용 정책 도입, 넷째, 건조지역에서 작물과 가축을 위한 관개시설 확충, 다섯째, 개선된 공급구조와 경영으로 소규모 생산자의 시장 접근성 향상, 여섯째, 지역, 국가, 국제시장에 진출할 수 있도록 작물, 가축, 임산물에 부가가치 제공 등이다.

**(2) 농업부문 발전 전략(Agriculture Sector Development Strategy)**

「농업부문 발전 전략」은 케냐의 농업 발전을 위한 총체적인 정책 체계이다. 목표는 케냐의 당면 문제인 실업과 가난을 해소하는 것이다. 이는 「케냐 비전 2030」과 함께 진행되며, 농업부문의 중기 계획을 담고 있다. 농업부문 발전 전략은 아프리카 개발을 위한 새로운 파트너십(New Partnership for Africa's Development)하에서 유래된 포괄적인 아프리카 농업 발전사업의 원칙(Comprehensive Africa Agriculture Development Program)을 국가적 규모로 실행한다. 이 전략을 통해서 차 산업은 2010년에서 2020년까지 연간 7% 성장률을 달성할 것으로 전망된다. 동 사업은 기후변화의 영향을 염두하고 있으며, 특히 무역 수지와 국내총생산과 관련하여 케냐의 기후에 민감한 농업분야의 위험성을 고려한다. 또한 생동감 있고 생산성 높은 산업을 창출하기에 필요한 정책과 기관 체계를 제시하고 있다. 그리고 동시에 산업 내에서 공공부문과 민간부문 간 협력의 중요성을 인식하고 있다.

「농업부문 발전 전략」은 케냐에서 농업분야를 통제하는 법제적 체계를 간소화할 농업 혁신안을 구체적으로 제시한다. 이는 농업과 효과적인 토지 사용을 장려하는 것을 목표로 하고 있으며, 2010년에 개정된 케냐 헌법과 농업부문이 어우러지도록 하고 있다. 차 산업에 유익하도록 농업부문 적용되는 혁신안과 시범사업은 다음과 같다.

표 2 차산업 관련 혁신안 및 시범사업 사례

혁신사례 및 시범사업사례	내용
통합 농업정책 혁신 법안 통과	농식품어업공단법(2012), 농축산연구법(2012), 제충국법(2012), 작물법(2012) 통과.
비료 비용 절감 계획	농업 생산성 증진을 위해 비료 이용을 보다 용이하게 하기 위한 사업임. 이러한 관점에서 케냐 정부는 비료 가격을 안정시키기 위하여 농민에게 보조금 개념으로 비료를 조달 및 분배함. 또한 케냐 정부는 각 지방에서 비료를 제조할 수 있도록 관련 연구를 수행함.
기상 예보 정확성 향상 사업	다음과 같은 방법으로 기상 예보 정확성 향상. ㄱ. 차 재배 지역에서 강수 측정소를 지속적으로 운영 ㄴ. 차 생산 지역을 포괄하는 기후 측정소 간 네트워크 강화 ㄷ. 차 연구단체에 공동연구 인센티브 지급

자료: FAO(2015).

### (3) 기후변화 국가 대응전략 2010

「기후변화 국가 대응전략 2010」은 유엔기후변화협약(United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC)에 대응하여 전(煎) 환경광물자원부에서 내어 놓은 전략이다. 동 전략은 농업분야의 계획 과정에서 기후변화 적응이론을 기반으로 작성되었다. 이 뿐만 아니라 기후변화의 영향, 천수 농업에서 작물 재배 실패, 재배규모 간의 생산 및 판매비율 차이도 고려하고 있다. 또한 동 전략은 생산성 향상, 기후 적응 및 완화, 상품 품질과 안전성, 국내외에서 농산물의 경쟁력 강화에 대한 연구 능력을 제고하는 것을 포함한다.

「기후변화 국가 대응전략 2010」의 주요한 결실은 국가 기후변화 사업계획(National Climate Change Action Plan)이다. 이는 「케냐 비전 2030」과 발맞추어 국민의 삶을 증진 시키기 위해 케냐를 저탄소 및 기후적응 국가로 변모할 수 있는 내용을 포함한다. 한편, 동 계획은 인구증가와 도시화가 온실가스 배출을 증가 시키고, 결국 기후변화의 위험성과 이에 대한 취약성을 악화시킨다는 것 또한 인정하고 있다.

「기후변화 국가 대응전략 2010」은 기후 변화에 대한 농업의 취약성을 충분히 다루는 동시에 저탄소 및 기후적응 발전을 달성하기 위한 여덟 가지 구성요소로 되어있다. 이는 농업을 통하여 기후변화에 적응하는 것을 제안하고 있으며, 기후변화에 쉽게 적응하기 위해 수행하여야 할 우선순위를 제시한다. 또한 농업 분야 외의 다른 분야에서 통용되는 기후변화 개념을 포괄하고 있다.

「기후변화 국가 대응전략 2010」은 농업이 2010년 온실 가스의 30%를 배출하는 등 주요 온실가스 배출원임을 명시하고 있다. 이 전략은 모든 산업의 탄소 배출량이 2010년 2,000만 MtCO<sub>2</sub>e에서 2030년 2,700만 MtCO<sub>2</sub>e로 증가할 것이라고 전망하고 있다. 이에 대한 대응으로 케냐 농축산어업부(Ministry of Agriculture, Livestock and Fisheries)는 농업에서 기후 관련 사업을 수행할 수 있는 기후변화 사업단을 설립했다. 이는 농업 분야가 기후변화 적응성을 향상하기 위한 우선사항을 명시하고 있다.

## 6.2. 법령 및 규제 체계

케냐의 차 산업은 2013년 작물법(Crops Act)이 제정되기 전까지 차법(Tea Act)하에서 규제가 되고 있었다. 차법은 농축산어업부(Ministry of Agriculture, Livestock and Fisheries)가 차 생산, 연구, 가공, 무역, 홍보 등을 수행할 수 있는 법적 기반을 제공했다. 또한 이 법령으로 차 산업을 관장할 수 있는 단체인 케냐 차 위원회(Kenya Tea Board)가 설

립되었다. 케냐 차 위원회는 차 관련 정보를 배포하며, 관련 정책에 대해 조언을 수행하였다. 차 법은 차 생산, 가공, 무역업자 등록을 담당하였으며, 차에 대한 세금, 위원회 예산 분배, 투자, 대출 등 위원회의 금융지원 정책을 관장하였다.

2013년 이후로 새로운 법령이 제정되면서 차 산업에 관련된 법체계가 변화하였다. 2013년에 제정된 작물 법(Crops Act)은 기존 차 법의 내용을 통합했다. 차 법 하에 설립된 케냐 차 위원회는 해산되었고, 농식품어업공단(Agriculture, Food and Fisheries Authority) 하의 차 이사회(Tea Directorate)로 그 역할이 이전되었다. 또한 2013년 농축산 연구법(Kenya Agricultural and Livestock Research Act) 제정으로 케냐 농축산연구원(Kenya Agricultural and Livestock Research Organization)이 설립되었고, 케냐 차 연구단(Kenya Tea Research Foundation)은 케냐 농축산연구원 산하의 차 연구소(Tea Research Institute)로 바뀌었다. 차 관련 법령 및 규제 체계 하에서 신규 차 농장 설립, 신규 공장 운영 허가, 차 관세 징수는 다음과 같이 이루어진다.

### (1) 신규 차 농장 설립

새로운 차 농장을 설립하기 위해서는 생산지는 다음과 같은 두 가지 요건을 충족해야 한다. 첫째, 신규로 설립되는 농장은 브라운(Brown)선 구역 내에 위치하여야 한다. 둘째, 차 연구소로부터 적극적으로 차 관련 기술을 도입하여야 한다. 이러한 요건을 충족시켜야 하는 이유는 크게 두 가지가 있다. 첫째로 차 재배에 적합하지 않은 기후나 토양환경에서 차를 재배하는 것을 금지하여 케냐에서 생산되는 차 품질이 저하되는 것을 막기 위해서다. 둘째로 특정 구역에서만 차를 생산하게 하여 차 지역 내에 식량 등 농산물 공급을 안정적으로 유지하기 위해서다.

### (2) 신규 공장 운영 허가

차 이사회는 차 재배 관리, 차 생산자 등록, 경영 주체 감시 등의 역할을 수행한다. 이곳은 또한 신규공장 허가 여부를 심사하며, 공장의 가공방식을 통제한다. 이는 차 제조 처리량에 적절한 차 잎을 확실히 공급하고, 한 지역의 처리량보다 많이 제조하는 것을 막기 위해서다. 허가된 공장은 차 이사회를 대신하여 차 가공 공장에 차를 원활하게 공급할 수 있도록 충분한 차 생산자 수를 유지하여야 한다. 차 이사회는 신규 공장 운영 허가증을 발급하기 전에 생잎을 제공하는 차 생산자를 다시 배정한다.

허가증은 최소 250ha의 차 재배지를 소유하고 있는 공장이나 업체에게 발급된다. 이런 허가 조건은 50km반경 내의 최소 250ha의 총 재배면적을 갖는 단체나 사업체에도

---

적용된다. 고급 차 또는 특수 차의 경우 케냐 차 위원회는 경제적 타당성, 사용된 기술, 제품의 범위를 심사하여 허가증을 발부한다. 차 이사회는 허가 받은 업체가 규정 등을 위반하였을 경우에 발급된 허가증을 수정, 취소, 연장할 수 있다.

### (3) 차 관세 부과(2011 증가세 징수)

케냐 농축산어업부는 작물 법 하에서 부가가치세를 징수하는 법안을 시행하였다. 이는 가공된 차를 수입 또는 수출할 경우 소비자 가격의 1%를 세금으로 징수하는 법안이다. 단, 징수 대상에서 재수출용 혼합차를 제조하기 위해 대규모로 원료를 수입할 경우 세금을 면제한다. 징수된 세금의 50%는 차 이사회로, 40%는 차 연구소로, 나머지 10%는 기반시설 투자금으로 분배된다. 한편 케냐 표준(차 통 및 용기 조항)에 따라 케냐에서 포장된 가공 차는 부가가치세 대상에서 제외된다.

## 7. 요약 및 시사점

지금까지 케냐의 차 산업에 대해 살펴보았다. 케냐 차 산업은 재배자, 노동자, 제조업체, 포장업체, 운반업체, 창고운영자, 은행 등 다양한 이해당사자로 구성된다. 각 이해당사자의 손을 거쳐 새로운 부가가치가 발생하며 동시에 비용도 발생한다. 이 중 직접적으로 관련된 이해당사자를 과정에 따라 재배 및 수확, 가공 및 제조, 판매 및 소비라는 세 그룹으로 나뉜다. 재배 및 수확에는 소규모 자작농과 대규모 농장 또는 재배 단지가 포함된다. 이들은 새로운 품종 및 재배기술 도입으로 중국, 인도, 스리랑카보다 높은 생산량을 보인다. 가공 및 제조에는 차 가공공장 등이 포함된다. 제조는 품미와 차 추출량을 높일 수 있는 CTC(cut-tear-curl)방법을 사용한다. 판매 및 소비에는 경매 회사, 포장 회사 등이 포함된다. 최종적으로 포장되는 차는 국내 소비자보다는 주로 외국으로 판매된다.

차 산업 내의 다양한 이해당사자를 대표하기 위하여 차와 관련하여 다양한 기관과 조직이 생겨났다. 대표적으로 케냐 차 개발공사, 케냐 차 연구단, 케냐 차 생산자협회, 냐요 차 구역 발전 주식회사, 동아프리카 차 무역협회, 케냐 차 위원회 등이 있다. 이 조직들은 차 법과 연계하여 차 산업과 관련하여 다양한 역할을 수행한다. 그 역할에는 차 관련 정보 배포, 관련 정책 홍보 및 자문, 차 생산·가공·무역업자 등록, 금융 지원 정책 등이 있다. 최근 케냐 차산업에는 생산기술 도입, 개량 품종 도입, 차 판매가격 하락, 기후변화 대응 등 다양한 이슈가 대두되고 있다. 이에 케냐는 「케냐 비전 2030」,

「농업부문 발전 전략」, 「기후변화 국가 대응전략 2010」 등의 전략을 수립하여 현안 문제에 적극적으로 대응하고 있다.

이와 관련하여 케냐의 차 산업은 우리나라에 주는 시사점은 우리나라 고유의 차 산업을 육성해야 한다는 점이다. 향후 케냐뿐만 아니라 세계 각지로부터 차 수입량이 증가한다면 생산규모가 상대적으로 작은 우리나라 차 생산업계는 큰 피해를 볼 수 있다. 그러나 현재 수입차는 우리나라 소비자가 선호하는 맛과 향기를 정확하게 충족시키지 못한다고 판단된다. 따라서 우리나라 소비자 입맛에 맞는 품종 도입 등 차 산업 육성에 힘쓴다면 케냐 차 등의 수입차 도입으로 차 시장의 외연이 성장하는 동시에 우리나라 차 산업의 경쟁력도 커질 것으로 기대된다.

---

## 참고문헌

- Bedford, Ally, Blowfield, Mick, Burnett, Duncan and Greenhalgh, Peter. 2002. Value chains: lessons from Kenya tea and Indonesia cocoa sectors. Report (The Resource Centre In Focus series 3). Technical Report. Resource Centre for Social Dimensions of Business Practice, London, UK.
- Chen, L., Z. Apostolides, Z. Chen. 2013. Global Tea Breeding: Achievements, Challenges and Perspectives. Springer-Verlag, Berlin Heidelberg.
- FAO. 2015. Kenya's tea sector under climate change: An impact assessment and formulation of a climate smart strategy, by Elbehri, A., B. Cheserek, A. Azapagic, D. Raes, M. Mwale, J. Nyengena, P. Kiprono, and C. Ambasa. FAO, Rome, Italy.
- Achard, Frederic. 2009. Vital Forest Graphics. UNEP/Earthprint, Nairobi, Kenya.
- Owuor, P. Okinda. 2011. Tea in Kenya: Production and Country Profile. Two and a Bud 58:10-18.
- Kenya Human Rights Commission. 2008. A Comparative Study of the Tea Sector in Kenya, A Case Study of Large Scale Tea Estates. KHRC, Nairobi, Kenya.
- Monroy L., Mulinge W. and Witwer M. 2012. Analysis of incentives and disincentives for tea in Kenya. Technical notes series. FAO, Rome, Italy.
- Waarts, Y., L. Ge, G. Ton and D. Jansen. 2012. Sustainable tea production in Kenya: Impact assessment of Rainforest Alliance and Farmer Field School training. LEI Wageningen UR, Hague. Cristian Partners Development Agency. 2008. Report on Small-Scale Tea Sector in Kenya. CPDA, Nairobi, Kenya

## 참고사이트

유엔식량농업기구 통계국([faostat.fao.org](http://faostat.fao.org))