

---

# 우리나라 차 산업의 현황과 전망

---

김 영 결

(주)장원



# 우리나라 차 산업의 현황과 전망

대표이사 김 영 결

(주)장원

중국 육우의 다경에 최초 소개된 차는 BC 2700년부터 음용되어 온 인류 최초의 건강 기호음료로 커피, 카카오와 더불어 세계 3대 기호 작물이다. 세계 국가 간 무역량은 연간 약 160만 톤, 재배면적은 약 256만 ha, 생산량은 약 320만 톤에 달한다.

최근 10여년 사이에 한국의 경제적 발전과 국민의 생활 수준 향상으로, 건강에 대한 관심이 고조됨에 따라, 건강 음료로서의 녹차 소비는 지속적으로 늘어났고, 수입 녹차에 대한 높은 관세율의 보호 아래 한국 녹차 산업도 급격히 성장하여 왔다.

그러나 우리나라의 녹차 산업은 아직 역사가 짧아 산업기반이 취약하고, 녹차 음용이 생활 문화로서 뿌리 내리지 못하고 있는 상태로, 일본, 중국 등의 녹차 산업 선진국에 비해 경쟁력을 가지고 있지 못한 실정이다. 이제 시작한다고 해도 과언이 아닌 한국의 녹차 산업은 재배, 가공, 유통, 판매 등 모든 면에서 취약한 구조를 가지고 있고, 가내 수공업 상태에 머물고 있는 실정이기 때문에, 산업구조의 강화 개선과 더불어 외국산 수입 녹차와 경쟁까지 해야 하는 어려운 상황에 처해 있는 것이다.

2007년 4월 한미 FTA 협상이 최종 타결됨으로써 한국의 농업에 지대한 영향을 미칠 것으로 생각된다. 녹차는 15년간 관세 철폐 (18년 세이프가드)의 양허 내용으로 결정이 되었지만, 미국은 녹차의 상당한 수입국으로서 미국과의 FTA 협정 체결은 한국의 녹차 산업에 큰 영향을 미치지 않으리라 생각된다. 그러나 일본과 중국은 미국과 달리 세계 최대 녹차 산업 선진국으로서 녹차의 품질과 가격에서 최고의 경쟁력을 가지고 있는 나라이다. 한미 FTA의 양허 내용은 향후 WTO 체제에서의 기준으로 될 가능성이 높으므로 관심을 가질 필요가 있다. 한미 FTA를 시발점으로 한국과 긴밀한 경제 관계를 맺고 있는 주요 국가인 일본, 중국 등과의 FTA도 박차를 가해 신속히 진행될 전망이다.

한미 FTA에서의 양허 내용이 현재 추진 중인 일본, 중국과의 FTA에서 그대로 반영될 경우, 한국 녹차 산업에 무서운 위기를 몰고 올 것이라는 것은 자명한 사실이다. 이러한 시점에서 한국의 녹차 산업을 다시 한 번 되돌아보고 차 산업 전체의 상황들을 재점검해 볼 필요가 있다. 본 발표에서는 한국 차 산업의 문제점을 점검해 보고 유통과 소비 확대를 위해 노력해야 할 대책에 대해서 이야기하고자 한다.

## 1. 세계 차 산업의 현황

2005년 현재 FAO에서 발표한 세계 차 산업 현황을 보면 총 재배 면적 256만 ha에서 320만 톤의 차가 생산되고 있다. 이 중 아시아는 세계 차 생산량의 82%를 차지하고 있다. 그 중 중국은 차 재배면적이 95만 ha로 37%를 차지하는 세계 최대의 차 재배국이며, 중국과 인도의 차 생산량은 각각 90만 톤과 65만 톤으로

두 나라가 세계 차 생산량의 약 49%를 차지하고 있다.

차의 1인당 소비량은 2005년 아일랜드가 연간 2.96 kg의 차를 소비하여 가장 많이 차를 마시는 나라인데, 대부분 발효차인 홍차로 소비가 이루어지고 있다. 녹차 주 소비지인 일본, 중국 등은 국민 1인당 1.14 kg과 0.38 kg의 차를 마시고 있어 세계 소비량 15위와 30위를 차지하고 있다.

세계 전체의 차 수출량은 2004년 160만 톤으로, 이 중 불발효차인 녹차는 1980년 72,095t에서 2004년도에

**표 1. 세계 차 생산 현황 (2005년)**

생산국	면적 (1,000 ha)	생산량 (1,000 t)
세 계	2,561	3,201
아 시 아	2,260(88%)	2,626(82%)
중 국	953(37%)	901(28.1%)
인 도	500(19%)	653(20.4%)
스 리 랑 카	211	308
인도네시아	116	171
베 트 남	104	110
터 어 키	77	202
일 본	47	100
한 국	3.4	3.5
케 나	140	295
남아메리카	47	79
기 타	117	201

자료 : FAO, 2005 ( )는 점유 비율

**표 2. 세계 각국의 연간 1인당 차 소비현황 (2005년)**

소비국	1인당 소비량 (kg/year)	순 위
아일랜드	2.96	1
리비아	2.92	2
카타르	2.89	3
이란	2.42	4
쿠웨이트	2.29	5
영국	2.24	6
터키	1.98	7
아프카니스탄	1.84	8
시리아	1.62	9
일본	1.14	15
중국	0.36	30
한국	0.08	-

자료 : International Tea Committee 「Annual Bulletin of Statistics」

는 225,533t으로 약 3.2배 이상의 수출 물량 증가를 나타내고 있다(표 3).

세계 최대의 녹차 수출국은 중국으로서 2004년 현재 196,206t의 녹차를 수출하고 있는데, 이는 한국 녹차 생산량의 약 60배에 해당하는 양으로 1980년 48,718t에 비교하여 보면 약 4배의 수출량 증가를 보이고 있다. 또 중국 다음으로 녹차 수출이 많은 나라는 베트남으로서 2004년 현재 18,400t의 녹차를 수출하고 있으며 (표 3), 해마다 수출량이 급격히 증가하고 있어, 녹차 수입 개방 이후 한국 녹차 산업을 위협할 최대 경쟁국 중의 하나로 주목할 만하다.

## 2. 한국 녹차 산업의 현황

한국 녹차 재배 면적은 녹차 산업 초창기라 할 수 있는 1980년 540 ha에서 2005년에는 3,415 ha로 25년간 약 6배 이상의 면적이 증가되었고, 생엽 생산량은 1980년 105t에서 2005년에는 17,620t을 생산하여 약 170배의 생산량 증가를 나타내고 있다 (표 4).

차 재배 농가수는 국민의 녹차 소비량 증가와 차 산업이 다른 작목에 비해 수익성이 높은 것에 기인하여 2005년 현재 4,423호로서 1985년의 92호에 비해 약 48배 증가하였는데, 호당 재배면적이 0.77ha로 경영 규모가 영세한 소규모 농가가 대부분임을 보여주고 있다 (표 5).

표 3. 주요 녹차 생산국 녹차수출량 추이 (단위 : t)

국명	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년	2004년
중 국	48,718	60,659	82,730	66,882	155,325	196,206
베 트 남	9,000	10,000	6,000	7,000	11,987	18,400
인도네시아	104	118	1,733	3,234	7,814	3,707
인 도	1,037	1,629	3,000	3,000	3,000	3,000
스리랑카	-	1,269	418	798	643	2,349
일 본	2,669	1,762	283	461	684	872
대 만	10,567	2,454	1,012	811	640	467
계	72,095	77,891	98,976	82,186	180,093	225,533

자료 : International Tea Committee 「Annual Bulletin of Statistics」

표 4. 국내 녹차 재배면적 및 생산량

년도	재배 면적(ha)	생엽수량 (t)	10a당 수량(kg)
1980	540	105	19
1985	449	476	106
1990	448	1,480	330
1992	597	3,325	557
1994	642	3,645	568
1996	829	3,156	380
1998	1,128	5,000	443
2001	1,800	8,500	472
2005	3,415	17,620	516

표 5. 국내 녹차 재배 농가 호당 재배 면적 및 생엽 생산량

연도	농가수 (호)	호당 재배 면적(ha)	호당 생엽 생산량(t)
1985	92	4.88	5.17
1990	242	1.84	6.12
1992	433	1.38	7.68
1994	1,284	0.53	2.84
1996	1,171	0.71	2.70
1998	1,390	0.81	3.60
2001	2,753	0.65	3.09
2005	4,423	0.77	3.98

2000년 이후 계속되어 온 녹차 생산량과 소비량 증대는 2005년을 기점으로 소비자의 기호 변화와 다양한 다류 제품의 수입으로 인해 소비량이 감소하였다. 때문에 최근 농가의 재고량 증가로 인하여 생산 농가에서의 어려움이 가중되고 있는 실정이다.

### 3. 한국 녹차 산업의 문제점과 대책

세계 녹차 산업 선진국들은 경쟁력 있는 차 산업을 이루기 위하여 다원 기반 정비, 경영 규모의 확대, 녹차 가공 공장의 자동화 등에 힘을 쏟고 있다. 그리고 농업 최대의 과제로 인식되고 있는 환경 문제에도 대책을 마련하는데 노력하고 있으며, 소비자의 욕구를 충족시키기 다양한 제품 개발, 유통 구조의 개선, 품질 향상에도 관심을 기울이고 있다. 또, 농업 노동력의 부족을 해결하기 위해 다원의 기계화 및 자동화 등에도 많은 투자를 하고 있다.

최근, 국가 간 자유무역협정 (FTA)이 급속히 추진되고 있는 등 세계 모든 국가들의 농산물 시장 개방이 초읽기에 들어가 있지만, 우리나라의 녹차 산업은 아직 그 생산 기반이 미약하고 경영, 재배, 가공, 유통 등 모든 산업 구조면에서 낙후되어 있어, 향후 외국산 녹차의 대량 유입에 대한 준비와 경쟁력을 갖추기 위해서는 너무나 많은 해결 과제들을 안고 있다.

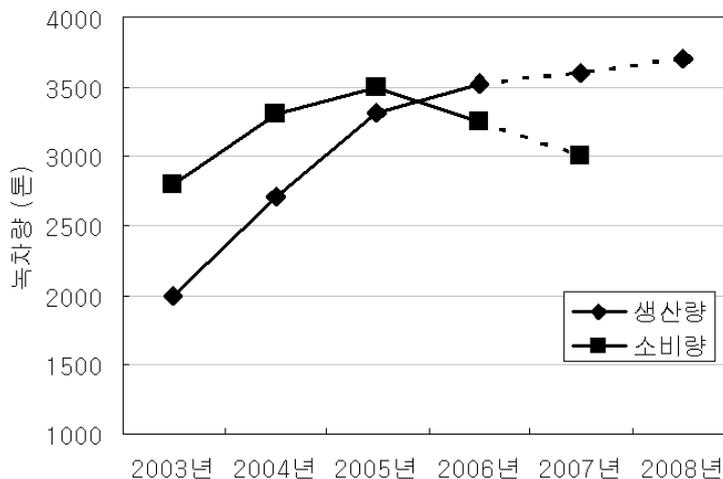


그림 1. 녹차 연간 생산량 및 소비량

1) 경영 규모의 확대

다업은 경영 규모가 영세할수록 다원 관리의 여러 가지 비효율성으로 인하여 생산 경비가 점점 높아지게 된다. 다원규모가 0.3 ha인 경우, 생엽 kg당 단가가 11,610원 이상에서 판매해야만 이윤이 발생하지만, 5 ha인 경우에는 생엽 kg당 단가 2,670원 이상에서 판매하여도 이윤 발생이 가능하다.

또, 다원 재배 면적에 따른 노동 시간에 있어서도 경영 규모가 적을수록 노동 시간이 점차 증가하여 비효율적인 노동 작업이 이루어지게 되는데, 다원면적 0.3 ha에서 연간 10 a당 노동력 투입 시간이 413시간인데 비해, 3 ha에서는 192시간만 투자하여도 다원관리가 가능하게 된다.

경영 규모별 시간당 노동 소득도 경영 규모가 클수록 증가하는데(그림 2), 한국의 녹차 산업은 다업 경영 규모가 영세하여 노동 시간의 투자가 많고 비효율성이 발생하여, 결국에는 생산원가가 높아지고 소비자에게 낮은 가격으로 녹차를 제공할 수 없는 것이다. 향후 대량 유입될 값싼 외국산 녹차와 가격면에서 경쟁하기 위해서는 경영 규모의 확대는 꼭 해결해야 할 과제이다. 현재 국내에는 소규모 농가가 대부분이기 때문에 경영 규모를 확대하는 방안으로서 조합을 구성하는 방법도 하나의 대처 방안이라 생각된다.

2) 다원 관리의 기계화

세계 선진국의 대부분은 농업 노동력의 부족 해결과 효율적인 농업 경영을 위하여 기계화를 실행하고 있다. 다업 또한 이러한 흐름에 예외일 수는 없으며, 한국의 녹차 산업도 노동력 부족에 처해 있어 기계화 도입 또한 시급한 과제로 되어 있다.

표 6. 다업 경영규모의 비교 (2005년)

지 역		농가 호수(호)	경지 면적(ha)	호당 경지 면적(ha)
한 국	하동군	1,757	679	0.39
	보성군	982	886	0.90
일본 키쿠나가*		39	121	3.10

\* 키쿠나가 : 일본 가고시마현 차 재배 농가 조합

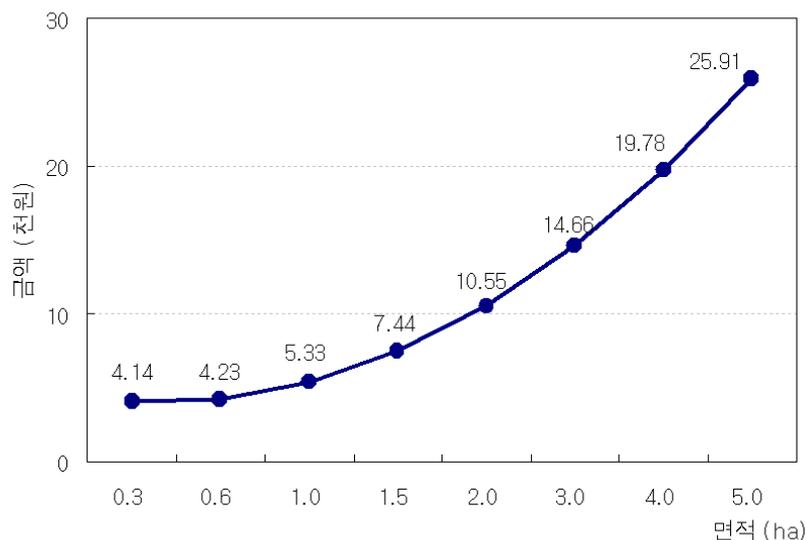


그림 2. 다업 경영 면적에 따른 1시간당 노동 소득  
자료 : 시즈오카농협중앙회

다원에서 가장 중요한 작업인 채엽 작업에서 채엽 방법에 따른 작업 효율을 비교하여 보면, 승용형 기계로 채엽할 경우 손채엽의 1,000배 이상, 2인용 가반형 채엽기의 2배 이상을 채엽을 할 수 있다(표 7).

다원 관리의 전체 작업면에서 보아도 승용형 기계를 도입하여 작업할 경우 수동 작업 관리기와 비교할 때, 과도한 노동에서 벗어날 수 있을 뿐만 아니라 49%의 작업 시간만 투자하여도 관리가 가능하게 된다.

다원 관리에 승용형 기계의 도입과 아울러 효율적인 다원 관리를 위한 선결 조건이 다원의 기반 정비이다. 다원 지형 경사도를 3° 이하로 기반 정비하였을 경우, 기반 정비를 하지 않은 다원(경사도 12°)의 61% 노동 시간 투입으로 다원관리가 가능하므로, 기반 정비는 노동 효율성 향상 도모에 중요한 조건이다. 일본의 시즈오카현의 경우 최근 다원의 승용형 기계화를 도입하기 위한 다원의 기반 정비를 최대의 과제로 생각하고 관민이 협동하여 노력하고 있는데, 우리나라도 향후의 차 산업이 경쟁력을 갖기 위해서는 국내 여러 가지 여건을 고려할 때, 다원의 기반 정비와 승용형 기계의 도입은 가장 시급한 과제라고 생각한다.

### 3) 다원의 차나무 품종화

한국의 녹차 산업에서 커다란 문제 중의 하나가 잡종인 재래종과 야부기다 품종만이 식재되어 있어 많은 문제들이 발생하고 있다. 단일 품종 다원에서 발생하는 문제점으로는 수확기의 집중으로 인한 노동력 투입의 집중, 공장가동의 일시적 집중, 병해충과 자연 재해의 집중 발생으로 인한 다원운영의 어려움이 예상되고 있다. 특히 재래종을 보유한 다원은 품질과 생육의 불균일성으로 인한 품질 저하가 발생하고 기계화 등의 효율적인 다원관리가 어려우므로 품종화 시키는 것이 시급한 과제이다. 또, 단일 품종으로는 향후 소비자의 니즈를 만족시킬 수 없고, 다양한 제품의 개발에도 장애가 되고 있다. 일본에서는 재래종의 선발과 단일 품종으로 인한 문제점들은 해결하기 위해 많은 노력을 기울여 온 결과, 많은 우량 품종이 육성되어 점차 그 식재 면적을 확장해가고 있고, 다양한 품종을 조합하여 경영하려는 다원이 증가되고 있다.

### 4) 친환경 농업

환경의 보호 유지가 커다란 인류 사명의 하나로 인식되고 있는 현시대에서는, 과거와는 달리 이제 농업도 환경과 대립되는 산업으로 주목 받게 되었다. 향후 환경을 배려하지 않는 농업은 살아남을 수 없다는 것은 자명한 사실이다. 이러한 기류 속에서 환경에 대한 부하량을 최대한 줄이면서 생산하자는 친환경 농업이 대두되게 되었다. 차나무는 연간 6개월에 걸쳐 3번 이상 잎을 따서 수확하는 영년생 작물로 많은 영양분의 공급과 철저한 병충해 방제를 필요로 한다. 이로 인해 고품질 녹차를 생산하기 위한 목적으로 질소 성분을 과다하게 시용하고 농약 방제 횟수를 늘이는 결과를 초래하기도 한다. 일본에서는 다원의 표준 시비량을 십 수 년 전만 하더라도 100 kg · N/10a 이상으로 설정하였으나, 최근에는 질소의 표준 시비량이 54 kg · N/10a로 설정되어 있고, 향후 40 kg · N/10a 이하로 줄이려는 연구가 활발히 진행 중이다. 또, 라이시미터와 EC센스에 의한 모니터링을 다원에 도입하고, 성페로몬, 유아 등에 의한 병해충 예찰, 생물 농약 등을 이용한 종합 병해충 관리(IPM)체계 확립 등에도 많은 연구가 이루어져 실제로 다원에 적용되고 있다.

표 7. 채엽 방법에 따른 작업 효율 비교

채엽 방법	채엽 면적(hr당 2인)	채엽량(1일당 2인)
손적채	0.16a	2 kg
손가위	0.97a	12 kg
가반형	6.80a	1,200 kg
승용형	12.50a	2,500 kg

자료 : 신다업전서

한국 대부분의 다원에서는 아직 재배 기술의 개발 보급이 미흡하여, 비배 관리나 방제 관리가 적절히 이루어지지 못하고 있는데, 재배 기술의 배양과 함께 친환경 농업의 도입이 이루어지는 것이 바람직하다. 최근 국민들의 건강 지향, 안전 지향이라는 시대적 조류에 부응하여 이러한 노력들이 합치된다면 녹차가 자연 건강식품이라는 이미지가 소비자에게 더욱 강하게 인식될 수 있을 것이다.

#### 5) 가공 시설의 현대화

한국의 차 산업은 가공면에서는 더욱 열악한 환경에 처해 있다. 먼저 대부분의 농가가 가내 수공업의 형태로 손으로 가공하는 단순한 가공 방식을 취하고 있는데, 가공 능력의 부족으로 적기에 채엽한 잎을 완전히 소화할 수 없을 뿐더러, 다양화 되는 소비자의 니즈에 대처해 나갈 수도 없다. 또, 가공상의 위생 관리도 문제가 되고 있어 가공 공장의 설립과 대형 자동 가공 기계의 도입이 시급하다.

2005년 현재 한국 녹차 가공 공장의 현황은 전국의 17개 업체만이 기계식 가공 라인을 설치하고 있고, 이들 17개 가공 업체에서 전국 차 생산량의 80% 정도를 처리하고 있다. 2001년 이후부터 몇몇 업체에서 몇 라인의 가공 기계 도입이 이루어졌지만, 아직 전국의 가공 라인을 모두 합하여도 시간당 약 10톤의 생엽 처리 능력 밖에 되지 않으며, 기업형 업체의 대형 가공 공장 12라인을 제외하면 대부분의 기계들이 중소형으로 향후 대량 유입될 수입산 녹차와의 경쟁, 소비자의 녹차 수요 증가 등을 고려할 때, 대형 가공 기계의 도입으로 적기 채엽된 생엽을 위생적으로 처리할 수 있어야 하므로 대형 자동 가공 기계의 도입의 요구되어진다. 경제적인 문제가 대두된다면 소규모 농가들이 조합의 형성이나 법인 설립으로 공동 공장을 설립하는 것도 좋은 방법이 될 수 있다.

또, 한국의 녹차 산업은 가공 설비의 문제 외에 가공 기술면에서도 낮은 수준에 머물러, 단순하고 획일적인 가공 방법으로는 소비자의 다양한 요구를 만족시킬 수가 없는 실정이다. 가공 기술의 향상을 위해서는 소비자의 기호도 조사, 음용 패턴의 연구, 다양한 원료의 이용 등을 기반으로 가공 기술 연구를 통하여, 소비자들을 만족시키고 유인할 수 있는 소비자 중심의 제품을 개발하는데 노력해야 할 것이다.

#### 6) 유통 시장의 다양화

한국은 체계적인 녹차의 유통 경로를 가지고 있지 못하고, 대부분의 생엽 생산자가 직접 가공하고 자신의 고유 상표를 붙인 제품을 직접 판매하는 단일 방식을 취하고 있다. 이러한 단일 방식의 생산 판매는 가격의 조절 기능 부재로 소비자 가격은 시장 원리에 의해 결정되지 않고 생산자의 권익과 당장의 수익성에 의해 결정되기 때문에 품질에 비해 녹차의 가격은 상당히 높게 형성되며, 이는 소비자의 외면을 불러 일으키게 되어 녹차 소비 확대에 커다란 장애 요인 구실을 하고 있다. 이를 해결하기 위해서는 녹차 생산자 협의 기구 등에 의해서 합리적으로 가격을 조절할 필요가 있고, 녹차의 도매 시장 형성이나 중간 상인의 등장이 요구

표 8. 일본 다원에서의 친환경 농업 도입 예

분야별	도입 기술
비배 관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EC 센스, 라이시미터, RQ 플렉스의 도입 이용</li> <li>▪ 완효성 비료, 피복 비료 등 기능성 비료의 활용</li> <li>▪ 점적 시비, 액비 시비 기술 도입</li> <li>▪ 다원 배수 순환형 다원의 개발</li> </ul>
병충해 방제	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 페로몬, 유아등 등에 의한 예찰 체계 도입</li> <li>▪ 생물 농약의 개발 및 도입</li> <li>▪ 합적병해충 관리(IPM) 체계 기술 도입</li> </ul>
육종	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 내충성, 내병성 품종의 육성 보급</li> </ul>

되어진다.

한국 소비자의 녹차 구입 장소를 보면, 티백과 잎차 모두 간편하게 구입할 수 있는 슈퍼마켓(대형마트) 등에서 소비자의 구매가 가장 많이 이루어지고, 있었고, 다음이 백화점, 녹차 전문점 순이었다(그림 3). 한국의 녹차 경영업체들도 차 전문점을 통한 고급 녹차의 판매, 젊은 층을 대상으로 한 통신 판매 등 유통의 방법을 다양화 한다면 소비 확대와 유통을 보다 원활히 할 수 있을 것으로 생각한다.

7) 소비자의 니즈에 부응하는 제품의 다양화

한국의 녹차 제품으로 소비자들을 유인하기 위해서는 먼저 소비자가 원하는 것이 무엇인지를 파악하고, 소비자들의 다양한 요구들을 만족시키는 것이 필요하다.

먼저, 소비자들의 다양한 기호를 만족시키기 위해 다양한 제품의 개발에 노력하여야 한다. 일본의 경우는 녹차의 전통적인 음용 방법 이외에도 다양한 각도에서 제품을 개발하여 차의 소비를 확대하고 있다. 소비시장 확대 방안에 대한 소비자들의 의견을 살펴보면, 녹차 효능의 PR이 전체의 35%를 차지하여 가장 비율이 높았고, 다음으로 학교 급식으로의 제공, 품질 개선, 포장 용기의 개선, 음용 방법 PR, 제품의 다양화 등에 대한 의견이 많았다. 아직 녹차 소비 시장과 녹차 문화가 국민 생활 속에 자리 잡지 못하고 있는 한국 녹차 산업의 상황 속에서는 녹차의 효능에 대한 홍보나 품질의 개선, 음용 방법 선전 및 개선 등은 녹차 소비 시장의 확대에 가장 효과적인 방법이 될 것으로 생각된다. 또, 최근 소비 시장을 주도하고 있는 것은 30대 이하의 젊은 층이므로 이러한 젊은 세대를 겨냥한 소비 확대 방안도 마련되어야 할 것이다.

표 9. 한국과 일본의 녹차 평균 소비자가 비교

(단위 : 원/100 g)

제품 종류	한국	일본
1번차 상급	55,000	15,000
1번차 중급	35,000	8,000

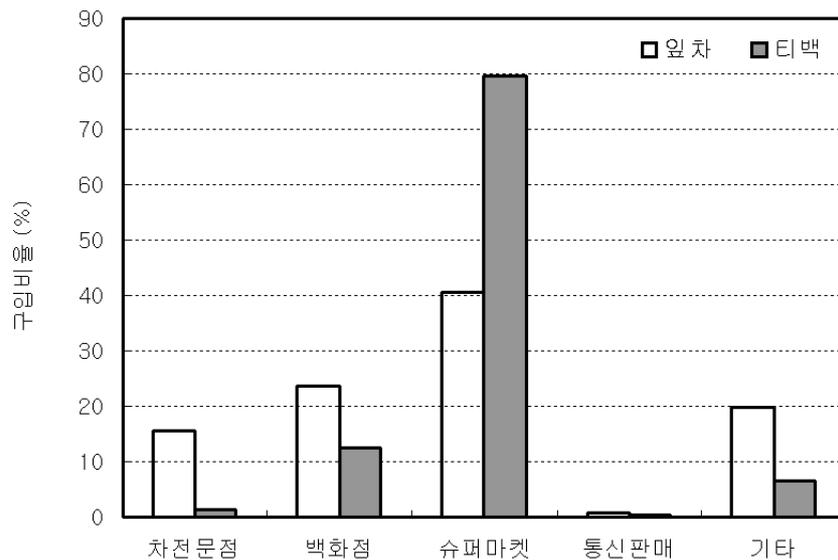


그림 3. 한국 소비자의 녹차 구입 장소  
자료 : 수도권 소비자 331가구 설문 조사 결과

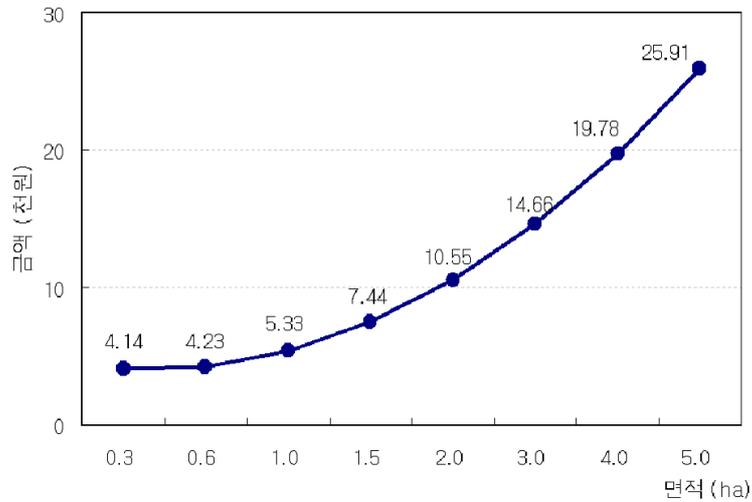


그림 4. 차 소비 시장의 변화 (전년 대비 판매액 성장률 추이)

#### 4. 한국 차 산업의 전망

차는 1차 산업인 농업부터 3차 산업인 관광 산업까지 이어져 수익을 발생시킬 수 있는 산업이다. 이제 걸음마를 시작하는 국내의 차 산업은 급변하는 시장 변화로 인해 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다. 국내 1인당 차 소비시장은 약 70 g으로 세계 1인당 차 소비량 490 g에 비교하면 매우 미미한 수준이지만, 생산자와 문화계, 학계의 공동 발전 체제를 마련하여 소비층을 확대한다면 차의 수요는 충분히 확대시킬 수 있을 것이다.

또, 지역의 특성을 살린 녹차 생산과 더불어 외국 녹차와의 대응 전략도 구체적으로 수립되어야 한다. 현재 지리적 표시제가 시행되고 있지만, 향후에는 가공 방법의 차별화를 통한 지역 제품 특화를 통해 소비자들이 쉽게 인지할 수 있도록 해야 할 것이다. 그리고 국내산이라는 장점을 살린 안전성과 안정성의 확보로 외국 농산물과의 차별화를 이루어내는 것도 좋은 전략이 될 수 있다.

일본은 1994년에 녹차 관세를 17%로 인하하여 중국산과 베트남산 등 값싼 외국산 녹차가 다량 유입되었음에도 불구하고, 관민의 단합된 노력으로 아직까지 굳건하게 자국의 녹차 산업과 문화를 지켜내고 있다. 이러한 다업 선진국의 노력과 전략들에 대한 정보를 타산지석으로 삼는다면 향후 글로벌 시대를 맞이하는 좋은 대응 방법이 될 수 있을 것이다.

표 10. 주요 차 재배지의 문화 행사 및 차 산업 활성화 정책

	보성/전남	하동/경남	제주
특징	국내 최대의 생산지	차의 시배지	현대적 재배지
문화 행사	• 보성 다향제 -1977년부터 매년 5월 개최	• 하동 야생차 문화 축제 -1995년부터 매년 5월 개최	• 국제 차 문화 축제 -2002년부터 매년 11월 개최
활성화 추진 단체	• 녹차 사업단 • 보성군 녹차 클러스트 사업단 • 보성군 녹차 특화 사업단 • 전남 녹차 특성화 사업단	• 하동군 녹차 클러스트 기획단 • 하동군 녹차 클러스트 사업단 • 지역혁신 특성화 사업	• 제주녹차 산업 발전 연구기획단 • 청정 제주 녹차 특화 작목 산학협력단
주요 정책	• 지리적 표시제 • 생산 이력 활성화 • 종합 유통 물류 시스템 구축	• 지리적 표시제 • 하동 녹차 연구소 설립 • 녹차 카페 운영	• 지리적 표시제 • 생산 이력제 • 품종묘 보급