

『 안개와 해풍이 연주하는 녹색의 교향곡, 보성차밭 』

지리교육과 3학년 김보림

☞ 답사포인트

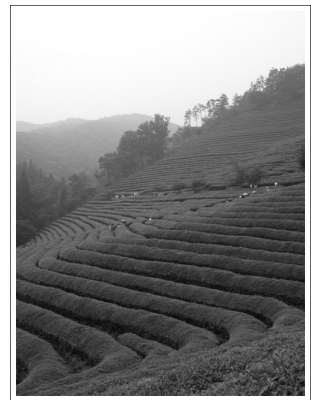
- 보성의 녹차산업클러스터를 통해 클러스터를 이해하자.
- 차재배의 일반적인 자연적 조건과 보성차밭이 이에 유리한 점을 알아보자.

보성군 보성읍 쪽으로 붓재계곡을 끼고 달리면 국내 최대의 차단지가 자리를 잡고 있다. 활성산 줄기가 보성만을 향해 뻗다가 갑자기 고개를 꺾은 그 붓재! 무려 127만 평에 달하는 차밭이 초록 용단을 깔아 놓은 듯 빼곡하게 늘어서 있다. 이 곳 차 생산 단지는 무려 15개 업체가 몰려 있는데 계곡의 경사를 잘 이용해 계단식으로 차나무가 산등성을 에워싸고 있다. 특히 요즘에는 텔레비전 광고나 영화 장면으로 이 곳 차밭이 자주 등장하면서 관광객이 부쩍 늘고 있다. 왜 이 곳에 이렇게 차밭이 몰려있는 것일까? 보성이 차밭 조성에 유리한 조건과 차 생산 업체가 군집해 있는 원인에 대해 차근차근 살펴보자.

1. 보성다원 개관

고서인 《동국여지승람》이나 《세종실록 지리지》에 “보성은 예로부터 차나무가 자생하고 있어서 녹차를 만들어왔다” 고 기록돼 있는 것만 봐도 이미 오래전에 차 재배의 적지로 지목된 곳임을 알 수 있다.

그러나 오늘날 같은 대규모 차밭이 조성된 것은 1940년대이다. 일본 사람들이 지질 조사를 실시한 뒤 붓재 근처에 인도산 차 종자를 들여와 심은 뒤 대량 생산 체제를 갖추면서다. 그러나 차를 생산하기도 전에 해방이 되자 한참 동안 버려진 땅이 되고 말았다. 마침내 1957년 대한홍차주식회사에서 이 버려진 땅을 포함해 보성읍 언저리의 땅을 사들여 차나무를 가꾸기 시작했고, 1960년대 후반부터 녹차를 개발하여 녹차를 수출한다는 정부 정책에 따라 보성읍 활성산 일대에 일본 개량 차나무가 더 심어졌다. 이후 이곳에서 본격적으로 차가



《보성다원 전경》

생산된 것은 1980년대부터다. 당시에는 우리나라 녹차 생산의 90%를 차지할 정도로 대단했었다.

이후 1990년 정부에서는 농가에서 직접 차를 제조, 판매 할 수 있는 전통식품 허가기준을 완화하고 1992년 주암댐이 건설되어 지역 환경이 변화하였으며 최근 들어 건강식품에 대한 관심이 높아져 차 소비가 급증하자 차 재배면적과 생산량 또한 급격히 증가하고 있어 2002년 말 현재 재배면적 518ha에서 996톤을 221농가가 생산함으로써 연간 1134억원의 소득을 올리고 있다.

2. 녹차재배의 입지조건

1) 차 재배의 조건

차를 재배하기 위해서는 기상·토양·지형 등의 자연적인 조건을 고려해야 한다. 일반적으로 차는 연평균 기온 13℃이상, 강우량은 연평균 1,400mm 이상으로 기온이 높고 비가 많은 지역에 적합하다. 특히 녹차용 차는 보통 기후가 냉량하고 강이나 호수 등 주변의 공중 습도가 높으며, 일교차가 큰 지역에서 생산된 차 앞으로 차를 만들면 좋은 품질의 차를 만들 수 있다. 따라서 우리나라 주요 차산지에는 해발 200~800m에 위치해 있으며 위도가 높기 때문에 양질의 차를 생산할 수 있다.

역사적으로 볼 때 한반도 내 차나무의 북방한계는 북위 30~35° 이나 겨울의 저온, 일교차, 봄의 지나친 건조와 늦서리, 강우량 부족 등의 생육 제한조건 때문에 차나무의 북방한계는 북위 33° 선 이남인 전라북도의 김제·남원, 경상남도의 함양·울산 이남에서 제주도까지이다.



《농작물 재배 북한계선》

출처: <http://blog.naver.com/tnstn96>

2) 보성 다원 입지 조건

세종실록 지리지와 신동국여지승람 등의 기록에 의하면 보성은 옛날부터 차나무가 많이 자라고 있었음을 알 수 있고 일제시대에는 일본의 차 전문가들이 보성을 우리나라 최적의 홍차 재배지로 선정하여 30ha에 차를 심었다. 현재는 재배면적에 있어 전국의 28%를 차지하며 생산량으로는 27.3%에 이른다. 따라서 연구지역이 과거로부터 현재까지 우리나라 최대의 녹차산지로 발전할 수 있는 입지조건

으로서 자연적 요인을 중심으로 분석해 보고자 한다.

(1) 기후

보성은 연 평균기온 13.3℃, 연 강수량 1,785mm로 따뜻한 기온과 많은 비를 필요로 하는 차 재배에 적합하다. 단지 제주도를 제외한 우리나라 대부분의 차 재배 지역이 겨울철 최저 온도가 -10℃까지 내려갈 때가 있는데 연구지역의 경우도 동해 피해에 대한 대책이 필요하다. 또한 우리나라 강수의 대부분이 하계에 집중하는 특징상 3~4월에 건조한 경우가 많은데 이는 싹이 돌아나는 시기에 강수량이 적으면 생산량이 떨어지므로 생산량 증대를 위해서는 관개시설 등의 설치가 필요하다. 2001년의 경우를 살펴보면 1월에 -14.7℃의 저온과 2~5월에는 가뭄으로 특히 3·4월의 강수량이 각각 17.6mm, 28mm에 그쳐 차 수확량은 평년보다 대체로 30% 정도 감소되었다고 한다.

(2) 토양

대부분의 지질이 선캄브리아기의 변성암류인 편마암류로 다원이 위치하는 산악지나 구릉지는 편마암으로부터 풍화되어 형성된 양질의 암쇄토 및 산성갈색 삼림토가 가장 넓게 분포하고 있어 차 재배에 매우 적합한 토양이다. 또한 토양 수분과의 관계에 있어서 차나무 윗부분의 성장에는 수분이 많은 편이 좋으나, 뿌리부분에서는 과도한 수분이 있을 경우 산소 부족으로 뿌리가 부패하게 되므로 배수가 양호해야 되고, pH(산성도)가 4.5~5.5정도의 약산성 토양이어야 한다. 그런데 대부분의 다원이 분포하는 보성읍과 회천면 구릉지의 지질을 조사해본 결과 배수가 매우 양호한 산성암으로 사양질 내지 식양질 토양이 주로 분포하였다. 또한 내륙 평탄지나 곡간지에는 양질·식질의 회색토와 충적토가 길게 분포하기도 한다.

(3) 지질

대부분의 다원이 남남서쪽으로 뺀 중양산지(존제산~일립산) 남쪽으로 중양산지에서 해안가로 뺀 낮은 구릉성 산지들 사이에 위치하고 있어 겨울철 북풍이 차단되므로 따뜻하다. 또한 득량만으로부터 불어오는 해풍이 산지에 부딪히므로 습도가 높고 국지적으로는 산 아래에 일제시대 때 축조된 농업용 저수지가 있어 안개 발생 빈도가 높다. 이는 연구지역이 다른 지역보다 더욱 우수한 품질의 차를 생산할 수 있는 가장 중요한 요소로 작용한다. 일교차가 크면 차 잎의 방향성 성분이나 이들 유도물질의 생성이 많아져 향이 강한 양질의 차를 생산할 수 있다. 보성 최대의 다원인 대한다업은 활성산(465m)과 일립산(664m)자락에, 동양다원은 활성산 우측 자락에 그 밖에 다원은 봉화산(475m)과 봇재에 위치하고 있다,

이를 종합해 보면 보성은 전라남도의 남쪽 해안에 위치하여 북으로부터 서남방

은 화순·장흥과 경계로 산간을 이루고 남방은 회천·득량·조성·별교 등 4개의 읍면이 해안에 둘러 있기 때문에 해풍과 안개, 토양이 삼위일체를 이뤄 차 재배지로서 최적의 입지조건을 지니고 있다.

3. 농산업클러스터와 보성녹차클러스터

1) 클러스터, 농산업클러스터

클러스터(cluster)에 대한 논의는 유럽의 경험적 연구에서 시작된 것으로 알려지며, 1890년 마샬(A. Marshall)이 「경제 원론(Principles of Economy)」에 게재한 글에서 최초로 클러스터라는 용어를 사용하였다. 마샬은 19세기 말 영국의 웨필드와 랭카셔 지역의 산업 발전 사례를 통하여 동일 지역 내에 집적되어 형성된 산업단지에서 대량생산의 이점이 발생한다는 것을 발견하고 이를 ‘집적화에 의한 규모의 외부경제’라고 칭하였다. 특정 지역에 동일업종의 기업이 집적하여 근접성의 효과가 발생하고 개별 기업이 경제적 효과를 향유할 수 있다는 것이다.

그 후 1990년에 미국 하버드대학의 포터(M. Potter)는 클러스터의 특정 단면 또는 유형에서 한 단계 나아가 역동적인 경쟁이론에 접목시킴으로써 연구 영역을 확장하였으며, 캘리포니아의 실리콘밸리(Silicon Valley)가 산업클러스터의 성공 사례로 알려지면서 연구자들의 관심을 집중시키게 되었다. 포터(2000)는 클러스터란 “특정 업종에 종사하는 기업을 중심으로 부품공급업체, 서비스 공급업체, 연관 산업기업, 그리고 관련된 제도적 기구(대학, 상공회의소 등)들이 서로 경쟁하면서 동시에 협조 하는 지리적 집적체”로 정의하였다.

그렇다면 농산업 클러스터란 무엇일까? 농산업 클러스터라는 용어는 생소하지만, 농업 부문에서도 오래전부터 산업군집 또는 클러스터 개념이 사용되었다고 볼 수 있다. 현재 지역농업 조직으로 형성되어 있는 작목반을 비롯한 생산조직 그리고 품목별 주산지과 특산단지 등은 산업 클러스터의 발전 단계로 보면 초보적인 형태의 산업 집적지로 볼 수 있다.

즉 농산업 클러스터란, 일정지역에 특화된 농산물의 생산·유통·가공 등과 관련된 농업경영체와 농산업체, 대학 및 연구소, 행정기관·단체 등이 산·학·연·관 네트워크를 형성하고 경쟁과 협력을 통하여 지역농업혁신의 상승효과를 이루어가는 집합체라고 할 수 있다.

지역 농업클러스터 정책의 시행으로 기대될 수 있는 효과로, 첫째, 대표적인 사례지역인 고창 복분자 관련 농가의 경우 농가소득이 일반 쌀 생산지역의 농가에 비해 소득이 5배 수준임을 고려해 볼 때 농가소득 증대에 기여하는 바가 크다고

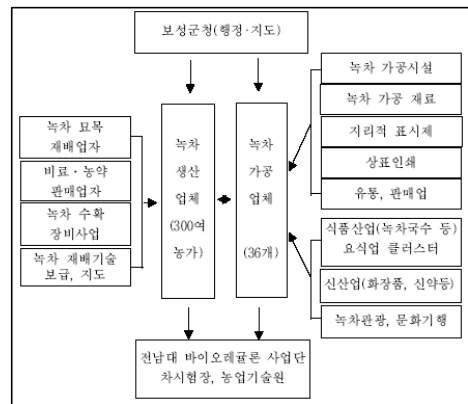
할 수 있다. 따라서 지역 특성에 맞는 맞춤형 실현은 농가소득 증대와 더불어 국가 농업경쟁력 제고에 이바지 할 수 있을 것이다. 둘째, 보성녹차 농가의 경우 농업과 3차 산업이 결합되어 관광수입 연 340억원, 고용효과 연 50억원을 창출하고 있다. 이와 같이 산·학·관의 네트워크를 통해 새로운 부가가치를 창출하고 지역 주민들의 고용을 증대시키는 효과도 기대해 볼 수 있을 것이다. 셋째, 참여정부에서 추진하고 있는 119조 투융자³¹⁾ 사업의 효율성을 제고 시키고, 도·농간의 소득 격차를 해소하여 지역의 균형발전을 실현하는 데 큰 역할을 할 것이다.

2) 보성 녹차 클러스터와 전망

보성군의 녹차산업은 녹차 단일 품목을 중심으로 한 산업 클러스터로서 녹차는 가공식품으로 소비되는 품목의 특성상 가공산업과 직접 연계되어 있어 가공주도형 클러스터라 할 수 있다.

보성 녹차는 1990년대 이후 활발히 추진된 생산기반 조성에 이어 2000년대에 들어와 농업+가공산업+관광산업이 일체화된 종합산업으로서의 기반 구축단계로 이행하고 있다. 특히 보성차생산자 연합회가 활성화되면서 지리적 표시제³²⁾를 중심으로 한 산·관·학 합동 품질 관리 체계의 구축, 보성다향제 개최, 다원의 관광지화 등을 통해 전국 유명관광지로 선정되는 등 산업의 복합화가 추진되고 있다.

녹차산업은 세계적으로 웰빙 산업으로 각광을 받고 있고, 이에 따라 보성을 중심으로 한 국내 산업도 크게 성장하고 있는 단계로서 다양한 상품개발 및 브랜드화를 통하여 산업성장의 잠재력은 크다고 할 수 있다. 우리나라 녹차산업의 산업화가 10여 년에 불과하고 1인당 소비 수준도 주변국에 비하여 크게 낮은 수준이지만 앞으로 산업 규모의 확대 가능성이 매우 크다.



《보성녹차 클러스터 구성요소》

출처 : 지역농업 클러스터의 형성과 발전 방향

31) 투자와 융자를 아울러 이르는 말.

32) 보성 녹차, 보르도 포도주 등과 같이 특정지역의 우수 농산물과 그 가공품에 지역명 표시를 할 수 있도록 해 생산자와 소비자를 보호하는 제도. 상품의 품질이나 명성이 지리적 특성에 근거를 두고 있는 상품임을 알리는 것으로 세계무역기구(WTO)협정에 규정돼 있다.

4. 한·중·일 녹차산업 비교

우리나라 녹차산업은 주요 수출국인 중국과는 가격경쟁력, 주요 생산국이면서 수입국인 일본에 비하여는 가격·품질경쟁력 면에서 열위에 있어 국제 경쟁력이 크게 뒤떨어져 있다.

1) 가격경쟁력 조건

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

주: *약함, **중간, ***강함

《한·중·일 녹차산업 비교》

출처 : 녹차 수출시장 진출 전략과 수출상품 개발

단위당 수량은 고유의 차 품종화가 이루어져 있지 않고 경사지 재배가 많아 중국, 일본에 비하여 매우 낮다. 그러나 최근에 조성된 집단 재배단지의 경우는 거의 일본 수준에 육박하고 있다.

생산원가를 비교하여 보면 중국은 한국의 27%, 일본의 산간부 재배가 많은 시즈오카는 65%, 평지 대규모 재배가 이루어지는 가고시마는 35% 수준으로 나타났다. 이는 중국에 대하여는 노임수준, 일본의 경우는 생산기반 및 기술수준에 기반한 것으로 판단된다. 이에 따라 녹차의 소비자 가격도 첫물차 상급의 경우 한국은 55천원/100g, 일본은 15천원, 중국은 6천원 수준으로 우리나라의 녹차가격이 3.7배, 9.2배 비싸다.

2) 품질경쟁력 조건

(1) 한국

국내 녹차산업은 제주 장원산업을 제외하고는 대부분 영세 사업체로서 자본기술이 낙후되어 있어 가공 효율과 품질관리 면에서 열위에 있다. 특히 주로 수작업에 의존하는 소규모 덩음식 제조방식은 제조원가면에서 불리하고, 위생적 제품관리 등 품질 면에서도 문제가 많다. 또한 제다업체의 영세성으로 다양한 수요에 대응한 효과적인 제품 개발 및 브랜드화 추진이 어렵다. 특히 장원산업 등 일부업체

를 제외하고는 전통적인 잎차시장에 의존하고 있어 산업의 성장에도 불구하고 성장기반이 취약한 상태다.

(2) 일본

일본은 엄격한 품위등급 분류 판정 등을 통해 고품질만이 시장에서 살아남을 수 있도록 유통관행이 정착되어 있다. 그 밖에 품종, 재배기술, 가공수준, 제품개발 분야가 발달되어 있다.

그러나 비료 농약의 과다 사용에 따른 잔류농약문제 등 식품 안전성 면에서 제약 요인도 많다. 특히 잔류농약기준에 대해서 일본과 구미제국의 갭이 크기 때문에 일부 수출 전용농원의 녹차 이외는 수출을 할 수 없는 상황이다.

일본 제품과 국산 녹차를 비교하여 보면, 일반적으로 한국산 녹차의 외관품질은 떨어진다. 그러나 한국과 일본은 녹차제조법과 선호도(일본: 아미노산 함유된 담백한 맛, 한국: 구수한 맛)의 차이가 있어 단순 품질 비교는 어렵다.

(3) 중국

중국의 차 수출은 벌크포장³³⁾을 위주로 하고 있어 기술적인 함량 및 주가가치가 낮다. 최근엔 농약잔류, 유해한 미생물 함량 문제가 차잎 수출을 제약하는 큰 장애 요소이다. 비록 중국 내의 유명차 산업이 비교적 빠른 속도로 발전하고 있지만 전반적으로 과학기술 부문의 투자가 부족하고 차엽 자원의 개발 및 이용이 충분치 않으며 정밀한 가공·부가가치가 높은 상품개발이 부족한 실정이다.

4. 맺음말

이상으로 보성이 맛있는 차를 만들 수 있는 재배의 적지일 수밖에 없었던 자연적 입지조건과 보성 녹차 산업이 더욱 발전될 수 있었고 보성군의 지역혁신에 기여한 지역 농업 클러스터인 녹차산업클러스터에 대해 살펴보았다.

최근 녹차가 건강식품으로 인식되면서 녹차음료와 녹차과자 등 다양한 녹차가 공품의 개발이 이루어지고 있으며, 나아가 제약 산업과 같은 바이오산업으로 확장될 수 있는 가능성이 큰 것으로 전망되고 있다. 또한 보성은 우수한 자연경관을 자랑하는 다원이 조성되어 있을 뿐 아니라 판소리 서편제의 발원지로서 소리의 고향이라 일컬어지고 있는 만큼 관광·문화 분야와 접목할 경우 그 시너지 효과는

33) 개별포장이 안된 떨이 물건을 지칭하는 말, 포장이 안 되었을 뿐 품질은 동일하지만 사실 품질은 떨어지고 대신 가격은 굉장히 싸다.

크게 나타날 것으로 전망된다. 그리고 보성의 지속적인 지역혁신을 위해서 녹차산업을 중심으로 한 클러스터를 보다 강화한다면 더 나아가 경쟁력 있는 국가 산업으로도 발전할 수 있을 것이다.

☞ **생각해보기**

- 보성 녹차는 그 동안의 괄목할 만한 성장에도 불구하고 우리나라 녹차산업이 안고 있는 취약점도 동시에 노출하고 있다. 주요 수출국인 중국과는 가격과 경쟁력, 주요 생산국이면서 수입국인 일본에 비하여는 가격, 품질 경쟁력 면에서는 열위에 있다. 이와 같은 상황에서 국제 경쟁력을 갖춘 산업으로 성장하기 위한 과제로는 무엇이 있을까?

《참고문헌》

- 김종일 외 4명 / 2002 / 남도해안 2000리 길 / 성하출판
- 권경안 / 2003 / 보성을 말한다 / 학연문화사
- 농림부 / 2005 / 지역농업 기술혁신 클러스터 육성 및 지원방안 연구 / 농림부
- 김정호 외 2명 / 2004 / 지역농업 클러스터의 형성과 발전 방향 / 한국농촌경제연구원
- 김수진 / 2002 / 보성 녹차 산업의 발달과정과 활성화 방안 / 전남대 교육대학원
- 최영기 / 2004 / 보성차의 관광상품 활성화 방안에 관한 연구 / 전남대 행정대학원
- 농림부 / 2005 / 녹차 수출시장 진출 전략과 수출상품 개발 / 농림부