

Bangkok

민동환 연구원 cfncopy@si.er.kr 서울연구원 세계도시연구센터

방콕 일반 현황

- ▶ 방콕은 1782년 라마 1세가 이곳을 도시로 개발한 이래 수도 역할을 하고 있음
- ▶ 동남아시아에서 가장 빠른 속도로 성장하고 있으며 경제적으로 역동적인 도시 가운데 중 하나
- ▶ 태국의 정치, 경제, 사회, 문화의 중심지
 - 정식명칭 : 방콕(กรุงเทพมหานคร)
 - 행정법상 지위 : 태국왕국(Kingdom of Thailand)의 정식 수도
 - 정부 형태 : 방콕 정부(Bangkok Metropolitan Administration)
 - 면적 : 1,568.737km² (수도권 포함 시 7,761.6km²)
 - 고도 : 1.5m
 - 인구 : 8,280,925명 (2010) (수도권 포함 시 : 14,565,547명)
 - 인구밀도 : 5,300명 /km² (2010)
 - 언어 : 태국, 중국어, 말레이어, 영어¹, 기타 지역 방언
 - 지역 총생산 (GRDP) : 983.4억 달러 (수도권 포함 시 1493.9억 달러)
 - 1인당 지역총생산량 (Per Capita GRDP) : 14,301 달러
 - 기후 : 3계절 (3 ~ 5월 고온, 6 ~ 10월 우기, 11 ~ 2월 비교적 저온)
 - 평균온도 28℃
 - 연평균 강수량 : 1,600mm

그림1 태국 위치

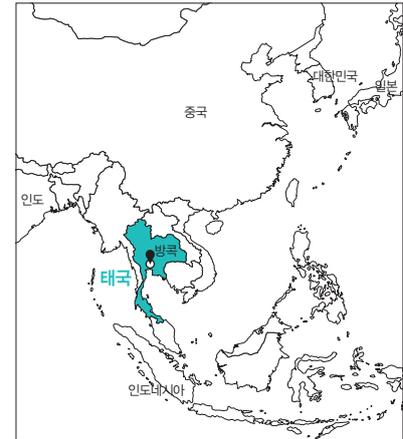


그림2 태국 전도



1 엘리트층에서 폭넓게 쓰이고 있음

1. 방콕 일반 현황

지리적 특성

■ 동남아시아 및 태국의 중심 도시인 방콕

- 방콕시는 인구과밀로 인하여 다양한 도시화 문제 발생
 - 2010년 방콕시에 인구는 8,280,925명으로 태국 총 인구의 약 8.5% 거주
 - 인구 기준 2위권 도시인 촌부리(인구 260,555명), 핫야이(인구 157,596명), 치앙마이(인구 147,504명)에 40배 이상의 큰 차이를 보이고 있음
- 상업 및 산업 활동이 집중되고 있는 도심지와 주거 중심지역으로 변하고 있는 외곽지역으로 구분
 - 1987~2000년까지 방콕 외곽 지역의 인구는 꾸준히 증가하고 있지만, 도심지의 인구는 지속적으로 감소²

표1 방콕 도심지-외곽지의 인구 밀도 변화

| | 1987년 | 2000년 |
|-----|---------------------------|---------------------------|
| 도심지 | 15,270명 / km ² | 11,090명 / km ² |
| 외곽지 | 770명 / km ² | 1,280명 / km ² |

자료 : Bangkok State of the Environment, 2001, Profile of Bangkok City

행정적 특성

- 지역 행정의 모든 권한을 가지고 있는 방콕 시정부(Bangkok Metropolitan Administration)
 - 행정의 대부분의 권한을 가지고 있는 방콕 시장
 - 1985년 제정된 방콕시 정부법 (Bangkok Metropolitan Administration Act Be 2538)에 따라 시장의 권한이 결정됨

방콕시 시장

- ▶ 4년 마다의 선거를 통하여 정해지는 선출직
 - 1985년 방콕 수도권 행정법 BE2538이 제정된 이후부터 선출직으로 변경됨
 - 2013년 현재까지 총 6명의 시장이 선거로 선출됨 (이전 포함 총 15명의 시장)
 - 시장은 연임이 가능함
- ▶ 총 7개의 행정적인 권한을 가지고 있는 방콕 시장
 - 방콕시 정부의 수장
 - 방콕시 내에 정책 입안 및 적용에 관한 권리
 - 부시장, 보좌관, 시공무원의 임면권
 - 태국 내무부, 총리, 내각의 행정적 조치에 대한 거부 및 조율 권리
 - 도시 서비스와 관련된 국외 단체들과의 조율
 - 도시 조례 입안에 대한 권리
 - 이외 지방 자치단체장이 가지고 있는 도시 행정에 관한 권리

2 자료 : Bangkok State of the Environment, 2001, Profile of Bangkok City

방콕시 지방 조례 제정과 행정부의 견제의 목적으로 만들어진 방콕시 의회

- ▶ 의원은 4년 마다 선출이 되며 방콕시를 견제하는 역할(2006년 구성)
- ▶ 의회는 11개의 전문위원회를 가지고 있음
 - 환경위원회, 일반행정위원회, 공공서비스위원회, 교육문화위원회, 보건위원회, 복지위원회, 지역행정위원회, 경제조세위원회, 관광스포츠위원회, 교통통신위원회, 정보위원회

■ 지역 특색에 알맞은 클러스터 구분

- 총 50개의 구(Districts)로 구분되어 있는 방콕
 - 35개의 구는 차오 프라야 동쪽에 위치하고 있으며, 나머지 15개 주는 촌부리시에 가까운 서쪽제방 (the western bank)에 위치하고 있음
- 도시경쟁력 극대화를 위하여 12개의 클러스터로 지정하여 운영
 - 라탄아코신 클러스터(Rattanakosin) : 문화 보존, 행정, 문화관광 중심지역
 - 람피니 클러스터(Limphini) : 소매 및 서비스 중심, 베드타운
 - 바이브하바디 클러스터(Vibhavadi) : 소매 및 서비스 중심을 방콕내 최대 인구 밀집 지역
 - 차오 프라야 클러스터(Chao Phraya) : 신흥 상업지역
 - 촌부리 클러스터(Thonburi) : 역사문화 보존 및 관광 중심지역
 - 탁신 클러스터(Taksin) : 인구 밀집도가 높은 주거 지역
 - 프라 나혼 누이 클러스터(Phra Nakhon Nuea) : 주거지역
 - 부라프아 클러스터(Burapha) : 주거 지역
 - 수윈카린 클러스터(Suwinthawong) 농업 및 주거 지역
 - 시나크라린 클러스터(Sinakharin) : 부도심의 중심지역
 - 마하사와트 클러스터(Mahasawat) : 농업과 일반 거주 지역
 - 사남 차이 클러스터(Sanam Chai) : 농업, 산업, 주거 및 에코 투어리즘 지역

그림3 방콕시 클러스터



경제적 특성

■ 동남아시아 경제 중심인 방콕

- 1인당 도시 생산량 기준으로 아시아 6대 대도시에 속하는 방콕³
 - 방콕은 서울, 싱가포르, 홍콩, 도쿄, 오사카-고베와 함께 아시아 6대 대도시
 - 2010년 태국 통계청 기준으로 방콕의 총 생산량은 USD983.4억이며, 이는 태국 전체의 생산량 (GDP)의 29.1%를 차지
 - 또한 수도권을 포함 시에는 USD1493.9억으로 태국 전체 생산량의 44.2%를 차지
- 방콕 경제 구조는 태국과는 다른 구조를 가지고 있음
 - 방콕의 경제는 일반 판매업, 제조업, 교통 및 통신, 부동산업, 금융업, 공공서비스 등 총 6개 분야에 집중되어 있으며, 이에 비해 태국은 제조업, 일반판매업, 농림업, 교통, 부동산 등 총 5개 분야에 집중되어 있어 차이를 보임

표2 방콕 - 태국 산업 구조비교표

(단위 : %)

| | 방콕 A | 태국 전체 B | 비율차이 (C=A-B) |
|--------------------|------|---------|--------------|
| 일반 판매업 | 24 | 15 | 9 |
| 제조업 | 14 | 32 | -18 |
| 교통, 통신 | 12 | 7 | 5 |
| 부동산업 | 12 | 7 | 5 |
| 금융 | 11 | 5 | 6 |
| 공공서비스 및 안전 | 10 | 6 | 4 |
| 숙박업 | 5 | 3 | 2 |
| 기타 | 4 | 2 | 2 |
| 건설 | 2 | 3 | -1 |
| 교육 | 2 | 4 | -2 |
| 공공서비스 (전기, 가스, 수도) | 1 | 3 | -2 |
| 의료 | 1 | 1 | 0 |
| 농림업 | 0 | 10 | -10 |
| 수산 | 0 | 1 | -1 |
| 광산업 | 0 | 3 | -3 |
| 사적고용 직원 | 0 | 0 | 0 |

자료 : 태국통계청

3 개별 조사기관에 따라 지역총생산량(GRDP) 총액의 차이 발생 가능

표3 아시아 GDP 상위 10개 도시(2010)

| 순위 | 도시명 | 국가 | GDP (10억 달러) | 1인당 GDP (달러) |
|----------|-----------|-----------|--------------|---------------|
| 1 | 싱가포르 | 싱가포르 | 161 | 37,597 |
| 2 | 홍콩 | 중국 | 244 | 35,159 |
| 3 | 도쿄 | 일본 | 1,191 | 33,835 |
| 4 | 오사카 - 고베 | 일본 | 341 | 30,177 |
| 5 | 서울 | 대한민국 | 218 | 22,602 |
| 6 | 방콕 | 태국 | 89 | 13,499 |
| 7 | 상하이 | 중국 | 139 | 9,586 |
| 8 | 베이징 | 중국 | 99 | 9,238 |
| 9 | 호치민 | 베트남 | 40 | 7,935 |
| 10 | 자카르타 | 인도네시아 | 98 | 7,935 |

자료 : Naudin, Thierry, 2010, The State of Asian Cities 2010/11

표4 방콕 산업 구조

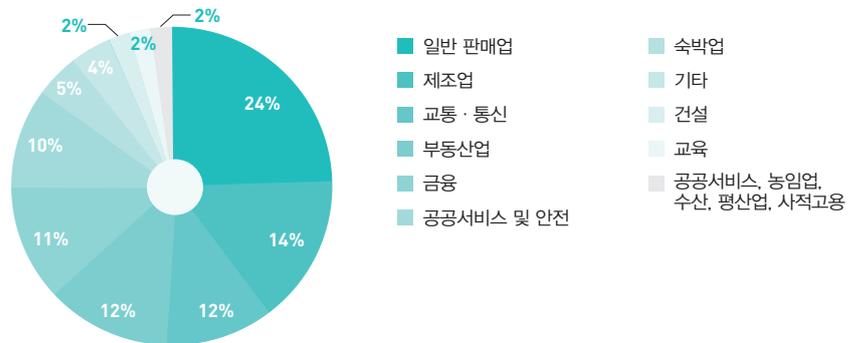
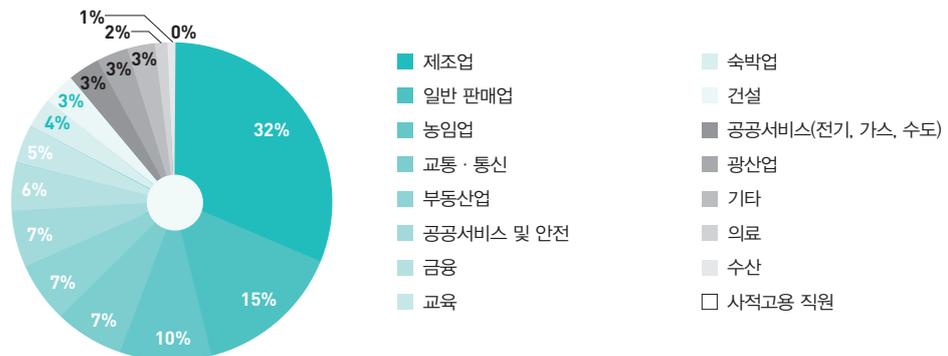


표5 태국 산업 구조



자료 : 태국통계청

2014년 탁신 지지자와 반 탁신 지지자들간의 세력 싸움으로 발생한 군부 쿠데타

- ▶ 탁신 전 총리의 정치적 사면으로 발생한 정치혼란
 - 탁신의 여동생 잉락 총리가 탁신의 정치 복귀를 위하여 무리한 시도를 실시
 - 탁신은 CEO 총리로 불릴만큼 태국의 경제적 부흥을 가져다 준 인물. 하지만 2006년 대규모 탈세혐의로 인하여 실각 후 외국 망명
 - 탁신의 여동생은 탁신 복귀를 위하여 사면을 추진하였으나 상원 부결 및 여론의 악화로 쿠데타 발발
 - 시민과 야당 그리고 반정부 세력 중심이 된 반 정부 세력
 - 반정부 세력은 정치 개혁과 국문의회 구성을 요구
 - 또한 태국 헌법 재판소로부터 잉락 총리의 해임안과 2014년 2월 조기 총선 선거의 결과를 무효로 만드는 영향력을 보임
- ▶ 정치혼란을 틈타 쿠데타를 일으킨 군부 세력
 - 탁신지지자와 반대 세력의 갈등이 격화되자 중재자로 빠라웃 육군 참모총장이 계엄령을 선포하고 중재 회담을 개최
 - 하지만 결론을 도출하지 못하고 군은 회담에 참석한 정치인과 지도자를 연행하고 공식적으로 쿠데타를 선언
- ▶ 경제 포퓰리즘 정책으로 일시적으로 회복되는 태국의 경제
 - 쿠데타 직후 태국에 대한 투자와 관광객 방문수의 하락으로 태국의 경제는 급속하게 냉각
 - 태국의 2014년 경제성장률 1%로 예측됨
 - 군부가 집권을 잡은 이후 포퓰리즘적 경제 정책 별처 점차 경제가 회복되고 있음
 - 생활필수품 및 에너지 가격을 동결과 월드컵 무료 중계등의 정책을 발표
 - 위와 같은 포퓰리즘 정책은 일반 시민뿐만 아니라 기업 들도 경제활성화에 도움이 된다는 이유로 긍정적인 반응을 보임
- ▶ 군부 중심으로 정리될 것 같은 태국
 - 현재 일반 국민들에게 군부가 가장 지지를 받고 있는 상황에서 군부 지도자인 빠라웃 육군참모총장이 총리로 가장 유력
 - 하지만 언론, 집회등의 통제와 국제기구, 인권단체 등이 군부 집권을 반대하고 있는 상황이어서 단기단에는 정세안정이라는 긍정적인 효과를 보일수 있으나 장기적으로 새로운 분란의 씨앗이 될수 있을 것이라고 전문가들은 전망

자료 : 이데일리, 동아일보, THEAsiaN, 연합뉴스 기사를 참고하여 정리

2. 방콕 도시 인프라 현황

인프라 일반 현황

- 아시아 평균의 인프라 수준을 보이는 방콕
 - 지멘스 아시아 녹색지수(2011)에 따르면 방콕의 도시 인프라 수준은 조사대상 22개 도시 중 평균 수준으로 나타남
 - 대기 질과 환경관리에서는 평균 보다 높은 2등급으로 나타났고, 에너지 및 이상화탄소 배출은 아시아 평균으로 나타남
 - 토지사용, 교통, 쓰레기, 물, 공중위생 등의 분야에서는 평균이하의 수치를 보임
 - 비교 범위를 동남아 도시로 한정 했을 시에는 준수한 수준으로 나타남

표6 지멘스 아시아녹색도시 전체지수

| 평균보다 매우 낮음 (5등급) | 평균보다 낮음 (4등급) | 평균 (3등급) | 평균보다 높음 (2등급) | 평균보다 매우 높음 (1등급) |
|---------------------|----------------------------------|---|---------------------------------------|---------------------|
| 카라치 | 방갈루루 하노이 콜카타 마닐라 뭌바이 | 방콕 베이징 델리 광저우 자카르타 쿠알라룸푸르 난징 상하이 우한 | 홍콩 오사카 서울 타이베이 동경 요코하마 | 싱가포르 |

자료 : 지멘스 아시아녹색도시지수, 2011

■ 다른 인프라 환경 분야에 비해 비교적 수준이 높은 방콕의 대기질

- 2000년대 중반 이후부터 자동차 및 오토바이에서 나오는 배기가스 관리에 대한 상당한 노력 중임
 - 시내에 환경관리에 대한 전문 부서를 설치하여 노력 중
 - 민간이 환경 관리 정책에 참여 하도록 하여 태국 내에서 정책 성공 사례로 거론됨
- 물, 공중위생, 교통, 쓰레기는 분야에서는 평균이하의 수준을 보이고 있음
 - 특히 많은 쓰레기 배출량에 비해 부족한 처리 시설, 폐수처리 시설 미비 등은 4개 분야의 오염을 더욱 심각하게 만들고 있음

교통 인프라 현황

■ 평균이하의 교통인프라 수준인 방콕

- 지멘스 아시아녹색도시지수(2011)에 따르면 방콕의 교통인프라 수준은 4등급(평균보다 낮음)으로 하위권을 기록
 - 방콕과 비슷한 수준의 도시로는 메트로마닐라(필리핀), 방갈로(인도), 하노이(베트남)등이며, 서울은 평균보다 높음(2등급) 수준

표7 지멘스 아시아녹색도시 교통관련 지수

| 평균보다 매우 낮음 (5등급) | 평균보다 낮음 (4등급) | 평균 (3등급) | 평균보다 높음 (2등급) | 평균보다 매우 높음 (1등급) |
|---------------------|---------------------------------|---|--|---------------------|
| 카라치 콜카타 | 방콕 방갈루루 하노이 마닐라 뭌바이 | 베이징 델리 광저우 자카르타 난징 상하이 우한 | 홍콩 쿠알라룸푸르 서울 싱가포르 타이페이 동경 요코하마 | 오사카 |

자료 : 지멘스 아시아녹색도시지수, 2011

- **승용자 중심의 교통계획 및 정책으로 설계된 방콕의 과거 도시계획**
 - 방콕시의 대중교통 문제는 비효율적인 대중교통시스템과 도시 및 교통 계획과 설계 기준, 비고도화된 도로 위계 등을 들 수 있음
 - 과거 방콕의 교통계획 및 정책은 승용차 의존적으로 수립되어 타 분야에 비해 교통 문제가 심각
 - 대부분 교통관련 사회기반 예산이 대부분 도로증설 및 관련된 것들에 투자되었고 대중교통에는 상대적으로 투자가 되지 못하였음
 - 특히 교외에 거주하는 대중교통은 목적지 도착을 위해 최소 1차례 이상의 환승 필요하여 상당히 불편을 겪고 있음
 - 방콕의 평균 교통네트워크는 km당 0.04km로 평가도시 평균 0.17km에 비해 상당히 낮은 수준

- **상대적으로 복잡하고 불편한 대중교통체계로 인하여 시민들에게 외면 받은 대중교통**
 - 자동차 중심 교통정책으로 인하여 개인교통 수단과 대중교통의 도로 점유율은 약 3배 정도 차이가 발생
 - 2010년 기준으로 개인 교통수단(자동차 + 오토바이)의 도로 점유율은 약 75.16%인데 비해, 대중교통 (소형버스+ 밴 + 택시 + 툭툭 +일반 버스)는 21%에 그치고 있음

표8 방콕시 자동차 이용률 1994 ~ 2010년

| | 1994 | 2003 | 2010 | 연평균 성장률(%) | 2010 | |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|------------|---------|----------------------------------|
| | | | | | 비중 | Bangkok Fleet as % of Thailand's |
| 자동차 | 716,951 | 1,162,704 | 1,203,764 | 3.77 | 36.15% | 53.59% |
| 소형버스 | 241,120 | 149,613 | 104,703 | 5.78 | 3.14% | 50.35% |
| 밴 | 245,942 | 583,045 | 522,511 | 5.53 | 15.69% | 20.44% |
| 택시 | 22,256 | 63,228 | 48,224 | 5.83 | 1.45% | 98.90% |
| 툭툭 (3륜 오토바이택시) | 2,645 | 7,394 | 4,876 | 2.10 | 0.15% | 41.94% |
| 오토바이 | 851,853 | 857,460 | 1,299,637 | 3.06 | 39.03% | 14.46% |
| 트럭 | 73,145 | 75,800 | 61,732 | 1.20 | 1.85% | 14.39% |
| 버스 | 17,457 | 26,225 | 18,831 | 0.54 | 0.57% | 27.26% |
| 기타 | 13,220 | 11,248 | 65,298 | 12.09 | 1.96% | 27.30% |
| 합계 | 2,184,589 | 2,936,717 | 3,329,576 | 3.06 | 100.00% | 22.51% |

자료 : World Bank, 2007

■ 도심 교통혼잡 문제 해결을 위하여 대중교통시스템에 집중 투자중

- 방콕은 효과적인 교통수요관리를 위하여 버스노선 증설 및 도시철도시설에 많은 투자를 하고 있음
 - 도시간 철도 (State Railway Thailand, SRT) : 태국 철도청이 운영 중이며 교외에서 도심지로 연결되어 있음
 - 방콕지상철 (Bangkok Mass Transit System, BTS / 스카이 트레인 Skytrain) : 1999년에 운영을 시작하였음. 방콕수도권정부에서 설립한 방콕지상철공사 (Bangkok Mass Transit System Public Company Limited, BTSC)가 운영 중이며 하루 약 40만 명의 여객수요를 담당
 - MRT Bangkok : 2004년에 운영을 시작하였음. 태국 정부가 소유하고 방콕 도시철도 공사 (Bangkok Metro Public Company Limited, BMCL)에서 운영 중이며 하루 약 24만 명의 여객수요를 담당
- 물리적인 수단외에 통행료 징수, 교통신호체계, 교통정보시스템 개선에 지속적 투자 중

수자원 관리 현황

■ 평균이하의 교통인프라 수준인 방콕

- 지멘스 보고서(2011)에 따르면 방콕의 수자원 관리는 평균 이하(4등급)로 조사
 - 방콕과 비슷한 수준의 도시로는 메트로 마닐라(필리핀), 델리(인도), 하노이(베트남)

표9 지멘스 아시아녹색도시 수자원관련 지수

| 평균보다 매우 낮음 (5등급) | 평균보다 낮음 (4등급) | 평균 (3등급) | 평균보다 높음 (2등급) | 평균보다 매우 높음 (1등급) |
|------------------|---------------|----------|---------------|------------------|
| 쿠알라룸푸르 | 방콕 | 땡갈루루 | 베이징 | 싱가포르 |
| | 델리 | 홍콩 | 난징 | 동경 |
| | 광저우 | 카라치 | 오사카 | 요코하마 |
| | 하노이 | 뭄바이 | 서울 | |
| | 자카르타 | 상하이 | 우한 | |
| | 마닐라 | 타이베이 | | |

자료 : 지멘스, 2011. 아시아녹색도시지수

■ 아시아 타도시에 비해 상대적으로 높은 물 사용량

- 시민의 1인당 물 소비량은 일일 340L/로 평가도시 22개의 평균인 278L보다 높은 수준

■ 유량은 풍부하나 심각한 수질 오염으로 이용가능한 물이 적은 방콕

- 한강의 4.7배의 용수량을 가지고 있는 차오프라야 강으로 절대 유량은 풍부
 - 차오프라야 강의 용수량은 약 160,000km³으로 한강의 용수량 34,000km³에 약 4.7배
- 심각한 수질 오염으로 즉시 사용 가능한 수자원은 매우 적은 편
 - 수질 오염의 가장 큰 원인으로는 농업, 생활, 산업 및 상업부분에서 배출되는 막대한 양의 오

폐수가 대부분 처리되지 않고 곧바로 강, 호수 및 하천으로 유입되기 때문

- 2002년 기준으로 방콕 시내의 오폐수 처리시설의 1일 처리량 규모는 약 49만 2천㎡로서 산업 부분을 제외한 오폐수 배출량의 24.2% 수준 (그나마 처리 시설에 유입되는 양은 30만 7천㎡로 전체의 15.1%에 불과)
- 오폐수 시설역시 낙후된 시스템, 기술 및 장비, 비효율적인 운영, 유지 및 관리 능력의 부재 등으로 제대로 가동되고 있지 않아, 정화된 물의 수질도 좋지 않은 편
- 기타 원인으로는 과도한 지하수 사용으로 인한 지반 침하와 염분 오염 등을 들 수 있음

그림4 방콕 하천 오염물질을 제거하는 환경 단체



자료 : Greenpeace International, Thailand Toxic Water Patrol

■ 100%의 상수도 보급률... 그러나 보장 할 수 없는 수질

- 방콕의 상수도 공급은 태국 상수도청(Metropolitan Waterworks Authority, MMA)에서 직접 운영
- 방콕의 상수도 보급률은 100%로 선진국 수준에 근접하며 이 수치는 태국 도시 평균 89%와 지방 77%에 비해 높은 수준

표10 상수도 서비스를 받는 인구 비율, 2008년

| 지역 | 전체인구(명) | 공급비율(%) | 공급받는 인구(명) |
|------|------------|---------|------------|
| 방콕 | 6,870,000 | 100% | 6,870,000 |
| 도시지역 | 13,897,266 | 89% | 12,368,567 |
| 지방지역 | 45,922,734 | 77% | 35,360,505 |
| 총 계 | 66,690,000 | 81.9% | 54,599,072 |

자료 : 한국환경산업기술원, 2011

- 높은 누수율은 문제점으로 지적되고 있음
 - 누수율은 약 35% 조사 대상 도시 22개의 22%에 비해 다소 높은 수준
- 상수도의 수질은 나쁜것으로 추정됨
 - 상수도의 수질에 대한 정확한 데이터는 없으나, 태국의 생수시장이 전 세계 20위 내 (약 760만 가구가 병입생수를 음용수 소비)인 점을 미루어 보아 수질이 좋지 않은 가능성이 높음

태국의 물산업의 민간참여

- ▶ 물 산업 전면 민영화를 원하지 않는 태국정부
 - 태국정부는 물 산업 민영화로 인하여 발생하는 여러 가지 분쟁 때문에 물시장분야의 민영화를 원하지 않음
- ▶ 하지만 민관합동투자(PPP), BOT(Build Operate Transfer), BOO(Build Own Operate)등의 투자는 적극 활용 중
 - 특히 태국시 이외의 지방정부 수자원을 담당하는 지방상수도청(Province Waterworks Authority, PWA)은 민간 참여를 적극 활용
 - 그로 인하여 베를리아와 이탈리아 타이 등의 다국적 기업들이 태국 환경시장에서 상위권에 포진

표11 태국 환경시장 점유율

| 회사 | 국적 | 점유율 |
|------------------|------|-------|
| Thai Tap Water | 태국 | 35.1% |
| Eastern Seaboard | 태국 | 17.8% |
| Veolia Water | 프랑스 | 12.4% |
| Italian Thai | 이탈리아 | 10.9% |
| IOTA | 스위스 | 8.6% |
| 기타 | - | 15.2% |
| 합계 | | 100% |

자료 : 한국환경산업기술원, 2011

폐기물 인프라 현황

- 많은 폐기물 배출량에 비해 상대적으로 낮은 수거 및 폐기량
 - 지멘스 보고서 (2011)에 따르면 연간 고체 폐기물 배출량도 타 아시아 국가에 비해 많고 폐기물 처리를 능력도 부족한 것으로 나타남 (전반적으로 평균 이하(4등급)로 평가)
 - 방콕의 1인당 쓰레기 배출량은 연간 535kg으로 22개 평가도시 평균인 375kg에 비해 매우 높은 수준
 - 아시아 22개 도시의 고체 폐기물 수거율은 82.8% 하지만 방콕을 그에 한참 미치지 못하는 63% 수준
 - 비슷한 수준의 도시로는 서울(대한민국), 메트로마닐라(필리핀), 뭄바이(인도) 등이 있음
 - 쓰레기 매립지의 용량의 한계로 인하여 폐기물 문제는 심각해질 것으로 예상

■ 소각장 건설 및 대 시민 캠페인을 통한 문제 해결 노력 중

- 방콕은 향후 10년대에 신규 쓰레기 소각장을 건설 예정
- 과거에는 쓰레기 감소와 재활용에 대한 캠페인이 적었으나 최근에는 시차원에서 적극적인 홍보와 캠페인을 진행 중

표12 지멘스 아시아녹색도시 폐기물관련 지수

| 평균보다 매우 낮음 (5등급) | 평균보다 낮음 (4등급) | 평균 (3등급) | 평균보다 높음 (2등급) | 평균보다 매우 높음 (1등급) |
|------------------|--------------------------------------|--|---------------------------------------|------------------|
| 자카르타 쿠알라룸푸르 | 방콕 카라치 콜카타 마닐라 뭄바이 서울 | 베이징 뱅갈루루 광저우 하노이 난징 상하이 우한 | 델리 홍콩 오사카 타이베이 동경 요코하마 | 싱가포르 |

자료 : 지멘스, 2011, 아시아녹색도시지수

방콕 시민의 한국에 대한 평가⁴

- ▶ 양국의 우호도에 대해서는 긍정적으로 평가
 - 한국은 우호적이며 방콕의 발전에 도움이 될 수 있는 국가라고 평가
 - 양국의 공통된 현안으로는 관광, 한국기업, 탈북자 손
- ▶ 정치, 경제, 문화는 전 분야에서 전반적으로 우호적인 결과가 도출
 - 한국경제 평가 : 전 연령에서 한국경제 발전에 관하여 긍정적으로 평가
 - 한국정치 평가 : 전 연령에서 보통이라는 평가가 가장 많음
 - 한국인 평가 : 대체적으로 긍정적인 평가
 - 한국제품 평가 : 선호도, 품질인식, 가격, 기업이미지에서 높은 긍정론을 나타냈으며 타인에게 추천의사도 대체적으로 높게 평가
 - 문화 평가 : 다른 아시아 국가의 대중문화 대비 한국에 대한 문화에 대한 선호도가 높는데 한류의 영향이 큼
- ▶ 아시아 타국과 호감도 비교 시에는 높지 않은 수치
 - 타국에 대한 호감 도는 일본, 중국, 호주, 인도 순으로 한국은 2위
 - 우호도 조사 결과 일본은 33.9%로 가장 높게 나왔으며, 한국은 24.3%로 나타남

자료 : 한국동남아연구소, 2009, 동남아의 한국에 대한 인식

4 설문조사 개요 : 조사지역은 방콕거주자 1,077명을 샘플로 하여 시행. 신뢰수준은 95%에서 ± 3.08p

참고 문헌

- 지멘스, 2011. 아시아 녹색도시지수
- 코트라, 2008. 태국 투자실무가이드
- 한국동남아연구소, 2009. 동남아의 한국에 대한 인식
- 한국환경산업기술원, 2011. 태국물시장 분석 및 진출 전략
- 환경부, 2006. 환경협력강화를 위한 국가별 환경기초자료 조사(태국)
- Bangkok State of the Environment, 2001, Profile of Bangkok City, http://www.rrcap.ait.asia/pub/soe/bangkok_profile.pdf
- Greenpeace International, Thailand Toxic Water Patrol, https://farm6.staticflickr.com/5093/5546924563_2462196fdc_o.jpg
- Naudin, Thierry., 2010, The State of Asian Cities 2010/11, United Nations Human Settlements Programs
- Pomlaktong, N. and S. Ongkittiku., 2008, 'Infrastructure Development in Thailand', Kumar, N. (ed.), International Infrastructure Development in East Asia – Towards Balanced Regional Development and Integration, ERIA Research Project Report
- World Bank, 2007, Strategic Urban Transport policy Directions for Bangkok, http://siteresources.worldbank.org/INTHALAND/Resource/333200-117475763598/2007june_bkk-urban-transport-directions.pdf
- 동아일보, 2014. 5. 21. 군부, 방송국 등 방콕시 장악 .. 외신 '소프트 쿠데타'
- 이데일리, 2014. 5. 26. 태국 국왕, 군부 쿠데타 승인 .. 프라윗 사실상 임시총리 대행
- 연합뉴스, 2014. 5. 27. <태국 쿠데타> 후퇴 거듭하는 민주주의
- THEAsiaN, 2014. 6. 23. '쿠데타 한달' 태국의 앞날은?
- 태국 경제사회개발위원회 홈페이지 (www.nesdb.go.th)
- 방콕 수도권 정부 홈페이지 (office.bangkok.go.th)