

문제의 제기

미국의 공공 건설 부문에서의 설계 시공 일괄 계약이 급속히 증가하고 있으며, 국내에서도 2002년까지 대형 공사의 50%를 설계 시공 일괄 계약 방식으로 확대 적용할 예정임.

턴키 방식은 비용 절감, 공기 단축, 책임 일원화와 같은 장점에도 불구하고 실제로 적용된 사업에 대한 평가는 없었음.

- 미국의 공공 건설 부문에서의 설계 시공 일괄 계약이 급속히 증가하고 있으며, 국내에서도 상당히 증가할 것으로 예상됨.
- 최근 들어 미국의 공공 건설 부문에서 설계 시공 일괄 계약(이하 턴키로 함) 방식이 급속도로 증가하고 있음. 미국턴키협회(DBIA)에 따르면 2010년까지 주택 부문을 제외한 미국 내 전체 건설 공사의 50%가 턴키 발주 방식으로 수행될 것이라고 함.
- 국내 건설 시장의 경우에도 건교부의 방침에 의하면 2002년까지 100억원 이상의 대형 공사는 건수 기준으로 50%가 턴키 발주 방식을 채택하도록 되어 있음.
- 미국의 경우 연방 정부 차원의 구매 정책에서 건설사업에 턴키 제도를 정식으로 도입한 것은 96년 4월임. 그러나, 지방 정부인 주(state)에서는 개별적으로 오래 전부터 시행한 곳도 있었음.
- 턴키 방식의 여러 가지 장점에도 불구하고 미국의 경우에서도 실제로 적용된 사업에 대한 평가가 이루어진 적은 없었음.
- 일반적으로 턴키 방식은 설계 시공 분리 발주 방식에 비해 크게 세 가지 면에서 장점을 나타냄. 첫 번째가 비용 절감이며, 두 번째가 공기 단축이고, 세 번째가 설계 시공의 책임 일원화임.
- 그런데 이러한 턴키 방식의 장점에도 불구하고 실제 적용 사업을 통해 장점이 가시화되었거나 증명된 적이 없었음.
- 본고에서는 이러한 가정들이 실제 사업을 통해 평가 분석된 경우가 있어 이를 소개하고 국내 건설 공사 턴키 발주 제도에 주는 시사점을 찾고자 함.

시범 사업의 평가 목적과 배경

- 미국에서의 시범 사업의 평가 목적은 시범 사업을 통하여 턴키 발주

방식의 장점을 최대한 이용하기 위한 개선 및 보완 사항을 찾고자 하는 것이었음.

- 턴키 발주 방식의 장점을 최대한 살리기 위해 시범 사업을 선정하고, 이 사업을 통해 개선 및 보완 사항을 찾아냄으로써 턴키 발주 방식을 확대하고자 하기 위함. 또한, 발주자와 계약자가 상호 혜택을 보자는 계획에서 출발했음.
- 시범 사업을 시행하는 발주처는 플로리다주 교통국(Florida Department of Transportation, FDOT)이 선정되었음.

시범 사업은 도로 재포장 사업이 6건, 교량 신설 공사 2건, 유료 도로 신설 공사 1건, 건물 신축 공사 2건 등 11개 사업이 시범 사업으로 선정됨.

- 시범 사업은 <표 1>과 같으며, 선정 기준은 FDOT에서 시행하는 사업을 대표할 수 있어야 하고 대상 사업의 총 투자비 합계가 5,000만 달러 이하가 되도록 했음. 그 결과, 도로 재포장 사업이 6건, 교량 신설 공사 2건, 유료 도로 신설 공사 1건, 건물 신축 공사 2건 등 11개 사업이 시범 사업으로 선정되었음.

<표 1>

턴키 시범 사업의 목록

(단위 : 달러, 일)

프로젝트	위 치	프로젝트 유형	입찰 금액	당초 공사 기간
A	Charlotte County	도로 재포장	1,081,776	161
B	St. Johns County	도로 재포장	1,785,000	240
C	Gulf County	도로 재포장	1,385,765	180
D	Broward County	도로 재포장	1,413,273	239
E	Dade County	도로 재포장	2,912,936	210
F	Orange County	도로 재포장	992,844	150
G	Ochlockonee County	교량 신설	12,210,000	609
H	St. Lucie County	교량 신설	1,888,206	540
I	Palm Beach County	도로 신설	4,044,067	450
J	Leesburg County	건물 신축	446,000	270
K	Palm Beach County	건물 신축	2,349,000	337

시범 사업의 입·낙찰 절차와 방법

- FDOT에서는 먼저 턴키 발주 방식을 설계 시공 분리 발주 방식과 차별화하기 위해 입·낙찰 절차와 평가 방법을 구체적으로 계획했으며, 주요 사항은 다음과 같음.

1) 턴키 공사의 정의와 업무 범위

플로리다주 법에 따라
능력을 인정받고
면허를 받은 업체가
대상 시설물의 설계와
시공을 단일 계약 하에
제공하는 것을 턴키로
정의함.

- 플로리다주 법에 따라 능력을 인정받고 면허를 받은 업체가 대상 시설물의 설계와 시공을 단일 계약 하에 제공하는 것을 턴키로 정의했음. 턴키 계약자가 제공하는 업무 범위는 아래와 같음.
 - 지질 조사와 관련된 일체의 서비스
 - 설계 및 설계 검토
 - 시공 계획서 작성
 - 시공 및 건설 자재 검사와 시험
 - 지장물 해체와 시설물 시공
 - 발주처에 필요한 문서(준공 도면, 준공 물량 등) 제공

2) 입찰 공고 절차

- 긴급 공사가 아닌 한 주 법에 따라 신문에 공고를 내며, 공고 내용에는 사업장의 위치, 규모, 업무 범위 등이 포함됨. 그러면 입찰 참여 의사를 가진 업체(단독, 공동, 연합 등)는 참여 의향서(LOI)를 제출하는데 여기에는 몇 가지 단서가 따름.
 - 먼저 교량 및 도로 신설 공사 부문에서는 참여 의향서를 제출하기 전에 교통국에 의해 사전자격심사(PQ)를 거쳐야 함.
 - 또, 건물 신축 공사 부문은 플로리다주 법에 제시된 능력 기준을 반드시 만족해야 하는 제약이 따름.

3) 최소 자격 조건

검토위원회에서는
입찰 참여 업체를 3개
이상 6개 이하로
선정하는데 보통 3개
사를 선정함.

- 입찰 의향서를 제출한 업체를 심사하는 자격 및 기술 검토위원회가 구성되어 아래와 같은 내용으로 상대 평가함. 입찰 참여 업체를 3개 이상 6개 이하로 선정(short list라 칭함)하는데 보통 3개 사를 선정한다고 함.

- 회사의 기술 인력과 훈련 경험
- 회사의 지리적 위치(사업장 소재지와 가까울수록 유리)
- 교통국과 관련된 과거 실적
- 재무 능력
- 과거 수행 실적
- 단기간 내의 작업 부하 능력

4) 설계 기준서

설계 기준서는 사업의 성격별로 다소 차이가 있으며, 건물 신축 공사의 경우 성능 요건, 규모, 자재 품질 기준, 허용 예산 범위와 공기, 부지 조성 및 조경 요건 등이 제시됨.

- 입찰 참여자로 선정된 기관에게 배부되는 설계 기준서는 다음과 같이 사업의 성격별로 다소 차이가 있음.
 - 도로 재포장 공사
 - 사업 범위
 - 공기
 - 교통량 자료와 표준 단면도(typical section)
 - 기존 도로 주위 지형도
 - 인허가 상태
 - 설계 표준등
 - 교량 신설 공사
 - 표준 단면도
 - 종단도
 - 설계 기준과 지침
 - 공기
 - 표준 상세도
 - 가용한 지반/토질 조사 자료
 - 인허가 상태와 지형도 등
 - 건물 신축 공사
 - 성능 요건(performance criteria)
 - 규모, 내부 공간, 위치 및 자재 품질 기준
 - 허용 예산 범위와 공기
 - 부지 조성 및 조경 요건 등

5) 제안서 작성 요령

- 기술 제안서와 가격 제안서를 별도로 작성하며, 가격 제안서는 기술 평가가 끝날 때까지 분리 보관되도록 함.
- 먼저 기술 제안서에는 설계자가 누구이며 또 시공 품질 검사자가 누구인지를 명시해야 하고, 기본 설계 계획, 시방서, 기본 계산서 등이 포함되어야 함.
- 가격 제안서에는 설계와 사업 관리 및 시공에 소요될 모든 비용이 포함되어야 하며 별도의 봉투로 밀봉된 채로 제출해야 함. 제출된 가격 제안서는 계약국에 별도 보관되어 기술 평가가 끝날 때까지 분리되도록 되어 있음.

5) 평가 요소와 배점

- 기술평가위원회가 평가하는 요소와 배점은 대상 공사의 성격에 따라 다음 <표 2>와 같이 차이가 있음.

<표 2>

평가 요소와 배점

(단위 : %)

평가 \ 유형	도로 재포장 공사	교량 신설 공사	도로 신설 공사	건물 신축 공사
기술 능력 평가	35	50	40	45
사업관리 능력 평가	45	30	40	35
공기 관리 능력 평가	20	20	20	20
합 계	100	100	100	100

6) 계약 절차

- 기술평가위원회에서 평가한 결과를 가지고 최종 선정위원회가 가격 봉투를 개봉하여 기술과 가격을 조합한 후 평가하게 됨.
- 가격 봉투는 개봉하기 최소 7일 전에는 교통국이 입찰 참여자에게 통보해야 하는 의무가 있음.

기술 제안서와 가격 제안서를 별도로 작성하며, 제출된 가격 제안서는 기술 평가가 끝날 때까지 분리 보관됨.

- 기술과 가격이 합산된 결과는 <표 3>과 같이 예시되어 있음.
- 우선 순위 2개 업체 외에는 자연 탈락되고, 이 중에서도 최우선 순위자가 보증서를 제출하는 동시에 차순위자는 자동 탈락되는 과정을 거침.

<표 3> 기술과 가격이 합산된 결과

응찰자	기술 평가	가격	환산 점수	비고
A	90	670만 달러	74,444	*선정 업체
B	80	650만 달러	81,250	
C	70	630만 달러	90,000	

7) 대가 지급 방식

계약자에게 지불되는 총액 비용은 입찰시 산정된 물량에 의한 금액이 됨. 이에 따라, 계약자에게 지불되는 대가는 계약자가 작업 수행에 소요된 비용 기준이 아닌 작업 진도율에 따라 지급됨.

- 계약자에게 지불되는 총액 비용은 입찰시 산정된 물량에 의한 금액이 됨. 이에 따라, 계약자에게 지불되는 대가는 계약자가 작업 수행에 소요된 비용 기준이 아닌 작업 진도율에 따라 지급됨.

시범 사업의 평가 방법과 결과

터키로 수행된 사업이 전통적인 설계 시공 분리 방식 하에서 진행되는 경우로 환산하기 위하여 평가 부문별로 몇 가지 조정 작업이 실시되었음. 최종 선정위원회가 기술과 가격을 조합하여 평가함.

- 위에서 서술한 기준과 절차에 따라 시범 사업의 계약자를 선정하고 결과를 5년 후에 평가하는 방식을 선택했음. 따라서, 87년에 사업자를 선정했고 최종 평가는 92년에 실시했음.
- 평가 대상 사업에 대해서는 건설 공사의 특성상 동일한 사업은 지구상에 존재할 수 없으므로, 터키로 수행된 사업이 전통적인 설계 시공 분리 방식 하에서 진행되는 경우로 환산하기 위하여 평가 부문별로 몇 가지 조정 작업이 실시되었음.

1) 사업비 성과 평가

- 설계, 품질 검사, 시공에 대한 예정 가격 산출을 위해서는 과거 경험치로부터 통계 수치를 이용하는 방법을 선택했음.

- 먼저 분리 발주시에 설계, 품질 검사, 시공 등 부문별로 가격이 산정되어야 함. 그러나, 이것을 위한 예정 가격 산출 기준이 없으므로 과거 경험치로부터 통계 수치를 이용하는 방법을 택했음.
- 설계 가격을 산출하기 위해서는 <표 4>와 같은 과거 경험 자료로부터 평균값(공사의 %)을 산정하는 방법을 택했음. 그리고 분리 발주시에 별도 품질 검사비가 소요되므로 이 부문 역시 설계가와 동일한 방법을 택했음. 다음은 시공비로서 교통국이 보유하고 있는 경험 자료 중에서 분리 발주시에 예상되는 최저 가격을 가정하였음.

<표 4>

설계 및 품질 검사 비용

(단위 : 만달러, %)

프로젝트 규모	설계비	품질 검사비
25 ~ 50	17.04	14.0
50 ~ 250	11.88	13.5
250 ~ 1,000	12.0	9.3
1,000 ~ 1,500	9.3	6.0

주 : 각 퍼센트는 FDOT 프로젝트에서의 프로젝트 총 비용에 대한 것임.

가격을 환산하여
턴키 방식과 기타 발주
방식과의 사업비
성과를 평가한 결과
특정 사업을 제외하면
턴키 방식이
분리 방식보다
약 1.39% 정도 싼
것으로 나타남.

- 위와 같은 방법으로 가격을 환산하여 턴키 방식을 기타 발주 방식과 비교한 결과는 <표 5>와 같음. 결과적으로 특정 사업을 제외하면 턴키 방식이 분리 방식보다 약 1.39% 정도 싼 것으로 나타남.
- 표에 나와 있듯이 가격 비교가 가능한 7개 시범 사업 중 턴키 방식이 분리 발주 때보다 불리한 것이 3개로 나타났고, 4개는 턴키 방식이 유리한 것으로 나타났음.
- 종합적으로 보면 턴키 방식이 분리 발주시보다 4.59% 정도가 비싼 것으로 나타남. 그 이유는 특정 사업에서 턴키 방식이 지나치게 높은 40.5%의 가격 차를 나타내기 때문임. 따라서, 이 사업을 제외하면 턴키 방식이 분리 발주 방식보다 약 1.39% 정도 싼 것으로 됨.
- 그런데 특정 사업에서 왜 턴키 방식이 40.5%나 높게 나타나는지에 대한 원인을 밝히지 못하고 있음. 그리고 이 가격 비교는 순수 공사비만을 대상으로 하고 있으며, 조기 준공으로 인한 운영 수입 비용은 제외되어 있음.

<표 5>

턴키와 분리 발주시의 가격 비교

(단위 : 달러, %)

프로젝트	턴키 입찰 금액	분리 발주 방식으로 환산한 금액	금액 차이		평균 차이
			총액	%	
A	1,081,776	1,045,416	36,360	3.48	4.59
B	1,785,000	—	—	—	
C	1,385,865	1,267,869	117,996	9.3	
D	1,413,273	1,518,917	-105,644	-6.95	
E	2,912,936	3,236,488	-323,552	-10.0	
F	992,844	706,736	286,108	40.5	
G	12,210,000	11,844,317	365,683	3.08	
H	1,888,206	—	—	—	
I	4,044,067	—	—	—	
J	446,000	480,778	-34,778	-7.23	
K	2,349,000	—	—	—	
전체 차이			342,073	32.18	

2) 공기 성과 평가

- 공기에 대한 평가를 하고자 순수 공사 기간과 사업 기간(설계 및 입·낙찰 기간 포함)으로 나눠 실시하였음.

(1) 공사 기간 평가

- 턴키로 수행된 시범 사업이 분리 발주시에 소요될 기간으로 산정하는 데는 다음과 같은 방법을 사용했음. 턴키 공사는 설계와 시공이 포함된 기간이므로 분리 발주의 시공 기간에 설계 소요 기간이 추가되어야 했음.
- 먼저 시공 기간은 공사 물량에다 교통국이 보유하고 있는 평균 생산성을 고려해서 환산했음. 평균 생산성 수치는 교통국이 이미 시행한 823개의 분리 발주 공사 실적 자료로부터 추출하였음.

11개 대상 사업 중 9개 사업에서 턴키 방식이 분리 발주 방식보다 기간이 적게 나타나, 전체적인 평균은 턴키 방식이 분리 방식보다 시공 기간이 21.1% 적게 소요되는 것으로 나타남.

- 그런데 분리 발주시의 평균 공사 기간 지연 정도가 14.7%로 나타나 평균 생산성 값으로 산출된 공기에다 14.7%의 기간을 더한 기간을 분리 발주시의 시공 기간으로 정했음. 이 결과는 <표 6>과 같음.

<표 6>

턴키와 분리 발주시의 시공 기간 비교

(단위 : 일, %)

프로젝트	턴키 실제 시공 기간	분리 발주시의 시공 기간	턴키와 분리 발주시의 기간		평균 차이
			차이	%	
A	154	310	-156	-50.3	-21.1
B	279	310	-31	-10.0	
C	200	310	-110	-35.5	
D	225	310	-85	-27.4	
E	218	419	-201	-47.9	
F	229	310	-81	-26.1	
G	536	1,147	-611	-53.3	
H	570	419	151	36.0	
I	527	419	108	25.8	
J	253	419	-166	-39.6	
K	462	482	-20	-4.1	
전체 차이			-1,202	-232.4	

- <표 6>에서와 같이 11개 대상 사업 중 9개 사업에서 턴키 방식이 분리 발주 방식보다 기간이 적게 소요되는 것으로 나타났고, 2개 사업은 턴키 방식이 더 긴 것으로 나타났음. 전체적인 평균은 턴키 방식이 분리 발주 방식보다 시공 기간이 21.1% 적게 소요되는 것으로 나타났음.

(2) 사업 기간 평가

- 사업 기간 평가 결과 턴키 방식이 분리 발주시보다 총 사업 기간이 35.7%나 적게 소요되는 것으로 나타났음.

사업 기간을 평가한 결과 턴키 방식이 분리 발주시보다 총 사업 기간이 35.7%나 적게 소요되는 것으로 나타남.

- 설계 기간 산정을 위해 여러 가지 시도를 해봤지만 결과가 어렵게 되어 설계 기간만큼은 두 가지 방식에서 별다른 차이가 없다고 가정했음. 다만, 분리 발주 방식은 설계와 시공 발주를 위한 각각의 기간이 필요하므로 이를 평균값으로 산정하였음.
- 총 사업 기간을 비교한 결과는 <표 7>과 같음. 평가 결과는 턴키 방식이 분리 발주 방식보다 모두 유리한 것으로 나타났음.

<표 7> 턴키와 분리 발주시의 사업 기간 비교

(단위 : 일, %)

프로젝트	턴키 사업 기간	분리 발주시의 사업 기간	총 프로젝트 기간		평균 차이
			차이	%	
A	288	610	-322	-52.8	-35.7
B	412	610	-198	-32.5	
C	332	610	-278	-45.6	
D	363	610	-247	-40.5	
E	352	719	-367	-51.0	
F	361	610	-249	-40.8	
G	765	1,567	-802	-51.2	
H	709	719	-10	-1.4	
I	673	719	-46	-6.4	
J	380	719	-339	-47.1	
K	600	782	-182	-23.3	
전체 차이			-3,040	-392.6	

3) 정성적 평가

- 정성적인 평가 방식은 시범 사업의 설계와 시공에 직접 참여한 업체 뿐만 아니라 입찰에 참여한 기관까지를 포함한 74개 업체를 대상으로 설문조사에 의해 이루어졌음.
- 단지 정량적인 평가만으로는 부족하다고 판단하여 정성적인 평가 방식도 도입했음. 모두 32개 업체가 응답했는데 설문조사 내용을

분석한 결과 아래와 같은 주요 사항이 발견되었음.

(1) 설계 기준 평가

- 응답자의 53%가 교통국에서 제시한 설계 기준에 만족한다고 했고, 37%는 불충분했다고 했으며, 10%는 지나치게 제약이 가해져 있다고 응답했음.

(2) 입찰 평가와 배점 기준

- 응답자의 75%가 교통국의 입찰 평가와 배점 기준이 적절하다고 평가함.
- 응답자가 순위를 매긴 터키 대상 사업은 건물 신축 공사(가장 높게), 교량 신축 공사, 도로 재포장 공사, 도로 신설 공사(가장 낮게)의 순으로 조사됨.

(3) 향후 평가

- 응답자의 94%가 입찰 참여자에게 설계비가 보상되어야 한다고 주장함.
- 응답자의 74%가 터키 방식이 보완과 함께 지속되어야 한다고 응답했고, 10%는 현행대로 지속되어야 하고, 16%가 중단되어야 한다고 응답함.
- 응답자의 66%가 공사 기간이 짧게 소요된다고 했으며, 72%가 공사 기간에 있어서 터키 방식이 유리하다고 응답함.

정성적인 평가를 위해 설문조사를 실시한 결과 터키 대상 사업의 우선 순위는 건물 신축 공사, 교량 신축 공사, 도로 재포장 공사, 도로 신설 공사의 순으로 나타남.

평가 결론

- 터키 방식을 시범 사업에 적용하고 이를 평가함으로써 얻어진 결론은 다음과 같았음.

1) 주요 발견 사항

- 터키 방식이 분리 발주시보다 총 사업 기간이 35.7% 짧게 소요되는 것으로 조사됨.
- 반면에, 분리 발주 방식이 터키 방식보다 사업비는 4.59% 적게 소요

턴키 방식을 시범 사업에 적용하고 평가한 결과, 턴키 방식이 총 사업 기간은 35.7% 짧게 소요되나, 사업비는 4.59% 더 많이 소요되어 사업 기간 면에서 절감 효과가 큰 것으로 나타남.

되는 것으로 나타남.

- 턴키 방식에서 계약 변경으로 인한 사업비 증감은 평균적으로 -1.99%임에 비해, 분리 방식은 +8.78%로 나타나 분리 방식이 계약 변경의 소지가 큰 것으로 조사됨.

2) 턴키 방식의 부정적 측면

- 시공자가 직접 품질 검사를 하므로 이해 상충이 발생할 소지가 있음.
- 입찰에서 탈락한 업체의 입찰 제의서 작성 비용이 보상되지 못하므로 손실을 야기함.
- 최저가 입찰자가 탈락될 수도 있음.

3) 턴키 방식의 긍정적 측면

- 건설업체들의 신기술과 잠재 능력을 이용할 수 있는 기회가 증가됨.
- 계약 창구를 단일화함으로써 발주자의 비용과 분쟁 소지를 크게 감소시킴.

4) 교통국의 결론

- 턴키 방식은 수정 및 보완 과정을 거치면서 계속되어야 하고, 도로 재포장 공사와 같은 사업은 턴키에서 제외되어야 함.
- 또한, 입찰에 소요된 비용이 보상될 수 있도록 제도가 개선되어야 한다고 결론을 내림.

평가를 통한 교통국의 결론은 턴키 방식은 수정 및 보완 과정을 거치면서 계속되어야 하고 입찰에 소요된 비용이 보상될 수 있도록 제도가 개선되어야 한다는 것임.

국내 건설 공사 발주 체계에 주는 시사점

- 플로리다주 교통국에서 턴키 사업 시행 결과를 비교 평가한 것이 미국을 대표한다고 할 수 없으나, 국내 턴키 발주 방식에 주는 시사점은 여러 가지가 있을 수 있으며, 그 주요 사항은 아래와 같음.
- 턴키 적용 사업에 대한 사후 평가를 통해 끊임없는 보완과 개선을 하고 있다는 점은 우리와 큰 차이가 있음. 국내의 경우에서도 발

턴키 사업의 사후
평가와 분석이 있어야
하고, 턴키 공사의
직접적인 효과는 비용
측면이 아닌 공기
측면에 있음을 인식할
필요가 있음.
또한, 턴키 방식이
유리한 사업이 따로
있다는 점을 고려하여
국내에서 턴키 공사가
사업 특성과 무관하게
선정되는 과정은
개선해야 함

주체별로 턴키 사업의 사후 평가와 분석이 따라야 함.

- 국내 턴키 공사의 직접적인 효과는 비용 절감에 있다고 믿고 있는데, 미국에서처럼 실제 분석에 의하면 비용은 오히려 높게 나타나고 공기 면에서 유리하다는 점을 인식할 필요가 있음.
- 턴키 방식이 유리한 사업은 따로 있다는 점을 고려하여, 국내 턴키 발주 공사가 사업 특성과 무관하게 단지 건수 위주로 선정되는 과정은 반드시 개선해야 함.
- 대상 사업의 특성에 따라 평가 요소의 항목 및 배점이 달라진다는 것은 국내의 경우 획일적 방식과 큰 대조를 이룸. 이것은 국내 건설 공사 발주자의 능력에서 원인을 찾아야 할 것으로 판단됨.
- 턴키 방식의 평가 요소 중 가장 강조되어야 하는 점은 사업관리 능력과 공기 절감 능력임. 또한, 기술력 평가시 설계와 시공이 같은 비중으로 평가되는 점을 볼 때 국내 기준도 턴키 방식의 장점을 살리기 위해서는 이 부분이 반드시 고려되어야 함.
- 턴키 방식의 가장 큰 특징은 설계 시공 책임 단일화이므로 설계 및 시공 감리를 별도로 두는 국내 관행과 가장 큰 차이를 보이고 있음. 따라서, 국내 턴키 계약자의 책임을 분명히 하기 위해서는 현재 턴키 방식에서의 감리 제도 적용은 재고되어야 함.
- 턴키 방식은 계약 당사자에게 모든 계약적 책임과 위험 부담이 부과되어 있으므로 발주처의 관리 정도는 최소화되어야 함. 그러나, 국내의 경우에서처럼 분리 방식과 차이가 없는 점은 턴키 방식의 효과를 가로막는 결과로 작용할 소지가 큼.

맺음말

국내에서도 턴키 발주
방식에 적합한
입·낙찰 제도와 계약
방식 및 관리 방식이
개발되어야 함.

- 미국의 턴키 시범 사업에 대한 평가 사례에서 도출할 수 있는 결론은 다음과 같음.
- 먼저, 턴키 발주 방식은 분리 발주 방식을 수정해서 만들어진 것이 아니라는 것임. 따라서 국내에서도 턴키 발주 방식에 맞는 입·낙찰 제도와 계약 및 관리 방식을 개발해야 함.

또한, 발주처별로 이미 수행되고 있는 턴키 공사에 대한 평가 작업이 이루어져 이를 통한 개선점을 도출해야 함.

- 국내에서도 발주처별로 이미 수행되고 있는 턴키 공사에 대한 평가 작업이 이뤄져야 함. 또한, 이러한 평가 결과로부터 턴키 방식에 대한 개선점을 도출해야 함.
- 턴키 발주 방식이 분명히 장점을 가지고는 있으나, 모든 사업에 공통적으로 적용해서 얻어낼 수 없는 것으로 평가됨. 따라서, 대상 사업의 선정 기준과 턴키 방식에 맞는 제도를 필수적으로 개발해야 함.

CERIK 한국건설산업연구원

서울특별시 강남구 논현동 70-13 보전빌딩 12~14층

TEL : (02)3441 ~ 0600(代) FAX : (02)3441 ~ 0808