

## 요 약

- ▶ 본 연구는 제3차 건설산업기본진흥계획 등을 중심으로 국내 공공 부문의 CM at Risk(이하 CMR) 도입 계획을 진단한 것으로, 주요 시사점과 개선방안은 다음과 같음.
- ▶ CMR의 도입을 예산 절감 혹은 국내 건설산업 구조 개편의 수단보다는 발주자 선택의 폭에 대한 다양성 확보 측면에서 이해할 필요가 있음.
  - CMR은 외형상으로 설계 변경의 여지가 적어 보이지만, 실제로는 발주자의 견적 역량이나 사업비 관리 역량이 부족한 경우 합의되는 계약 금액은 당초 예상액보다 증가할 가능성이 매우 높은 방식임.
  - 국내의 여건상 공공 부문 발주 대상 공사에서 차지하는 비중이 건수 기준으로 10% 미만일 수밖에 없는 CMR 방식이 나머지 90%의 생산 구조를 바꾸기는 어려울 것임.
- ▶ CMR 방식 도입을 위한 별도의 업역 신설이나 서비스 공급자의 자격이나 등록 요건을 법제화하는 것은 또 다른 규제로 작용할 가능성이 높음.
- ▶ 국내의 여건상 시범 사업 및 전면 도입 대상 사업은 다음과 같은 특징이 있어야 할 것으로 판단됨.
  - 우선 설계가 정형화되었거나 혹은 표준화가 용이한 초·중·고등학교나 군인 숙소용 공동주택 등의 사업이 적합할 것임.
  - 규모 측면에서는 300억~500억원 사이의 사업이 타당할 것으로 판단됨.
- ▶ 용역형 CM과 달리 CMR 방식은 복합 시설물(예: 공항이나 철도 혹은 도로 공사 등)이 아닌 개별 시설물에 적용되어야 함.
  - 복합 시설물의 경우 개별 시설물별 설계자가 다를 뿐 아니라 이로 인해 최고 한도 금액(GMP)을 확정하기 어려우며, 사업의 특성 및 제반 환경으로 인해 사업의 범위가 변경되는 경우가 매우 많기 때문임.
- ▶ 계획에서는 「연구 → 법제화 → 시범 도입 → 평가 → 전면 시행」 순으로 진행하려 하고 있으나, 오히려 「선 시범 도입→평가 → 제도 개선 → 전면 시행」 전략이 오히려 시장 친화적 접근일 수도 있을 것임.
  - 시범 도입 후 평가까지 최소 3년 이상의 시간이 필요하므로 성과에 대한 평가보다는 시범 도입을 통해 어떤 법과 제도를 개정해야 하는지 파악하는 것이 효율적일 것임.
- ▶ 발주자의 선택권을 높여주고 또한 경직된 국내 공공공사의 발주제도 선진화라는 대외적인 명분이 충분히 축적되어 있기 때문에 도입 자체나 시기를 완만히 가져갈 필요는 없다고 판단됨.