

현대건설 (000720)

현대엔지니어링, 세종안성 고속도로 붕괴 사고

Flash Note

[건설/운송] 배세호 2122-9178 seho.bae@imfnsec.com

Check Point

세종-안성간 건설공사 교량 붕괴 사고 발생

추가 비용은 300~350억원 예상, 최악의 경우 2,000억원이지만 현실 가능성 낮음

주요 토목 사고로는 2020년 이후 처음

Buy (Maintain)

목표주가(12M)	42,000원(유지)
종가(2025.02.24)	35,300원
상승여력	19.0 %

세종-안성간 건설공사 교량 붕괴 사고 발생

- 2025년 2월 25일 세종-안성간 건설공사(고속국도 제29호선 세종~안성간 건설공사(제9공구) 현장에서 교량 붕괴 사고가 발생했다. 전체 공사 길이는 4.1km로 교량 구간은 1.1km, 터널 구간은 3km 구간으로 사고가 난 부분은 청용천교(상하행 540m) 구간이다. 해당 사고로 다수 인명 피해가 발생했다. 해당 현장은 교량구간은 7곳, 터널 구간은 3곳으로 구성되어 있다.
- 해당 현장의 발주처는 한국도로공사, 현장의 전체 계약금액은 2,053억원, 시공사는 현대엔지니어링(50%), 호반산업(30%), 범양건설(20%)였으나, 범양건설의 컨소시엄 탈퇴로 현재의 시공 지분은 현대엔지니어링 62.5%, 호반산업 37.5%다. 공사기간은 2019년 12월 ~ 2026년 12월로 현재 시점의 공정률은 56.6%다.

추가 비용은 300~350억원 수준 예상, 최악의 경우는 2,000억원이지만 현실 가능성은 낮다고 판단

- 현대엔지니어링의 세종-안성 고속도로 붕괴 사고에 대한 비용 규모는 크지 않을 것으로 예상된다. 당사가 전망하는 비용 반영은 300~350억원 수준이며, 최악의 경우 약 2,000억원의 비용을 반영할 수 있지만, 공정의 분절성을 고려할 시 현실 가능성이 낮다고 판단한다.
- 우선 서울-안성간 건설공사 9공구는 전체 4.1km 규모이며 해당 사고 현장은 청용천교 구간 전체 540m(세종 275m, 포천 260m)다. 현실적으로 공정률 56.6%가 진행된 전체 현장 4.1km(터널, 교량)의 전면 철거 및 재시공을 결정할 가능성은 낮다고 판단한다. 청용천교 구간에 대해서만 전면 재시공을 결정할 시 1) 현재 해당 구간에서 회계적으로 인식한 매출액 183억원, 매출총이익 13억원(GPM 7% 가정)이 일회성 비용으로 반영될 수 있다. 2) 추가적으로 540m 구간에 대한 철거 및 전면 재시공에 관하여 325억원에 대하여 비용을 반영할 수 있다. 결론적으로 청용천교 구간에 대한 전면 재시공에 대하여 약 300~350억원 수준의 비용을 반영할 수 있다.
- 만약 전체 교량 부분(1.1km)에 대해 전면 재시공을 결정한다면 추정 기인식 매출은 300억원 수준, 매출총이익 20억원 수준이다. 비용 측면에서 기인식 매출, 매출총이익 제거와 철거 및 재시공을 합하여 650억원 수준의 비용이 발생할 수 있다.
- 최악의 경우 전체 공정에 대한 재시공으로 전체 구간 4.1km에 대한 매출 인식 제거 700억원(현대엔지니어링 지분율 62.5% 가정), 매출총이익 50억원 제거와 전면 재시공(현대엔지니어링 100% 부담)으로 약 2,000억원의 비용을 가절할 수 있지만, 4.1km 구간에 대해 공정의 분절성을 고려할 시 현실 가능성은 낮다고 판단한다.
- 다만 인명사고가 발생한 만큼 토목건축 부문의 영업정지 행정처분에 대한 리스크는 염두할 필요가 있다. 최근 인명사고가 발생한 대형 현장의 붕괴사고는 영업정지 행정처분이 발생했다.

주요 토목 사고로는 2020년 이후 처음

- 주요 토목 공사장에서 최근 사고가 난 사례는 2020년 부전-마산 복선전철 제2공구 터널 붕괴사고다. 해당 구간은 SK에코플랜트가 시공을 맡았다. 약 400m(상하행 각각 200m) 길이의 터널이 붕괴하였다. 해당 사고로 본래 2020년 개통 예정이었던 부전-마산 복선 전철은 2026년으로 개통이 지연되었다. 사고 조사, 사고 복구, 재시공까지 5년이 넘는 시간을 소요하고 있으며, 정확한 숫자는

알 수 없으나, SK에코플랜트는 이 과정에서 금융비용, 재시공 비용으로 수 천억원의 비용을 감당한 것으로 알려져 있다. 해당 사고의 인명피해는 없었고, 영업정지 등의 행정처분은 없는 것으로 파악된다.

- 공동주택 사고로는 2022년 HDC현대산업개발의 학동, 화정 붕괴사고, 2023년 GS건설의 검단 아파트 붕괴 사고가 있었다. 2021년 HDC현대산업개발의 두 가지 사고 모두 인명피해를 불러왔으며, 화정 사고의 경우 전체 847세대에 대하여 재시공을 결정하였으며, 전면 재시공 관련하여 3,700원의 비용을 반영한 바 있다. GS건설은 전체 1,600여세대의 전면 재시공을 결정하며 5,500여억원의 비용을 반영했다.

그림1. 세종-안성간 건설공사 개요

현장명	세종-안성간 건설공사(9공구)
시공사	현대엔지니어링 62.5%, 호반산업 37.5%
계약금액	2,053억원
발주처	한국도로공사
공사기간	2019년 12월 ~ 2026년 12월
공정률	56.6%
특이사항	범양건설(20%) 컨소시엄 탈퇴(2024년 10월)

자료: iM증권 리서치본부

그림2. 청용천교(상하행 540m) 사고 현장



자료: 세계일보, iM증권 리서치본부

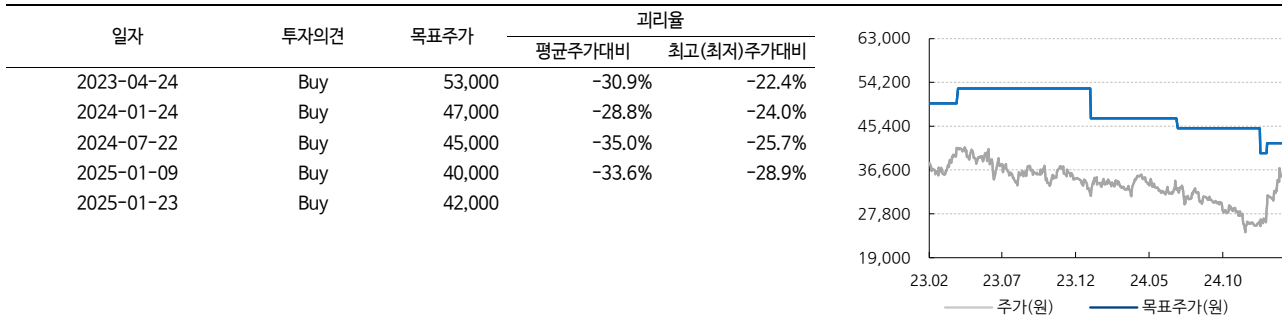
표1. 사고 현장 재시공 비용 가정

시나리오	전체 공사 금액	공정률	재시공 구간	기인식 매출	기인식 매출 총이익	추가 철거/재시공 비용	예상 비용
사고 구간 재시공	2,053억원	56.6%	540m	183억원	13억원	324억원	337억원
교량 구간 재시공	2,053억원	56.6%	1.1km	312억원	22억원	605억원	628억원
전체 구간 재시공	2,053억원	56.6%	4.1km	726억원	51억원	2,100억원	2,151억원

자료: iM증권 리서치본부

주: 1) 교량 구간과 터널 구간 시공비 6:4 가정, 2) 재시공의 경우 현대엔지니어링 시공 지분 100% 가정, 3) 해당 현장 GPM 7% 가정

현대건설 투자이전 및 목표주가 변동추이



Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자이전]

종목추천 투자등급

종목투자이전은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- Buy(매수): 추천일 증가대비 +15% 이상
- Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 증가대비 -15% 이상

산업추천 투자등급

시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임

- Overweight(비중확대)
- Neutral(중립)
- Underweight(비중축소)

[투자등급 비율 2024-12-31 기준]

매수	중립(보유)	매도
92.4%	6.9%	0.7%