

사회진보연대 부설

노동자운동연구소 연구보고서

르노삼성의 먹튀 행태와 노동탄압, 그리고 민주노조의 대응

2011.09.28

1. 르노삼성 현황
 - 1) 판매
 - 2) 경영지표
 - 3) 고용 및 노동조건
 - 4) 르노본사
2. 르노삼성 문제점
 - 1) 자본유출
 - 2) 노동탄압
 - 3) 기본협약 위반
3. 민주노조 대응 방향

한지원(연구실장)

jwhan77@gmail.com

사회진보연대 부설 노동자운동연구소, 서울 마포구 연남동 259-12 3층
전화: 02-778-4002, 팩스: 02-778-4006, 이메일: psspawm@gmail.com, 홈페이지: www.awm.or.kr

〈요약〉

○ 르노삼성은 2000년대 꾸준하게 성장해 왔음. 2003년 10만대 수준이었던 판매는 2010년 27만대까지 증가. 매출액도 2010년 5조원을 넘어서며 2003년에 비해 3배 이상 성장. 하지만 자동차 판매와 매출액 증가에도 불구하고 영업이익은 2006년 2천2백억 원을 정점으로 2008년부터 급격하게 하락하여 2010년에는 33억 원에 불과했음.

○ 르노삼성의 이러한 경영은 한국의 외투기업들이 종종 벌이는 자본 유출로 인한 것임. 르노삼성은 2003년 249억원에 불과했던 르노닛산에 대한 각종 비용 지불을 2009년에는 2천1백억 원까지 늘렸음. 이는 차 한대 당 르노닛산에 기술사용료 등의 명분으로 납입하는 돈이 2003년 22만3천원에서 2009년 113만원까지 늘어난 것임. 이 뿐만이 아니라 르노닛산에서 매입하는 엔진, 트랜스미션 등의 부품비도 상식적으로 납득할 수 없을 만큼 올라 2010년에는 르노닛산으로부터 매입하는 부품비 비중이 매출액의 20%를 넘어섰음. 2008년 세계경제위기로 본사 경영상태가 안 좋아지자 의도적으로 자본을 본사로 유출한 것임.

○ 르노삼성의 노동자들은 이러한 경영조건 속에서 동종 업체에 비해 과도한 착취에 시달리고 있음. 2010년 르노자동차의 생산직 1인당 차량 생산대수는 71.6대로, 현대차 50대, 한국GM 60.7대보다도 월등하게 높음. 심지어 르노삼성은 한 공장에서 6 종류의 차량을 생산하는 혼류 생산 체계임. 많아야 3~4종을 생산하는 한국의 다른 공장과 비교하면 생산 노동자들의 노동강도가 단순한 수치 이상으로 더 높을 수밖에 없는 상황. 혼류생산을 하는 다른 현대차, 한국GM의 다른 공장과 비교해도 많게는 두 배 이상 시간당 생산대수가 많음. 반면 노동자 임금은 현대차, 한국GM보다 낮은 수준.

○ 르노삼성이 이렇게 자본유출과 노동수탈을 막무가내로 할 수 있는 이유는 기업 경영을 감시하고 노동권을 보호할 민주노조가 없었기 때문. 노조도 아닌 사원대표자위원회가 지금까지 사측의 보호 아래 노동강도와 임금을 교섭해 왔음. 이러한 부당함에 맞서 2009년부터 민주노조 설립 운동이 펼쳐졌으며, 2011년 8월에는 마침내 금속노조 르노삼성지회를 창립.

○ 하지만 여전히 사측의 노조 탈퇴 공작과 간부에 대한 탄압이 계속되고 있어 금속노조와 시민사회단체의 지원이 절실한 상황. 금속노조는 현재 르노삼성이 저지르고 있는 일방적 노동강도 강화, 노조탄압, 임금 체불 등에 대해 르노그룹이 국제금속노련과 체결한 기본협약을 근거로 국제적 연대를 조직해야 함. 그리고 시민사회단체들은 르노삼성의 자본 유출의 부당성에 대해 여론을 조직하며, 르노삼성을 사회적으로 통제하기 위한 운동을 펼쳐야 함.

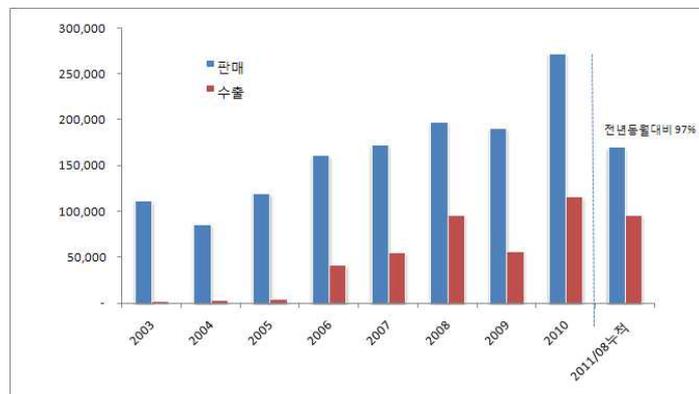
1. 르노삼성 현황

1) 판매

- 2000년 삼성자동차를 르노그룹이 인수해 설립된 르노삼성은 꾸준히 성장해 왔음. 수출이 크게 증가한 2006년부터 연 15만대 이상을 판매하기 시작했으며, 경제위기 이후 2010년에는 27만대를 판매했음.

- 2011년 올해는 8월 현재 작년보다 내수가 줄었지만 수출이 작년보다 42% 늘어나며 작년동월대비 97% 수준의 판매량을 보이고 있음.

그림 6 > 르노삼성 판매 추이



(자료: 한국자동차공업협회)

- 르노삼성은 같은 초국적기업 계열사인 한국 GM과 비교할 때 내수 비중이 큰 편. 한국GM은 생산의 10% 내외가 국내에서 판매되는 형태이나, 르노삼성은 내수비중이 2010년 54%로 전체 생산의 절반 이상 임. 르노삼성의 내수 비중은 국내 자동차 기업들과 비교해도 높은 편. 2010년 기준으로 현대차 국내 생산 제품의 내수 판매 비중은 48%, 기아차는 44% 임.

표 1 > 한국자동차 4사의 2010년 국내판매 비중

르노삼성	한국GM	현대차 국내공장	기아차 국내공장
54%	17%	48%	44%

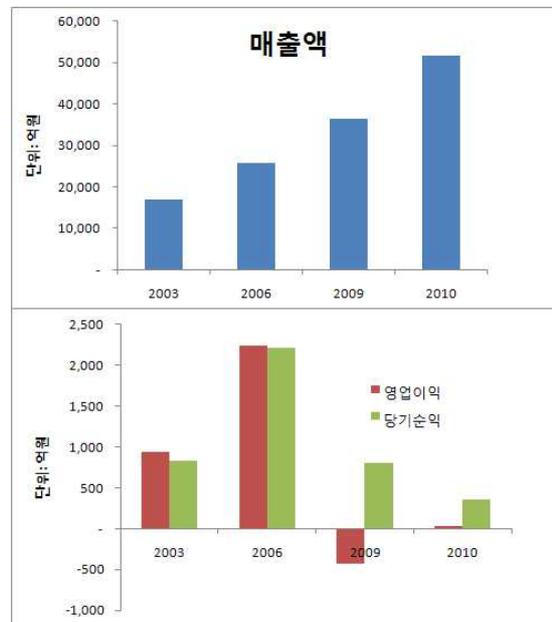
- 르노삼성의 수출은 닛산과 르노 브랜드로 이루어짐. 수출 대부분은 소형차(SM3)와 SUV(QM5)이

며, 국내에서 많이 팔리는 중형차(SM5와 SM7)는 수출 비중이 매우 낮음. 르노삼성의 소형차와 SUV는 중동, 남미 등 닛산과 르노가 주력하지 않는 지역으로 주로 수출되며, 닛산 썬니(Sunny), 르노 스칼라(Scala) 등으로 각각 중동과 남미 등에서 판매되고 있음.

2) 주요 경영 지표

- 르노삼성은 2003년 1조6천8백억 원 매출에 940억 원의 영업이익을 올렸음. 이후 매출액은 경제위기에도 불구하고 꾸준히 상승하여 2010년에는 5조1천6백억 원으로 3배 가까이 늘어났음. 하지만 영업이익은 2006년 2천2백억 원을 정점으로 계속 하락하여, 2010년에는 33억 원으로 급감하였음.

그림 7 > 르노삼성 매출액, 영업이익, 당기순익



(자료: 르노삼성 기업경영공시 자료)

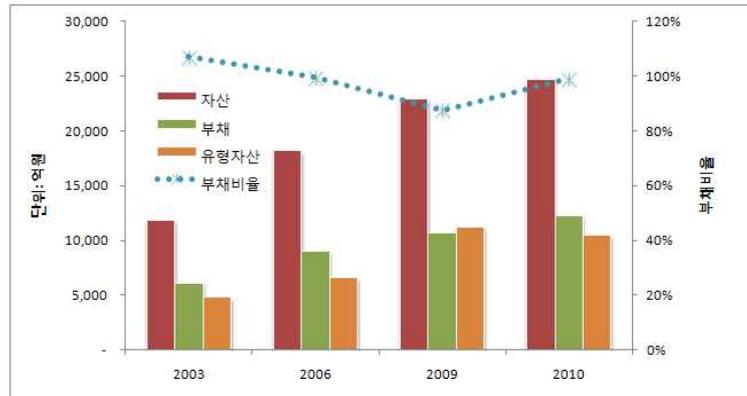
표 2 > 매출액영업이익률 비교(2010년)

	르노삼성	한국GM	현대차
2010년	0.06%	2%	8.1%
2006년	8.7%	3%	2.8%

- 매출에 대한 기업의 수익성을 보여주는 매출액영업이익률(영업이익/매출액)은 2006년 8.7%에 달했으나, 2010년에는 0.06%로 매우 낮아졌음. 현대차가 2006년 2.8%에서 2010년 8.1%로 상승하였고, 외투기업인 한국GM의 경우도 2006년 3%에서 2010년 2%로 낮아졌으나 그래도 르노삼성보다 높은 편.

- 르노삼성엔 자산 규모가 꾸준하게 상승. 2003년 1조2천억 원 규모이던 자산은 2010년 2조4천 7백억 원으로 두 배 가까이 늘어났음. 생산에 직접적으로 관계된 유형자산 역시 2003년 4천8백억 원에서 1조로 두 배 이상 상승.

그림 8 > 르노삼성 자산, 부채, 유형자산, 부채비율



- 부채 비율(부채/자본)은 2003년 107%에서 2010년 99%로 하락. 2010년 현대차 부채비율이 221%, 한국GM이 206%인 것을 감안하면 부채 수준은 매우 낮은 상황.

- 유형자산 증가는 르노삼성이 2003년에 비해 2010년 218% 증가해 현대차 162%에 비해 높았으며, 한국GM 222%에 비해 약간 낮았음. 설비의 이용 정도를 보여주는 유형자산회전율(매출액/유형자산)은 2010년에 르노삼성 4.9로 현대차 3.9, 한국GM 3.4 보다 크게 높음.

표 3 > 자동차 3사 부채비율, 유형자산회전율(2010년)

	르노삼성	한국GM	현대차
부채비율	99%	221%	206%
유형자산회전율	4.9	3.4	3.9

3) 고용 및 노동조건

- 르노삼성은 생산량, 매출액이 크게 증가했음에도 고용은 거의 변화가 없는 것이 특징. 임직원 수는 2003년 5,509명에서 2010년 5,650명으로 141명 증가에 그침. 생산직 수와 엇비슷한 부산 녹산동 공장 종사자 수는 2003년 2,200여명에서 2010년 2,900여명으로 약 700여명 가까이 증가. 사내하청 노동자 역시 2010년 크게 증가했는데, 2008년 550여명에서 2010년 900여명으로 증가.

표 4 > 르노삼성 고용 변화

	2003	2010
임직원	5,509명	5,650명
생산직(부산 공장 종사자)	2,200여명	2,900여명
사내하청	550명(2008년)	890명

(자료: 르노삼성 기업공시; 통계청, 사업체통계; 고용노동부, 『사내하도급 실태점검 결과』, 2010)

- 르노삼성은 2010년 2003년 기준으로 종사자는 3%, 생산직은 30% 증가. 종사자 증가율은 현대차 9%, 한국GM 29%에 비해 작은 수준임. 하지만 생산직 증가는 현대차 0.4%, 한국GM 11%에 비해 큰 편임. 이는 르노삼성이 2006년부터 2교대제로 운영되면서 생산직 수가 늘어났기 때문.

표 5 > 2003년 대비 2010년 종사자, 생산직 증감

	르노삼성	한국GM	현대차
종사자 증감(명)	141	3,631	4,666
생산직 증감(명)	676	960	117
종사자증감률	3%	29%	9%
생산직증감률	30%	11%	0.4%

(자료: 각사 기업공시; 통계청, 사업체조사, 각년도; GM대우노조/한노사연, 『GM대우 노사관계 및 노조활동 연구』, 2005; 금속노조, 『나쁜 일자리 추방 2011 금속 일자리 보고서』, 2011)

- 2010년 르노삼성은 생산직 노동자(사내하청 포함) 1인당 차량 생산 대수가 72대로 동종 업계 최고 수준임. 생산직 노동자(사내하청 포함) 1인당 차량 생산 대수는 현대차는 52대로 가장 낮으며, 같은 외투기업인 한국GM은 61대.

표 6 > 생산 노동자 1인당 생산대수(2010년)

	르노	한국GM	현대차*
생산대수	271,480	744,096	1,743,375
생산직(정규직)	2,899	9,343	26,866
사내하청(생산)	890	2,911	6,634
1인당 생산대수	71.6	60.7	52.0

(자료: 자동차공업협회, 『월간 통계』, 2010; 고용노동부, 『사내하도급 실태점검 결과』, 2010; 금속노조, 『나쁜 일자리 추방 2011 금속 일자리 보고서』, 2011)

*현대차는 상용차를 생산하는 전주공장 제외

- 르노삼성은 1인당 생산대수는 가장 많은데 반해 임금 수준은 동종 업계에서 가장 낮은 수준의 임금을 받고 있음. 르노삼성은 1인당 월임금이 468만원으로 현대차 666만원, 한국GM 547만원에 비해 크게 낮음.

표 7 > 월임금 비교(2010년)

르노삼성	한국GM	현대차
468만원	547만원	666만원

(자료: 각사 기업공시자료에서 재구성)

4) 르노 본사 상황

- 르노그룹은 1999년부터 일본 닛산 자동차와 전략적 동맹 관계를 계속해 오고 있음. 르노가 닛산의 44.3%의 주식을 소유하고 있으며, 닛산이 르노의 15% 주식을 소유. 인수합병 방식의 결합은 아니지만 카를로스 곤 외장이 르노와 닛산 양 기업 최고경영자를 겸임하면서 사실상 하나의 자동차 그룹으로 활동하고 있음. 르노닛산 그룹은 르노, 닛산 외에도 르노삼성과 루마니아 자동차 기업 다키아(Dacia)를 소유하고 있음.

표 8 > 르노 본사 경영 요약

	2010	2009
판매(대)	263만	231만
매출(유로)	389억	337억
영업이익(유로)	11억	4억 적자
순이익(유로)	34억	30억 적자

(자료: Renault Group Annual Report 2010)

- 르노그룹은 2009년 세계경제위기 과정에서 큰 경영 위기를 겪었으나 2010년 이를 대부분 회복. 2009년에 비해 판매 대수는 32만대 증가했으며, 영업이익은 15억 유로(약 2조4천억 원), 순이익은 64억 유로(10조 2천4백억 원)증가. 이중 르노삼성은 판매가 2010년 작년 대비 18.6% 증가하며 그룹 내에서 가장 큰 판매 증가율을 기록했다.

- 지역별로 보면 프랑스가 74만4천 대로 가장 많고, 독일 17만1천 대, 브라질 16만 대, 한국 15만5천 대 순. 한국 시장은 브라질에 이어 세계에서 4위.

- 한국 르노삼성은 내수 외에 수출은 르노와 닛산의 영업망을 통해 르노, 닛산 브랜드로 이루어지고 있음. 그리고 핵심 부품은 르노와 닛산에서 수입. 르노삼성은 SM3를 닛산과 르노 브랜드로, QM5를 르노 브랜드로 수출 중.

그림 9 > 르노삼성의 계열사 간 거래

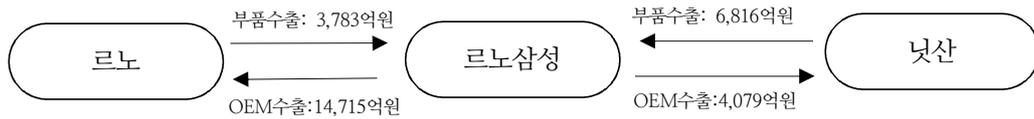
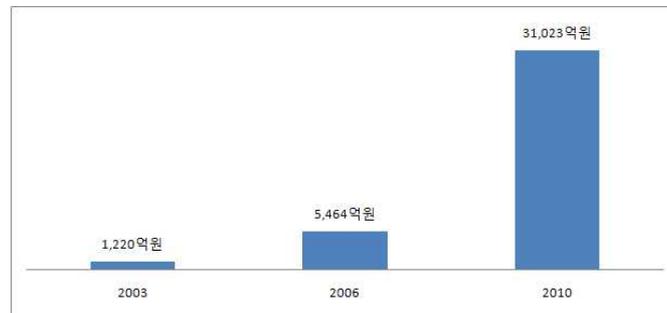


그림 10 > 르노삼성과 르노닛산과의 거래규모



(자료: 르노삼성 기업 공시)

- 르노삼성은 2010년 르노와의 거래에서 순매출(매출-매입) 1조9백억 원을, 닛산과의 거래에서 순매입(매입-수출) 2천7백억 원을 기록하고 있음. 르노닛산과의 거래 규모는 상품 매출, 매입 외에도 기술사용료, 연구용역 등을 포함하여 3조 1천억 원 규모. 이는 2006년 5천4백억 원에 비해 5.7배 커진 규모 임.

2. 르노삼성의 문제점

1) 본사로의 자본 유출

- 르노삼성의 가장 큰 문제점은 르노와 닛산 본사로 자본 유출이 크게 증가하고 있다는 점임. 르노삼성은 상품 거래 외에 기술사용료, 연구비, 용역비 등으로 르노와 닛산에 비용을 지불하고 있음. 이는 2003년 249억에 불과했으나, 2008년부터 급속도로 증가하기 시작해서 2008년 1천1백억, 2009년 2천1백억, 2010년 1천6백억 원에 이르고 있음.

표 9 > 르노삼성의 르노와 닛산에 대한 비용 지불 내역

(단위: 억원)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
배당금	0	0	0	0	0	413	160	72
기술사용료	158	144	296	366	406	416	550	1,142
연구비	16	46	12	45	-	-	623	26
용역비	-	-	-	-	103	16	276	198
기타 (급여,광고비등)	75	63	50	147	66	275	543	217
합계	249	253	358	557	576	1,119	2,152	1,655

(자료: 르노삼성 기업공시)

- 차 한대 당 르노닛산에 지불하는 비용은 2003년 22만3천원에서 2009년 113만원으로 늘어났다가, 2010년 61만원 선으로 조정된 상태. 매출액 대비 비중은 2003년 1.48%에서 2009년 5.89%까지 늘어났다가, 2010년 3.20%로 줄어든 상황.
- 2009년 르노 본사가 대규모 적자를 본 것을 감안하면 의도적인 자본유출이라는 것을 알 수 있음. 그리고 2008년 경제위기를 거치면서 전반적으로 르노 닛산에 지불하는 비용이 크게 늘어난 것을 확인할 수 있음.

표 10 > 르노삼성의 르노-닛산에 대한 매출액 대비 매입 비중

2003	2006	2009	2010
4.8%	8.1%	17.3%	20.6%

(자료: 르노삼성 기업공시)

- 명시적으로 나타나지 않지만 르노 닛산에 지불하는 부품 비용을 높이는 방식의 자본 유출도 계속 확대되고 있음. 매출액 대비 르노닛산의 부품 수입 비용은 2003년 4.8%에 불과했으나, 2010년에는 20.6%까지 상승했음. 환율 변동을 감안한다고 하더라도 이는 비정상적으로 크게 늘어난 수치. 부품 가격 인상을 통한 의도적인 자본 유출 가능성이 크다고 볼 수 있음.
- 르노삼성이 2008년 이후 매출 증가에도 불구하고 영업이익, 당기순익이 모두 급감하는 핵심 이유도 본사와의 부당 거래, 기술사용료 등을 통한 자본 유출에 원인이 있음.

2) 열악한 노동조건, 민주노조에 대한 탄압

- 르노삼성은 매년 크게 성장해 왔음에도 노동자들의 노동조건은 오히려 계속 악화되어 왔음. 특히 2006년 2교대제 실시 이후 노동강도는 타 업체와 비교가 불가능할 정도로 높은 편.

- 부산 공장은 소형차, 중형차, SUV를 가리지 않고 한 라인에서 여러 종류의 차를 생산하는 혼류 생산을 하고 있으며, 혼류 생산에도 불구하고 시간당 생산대수(잡수)는 동종 업체에서 가장 높음. 르노 부산 공장은 현재 시간당 생산대수(UPH)가 66대에 이룸. 중형차와 SUV를 혼류 생산하는 다른 공장의 시간당 생산 대수는 기아차 광주 2공장이 42대, 한국GM 부평 2공장이 34대, 현대차 울산 2 공장1라인이 24대 수준임.

- 사내하청 비정규직까지 포함한 총생산직 1인당 생산 대수에서도 르노는 다른 업체보다 높음. 르노 삼성이 1인당 생산 대수가 연 71.6대로, 한국GM 60.7대, 현대차 45.8대보다 크게 많음.

- 시간당 생산대수, 1인당 생산대수가 모두 높다는 것은 평균적으로 르노삼성의 노동강도가 타 업체에 비해 매우 크다는 것. 현대, 기아, 한국GM 등은 모두 UPH 상승 시 노사협의회를 거쳐 추가 인원 투입을 교섭. 이들 작업장에서의 노동강도에 대응한 투쟁이 일상적으로 진행되는데 반해, 최근까지 무노조 상태에 있었던 르노삼성은 아무런 현장 저항 없이 오직 생산성 논리로만 노동강도가 계속 상승되어 왔음.

표 11 > 자동차 3사 노동강도와 교섭 방식 비교

	르노삼성 부산공장	한국GM 부평2공장	현대차 울산21라인
시간당 생산대수	66대	34대	24대
혼류 생산	6종	3~4종	2~3종
1인당 생산대수	71.6대(전체평균)	60.7대(전체평균)	52.0대(상용차제외평균)
노동강도 교섭	사원대표자위원회	대의원 부서협의회	지부,지회 노사협의회 대의원 부서협의회

(자료: 「서울경제 2011.08.17」; 금속노조, 『혼류생산이 작업장에 미치는 영향과 대응과제』, 2010; 노동자운동연구소, 『GM 글로벌전략과 노동운동 대응전략』, 2011)

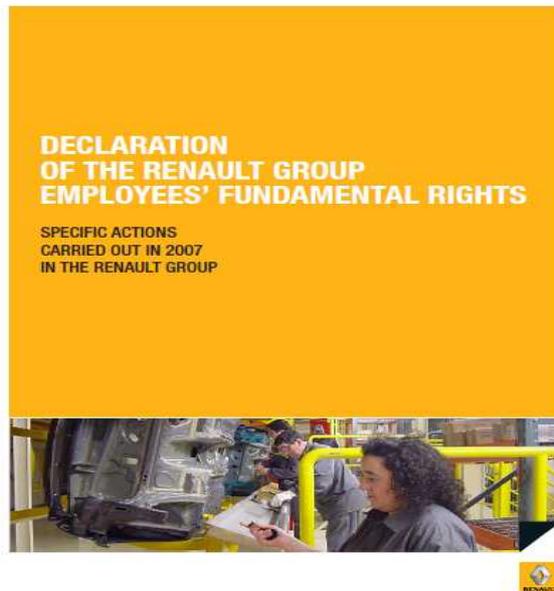
- 그동안 르노삼성자동차에는 노동조합이 없이 '사원대표자 위원회'가 노동조합의 역할을 대신하고 있었음. 그러나 사원대표자위원회는 현장의 노동자들의 의사와는 관계없이 노동강도 강화를 사측과 합의해오면서 현장노동자들을 고통으로 몰아넣었음.

- 2008년 이후 노동자들이 감당할 수 없을 정도로 노동강도가 상승하자 현장에서는 민주노조 건설에 대한 기대가 커졌고, 2009년 3월 조합설립준비위원회를 구성하고, 4월에 노동부로부터 설립신고를 받았음. 하지만 사측은 노조를 인정하지 않은 채 노조와의 교섭을 계속 해태. 르노삼성 노동자들은 2011년 8월 금속노조 지회를 건설하고, 9월 향후 2년간 교섭권을 쟁취했음. 현재까지도 지회 간부들에 대한 징계, 교섭에 대한 불성실한 참여, 사원대표자위원회를 통한 압력 등 노조 탄압을 계속하고 있는 상황.

3) 르노 국제협약 위반

- 르노삼성의 이러한 탄압은 르노가 지난 2004년 국제금융노련(IMF), 프랑스총연맹 등과 맺은 국제 기본협약 위반. 국제기본협약은 르노그룹 전체에 걸쳐 적용되는 것으로, 르노그룹 국제기본협약에서는 노동조합 설립과 활동의 자유를 엄격히 보장하고 있음. 하지만 현재 르노삼성 사측은 노조 유인 물 배포를 빌미로 수석부지회장을 징계위에 회부하는 것은 물론, 유무형의 압력을 통해 조합원들의 노조 탈퇴를 종용하고 있음.

그림 11 >2007년 르노그룹 기본협약 이행 보고서



- 이 밖에도 르노그룹은 국제기본협약 이행 보고서에서 한국에서 노동조건 및 안전에 관한 조치들, 노동시간 및 유급휴가에 관한 조치들, 공정 임금에 관한 조치들을 성실히 수행하고 있다고 보고하고 있으나 이 또한 현실과 많이 다름.

- 먼저 협약은 보건안전 및 노동조건 항목에서 “노동자의 보건, 안전 및 노동 조건의 개선이 우선 과제를 확인”하고 있음. 그리고 2007년 실행 보고서에서 르노삼성이 작업에 대한 인체공학적 조사를 완료했고, 보건안전을 위한 조사를 시행했으며, 애로공정에 대한 재설계를 위한 특별팀 구성했다고 보고했으나, 현실에서는 노동자들의 노동조건은 계속 악화되고 있음. 앞서서도 본 것처럼 2006년부터 생산량이 급격하게 늘어나며 르노삼성 노동자들은 자동차 산업에서 가장 높은 수준의 노동강도로 인해 각종 질병에 시달리고 있음.

- 협약의 노동시간 및 유급휴일 항목에서는 “회사는 해당 지역의 법제와 관련 노동단체를 고려하고 최대한 노동자들의 희망을 수용하면서 회사 각부문의 필요에 따라 근로시간을 조정”한다고 되어 있으나, 올해 2월 사측은 부산공장 조립팀 근무 노동자들 90%이상과 스템핑팀 80% 이상이 반대한 근

무시간 체제를 시행하고 있음.

- 임금 문제에 관해서도 협약은 공정임금을 엄격하게 적용할 것을 강조하고 있으나 올 9월 르노삼성지회가 분석한 바에 따르면 그동안 사측은 통상 임금에 들어가야 할 항목들을 의도적으로 빼고 통상수당을 계산, 많게는 250만원 이상의 월임금을 착복했음.

표 12 > 르노삼성의 르노그룹 국제기본협약 위반 사항들

	협약 내용	2007년 보고	현실
보건안전 및 노동조건	르노 그룹은 노동자의 보건, 안전 및 노동 조건의 개선이 우선 과제를 확 인	작업에 대한 인체공학 적 조사 완료. 보건안전을 위한 조사 시행. 애로공정에 대한 재설 계를 위한 특별팀 구 성.	업계 최악의 노동강도로 생 산직 노동자1인당 생산대수, 시간당 생산대수에서 타업체 와 큰 차이.
노동시간 및 유급휴일	회사는 해당 지역의 법 제와 관련 노동단체를 고 려하고 최대한 노동자들의 희망을 수용하면서 회사 각부문의 필요에 따라 근 로시간을 조정	최저임금 및 법정 노 동시간 준수.	2월 근무시간 체제가 또 한 차례 바뀌면서 부산공장 조 립팀 근무 노동자들 90%이 상과 스템핑팀 80%이상이 반대.
임금	르노는 노동에 대한 공 정한 보상의 원칙을 인정 하며, 노동에 대한 동등한 임금원칙	공정 임금에 대한 준 수	통상임금 과소 산정을 통한 수당 불법 체불. (연 250만 원 가량)
노동자 대표	르노는 단결권 및 단체교 섭권에 관한 ILO 조약 98 호의 준수 의지를 재확인		조합원에 대한 경고장 남발. 간부 징계위 회부. 사대위를 통한 흑색선전.

(자료: Renault, 『Declaration of the Renault group employees' fundamental rights』, 2007; 금속노조 르노삼성지회, 『노동조합 소식 1~14호』, 2011에서 재구성)

3. 민주노조의 과제

- 르노삼성은 한국의 여러 외투기업이 이미 문제를 일으켰던 자본 유출, 장시간 저임금 노동, 노조 탄압 등을 모두 자행하고 있음. 이러한 문제에 대해 노동자 입장에서 경영을 감시하고, 노동권을 보호해야 할 사원대표자 위원회는 지금까지 사실상 사측의 입장만을 대변해 왔음. 이러한 상황에서 최

근 출범한 금속노조 르노삼성 지회가 노동자들의 대표로서 굳건히 자리를 잡는 것이 매우 중요.

- 자본 유출이 지금과 같이 계속된다면 경제위기 시기나, 르노그룹의 글로벌 전략 변화 시기에 한국의 르노삼성은 공장 이전, 대규모 해고 등의 최악의 사태를 막기 힘들어 짐. 지난 몇 년간 건전한 투자를 통한 성장보다 자본 유출을 통한 투자금 회수에만 골몰하는 자본은 언제든지 한국을 떠날 수 있다는 사실을 많은 금속노동자들이 체험했음.

- 또한 노동자들이 살인적 노동강도를 계속 방지하는 것은 숙련과 설비 투자를 통한 성장보다는 라인속도 상승과 노동시간 연장만을 사측이 선호하도록 놔두는 것. 이러한 노사관계에 길들여진 자본은 구조조정을 반복하며 고용을 위협하고, 끝없는 노동강도 강화로 노동자들의 건강권을 파괴.

- 금속노조 르노삼성지회는 자본유출 감시, 노동조건 완화를 통해 한국 경제, 르노삼성노동자들의 노동권을 보호해야 함. 이를 위해 현재 사측의 탄압을 뚫고 민주노조를 먼저 안정화하는 것이 시급함. 르노삼성 지회의 강화를 위해서 금속노조와 시민사회단체의 지회에 대한 지원이 이루어져야 할 것으로 보임.

- 먼저 금속노조는 국제금속노련과 프랑스 금속노조들과 연계를 통해 현재 르노삼성의 국제기본협약 위반에 대해 적극적으로 알려나가야 함. 사측과 사대위의 노조 와해 공작이 계속되고 있는 상황에서 르노본사의 개입이 어느 정도 필요함. 국제기본협약 위반은 중단기적으로 르노 그룹의 모든 노동조합에 위협이 될 수 있는 내용이니만큼 적극적으로 국제적 개입을 해나갈 수 있도록 국제, 타국 노동조합들을 설득하고 조직해 나가야 함.

- 시민사회단체들은 현재 벌어지고 있는 르노삼성의 '떡튀' 행각에 대해 폭로하고 사회적으로 이를 통제할 수 있는 여론을 형성해야 함. 이미 쌍용차, 발레오공조 등에서도 확인한 것처럼 외투기업의 자본 유출로 인한 지역사회의 피해는 고용만이 아니라 산업적으로도 매우 큼. 현재까지 르노삼성의 떡튀 행각에 대한 폭로가 거의 없었던 만큼 시민사회단체가 적극적으로 나서서 이를 알려내야 할 것임.