



Issue Paper

르노삼성 구조조정 원인과 대안

2012.09.13

한지원(연구실장)

jwhan77@gmail.com

1. 르노삼성 최근 상황

8월 10일 마침내 르노삼성이 구조조정의 첫 칼을 빼들었다. 정리해고를 동반한 구조조정 대부분이 그러하듯 우선은 희망퇴직부터 시작했다. 르노삼성은 희망퇴직 인원에 제한을 두지 않아, 앞으로 대규모 정리해고가 있을 것임을 간접적으로 밝혔다.

사측이 희망퇴직 이유로 드는 것은 판매 부진이다. 르노삼성의 판매량은 올해 7월까지 9만4천대로 14만 2천대를 팔았던 전년 동기대비 34%가 줄었다. 특히 내수 판매 부진이 심해 올해 7월까지 내수 판매는 3만5천대로 6만2천대를 팔았던 전년 동기보다 43%나 줄었다. 르노삼성은 가장 많은 차를 팔았던 2010년에 27만 5천대의 차를 판매했는데, 현재 추세가 이어진다면 올해 판매는 15만대 내외에 그칠 전망이다. 2년 전에 비해 40% 가까이 줄어든 수치다.

르노삼성은 판매부진과 더불어 구조적 적자 요인으로 인해 작년에 이어 2년 연속 영업 적자를 기록할 전망이다. 르노삼성은 작년 2천2백억원의 영업적자를 기록했으며, 올해 역시 1~2천억원 가량 적자를 볼 것으로 보인다. 다만 작년보다 영업적자는 다소 줄 것으로 보이는데, 르노삼성은 2009년부터 생산이 늘어날수록 수익성이 낮아지는 기이한 경영구조로 운영되었기 때문이다.

한편, 사측의 구조조정 계획이 발표되자 지금까지 그 법적 지위가 모호하던 사원대표자위원회(이하 사대위)¹⁾가 조직 전환 총투표를 통해 9월 4일 노동조합으로 조직을 변경했다. 르노삼성에는 삼성차 시절의 반노조 기풍이 지금까지 남아 노동조합이 아닌 노사협의회 근로자위원들이 조직을 꾸려 노조 역할을 해왔다.

1) 사대위는 지금까지 근로기준법 상의 근로자 대표 지위를 통해 노동조합 역할을 대신해 왔다. 근로기준법에서 근로자 대표는 규정이 매우 모호한 조항 중 하나로 지금까지 논란이 종종 발생하고 있다. 사대위는 근기법에서 의무화하고 있는 노사협의회회의의 근로자위원들의 조직이다. 근로기준법에서는 근로자 대표는 사업장 근로자의 과반수 이상이 조직된 노동조합이 없을 경우 경영상의 이유로 인한 정리해고, 근로시간 유연화 등에 관해 협의 및 서면합의 할 수 있다..

물론 이 사대위는 회사가 실질적으로 지배하는 조직이다. 르노삼성에는 금속노조 르노삼성지회가 2011년 9월 설립되었지만 사측과 사대위의 방해 공작으로 인해 2백여명 수준에서 조합 가입이 정체된 상태였고, 지금까지는 절대 다수를 차지하고 있는 사대위가 굳이 노조로 전환해 금속노조를 견제할 이유가 없었다.

사대위가 노동조합으로 조직을 전환한 이유는 대규모 구조조정을 앞두고 금속노조 르노삼성지회의 영향력 확대를 우려한 사측이 복수노조 창구단일화 조항을 이용해 르노삼성지회의 지위를 박탈하기 위해서인 것으로 보인다. 르노삼성지회는 창립 이후 사측과 단체협약을 체결하지 못해 올해 9월이 지나면 교섭대표 지위를 박탈당한다²⁾. 사측과 사대위는 이를 노린 것이다. 고용노동부로부터 '르노삼성노동조합'으로 설립필증을 교부받은 사대위는 사측의 직간접적 지원 속에 4천3백여명의 조합원을 모집했다.

2. 경영위기의 원인

르노삼성은 판매부진으로 구조조정이 필요하다고 밝히고 있지만 사실 판매가 더 늘어났다면 더 큰 구조조정이 필요했을 가능성이 크다. 생산이 늘어날수록 적자가 늘어나는 이상한 생산 구조 때문이다.

아래 그림을 보면 르노삼성은 2008년부터 대당 이익이 크게 줄기 시작했다. 작년에는 1대를 팔면 87만원을 손해보는 구조가 되었다. 올해는 대당 약 1백만원의 손해를 볼 것으로 보인다. 르노삼성은 정상적 영업이 시작된 2002년 이후 신차 출시를 앞두고 일시적으로 판매가 급감했던 2004년을 제외하면 2007년까지

2) 2011년 7월부터 시행에 들어간 복수노조법은 기존 교섭대표노조가 1년 간 단체협약을 체결하지 못할 경우 창구단일화 절차를 다시 거치도록 되어있다. 2010년 날치기 통과된 복수노조법의 대표적 악소조항 중 하나다. 사용자는 이를 통해 교섭대표노조가 맘에 들지 않으면 교섭을 해태해 교섭대표노조를 무력화시킬 수 있게 되었다.

대당 80~140만원 가까운 이익을 거뒀다. 하지만 판매가 20만대에 육박한 2008년부터 대당 이익이 줄기 시작했다. 20만대 생산체제가 시작되자 르노삼성은 역설적으로 수익성 위기에 빠진 것이다.

그림 3> 르노삼성 판매대수 및 대당 영업이익 추이



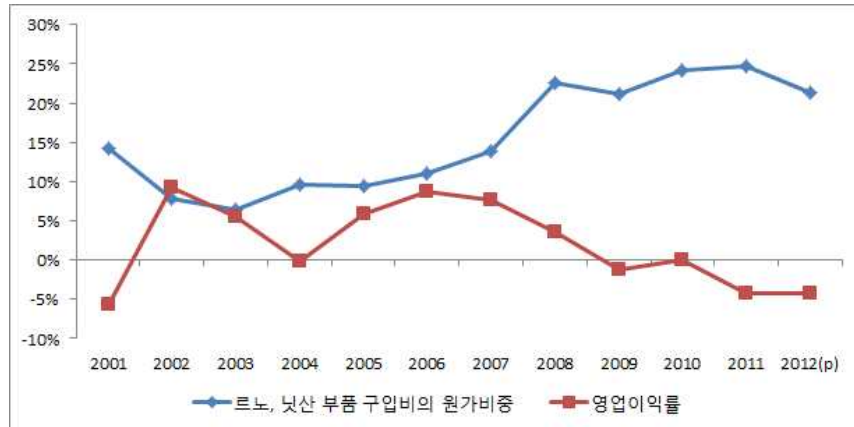
※ 2012년은 판매대수 예상치를 근거로 한 추정치

○ 본사 부품 구매 비용의 급증

이런 경영구조가 발생한 첫 번째 원인은 르노삼성의 본사라 할 수 있는 르노닛산 얼라이언스와의 거래구조가 르노삼성에 일방적으로 불리하게 되어 있기 때문이다.

아래 그림에서 볼 수 있는 것처럼 르노삼성의 영업이익률(매출액 대비 영업이익 비중)은 매출원가에서 르노 닛산 부품 구매비 비중이 높아지는 것에 비례하여 낮아졌다. 2008년부터 치솟기 시작한 르노 닛산 부품비는 전체 매출원가의 25% 내외에 이를 정도로 커졌다. 2007년까지 르노 닛산 부품의 원가 비중은 15% 내외였다.

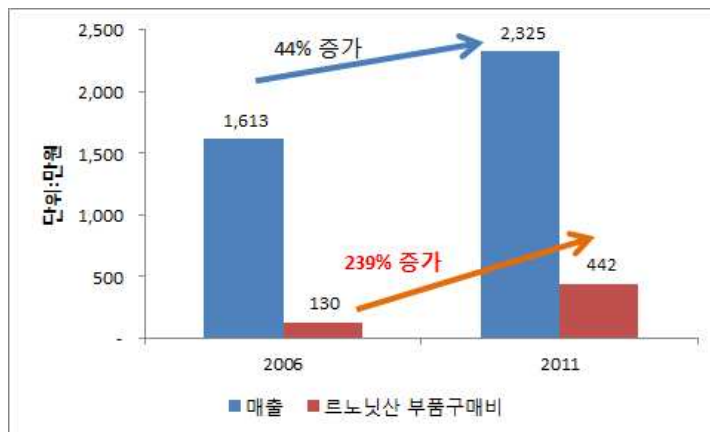
그림 4 > 본사로부터의 부품구매 비중과 영업이익률 추이



※ 2012년은 판매대수 예상치를 근거로 한 추정치

대당 르노닛산 부품구매로 들어가는 비용을 보면 영업이익이 가장 좋았던 2006년에는 130만원에 불과했다. 하지만 2년 후인 2008년에는 대당 르노닛산 부품구매비가 329만원으로 늘어나더니, 2011년에는 442만원까지 급증했다. 2006년 차당 매출이 1,612만원에서 2011년 2,324만원으로 44% 늘어나는 동안 르노닛산 부품 구매비는 239%가 늘어난 것이다.

그림 5 > 대당 매출액, 르노닛산부품구입액



르노 닛산 부품 구매가 2006년 수준에서 정상적으로 이뤄졌다면 르노삼성은 2011년 약 3천8백억원 정도의 영업이익을 거뒀을 것으로 보인다. 영업이익률로 8%로 업계 평균을 약간 상회하는 수치다. 2011년 르노와 닛산으로부터 부품을

구매하는데 1조1천억원의 비용이 들어갔지만, 만약 르노삼성이 2006년과 같은 조건으로 르노닛산과 거래했다면 4천9백억원 수준이면 충분했다.

회사측 역시 이 부분을 인정하고 있다. 하지만 사측은 르노닛산 부품 구매비중이 급증한 것을 오로지 환율 때문이라고 이야기한다. 자신의 책임이 아니라 불가항력적인 환율 문제가 원인이라는 것이다. 물론 환율이 많이 상승한 것은 사실이다.³⁾ 2008년 이전에 비해 엔화는 70% 가까이 올랐고, 유로화 역시 30% 가까이 오른 상황이다. 2012년 현재도 유로화는 유럽 경제위기로 약간 하락했지만 엔화는 오히려 더 올라갔다.

그런데 문제는 만약 르노삼성 경영진 주장대로라면 환율이 다시 2006~7년 수준(엔화 100엔당 820원대, 유로화 1200원대)으로 떨어지지 않으면 르노삼성은 적자를 계속할 수밖에 없다는 이야기가 된다는 점이다. 구조적으로 적자를 계속 이어갈 수밖에 없다는 것인데 너무나도 무책임한 소리라 할 수 있다. 더군다나 현재 환율 구조가 2008년부터 4년 째 계속되고 있는 상황에서 지금까지 별다른 대책이 없었다는 것은 의도적으로 적자 구조를 방치했다고밖에 볼 수도 있다.

4년 가까이 고회율 상태에 대해 별다른 대책을 수립하지 않은 이유는 르노와 닛산은 이 과정에서 손해를 본 것이 없기 때문이기도 하다. 일본 닛산과 프랑스로노는 엔화와 유로화 가치가 올라갈 경우 수출에 타격을 입어야 하나 르노삼성과의 거래에서 정해진 물량을 정해진 엔화, 유로화로 받는 두 본사는 전혀 손해를 보지 않는다.

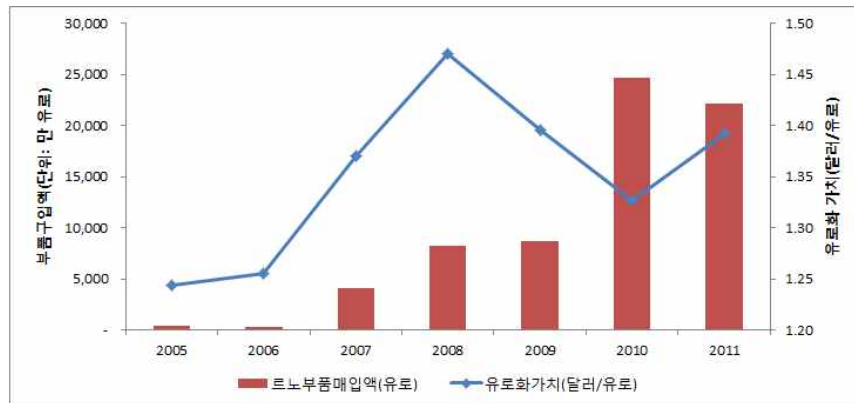
르노의 경우 오히려 역으로 경제위기 전후 유로화 가치가 급등한 상황에서 본사의 매출 증가를 위해 르노삼성을 희생시킨 정황도 있다. 르노삼성은 닛산에 대

3) 2006년 100엔 당 821원하던 환율이 2011년에는 1,391원으로 69% 상승했다. 대 유로 환율 역시 2006년 1유로 당 1199원하던 환율이 2011년에는 1,541원으로 29%가 증가했다. 2012년 역시 8월까지 100엔 당 환율은 1400원대를 유지하고 있으며, 1유로 당 환율은 1400원대를 유지하고 있다. 엔화는 2011년에 비해 다소 올랐으며, 유로는 다소 떨어진 상황이다.

해서는 현재 생산구조에서 어쩔 수 없이 수입을 할 수밖에 없는 상황이 있다. 핵심 부품인 파워트레인(엔진, 변속기) 공장이 국내에 없기 때문에 너트산으로부터 관련 부품을 수입해야만 하는 것이다. 하지만 르노와는 그런 관계는 아닌데, 그래서 2006년까지도 르노에 대한 부품 수입은 39억원(약 323만 유로)에 불과했다. 극히 일부 부품을 제외하고는 반드시 르노로부터 부품을 수입해야만 하는 관계가 아니라는 것이다. 그런데 유로화 가치가 치솟는 시점에서 르노삼성은 르노에 대한 부품 수입을 급증시키기 시작했고, 부품 매입과 관련해 엄청난 손해를 보기 시작했다.

2006년 약 323만 유로 수준의 규모 거래가 유로화가 달러당 1.3유로까지 치솟은 2007년에는 약 4,118만 유로 규모로, 유로화가 가장 비쌌던 2008년에는 8,225만 유로 규모로 급증했고, 르노 플랫폼을 전면 적용한 2010년 이후로는 2억5천만 유로 규모로 증가했다. 그리고 이 과정에서 통화가치 상승에도 수출을 늘린 르노는 엄청난 이익을, 반대로 가장 비싼 부품을 구매한 르노삼성은 엄청난 손해를 봤다.

그림 6 >르노삼성의 르노 부품 구입액 추이와 유로화가치



※ 르노삼성의 르노로부터 구입액은 원화 매입액을 연평균 유로 환율로 나누어 계산.

한편, 르노삼성은 두 본사와 환율의 급격한 변동 시 구매단가를 조정하거나, 다른 보상책을 옵션으로 두는 환율 위험 관리를 많이 하지 않은 것으로 보인다.

어차피 본사에 피해가 없으니 이러나저러나 상관없다는 생각일 것이다. 심지어 앞에서 보았듯이 부품 구입을 반드시 르노로부터 해야 할 필요가 없는데도 불구하고 르노 부품 구매를 급증시키며 의도적이라고 보일 정도로 막대한 손실을 입었다.

○ 르노와 가까워질수록 어려워지는 르노삼성

르노와 플랫폼이 통합되며 르노삼성의 경쟁력 자체가 낮아진 점 또한 르노삼성 경영위기의 중요한 원인이다. 르노삼성은 2009~10년부터 기존 닛산 플랫폼을 르노 플랫폼으로 바꾸면서 전반적인 생산, 조달 시스템을 바꿨다. 이는 단지 차종의 변화만이 아니라 르노삼성의 개발, 생산, 영업 관리 자체를 보다 강하게 르노에서 관리하기 시작했다는 의미다.

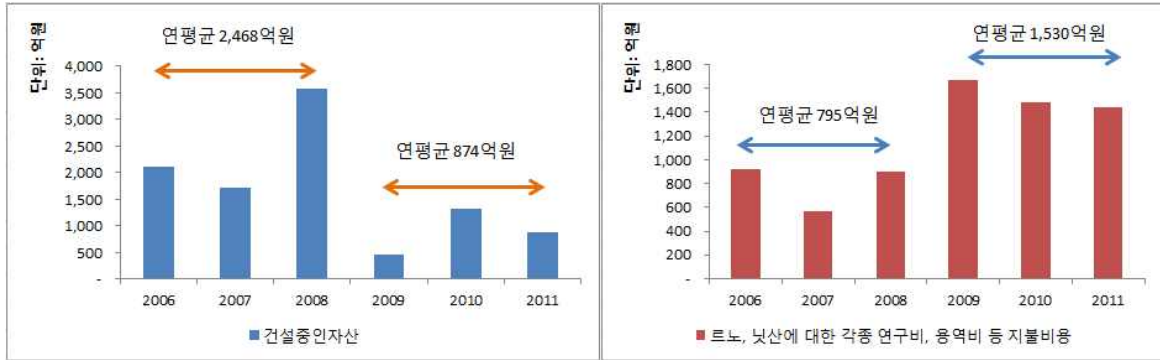
르노삼성의 경영위기가 본격적으로 진행된 것은 시기적으로도 플랫폼 통합을 계기로 르노와 더욱 밀접하게 생산과 영업을 하면서부터다. 2010년 대부분의 자동차 기업들이 사상 최고의 영업 성적을 낼 때 르노삼성은 오히려 사상 최악의 영업이익을 기록했다. 르노삼성은 2010년 영업이익이 33억에 불과했는데 이는 르노와의 거래로 대부분의 이익이 상쇄되었기 때문이었다.

투자 역시 2009~10년을 계기로 급격하게 줄어들었다. 르노와 생산 부분이 통합되기 전 3년의 평균 유형자산 신규투자(건설 중인 자산 증감액)는 연 2,468억원에 달했다. 하지만 르노와 플랫폼 통합이 본격화된 2009년 이후 3년간 이는 연평균 874억원으로 급감했다.

2009년을 기점으로 투자비가 급감한데 반해 르노, 닛산에 지불하는 연구비, 용역비, 마케팅비 등의 각종 비용은 급증했다. 2006년부터 2008년까지 3년간 르

노닛산에 지불한 연구비, 용역비 등은 연평균 795억원이었으나, 2009년 이후 2011년까지 이는 연평균 1,530억원으로 증가했다.

그림 7 > 르노 플랫폼 통합 전후 3년간 비교



요약하면 2009년 이후 본사에 지불하는 비용은 많아지고, 부품 구매로 엄청난 손실을 보면서, 반대로 투자는 줄어드는 상황이 현재의 르노삼성이다. 르노삼성은 결국 르노와 더욱 밀접해지며 경영위기가 닥쳤다.

○ 수탈을 방조한 사대위

르노삼성 위기의 또 다른 주체 중 하나는 바로 근로자대표를 자임하나 사태가 이 지경에 이르도록 아무런 역할을 하지 못한 사대위다. 르노로 인수된 2001년부터 10년간 사대위는 회사 측의 경영자료와 장기 계획에 관해 가장 잘 알 수 있는 조직이었지만 지금까지 아무런 역할을 하고 있지 못하다. 2011년 9월 조직된 금속노조 르노삼성지회는 출범과 동시에 르노의 자본 유출과 르노삼성의 장기 발전 전망에 대해 많은 우려를 표명하며 투쟁을 해야 한다고 주장했으나, 사위는 오히려 르노삼성지회 조직화를 방해하는데 만 골몰했다.

단적인 예는 올해 초 언론을 통해 중국에서 QM5를 생산할 것이라는 이야기가

나왔을 때다. 현재 QM5는 부산 공장의 절반 이상을 책임지는 가장 중요한 차종이다. 보통 다른 완성차 회사에서 이런 언론 보도가 나왔으면, 노동조합이 모든 수단과 방법을 동원해 한국 공장 생산 물량을 보장받는 협약을 체결했을 사안이었다.

2009년부터 회사 경영에 온갖 문제점들이 발생하고, 신차 계획이 나오지 않는 상황이 3년 넘게 이어져도 노동자 대표 조직으로 아무런 역할을 하지 못한 사대위는 결과적으로 르노가 르노삼성을 경영위기로 내모는데 일조했다.

세계 대부분의 완성차 공장에서 물량 이전, 신차 투입 등에 관해 중요한 역할을 하는 것은 노동자 대표 조직(보통 노동조합이나 공장 평의회)이다. 한국의 현대기아차 노조가 국외 생산 쿼터제를 단협으로 체결하고, 한국GM 노조가 한국GM 장기 발전 전략과 관련해 끊임없이 단협을 체결하는 이유다.

3. 구조조정 전망

르노삼성의 현재 위기는 절반 이상의 책임이 르노 본사에 있다고 할 수 있다. 환율이 오르면 필연적으로 크게 손해를 보는 본사와의 부품 거래 구조에서부터, 2009~10년 르노 플랫폼 통합 이후 필요 이상의 부품을 르노로부터 수입해오며 다소 의도적일 정도로 부품 구매로 인한 손실이 더욱 커진 상황, 그리고 2009년 이후 투자는 줄고 반대로 르노 닛산에 대한 각종 비용 지출은 급속도로 많아진 상황 등이 이를 증명한다.

하지만 르노닛산 그룹은 현재 이 모든 책임을 르노삼성 노동자들에게 떠넘기려 하고 있다. 생산 감소에 따라 인원을 줄여 현재 생산성은 유지한 채 15만대 내외의 생산에 적합한 인력만 최소 비용으로 유지하겠다는 계획이다. 2009년 이후

4년간 르노와 닛산이 뽑아간 돈을 르노삼성의 비용 절감으로 채워 넣어야만 르노삼성을 살려주겠다는 의미기도 하다. 작년부터 르노삼성 경영진이 추진 중인 '리바이벌 2012' 계획의 배경은 바로 이러한 책임 전가 프로그램이라 할 수 있다.

○ 생산직 노동자 30% 이상 구조조정

2011년까지 르노삼성의 인건비 수준은 이미 최소 수준이었다. 2006년 차 1대 제조에 들어가는 인건비는 97만원이었으나, 2011년 이는 84만원으로 14%가 줄었다. 5년간 물가인상률이 20%였던 것을 감안하면 실질 인건비는 34% 이상이 줄어들었다는 의미다. 1인당 실질 급여가 크게 오르지 않았고, 또한 외주화를 통해 생산 증가 물량 상당부분을 해결했기 때문이다.

참고로 2011년 차당 매출원가에 포함되는 인건비는 현대차가 220만원 내외이고, 한국GM이 140만원 내외이다. 르노삼성의 차당 인건비 비중은 현대차에는 절반도 되지 않으며 한국GM과 비교 해봐도 매우 작다.

현재 언론에 보도되는 사측 관계자의 말에 따르면 현재 인원의 30% 내외 1500~2000명 가까이를 구조조정할 계획으로 보인다. 9월 7일까지 약 800여명이 희망퇴직을 신청한 것으로 보이며, 특히 사무직 영업직이 희망퇴직을 많이 신청한 것으로 알려지고 있다.

이제 본격적으로 사측은 생산직 구조조정에 나설 것이다. 2천9백여 생산직 중 3백여 명만이 희망퇴직을 신청했기 때문이다. 회사 측이 생산직 중 얼마를 구조조정할 계획을 가지고 있는지는 아직까지 밝혀진 바가 없다.

만약 2011년 수준의 노동강도⁴⁾를 유지한 상태에서 15만대 내외 생산을 하겠다

고 한다면 2천9백명 생산직 노동자 중 1천4백여명 이상의 노동자가 구조조정 되어야 할 것으로 보인다. 2007년 수준으로 노동강도를 다소 완화한다면 약 1천명 정도가 구조조정 되어야 한다.

현재까지 생산직이 3백여명이 명예퇴직을 했으니, 최소 7백명, 최대 1천1백여명 규모의 추가 정리해고를 조만간 단행할 것으로 보인다. 당분간은 2차 희망퇴직, 3차 희망퇴직까지 실시할 수도 있지만 인원 규모가 정해놓은 목표치를 충족시키지 못하면 사측은 결국 정리해고 수준에 돌입할 것이다. 앞에서 이야기했듯이 르노삼성은 구조적 적자 요인을 개선하는 것보다 우선 노동자에게 이 비용을 모두 전가하는 것에 관심이 있기 때문이다.

○ 신차 계획 없이 비용 절감 계획만 존재. 구조조정 반복될 수 밖에 없는 구조.

르노삼성의 적자 경영보다 더 우려스러운 것은 르노삼성의 장기적 전망이다. 현재 르노삼성에는 별다른 신차 계획도 없는 가운데 2014년부터 닛산 로그를 8만대 가량 위탁생산하겠다는 계획만 제출되어 있는 상황이다. 르노 그룹 차원의 특별한 계획이 없다보니 일부 언론에서는 르노삼성이 르노그룹에서 닛산그룹으로 이동할 것이라는 보도까지 내고 있다.⁵⁾

르노그룹의 아태지역 관심사가 2009년 이후 한국에서 떠난 것은 분명한 사실이다. 르노그룹은 2009년 이후부터 르노삼성을 르노 그룹에 더 강하게 통합시켰지만 정작 그룹의 관심사는 한국이 아니라 세계금융위기 이후 가장 빠른 성장을

4) 노동강도를 나타내는 대표적 수치 중 하나는 맨아워(M/H)다. 차 1대를 1시간에 생산할 때 투입되는 인원수다. 맨아워가 높을 수록 노동강도가 낮은 것이다. 2011년 르노삼성은 주야 각각 60UPH로 약 2천9백여명의 정규직 노동자와 900여명의 사내하청 노동자가 24만7천대의 차를 만들었다. 이를 토대로 대략적인 맨아워를 계산하면 약 32 정도가 된다.

5) 닛산, 르노삼성 주인될 듯, 중앙일보, 2012.09.06

해은 인도, 러시아, 중국으로 이동했었다.

1개의 자체 모델을 포함해 4개 차종을 생산 중인 인도에서는 2013년까지 3개의 지역 전용 신차를 추가 투입하기로 했으며, 2개의 자체 모델을 포함해 7개 차종을 생산 중인 러시아에서는 2013년까지 지역 전용 5개 차종을 추가 생산하기로 했다. 중국은 2011년부터 본격적으로 공장 신설을 타진하기 시작해 현재 중국 당국 및 중국 닛산과 상당한 의견 접근을 이룬 것으로 알려져 있다. 중국 언론에 따르면 중국 르노 공장이 신설되면 르노삼성이 생산하고 있는 QM5(중국명 Koleos)를 가장 먼저 생산할 것이라고 한다.

표 2 > 르노 글로벌 신차 계획

	인도	러시아	중국	한국
생산 차종	4	7	0	4
2013년 신차	3	5	1(?)	0
전망	가장 많은 신차 투입	Avtovaz 집중투자	한국 차종 대체 생산	F/L 계획중심

(자료: Financial Results Analyst Conference 2010, 2011년도에서 재구성)

2009년 이후 르노그룹이 신흥국 투자에 집중하는 사이 르노삼성은 사실상 별다른 신차 계획도 없이 그룹을 위해 '손해'만 본 꼴이다. 그리고 지금까지 상황으로 보면 앞으로도 이 기본 계획은 변함이 없을 것이다. 르노삼성에는 여전히 위탁 생산 계획 외에는 아무런 신차 계획이 없는 상황이다.

이런 점에서 르노삼성이 작년부터 추진 중인 리바이벌 2012 (Revival 2012)는 르노삼성의 회생 계획이라기보다는 하청공장형 체질 개선 계획으로 보는 것이 적당할 것이다. 신차 개발과 판매 계획이 아닌 비용절감 계획을 중심으로 짜인 리바이벌 2012 계획은 르노삼성을 최저 비용으로 닛산과 르노의 아태지역 전략 차종을 생산할 수 있는 하청생산기지로 적합하게 만든다는 것에 불과하다. 부산

공장은 90%가 넘는 편성효율에, 현대차 기아차에 비해 절반도 되지 않는 맨아위로 완성차를 생산하고 있는 초고효율 완성차 공장이자, 일본이나 프랑스보다 훨씬싼 값에 부품 조달이 가능한 공장이다. 르노의 현재 구상은 비용절감을 좀더 강하게 밀어붙이면 고비용 고효율 일본과 저비용 중효율 중국 사이에 위치한 생산 공장으로 부산 공장이 활용 가능하더라는 것일 것이다.

르노삼성이 이러한 하청 생산공장이 된다는 것은 이번만이 아니라 끊임없이 구조조정이 반복된다는 의미다. 하청 생산 공장은 생산 물량에 따라 인력 조정이 유연하게 이뤄져야만 생존 가능하다. 물량이 없으면 정리해고가, 물량이 넘치면 신규채용이 이뤄진다. 이 과정에서 대부분의 공정이 아웃소싱될 가능성도 크다.

○ 매각이나 부도 가능성

르노삼성은 올해 내내 매각설에 시달렸다. 인도 타타부터, 일본 닛산까지 르노삼성 고위 관계자 인터뷰를 인용한 여러 언론보도가 6개월 넘게 이어지고 있다. 르노그룹이 인도, 러시아 등 아태지역 신흥시장에 주력하고 있는 점, 르노삼성에 신차 계획이 없다는 점 등은 이러한 매각설을 뒷받침하는 중요한 배경이다.

최근 한 일간지 보도로 나온 닛산 매각설을 가장 유력한 시나리오 중 하나다. 르노와 닛산은 서로 상대방 주식을 보유한 하나의 그룹이고, 최고경영자 역시 곧 회장으로 같지만 법적으로는 별개의 법인이며, 경영 성과에 대해서도 따로 평가가 내려진다. 현재 유럽 경제위기로 다소 수익성이 떨어져 있는 르노그룹으로서 르노삼성 지분을 닛산에게 넘기는 것이 여러모로 득이 될 수 있다. 다만 닛산으로서는 이득이 모호한 지점이 있는데, 이미 중국에 과잉투자 논란이 있을 정도로 최근 몇 년간 공장 증설을 급격하게 확대했기 때문에 한국 공장까지 떠났다면 이후 상당한 비용 부담이 있을 수 있기 때문이다.

르노그룹이 르노삼성을 아예 포기하는 쪽으로 움직일 가능성도 이야기되고 있으나 현재까지 이는 현실성이 높지 않은 것으로 보인다. 우선 르노삼성은 부채비율(부채/자본) 91%에 유동비율(유동자산/유동부채) 167%로 재무적으로 매우 안정적이며, 부채 역시 금융기관 차입금이 거의 없는 상태다.⁶⁾

현재 유럽경제위기가 최악의 상황으로 치달아 르노그룹 차원의 유동성 위기가 극단적인 상황으로 가지 않는 한 르노삼성 부도 가능성은 높지 않다는 것이다. 또한 르노삼성은 기술력이 월등한 르노-닛산 그룹 소속이기 때문에 상하이자동차가 기술 유출을 목적으로 쌍용차를 인수 한 이후 의도적으로 부도처리한 과정과 같은 고의 부도 상황으로 갈 가능성도 없다.

3자 매각 가능성 역시 현재는 그리 고려대상이 아닌 것으로 보인다. 르노삼성 자체 기술 라이선스가 많지 않은 상황에서 인도나 중국 기업이 인수에 나설 동기가 별로 없고, 2009~11년에 이미 수 많은 기업들을 인수했기 때문에 추가 자금 여력도 많지 않다.

결국 르노삼성은 닛산으로 르노닛산 그룹 내 이동이 이뤄지는 경우를 제외하면 3자 매각이나 부도는 아직 가능성이 크지 않다고 할 수 있다. 르노는 당분간 하청 공장형 사업 형태를 만들기 위해 르노삼성에 대해 다운사이징 구조조정을 계속해 나갈 것으로 보인다.

6) 삼성자동차 인수 당시 르노삼성이 인수한 부채 4천6백억원 중 2011년 말 잔액은 약 3천억원이다. 하지만 이 돈은 이자지급 및 세금 지급 전 이익이 양수가 되어야 지급하는 부채로 대부분 2014년 이후 상환될 예정이다.

4. 르노삼성 노동자들의 대안, 금속노조 강화!

○ 르노 수탈 체제 극복 없이는 구조조정이 반복될 수밖에 없다.

르노삼성이 10만대 이상의 판매를 기록한 2002년부터 2008년까지 7년간 2004년을 제외하면 르노삼성은 영업이익률이 4~9%를 기록했던 견실한 완성차 기업이었다.

하지만 르노에 생산이 종속적으로 되며 르노삼성은 심각한 위기를 겪게 되었다. 환율이 오르면 큰 손해를 보는 취약한 구조, 르노 부품 구매로 인해 겪게 되는 손실, 한국 정서에 맞지 않은 디자인과 판매전략까지 르노삼성이 입는 유무형의 피해는 엄청나다. 중장기적으로 르노삼성에 대한 수탈 구조를 바꾸지 않고서는 르노삼성은 매번 현재와 같은 경영위기를 반복적으로 겪을 수밖에 없다.

최근 사측은 국내 부품 조달 비율을 80%까지 높이고, 엔진도 닛산 수입품을 줄여나가겠다고 밝혔지만, 이런 미봉책만으로 르노삼성이 정상화되기는 쉽지 않을 것으로 보인다. 2011년 말 르노 닛산 부품의 전체 매출원가 비중은 27% 수준으로 사측 주장은 결국 국내 부품 조달 비중을 7~10% 정도 높이겠다는 것에 불과하기 때문이다. 더군다나 국내 부품 조달 비율을 높이려 노력해도, 르노삼성의 전망 자체가 매우 위태위태한 상황에서 안정적 전략적 부품 조달 관계를 구축할 수 있을지도 의문이다.

르노삼성의 중장기적 발전 전망을 제시할 주체는 결국 노동자들 뿐이다. 르노삼성의 경영진들은 사실상 르노그룹의 이해관계만을 반영하고 있다. 제대로 된 민주노조가 필요한 이유다. 사대위가 걸모습만 바꾼 회사노조⁷⁾가 대안이 될 수 없

7) 어용노조라고도 부른다. 일반적으로 회사 주도로 설립된 노동조합을 Company union, 회사 노조라고 부른다. 조직 체계가 산별이나 기업별이나에 따라 부르는 기업노조와는 다른 범주다.

음은 물론이다.

○ 구조조정 저지! 르노삼성 장기발전 전망 특별협약 체결!

노동조합은 강제로 이뤄지는 희망퇴직과 정리해고를 막기 위해 투쟁에 나서야 한다. 르노삼성이 진행 중인 인력 감축 구조조정은 르노, 닛산에게 수탈당해 빈사 상태에 빠진 르노삼성을 노동자 희생을 통해 응급조치하겠다는 것에 다름 아니다.

르노가 본사에서 1천8백억원 가량 투자하겠다고 말하고 있으나 이 비용은 사실상 로그 위탁 생산에 따른 설비 투자 건일 가능성이 높으며, 직접 현금 투자가 아닌 직간접적인 비용을 모두 합한 금액일 가능성이 크다. 현재 르노삼성에서 유일한 리바이벌(희생) 계획은 인력 구조조정뿐이다.

노동조합은 구조조정 없이 르노삼성의 희생 비용을 모두 본사가 책임질 수 있도록 투쟁에 나서야 한다. 그나마 지금은 르노삼성이 여전히 르노그룹의 아태지역 생산 기지로 역할을 하지만 2009년 이후처럼 본사의 '빼먹기'가 계속될 경우 르노삼성이 계속 유지된다는 보장이 없다. 한국의 여러 외국인투자사업장들이 이익 유출 속에 청산되고, 재매각되었던 예를 봐도 그렇다. 먹튀 자본을 묶어두는 유일한 방법은 더 많은 투자와 국내에서 생산된 이윤이 외부로 나가지 못하도록 하는 것밖에 없다.

노동조합은 사측과 조합원의 해고와 관련한 노조 합의를 전제하는 고용안정협약을 체결하고, 더불어 신차투입, 본사의 투자, 노조의 경영 감시 및 참여권, 르노삼성 자체의 R&D 능력 향상, 그룹 차원의 공정한 거래와 분배구조, 노동자들의 고용, 적정 노동강도의 유지와 신규 채용, 국제기본협약(IFA)의 엄격한 준수 등

을 포괄적으로 담은 르노삼성 장기발전 전망에 관한 특별협약을 체결해야 한다.

표 3 >르노삼성 장기발전에 관한 특별협약의 예시

	주요 내용
신차 투입 및 최소 생산량 유지	전기차를 포함한 글로벌 신차의 부산공장 생산 주요 글로벌 차종의 한국형 모델의 개발 20만대 생산 체제의 유지
잉여금의 내부 투자 및 본사의 지원	르노삼성 잉여금의 국내 우선 투자 '09~12년 내부거래 과정에서 발생한 손실의 보상과 투자.
내부 불공정 거래 개선 및 그룹 차원의 공정 분배 실현	PT 국산화 및 국내 PT 공장 증설 르노, 닛산에 대한 불공정거래 개선
노조의 경영 참여 및 감시	노조의 사외이사 선임권 보장 경영협의회 정기 개최와 충분한 정보 제공
르노삼성의 자체 개발 능력 향상	자체 R&D 자원 증가와 그룹 차원의 지원
적정 노동강도를 통한 안전한 일터	노조와 맨아워 합의 및 국내 평균 수준으로 노 동강도 완화
국제기본협약의 준수와 노사 신뢰구축	르노 IFA에 대한 철저한 준수와 회사의 노조 개입 중단

물론 이전의 초국적기업들의 예를 봤을 때 이런 협약들이 작심하고 자본 유출을 하는 본사의 행동을 근본적으로 막지는 못했다. 하지만 최소한 본사의 여러 의도들에 대해 견제 역할을 할 수 있는 것은 사실이다. 노동자들의 아무런 견제 수단이 없었던 르노삼성에서 필요한 것은 지금 노동자들이 행사할 수 있는 최소한의 노사협약이다.

○ 르노삼성 노동자들은 금속노조를 강화해야 한다.

이 모든 대책의 전제조건은 강하고 자주적인 노동조합이다. 회사가 지배하는 노동조합에서 노동자들의 고용과 권리, 더 나아가 르노그룹과 상당한 마찰을 일으킬 수밖에 없는 요구들을 한다는 것은 어불성설이다.

지금까지 자주적 운영을 해왔고, 르노의 행동들에 대해 강한 반대 목소리를 내 온 금속노조 르노삼성지회가 지금은 유일한 대안적 조직이라 할 수 있다. 사대위가 전환한 회사노조인 르노삼성노동조합은 기존 행태들을 봤을 때 사측과 맞서기 보다는 오히려 노조 집권 세력의 여러 이해관계만을 챙길 가능성이 크다.

표 4 > 회사노조와 민주노조의 구조조정 대응 차이

	구조조정	노조 대응
LG정보통신	LG전자로 흡수합병 된 이후 2001년부터 2년간 구조조정.	한국노총 기업 노조. 노조 위원장 구조조정 과정에서 퇴직 한 이후 도급업체 사장으로 회사 들어옴.
쌍용자동차	2009년 법정관리 이후 2천6백명 구조조정.	민주노총 금속노조였으나 2010년부터 기업 노조 설립. 77일간 점거농성 이후 5백여명 1년 무급휴직 후 복직 합의. 점거 농성 이후 설립된 기업 노조가 무급자, 해고자 복직 관련 활동하지 않음.
대우자동차	2001년 매각 과정에서 1천6백여명 정리해고.	민주노총 금속노조 정리해고 반대 투쟁 1년여 진행. 공장 안팎의 투쟁을 통해 해고자 대부분 2006년까지 원직복직.
두원정공	2006년 회사 매각 계획하며 구조조정 시도.	민주노총 금속노조 전면 파업으로 매각 막고 이후 노동시간 단축을 통한 일자리 나누기 실시.

회사노조와 민주노조(금속노조)가 구조조정에 대응해 온 방식은 지금까지 역사적으로도 확연히 달랐다.

회사노조는 구조조정이 닥치면 적당히 이를 합의하고 노조 집행부가 각종 이권

을 챙겨 자신들만 최우선으로 고용을 보장받거나 아니면 아예 도급업체 사장 자리를 보장받아 퇴사한다.

반대로 금속노조의 경우 구조조정을 저지하기 위해 모든 수단과 방법을 동원해 투쟁하고, 노동시간단축을 통해 일자리를 나누거나, 힘이 모자라 정리해고를 당해도 결국 끝까지 싸워 해고자들을 복직시키는 일에 최선을 다했다.