

# Issue Paper



## 노조탄압 이후 유성기업 변화

- 유성기업 최근 경영현황과 문제점

2012.02.06

한지원(노동자운동연구소 연구실장)

[jwhan77@gmail.com](mailto:jwhan77@gmail.com)

## 1. 들어가며

유성기업 노동탄압이 새해에도 계속되고 있다. 직장폐쇄가 끝난 이후 300여명에 대한 징계(해고 27명, 정직 71명, 출근정지 42명, 견책 177명)가 이뤄졌고, 지금도 현장에서는 금속노조 유성기업지회(이하 유성지회) 조합원에 대한 탈퇴 공작이 계속되고 있다. 이 과정에서 조합원들은 말로 표현할 수 없는 고통과 스트레스를 받고 있으며, 최근 사측 압박으로 어용노조에 가입한 한 노동자가 이 갈등을 견디지 못하고 자살을 시도하기도 했다.

유성기업 노조탄압은 여러 점에서 한국 노동운동에 매우 중요한 의미를 갖는다.

첫째, 한국 산업구조의 가장 큰 문제점인 원하청 관계가 기업 간 거래 관계를 넘어서 노사관계로까지 확장되었다는 점을 확연하게 보여주었다. 현대차 노무팀이 직장폐쇄부터 이후 과정까지 직접적으로 관여한 증거가 있고, 현대차 지시에 충실히 따른 대가로 유성기업 납품단가를 타 업체에 비해 획기적으로 높여준 정황 증거도 있다.

둘째, 야간노동철폐, 노동시간단축이라는 한국 노동 체제의 가장 중요한 쟁점으로부터 현재 사태가 발생하였다. 올해 고용노동부까지 나서 주간연속2교대제 시행을 이야기한 것은 작년 이 문제를 전국적 쟁점으로 만든 유성지회 투쟁이 중요한 역할을 했다.

셋째, 어용노조로 인한 경영 변화, 노동 조건 변화를 살펴볼 수 있다. 어용노조 등장 이후 그 동안 유성지회가 현장권력을 통해 지켜오던 노동강도는 극단적으로 강화되었고, 임금은 크게 감소하였다. 노동 강도만으로 납품 물량을 맞추다보니 설비투자액도 크게 줄어들었다. 이러한 경향은 유성기업 외에도 상신브레이크, 발레오만도 등 어용노조가 현장을 장악한 대부분의 기업에서도 공통적으로 나타난다.

금속노조를 비롯한 한국 노동운동은 유성기업에서 발생하고 있는 노조탄압에 보다 중요한 의미를 부여하고 대응해야 한다. 원하청관계, 노동시간, 복수노조법 이후 어용노조 출현 등은 2011년 이후 한국 노동운동의 가장 중요한 쟁점들이며, 이 모든 것이 유성기업에서 응축되어 나타나고 있다.

또한 유성기업 노동자들 역시 민주노조를 중심으로 다시 현장권력을 세워내고 사측과 제대로 된 임단협 투쟁에 나서야 한다. 금속노조를 탈퇴하거나 어용노조가 현장을 장악한 대림자동차, KEC, 상신브레이크, 발레오만도 등 대부분의 사업장은 인력 감축, 임금저하를 지속적으로 경험했다.

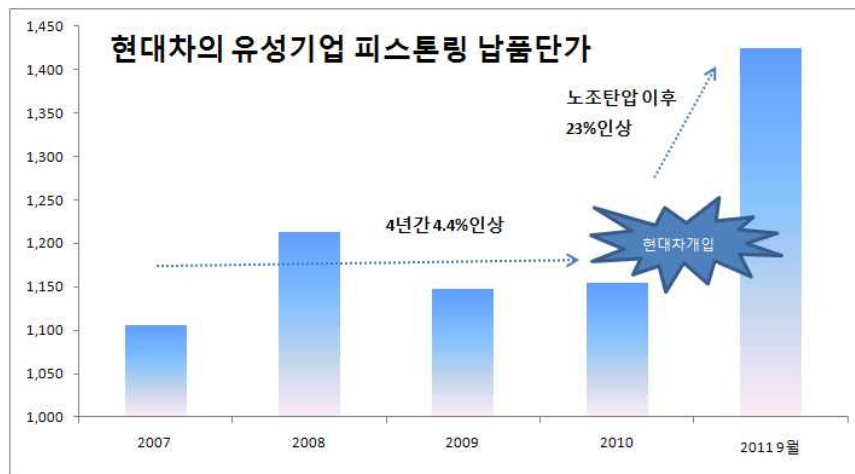
본 보고서는 유성기업의 2011년 3분기까지 사업보고서와 노조 내부 자료를 이용해 위 과정을 보다 자세히 살펴볼 것이다.

## 2. 현대차-유성기업의 노조탄압 거래

이미 많은 언론을 통해 보도되었듯이 유성기업 직장 폐쇄부터 이후 과정까지 현대차가 개입한 것은 직접적 증거로도 확인되었다. 현대차 총괄 이사 차량에서 ‘유성기업 주간연속 2교대제 도입관련 문제점 및 추진방향’이라는 문건이 발견되기도 했고, 현대차 엔진부품개발팀장의 메일<sup>1)</sup>에서 노조 파괴 전략과 관련한 메모가 발견되기도 했다. 아예 대놓고 유성기업 노사교섭에 현대차 관계자가 참여한 일도 있었다.

그렇다면 직장 폐쇄 종료 이후에는 이러한 현대차의 개입이 끝났을까? 아니다. 현대차는 다른 형태로 유성기업에 대한 개입을 계속해 왔다. 그 대표적 증거가 사측이 유성지회를 제압한 이후 현대차가 유성기업에 대해 납품단가를 크게 올려준 것이다. 2010년 이전까지 이른바 후려치기만 일삼던 현대차가 유성기업에 대해 마치 ‘상(賞)’이라도 내리는 것처럼 2011년부터 피스톤링에 대해 단가를 올려주기 시작했다. 아래 그림은 이를 잘 보여준다.

1) 현대자동차 엔진부품개발팀장 황승필 차장은 5월 18일 오전 12:55분에 “유성기업 동향 보고”제하의 전자우편을 발송하며, [특기사항]으로 “당사(현대자동차) 라인 결품 불가피”하는 상황임을 인정하며, 특히 재고량이 0.3일분에 불과한 R-ENG(2.2)의 경우에는 현대자동차 울산공장과 기아자동차 화성공장에 협조 요청을 했다는 내용을 담아 “울산/화성공장 협조요청 完” [제고] 현황을 보고하였다.(참세상, ‘유성기업 뒤에 현대차 있다’)



자료: 유성기업 사업보고서 각년도

2011년 이전까지 현대차가 유성기업 피스톤링에 대해 책정한 납품가는 개당 1,155 원(내수 기준)이었다. 현대차는 2000년대 이후 사실상 물가인상률에도 미달하는 단가 인상을 해주었다. 2007년부터 2010년까지 물가지수는 10% 이상 올랐지만 납품가는 고작 4.4% 인상될 정도였다. 하지만 2011년 5월 유성기업 직장폐쇄와 이후 대대적인 노조탄압 이후 납품단가는 크게 올라 2011년 3분기에는 2010년보다 23%가 인상되었다.

현대차의 부품구매 정책이 바뀌었기 때문일까? 물론 아니다. 아래 표에서 볼 수 있듯이 현대차의 1차 납품기업 중 유성기업처럼 2011년에 납품단가가 오른 기업은 거의 없다. 올라봐야 1~5%였고, 2010년보다도 납품단가 인하 압박을 더 받은 기업들도 부지기수다. 그렇다면 유성기업이 사용하는 원재료 값이 특별하게 올라서일까? 그것도 아니다. 아래 기업들 역시 유성기업과 비슷한 재료들을 사용하고 있는 기업들이다.

기업명	제품	납품단가 인상률	
		2011년(3분기)	2010년
인지컨트롤스	플라스틱 어셈블리	-7.9%	-11.9%
한국프렌지공업	Halfshaft	1.4%	-6.5%
파브코	방진제품	1.0%	0.6%
평화산업	히타밸브	0.0%	4.2%
유성기업	피스톤링	23.3%	0.7%

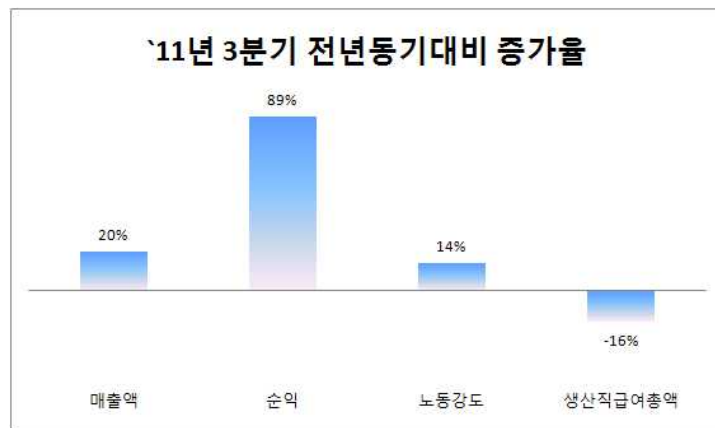
자료: 각사 사업보고서

현대차는 부품사에서 먼저 주간연속2교대제가 시행되어 자사의 노사교섭에서 불리

한 위치에 서지 않고자 했고, 유성기업 노사관계에 직접 개입했다. 그리고 유성기업 경영진은 직장폐쇄와 생산 차질을 겪었지만, 현대차가 주문한 사항을 성실하게 이행한 대가로 현대차로부터 단가 인상을 받았다. 유성지회를 제물로 양자가 거래를 한 것이다.

### 3. 최고의 이익, 최악의 노동조건

현대차의 납품단가 인상과 더불어 노조 현장권력을 약화시킨 유성기업 사측은 2011년, 전년보다 큰 이익을 거두었다. 2011년 3분기 현재 작년동기대비 매출액과 순익이 모두 크게 증가했다. 생산량은 약간 감소했지만 납품단가 인상으로 매출액이 증가했고, 여기에 노동강도 강화(총노동시간 감소)로 노동자 임금은 줄어 이익이 더욱 늘어났다.



자료: 사업보고서, 노조내부자료 등에서 재구성<sup>2)</sup>

2011년 3분기까지 유성기업의 순익은 68억원이다. 전년동기보다 89%나 늘어난 수치다. 하지만 이에 반해 생산직급여총액은 16%나 감소했다.

직장폐쇄 기간 농성을 계속 이어간 유성지회 조합원들이 임금을 지급받지 못한 이

2) 노동강도는 피스톤링과 실린더라이너를 가중 평균한 생산개수를 급여총액(노동시간에 비례)으로 나누어 간접적으로 계산.

유도 있지만 이 부분의 임금 감소분은 크지 않은 것으로 보인다. 직장폐쇄에도 불과하고 파업 불참 노동자들이 근기법 위반까지 하며 잔업, 특근을 했고, 그 결과 실제 생산량은 전년동기에 비해 2% 남짓만 줄어들었기 때문이다.

오히려 가장 큰 임금감소 원인은 70년대 노동현장을 방불케 하는 사측의 현장통제로 인한 노동 강도 급증과 이로 인한 노동시간 감소 효과다. 유성기업 노동자들은 임금의 30% 이상을 시간외수당으로 채워왔었는데, 이 부분이 사라진 것이다. 유성기업이 올해 3분기까지 생산한 실린더링과 실린더라이너의 가중평균을 노동시간에 비례하는 생산직임금총액으로 나누어 계산한 노동강도는 작년동기에 비해 14%나 증가했다.

유성기업 경영진이 가져갈 이익은 크게 늘었지만, 유성기업 노동자들은 강해진 노동 강도, 줄어든 임금으로 고통 받고 있다. 현대차와 유성기업의 노조탄압 거래 속에 양쪽 자본만 이득을 얻고 있는 셈이다.

**유성기업 경영 현황 자료(요약)**

(단위: 억원)

	2007	2008	2009	2010	2010 3Q	2011 3Q
매출액	1,835	1,775	1,646	2,299	1,621	1,983
연결매출액	1,840	1,829	1,857	2,523		
매출총이익	122	45	-79	41	30	71
연결매출총이익	165	129	83	204		
영업이익	47	-30	-150	-49	-28	-4
연결영업이익	71	29	-20	77		
당기순익	134	59	-16	119	36	68
연결당기순익	132	70	14	157		
총급여	366	379	365	424	295	252

\* 연결매출, 연결매출총이익, 연결영업이익, 연결당기순익은 계열사 전체로 측정한 액수.

**4. 계열사를 통한 이윤 유출과 유성기업 노동자 움직임**

유성기업 경영진은 유성기업의 고비용 구조로 경영에 문제가 있다고 앵무새처럼 이야기해왔다. 하지만 이는 사실과 전혀 다르다. 유성기업은 3개의 계열사와 3개의 주

요 합작사를 가지고 있는데, 유성기업이 모기업이기는 하지만 실제 이익은 나머지 회사에 남기는 방식으로 영업을 해왔기 때문이다. 유성기업의 비용구조가 아니라 유성기업그룹의 경영전략이 문제라는 것이다. 유성기업에 대한 납품가를 높게 책정해 계열사의 수익성은 좋게 만들고, 유성기업이 그 비용 부담을 지는 방식이다.<sup>3)</sup>

아래 표는 유성기업 계열사와 합작사들의 유성기업에 대한 거래를 보여준다. Y&T 파워텍, 유성피엠공업, 신화정밀은 생산 전량을 유성기업에 납품한다. 그런데 이상한 것은 이들 유성기업 하청 기업들이 유성기업에 비해 훨씬 수익성이 좋다는 것이다. 원청에 비해 하청이 수익성이 낮은 통상적 원하청 관계와는 반대다. 아래 표에서 볼 수 있듯이 순익을 매출액으로 나눈 매출액순이익률은 유성의 하청기업들이 유성에 비해 두 배 가까이 높다.

**유성기업에 납품하는 주요 계열사 및 합작사들**

(단위: 억원)

관계	사명	매출액	유성에 매출	유성에서 매입	순익	지분율
계열사	Y&T파워텍(주)	435	435		21	
계열사	유성피엠공업(주)	69	67		10	
계열사	유백유한공사	294		72	47	
합작사	동서공업	1,165		175	88	40%
합작사	동성금속	434	74		0.5	42%
합작사	신화정밀	393	371		40	35%

**유성기업과 계열사/합작사 수익성 비교**

	유성기업	유성에만 납품하는 기업
순익	119억	118억
매출액순이익률	5%	10%

그렇다면 왜 유성기업은 통상적인 원하청 관계와 다른 구조로 거래를 하고 있을까? 답은 의외로 간단하다. 노조 회피를 위해서다. 유성기업을 제외하고 나머지 계열사는 모두 어용노조 또는 무노조 사업장이다. 노동조건도 엉망이고, 기업에 수익이 나도 이에 대해 적절한 성과 배분을 요구하는 노조도 없다. 유성기업 경영진은 유성지회에는 회사 사정이 어렵다며 임금을 억제시키고, 아무런 감시가 없는 계열사에서는 마음대로 이익을 독점한다.

3) 한지원, 『유성기업을 둘러싼 조건과 민주노조운동의 대응전략』, 2011

## 5. 고용불안을 확대하고, 노동강도를 상승시키는 어용노조

복수노조 창구단일화 시행 이후 다른 사업장과 비슷하게 유성기업에서도 회사의 전폭적 지지를 받는 어용노조가 출범하여 세를 확장하고 있다. 어용노조 측은 금속노조가 회사를 어렵게 한다는 유언비어부터, 구조조정 시 유성지회 조합원부터 해고할 것이라는 협박까지 다양한 방식으로 현장을 흔들고 있다.

하지만 2000년대 중반부터 금속노조를 탈퇴한 노조의 기업, 2011년 복수노조법을 이용해 어용노조를 조직한 기업들은 오히려 노동조건, 임금이 나빠졌다. 어용노조 설립을 전후해 인력 구조조정, 임금 감소, 노동강도 상승이 동시에 진행되었다. 어용노조가 조합원들을 빼가기 위해 약속한 고용, 임금, 노동조건에 관한 것들은 단 하나도 지켜지지 못했다.

어용노조 설립 후 고용 및 임금조건 변화

	종사자 수 증감	매출액에서 임금 비중	어용노조 설립 시기
상신브레이크	-1%	-3%	2010년 초
대림자동차	-39%	-6%	2010년 초
발레오전장	-10%	-6%	2010년 초
세종공업	2%	2%	민주노조 유지
두원정공	0%	0%	민주노조 유지
한라공조	6%	0%	민주노조 유지
자동차산업평균	4.4%	-0.9%	

자료: 각사 사업보고서 및 감사보고서, 고용노동부 DB, 한국은행 DB에서 재구성

위의 표는 그 양상을 잘 보여준다. 유성기업보다 먼저 어용노조가 설립된 기업들 대부분은 고용이 감소했고, 매출액 대비 임금 비중도 감소했다. 어용노조 설립 당시에는 마치 고용을 보장할 것처럼 이야기하지만 대부분의 기업들에서 어용노조 협조 아래 지속적인 인력감축이 진행되었다. 자동차 산업 고용 증가율이 4.4%인 것을 감안하면 상대적으로 매우 큰 고용 감소다. 그리고 매출이 크게 늘고, 그에 따라 생산량도 많아졌지만 임금은 약간 늘거나 오히려 감소했는데, 대부분의 기업에서 생산량 증가를 노동강도 상승을 통해 대처해 왔기 때문이다.

한국 자동차산업 모든 기업들의 매출액 대비 임금 비중은 2010년 경제위기 이전에 비해 평균 0.9%p 정도 감소했을 뿐이다. 하지만 어용노조 설립 기업들은 3~6%p



나 줄었다. 요컨대, 어용노조가 설립된 기업들은 어용노조가 허용한 노동의 희생 위에 이익을 냈다는 것이다.

어용노조 설립 기업들과 달리 금속노조를 유지한 기업들은 오히려 고용이 늘어난 것을 볼 수 있다. 2~6%까지 오히려 2010년 말 고용이 늘었다. 현장권력을 유지한 민주노조의 힘 때문이다. 2008년 경제위기에 한국 제조업 기업들은 힘든 경영 여건에 내몰렸지만, 2010년 대부분 창사 이래 최고 매출을 기록할 정도로 생산량이 늘어났다. 민주노조가 현장을 지킨 사업장들은 노동조건을 유지한 상태에서 생산량을 증가하기 위해 고용을 증가시켰다. 임금 역시 매출액 증가에 따라 비슷하게 증가했다.

## 6. 2012년 유성기업 전망

2012년은 여러 점에서 유성기업 노동자들에게 매우 중요한 한 해이다.

첫째, 유럽경제위기로 인해 2010~11년 자동차 산업 성장세가 한 풀 꺾임에 따라 생산량 조정이 있을 전망이다. 자동차 산업 관련 연구소들은 대부분 작년보다 완성차 생산 증가율이 1~2% 감소할 것으로 전망하고 있다.<sup>4)</sup> 이러한 전망에 따라 현대기아차를 비롯한 국내 완성차 업체들은 올해 최고 목표를 비용절감으로 잡고 있는 상황이다. 다시 말하면 부품업체들에 대한 단가인하 압력(CR)을 강화하겠다는 것이다.

생산량 정체 혹은 감소 상황에서 현재 유성기업과 같이 노동강도를 오히려 강화하는 것은 고용 측면에서 보면 매우 위험한 일이다. 1인당 생산량이 늘어날수록 고용 축소 필요성이 증가하기 때문이다. 2011년 하반기부터 14% 가까이 늘어난 노동강도에 생산량 감소까지 이어진다면 이는 매우 큰 고용 불안으로 이어질 수밖에 없다.

4) 한국자동차산업연구소는 2012년 세계자동차 판매 증가율을 작년보다 0.1%p 낮게 예상하고 있으며, 국내 생산은 1.1% 하락할 것으로 전망하고 있다. 삼성경제연구소 역시 올해 자동차산업 성장 둔화를 예상하며 국내 생산 증가율이 작년에 비해 3%p 하락할 것으로 전망하고 있다.

2009년의 예를 보면 현대차가 1% 생산이 떨어지면 유성기업은 2% 정도 가동률이 하락한다. 그 당시에는 민주노조가 그나마 노동강도를 조정할 수 있었지만 현재와 같은 노동강도 속에서는 예전보다 두 세배 많은 가동률 하락을 겪을 수 있다.

둘째, 현대차가 2013년부터 주간연속2교대제 시행을 공표함에 따라 자동차산업 전반에 교대제 관련 논의가 진행될 것이다. 정부 또한 노동시간단축을 강하게 압박하고 있어 어떤 방식으로든지 변화가 있을 전망이다.

고용노동부는 작년 11월 완성차 기업에 대한 근로실태 조사를 벌여 현대차, 기아차, 한국지엠 등에 장시간 근로개선 계획서 제출을 요구했고, 현대차는 이에 900여명의 신규인력 채용과 1천억 원 이상의 설비투자를 통해 2013년부터 주간연속2교대제를 실시하겠다고 밝혔다. 금속노조 현대차지부 역시 올해 가장 핵심 사업으로 주간연속2교대제 실시를 요구하고 있는 상황이다. 기아차는 3월 말에 2주간 전공장에서 주간연속2교대제 시범 실시에 들어간다. 그리고 최근에는 고용노동부가 휴일근로시간을 주12시간 연장근로 제한 시간에 포함하기로 법개정을 추진하기로 함에 따라 현재 휴일특근 체계도 변화가 불가피하다.

현재 주야 10/10시간 교대제가 주8시간 야9시간으로 바뀌고 휴일특근까지 축소된다면 부품업체 전반이 여러 변화를 겪을 수밖에 없다. 재고 물량을 최소로 유지하는 현재 생산 체계에서 직서열 공급 업체가 아니라 하더라도, 완성차 교대제 개편에 따른 생산물량 조정과 작업 시간 조정이 있어야 한다.

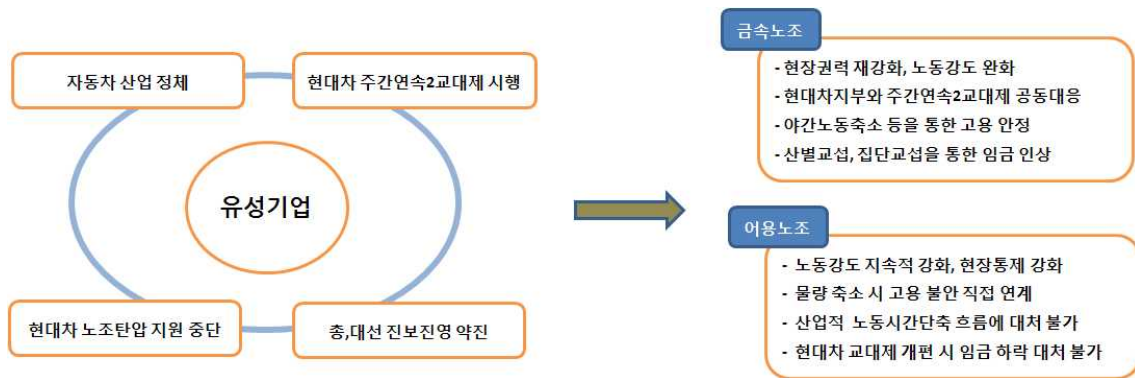
셋째, 2011년 매출액 증가 및 순익 증가의 원인이었던 현대차의 지원이 중단될 것이다. 현대차의 납품단가 인상은 금속노조 탄압용이었고, 만약 자본의 의도대로 어용노조가 세를 확대하면 이 지원은 더 이상 필요 없어진다.

업체 평균에 비해 특혜에 가까운 납품단가 인상을 받은 유성기업에 대해 현대차가 앞으로도 이러한 지원을 하지는 않을 것이다. 앞서서도 이야기했듯이 올해 현대차의 경영기조는 비용절감이다. 강한 교섭력을 바탕으로 사측을 압박하지 않으면 현대차 지원이 끝나는 시점에서 임금 삭감 및 고용 축소 압력이 발생할 가능성이 크다.

넷째, 총대선에서 민주노조에 우호적인 정치세력이 약진할 것으로 보인다. 이명박

정부의 반민주적, 반노동적 작태에 대한 시민들의 분노는 이미 서울시장 선거를 통해서도 나타났고, 여론조사를 통해서도 드러나고 있는 바다.

### 2012년 유성기업 조건 변화와 노조 차이에 따른 대응 변화



그렇다면 이러한 변화에 유성기업 노동자들은 어떠한 준비를 해야 하는가? 답은 두 말할 필요 없이 다시 금속노조를 현장에서 재건하는 것이다. 현 변화에 대한 대응력을 갖춘 것은 금속노조이며, 어용노조는 오히려 현재 변화를 더욱 노동에게 불리한 방향으로 이끌고 갈 가능성이 크다.

첫째, 현장권력을 통해 노동강도 강화를 막아낼 수 있는 것은 금속노조 뿐이다. 다시 노동강도를 2010년 수준으로 되돌려 놓지 않으면 큰 고용문제를 겪을 수 있는데, 현재 어용노조는 지난 십 수 년간 민주노조가 만들어 놓은 작업장 교섭 체제를 붕괴시키고 있다. 2012년 고용불안은 어용노조 조합원을 가리지 않을 것이다. 2005년 어용노조가 들어선 경주의 동진이공은 잠시 어용노조 조합원들을 고용 보장했지만 곧 매년 4% 인력을 감축했고, 매년 2% 노동강도를 강화했다<sup>5)</sup>.

둘째, 주간연속2교대제를 비롯한 노동시간단축에 대비할 수 있는 것 역시 금속노조 뿐이다. 이미 유성지회는 수년에 걸쳐 주간연속2교대제 준비를 해왔고, 금속노조 차원에서 현대차와 공동으로 교대제 개편을 준비하고 있다. 현장을 내어주고, 회사 측의 지시에 따를 뿐인 어용노조의 준비로는 이 변화를 따라갈 수 없다. 오직 노동

5) 한지원, “<한지원의 금융과 노동> 어용노조 효과”, 매일노동뉴스, 2012.02.02

의 희생만을 요구할 가능성이 크다.

특히 현대차 기아차를 기점으로 시작되는 주간연속2교대제는 자칫 기업별 차원에서만 대응해서는 임금 감소로 이어질 수 있다는 점을 유의해야 한다. 잔업수당과 특근수당이 차지하는 비중이 30%를 넘어서는 유성기업에서 시간단축이 임금 감소로 이어지지 않기 위해서는 산업적 차원의 대응과 임금 가이드라인을 설정하지 않으면 안 된다. 금속노조와 유성지회는 야간노동철폐를 통한 건강권 확보와 임금 저하 방지 양자를 동시에 추진해 나가고 있다. 하지만 이에 반해 어용노조는 오직 생산 성과에 따른 임금만을 추구하고 있는 상황이다.

셋째, 총선 대선을 거치며 진보 정치세력에서는 광범위한 노동법 재개정을 준비하고 있는데, 이를 유성기업 노동자에게 유리하게 만들어 갈 노동조합 또한 금속노조다. 이번 유성지회의 요청에 따라 특별근로감독이 실시되고 70개가 넘는 위법사항이 밝혀졌듯이 법 제도를 노동자에게 유리하게 적용하고 노동권 강화를 위해 현장에서 싸워나갈 노동조합은 금속노조 뿐이다. 이번 근로감독 과정에서 어용노조가 한 일은 오히려 회사의 위법 사실을 은폐하는 것 뿐이었다.

## 7. 나가며

유성기업은 유성지회 탄압을 대가로 현대차로부터 납품단가 인상이라는 성과를 얻어냈다. 그 결과 회사 경영 성적은 2010년을 넘어선다. 하지만 그 결과 노동자들은 더욱 열악해진 노동조건과 임금조건에 처할 수밖에 없었다. 현대차와 유성기업 자본의 노동을 희생양으로 한 거래다.

이러한 유성기업 사측의 작태는 어용노조를 이전에 설립한 기업들의 경험을 볼 때 더욱 악랄해 질 것으로 보인다. 어용노조가 설립된 대부분의 기업들에서 매출액, 노동강도 대비 임금 수준은 업계 평균에 비해 현격한 저하 경향을 보인다. 유성기업 사측이 역시 최근 현장에서 진행 중인 노동통제 행태를 볼 때 앞선 기업들과 다르

지 않을 것으로 보인다.

유성기업 노동자들은 어용노조가 아닌 금속노조 유성기업지회 강화에 힘을 기울여야 한다. 결국 원청과 유성기업의 현장통제에 저항할 수 있는 것은 금속노조 밖에 없다. 어용노조는 현장권력과 임금교섭력을 약화시킨다. 또한 금속노조를 비롯한 진보진영은 유성기업 투쟁에 좀 더 많은 관심과 연대를 조직해 원하청관계, 주간연속2교대제, 복수노조법 이후 노사관계 등이 압축적으로 나타나고 있는 유성기업 투쟁을 전략적으로 승리로 이끌어내야 한다.