

# 더욱 청정한 자동차 공급망 구축을 위한 경쟁

공평하고 지속 가능하며 화석 연료 없는 공급망 구축에 대한  
자동차 회사들의 성과 비교 분석

## 목차

보고서 소개	3
보고서 요약문(Executive summary)	4
Lead the Charge 소개	7
Lead the Charge 리더보드 소개	7
리더보드의 구조	7
평가 대상 기업	9
Lead the Charge 리더보드 결과	11
총점 및 2023년 대비 변동 사항	11
시장 간 차이점	16
결론	17
회사별 성과 요약	18

## 보고서 소개

본 보고서는 리드 더 차지(이하 “Lead the Charge”)에서 발표하는 자동차 공급망에 대한 두 번째 연례 리더보드(Leaderboard)입니다. 리더보드는 공급망에서 배출가스, 환경 피해, 인권 침해를 근절하기 위해 기울인 노력에 대해 세계 유수의 18개 자동차 회사를 평가합니다. 본 보고서는 리더보드의 주요 결과를 요약 및 분석하여 진전 사항과 미비점을 강조하고, 선도 기업과 후발 기업을 구분하며, 앞으로의 과제와 기회를 파악합니다. 리더보드의 전체 데이터 세트 및 개별 기업 성과에 대한 추가 데이터는 Lead the Charge 웹사이트에서 확인할 수 있습니다(<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>).

본 보고서는 Pensions & Investment Research Consultant (PIRC)가 Lead the Charge 네트워크를 위해 작성하였습니다.

디자인: Nanda van der Meer / Studio Lake

## 보고서 요약문(Executive summary)

본 보고서는 공급망에서 배출되는 가스, 환경 피해 및 인권 침해를 근절하려는 노력을 평가하는 80개 이상의 지표를 기준으로 세웠으며 세계 유수의 자동차 회사 18곳을 평가한 **Lead the Charge**의 두 번째 리더보드(Lead the Charge Leaderboard)에 대한 분석 기반으로 작성되었습니다. 리더보드는 진정으로 청정한 자동차를 생산에 대한 새로운 기대치와 경쟁 우위를 설정하는 것을 목표로 합니다. 단순한 전기차(EV)가 아니라 공정하고 화석연료를 사용하지 않으며 환경적으로 지속 가능한 공급망을 갖춘 전기차를 의미합니다.

리더보드는 기업 정책과 관행의 두 가지 주된 측면, 즉 '화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망' 구축과 공급망 전반에서 '인권 존중과 책임 있는 조달'을 보장하기 위한 노력을 다루고 있습니다. 각 회사에는 백분율 점수가 부여되어 각 자동차 회사가 청정한 자동차에 대한 스코어카드의 기대치에 얼마나 근접했는지 평가할 수 있을 뿐만 아니라 자동차 회사 간 비교도 가능합니다. **Lead the Charge**의 리더보드는 2년차를 맞이했기 때문에 기업의 진전 상황도 추적할 수 있습니다.

올해 분석 결과를 보면 업계가 발전하고 있음을 알 수 있습니다. 첫 번째 리더보드 평가에 포함된 기업 중 한 곳을 제외한 모든 기업의 올해 성과가 개선된 것입니다. 특히 화석연료 없는 철강에 대한 수요 촉진과 인권 실사 실시에 있어 주목할 만한 진전이 있었습니다.

미국 자동차 회사들이 가장 빠른 개선을 보이고 있습니다. 1년 만에 순위가 9위에서 3위로 급상승하며 전체 리스트에서 가장 큰 폭으로 향상된 테슬라가 단연 그 선봉에 있습니다. 또한 개별 미국 회사들은 대부분 지표의 성과 기준을 완전히 충족하고 있어 나머지 회사들에게는 따라잡아야 하는 과제가 놓여 있습니다.

그러나 향후 도전 과제의 규모에 비해서는 업계 전반의 진전이 부진한 편입니다. 전체 평균 점수는 19%에 불과했으며, 전체 지표의 점수가 50% 이상인 기업은 한 곳도 없었습니다. 또한, 평가 대상 자동차 회사 중 1/3은 여전히 철강 및 알루미늄 탈탄소화에 대한 구체적인 조치를 취하지 않았으며, 책임 있는 에너지전환 광물 조달, 원주민 권리, 근로자 권리에 대한 지표의 평균 점수는 2% 상승에 그쳤고, 18개 자동차 회사 중 11개사는 원주민 권리에서 여전히 0%를 기록했습니다.

### 주요 결과

- 포드는 올해 총점 42%를 기록하며 메르세데스를 제치고 1위를 차지했습니다. 2023년 점수가 9% 상승하여 메르세데스(40%)를 2% 차이로 앞섰습니다.
- 테슬라(35%)가 3위를 차지했습니다. 올해 들어 점수가 21% 상승하여 9위에서 3위로 올라서며 가장 큰 폭으로 개선되었습니다. 8개 지표 범주에서 모두 개선된 회사는 전기차(EV) 제조에만 집중하는 테슬라가 유일했습니다.

- GM 또한 주목할 만한 진전(총점 7% 개선)이 있었으며, 특히 저탄소 철강 및 알루미늄에 대한 목표 설정 및 물량 확보와 관련하여 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 지표에서 주로 개선이 있었습니다.
- 미국 자동차 회사들의 괄목할 만한 개선과 일부 유럽 자동차 회사들(특히 폭스바겐, 르노, 볼보)의 부진으로 인해 올해 미국 회사들은 평균 점수 31%를 기록하며 28%에 그친 유럽 회사들을 추월했습니다(작년 유럽 자동차 회사들의 평균 점수는 26%, 미국 회사들의 평균 점수는 21%였음). 내년에도 이러한 상대적 개선이 재현된다면 다른 유럽 자동차 회사들도 더 빠른 발전을 보이고 있는 GM이나 지리 같은 회사들에게 추월당할 위험이 있습니다.
- 특히 미국(테슬라, 포드, GM)의 경우 철강 및 알루미늄(조금이나마) 탈탄소화에서도 진전을 보였습니다. 그러나 이러한 지표에서 미국 자동차 회사들은 여전히 유럽 자동차 회사들에 비해 뒤처져 있으며, 동아시아 자동차 회사들은 더 큰 격차로 뒤처져 있습니다.
- 토요타와 혼다는 전기차로의 전환과 공급망 탈탄소화에서 모두 실패하며 자동차 업계의 기후 후발주자로서의 위치를 유지하고 있습니다. 그러나 기아차와 닛산도 그다지 앞서지 못했으며 2023년 성과 대비 거의 진전을 이루지 못했습니다. 또한, 4개 회사 모두 인권과 책임 있는 조달 부문에서도 낮은 점수를 받았습니다.
- 일반 인권 하위 부문의 평균 점수가 6% 상승한 것으로 보아 EU 법규의 발전이 자동차 회사들의 실사 관행에 영향을 미치고 있는 것으로 보입니다. 특히 주목할 만한 점은 EU 시장으로 수출을 확대하고자 하는 중국 자동차 회사들의 성과 향상으로, 중국 자동차 회사 3곳(지리, BYD, GAC)은 2023년에 인권 및 책임 있는 조달 부문 점수가 0%였으나 올해는 일반 인권 실사 및 전환기 광물 부문의 몇몇 지표에서 점수를 획득한 것으로 나타났습니다. 지리자동차는 일반 인권 실사 부문에서 16%까지 점수가 상승하며 가장 우수한 성적을 거두었습니다.
- 공평하고 지속 가능하며 화석연료 없는 공급망을 구축하는 데 있어 중간 지점을 통과한 자동차 회사는 아직 없습니다. 그러나 자동차 회사들은 동종업계의 모범 사례를 따름으로써 의미 있는 개선을 달성할 수 있습니다. 적어도 한 회사는 절반 이상의 지표를 완전히 충족했습니다. 각 지표에 대해 각 회사가 달성한 최고 점수를 더하면 70% 이상의 점수가 도출됩니다. 따라서 자동차 회사들은 다양한 영역에서 동종 업계의 모범 사례를 따라가는 것만으로도 획기적인 개선을 달성할 수 있습니다.
- 자동차 회사들은 공급망 전반에 걸쳐 공정한 전환을 위한 적절한 조치를 취하지 못하고 있습니다. 2023년에 자동차 회사의 70% 이상이 원주민의 권리에 대해 진전을 이루지 못했고, 절반에 가까운 자동차 회사가 근로자 권리에 있어 진전을 이루지 못했습니다.

화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망

- 화석연료를 사용하지 않고 환경적으로 지속 가능한 공급망 구축을 위한 노력에 대한 기업들의 평균 점수는 16%에 불과했습니다(스코어카드 전체 평균보다 낮음). 이는 2023년 리더보드의 업계 전체 평균 점수보다 5% 상승한 수치입니다.
- 볼보와 메르세데스가 각각 36%로 최고 점수를 달성했으며, 이는 업계 전체 평균의 두 배가 넘는 수치입니다.
- 볼보는 차량에 사용되는 강철과 알루미늄의 탈탄소화에 대한 접근 방식에서 다른 기업들보다 훨씬 앞서 있습니다. 관련 지표의 업계 전체 평균은 11%에 불과한 데 비해, 이 스웨덴 자동차 회사는 42%의 점수를 받았습니다.
- 볼보가 1위 자리를 유지하기는 했지만 전반적으로 거의 진전을 이루지 못했습니다. 향후 개선이 이루어지지 않으면 다른 자동차 회사들의 지속적인 발전으로 볼보는 선두를 지키기가 어려워질 것입니다. 예를 들어, 이들 지표에서 볼보와 메르세데스의 점수 차이는 현재 1% 미만으로 좁혀졌으며, 테슬라와 포드도 볼보와의 격차를 빠르게 좁히고 있습니다.
- 분석 대상인 독일 자동차 회사 3곳(BMW, 메르세데스, 폭스바겐)은 일반 환경 부문에서 가장 높은 점수를 획득하며 기본 지표 전반에서 우수한 성적을 기록했습니다.
- 테슬라는 자동차 회사 최초로 철강, 알루미늄 및 배터리 공급망에 대해 공급망(scope 3) 배출량을 별도로 제공하면서 공급망(scope 3) 배출량 공개에 있어 업계를 선도하고 있습니다. 이러한 개선 사항 등에 힘입어 테슬라는 탈화석연료 및 환경적 지속가능성 부문에서 31%의 점수로 3위로 올라섰습니다.
- 2024년에는 철강과 알루미늄 탈탄소화 부문에서 주목할 만한 진전이 있었으며, 평균 점수는 각각 5%와 4% 상승했습니다. 2023년 리더보드에서는 대부분의 자동차 회사(61%)가 철강 부문에서 0%를 기록했고, 78%는 10% 미만의 점수를 받았습니다. 2024년에는 상황이 반전되어 0%와 10% 미만의 점수를 받은 자동차 회사가 각각 33%와 39%로 소수에 속합니다. 이는 지난 1년간 시민 사회, 투자자, 정책적 변화로 자동차 산업 주변의 이슈였던 자동차 철강 탈탄소화를 주류로 전환하는 데 성공했음을 시사합니다.
- 테슬라와 메르세데스는 배터리 부문에서 각각 33%와 32%를 기록하며 업계 선두를 차지했습니다. 르노도 폐쇄 루프 배터리 재활용을 개발하는 새로운 사업부와 저탄소 코발트 구매 계약에 힘입어 배터리 지표에서 눈에 띄게 개선되었습니다(13% 상승).

#### 인권 및 책임 있는 조달

- 인권 부문 평균 점수는 21%에 불과해 2023년 대비 3% 상승하는 데 그쳤습니다.

- 전체적으로는 포드가 54%로 자동차 회사 중 1위를 차지했고, 메르세데스(44%), 테슬라(39%)가 그 뒤를 이었습니다. 포드와 메르세데스는 2023년과 동일한 순위를 유지한 반면, 테슬라는 스틸란티스(37%)를 제치고 3위를 차지했습니다.
- 인권 실사 기본 평가("일반" 하위 부문)의 점수는 전체 스코어카드의 모든 하위 부문 중 가장 높았으며, 스틸란티스가 76%로 가장 우수한 성적을 거두었습니다.
- 포드는 책임 있는 에너지전환 광물 조달에 대한 접근 방식에서 특히 높은 점수를 받아 리더보드의 단일 하위 부문 중 가장 높은 점수인 86%를 기록했습니다. 한편, 테슬라는 해당 이슈에서 점수가 31% 상승하여 단일 하위 부문 내에서 가장 큰 폭의 점수 상승을 기록했습니다. 그러나 이들 지표의 평균 점수는 2% 증가에 그쳐 진전이 폭넓게 이루어진 것은 아니었습니다.
- 자동차 회사들은 공급망에서 원주인에 대한 위험을 대부분 무시하고 있으며, 원주민 권리 보호를 위한 조치를 취하지 않고 있습니다. 원주민 권리 하위 부문에서 기업들의 진전 상황은 2년 연속 매우 저조하여, 평균 점수는 전년 대비 1% 상승한 4%에 불과했습니다. 하위 부문 중 해당 항목이 지속적으로 가장 낮은 평균 점수를 받은 것은 자동차 회사들의 노력과 진전이 가장 부족했음을 보여주는 것입니다. 두 해 동안 점수를 받은 16개 자동차 회사 중 13개 회사는 전혀 개선이 없었습니다. 한 가지 희망적인 것은 테슬라가 자사의 책임 있는 조달 정책에 자유로운 사전 인지 동의(Free, Prior, and Informed Consent) 관련 모든 요건을 도입하고, 중대한 인권 위험(salient human rights risk)에 대한 실사 공시를 통해 원주민 권리에 대한 위험을 구체적으로 공개했다는 것입니다.
- 또한 기업들은 전반적으로 공급망 내 근로자 권리에 대한 조치가 미흡한 것으로 나타났습니다. 업계 전반에 걸쳐 자동차 회사들은 공급업체가 근로자의 권리를 존중하도록 하기 위한 노력에 있어 19%의 점수를 기록했습니다. 포드와 메르세데스가 유일하게 이들 지표에서 50% 이상의 점수를 받았습니다. 평균 점수가 3% 상승했고 거의 절반 가량의 자동차 회사들은 전혀 진전이 없는 등 전체적으로 개선의 노력이 미미했습니다.
- 근로자에게 생활임금을 지급하기로 약속한 자동차 회사는 단 3곳뿐입니다. 포드와 메르세데스는 생활임금에 대한 일반적인 약속을 하고 있으며, BMW는 공급업체 행동 강령에 생활임금을 요건으로 도입했습니다. 그러나 "생활 임금"의 의미를 정의한 기업은 없습니다.

## Lead the Charge 소개

Lead the Charge는 자동차 회사들에게 화석연료 사용, 환경 피해, 인권 침해가 근절될 수 있도록 공급망을 근본적으로 혁신할 것을 촉구하는 지역, 국가, 글로벌 시민 사회 단체의 다양한 네트워크입니다.

네트워크 회원들은 기후, 환경 정의, 인권, 원주민 권리, 중공업, ESG 등의 전문성을 바탕으로 다양한 지역과 이슈에 걸쳐 활동하고 있습니다.

우리의 비전은 모든 자동차가 다음 원칙에 따라 제조되는 자동차 산업입니다:

- **공정하게:** 공급망 전반에 걸쳐 원주민, 근로자, 지역사회의 권리를 존중하고 증진합니다.
- **지속 가능하게:** 효율적인 자원 사용과 재활용 물질 함량 증가를 통해 1차 자원 수요를 줄이면서 공급망 전반에서 환경과 생물 다양성을 보존하고 복원합니다.
- **화석연료 없이:** 100% 전기로 구동되며 화석연료를 사용하지 않는 공급망을 통해 제조됩니다.

## Lead the Charge 리더보드 소개

매년 발행되며 올해로 두 번째를 맞이하는 Lead the Charge 리더보드는 공평하고 지속 가능하며 화석연료 없는 공급망 구축이라는 비전을 향해 도전하는 세계 유수의 18개 자동차 회사들의 진전 상황을 평가합니다. 자동차 생산이 온실가스 배출을 줄이기 위해 전기차(EV)로 전환됨에 따라 Lead the Charge 리더보드는 '청정한 자동차'의 의미에 대한 새로운 기대치를 설정하는 것을 목표로 합니다. 이는 배기가스를 배출량이 제로(0)일 뿐



아니라 공정하고 공평하며 화석연료를 사용하지 않는 환경적으로 지속 가능한 공급망을 갖춘 전기차를 의미합니다.

청정한 자동차는 다음과 같은 공급망을 갖춘 것으로 정의됩니다:

- 인간의 건강, 생물 다양성, 자원 고갈, 생태계 회복력에 미치는 부정적 영향을 최소화하는 화석연료 없는 공급망.
- 원주민, 근로자, 지역사회의 권리가 존중되는 공급망.

이 정의와 리더보드 자체는 가장 큰 두 전기차 시장(EU와 미국)의 기존 벤치마킹 이니셔티브, 보고 표준, 모범 사례 공급망 이니셔티브 및 입법 요건을 검토한 후 개발되었습니다. 지표들은 유엔 기업과 인권에 관한 이행원칙(UN Guiding Principles on Business and Human Rights), 기후변화 관련 재무정보 공개협의체(Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), 글로벌 리포팅 이니셔티브(GRI, Global Reporting Initiative), 국제 에너지 기구(International Energy Agency, IEA), EU 분류체계(EU Taxonomy) 등 국제 규범과 널리 인정받는 표준에 맞추어 개발되었습니다. 제안된 지표들은 초안 작성 후 이해관계자들의 자문을 거쳐 다듬어졌습니다. 리더보드 개발에 대한 자세한 설명은 방법론 문서([methodology document](#))를 참고하세요.

## 리더보드의 구조

리더보드는 기업들에게 100% 만점으로 점수를 부여하도록 설계되었습니다. 이를 통해 자동차 회사 간의 상대적 성과 및 회사가 스코어카드 내의 기대치 충족에 얼마나 근접했는지 또는 얼마나 멀리 떨어져 있는지 분석할 수 있습니다.

리더보드는 두 가지 주요 부문으로 구분됩니다. 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망과 인권 및 책임 있는 조달이 그 두 가지입니다. 각 부문에는 아래 상자에 요약된 것처럼 다양한 공급망 이슈 영역을 나타내는 4개의 하위 부문이 있습니다.

### 리더보드 부문

화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망(기후 및 환경):

- 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망(일반)
- 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 철강
- 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 알루미늄
- 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 배터리
- 기후 로비(본 부문 총점에 승수로 적용됨)

인권 & 책임 있는 조달:

- 인권 존중(일반)
- 책임 있는 에너지전환 광물 조달
- 원주민 권리 및 자유로운 사전 인지 동의(Free Prior and Informed Consent)에 대한 존중
- 근로자의 권리 존중

두 개 부문의 '일반' 지표들은 공급망 전반에서 인권, 배기가스 및 기타 환경에 미치는 영향을 해결하기 위한 자동차 회사들의 일반적인 노력을 평가하는 기본 점수를 제공합니다. 다른 하위 부문에서는 공급망의 특정 문제를 해결하기 위한 노력에 대한 보다 집중적인 분석을 제공합니다.

리더보드의 두 개 부문 내의 각 하위 부문은 동일한 지표 구조를 따릅니다. 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문 내 각 하위 부문의 지표들은 공급망에 대한 SBTi 보고서(SBTi report)를 기반으로 구성되어 있습니다. SBTi 보고서는 배출량에 초점을 맞추지만 더 광범위한 환경 영향에 대한 프레임워크를 제공합니다. 인권 및 책임 있는 조달 부문의 지표들은 유엔 이행원칙(UN Guiding Principles)을 기반으로 설계되었습니다.

자동차 회사들의 청정한 자동차 공급 성과를 보상하기 위해 의도적으로 이행 지표에 가중치를 부여하여 점수를 매깁니다. 이러한 체계와 가중치는 아래에 제시되어 있습니다.

화석연료가 없고 환경적으로 지속 가능한 공급망

지표 범주	% 가중치
공시	100%
목표 설정 & 진행 상황	150%
공급업체에 대한 영향력 활용	200%

인권 및 책임 있는 조달

지표 범주	% 가중치
약속	100%
식별	150%
예방, 완화 & 설명	200%
개선	200%

화석연료가 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서는 기후 정책 로비가 추가 요인으로 고려되는데, 이는 기준을 높이고 최고를 위한 경쟁을 조성하려는 정부의 노력을 자동차 회사들이 반대하는 것이 아니라 옹호하는 중요한 역할을 할 수 있음을 반영한 것입니다. 따라서 리더보드에는 자동차 회사들의 기후 로비 정책 및 관행에 대한

인플루언스맵의 평가(InfluenceMap's evaluations) 등급에 따라 이 부문의 전체 점수가 수정되는 가중치가 포함됩니다.

지표와 점수 가중치는 자동차 회사들을 평가하기 위한 프레임워크를 제공합니다. 그런 다음 회사의 정책과 활동을 분석했는데, 이는 보도자료, 언론 보도 또는 제3자 보고서가 아닌 공식적인 회사 공시 자료를 검토하는 것으로 제한되었습니다. 이처럼 기업의 공시 자료에 초점을 맞춘 것은 이사회 차원의 승인을 받은 공식적인 회사 정책과 보고에 기반하여 분석하고 업계의 투명성 제고를 독려하기 위한 것입니다.

### 평가 대상 기업

리더보드에서 평가된 기업들은 특정 지역 내에서 가장 큰 전기차(BEV) 회사이거나 세계 최대 규모의 자동차 회사이기 때문에 선정되었습니다. 따라서 리더보드는 전기차로의 전환을 주도하고 있거나 주도할 수 있는 기업, 따라서 전기차 공급망 관행에서 최고를 향한 경쟁을 조성하는 데 중추적인 역할을 할 수 있는 기업에 초점을 맞추고 있습니다.

선정된 기업은 아래와 같습니다. R-N-M(르노-닛산-미쓰비시) 얼라이언스 판매 데이터에는 르노와 닛산이 모두 포함되지만, 두 회사의 운영, 정책 및 보고가 대부분 분리되어 있어 스코어카드에서는 개별적으로 평가되었습니다(해당 얼라이언스에는 미쓰비시도 포함되지만, 얼라이언스의 전체 전기차 판매량에서 차지하는 비중이 적어 올해 스코어카드에 포함되지 않았음). 같은 이유로 현대자동차와 기아자동차도 판매 데이터가 합산되어 있음에도 불구하고 스코어카드에서는 별도로 평가했습니다.

결과를 발표하기 전에 모든 자동차 회사에 연락하여 결과를 전달하고 논의, 질문, 해명 및 피드백의 기회를 제공했습니다. 접수된 모든 피드백을 검토하여 적절할 경우 최종 리더보드 점수와 본 보고서에 반영했습니다.

OEM	BEV 판매	전체 자동차 판매	BEV %	본사 소재 국가
BMW 그룹	165,303	1,286,153	13%	독일
BYD	711,556	1,474,077	48%	중국
포드	43,570	1,763,257	2%	미국
GAC	265,391	439,253	60%	중국
지리자동차그룹	172,105	690,161	25%	중국
GM	311,070	2,597,538	12%	미국
혼다자동차	9,334	1,777,932	1%	일본

현대자동차(현대, 기아 포함)	191,560	2,584,073	7%	한국
메르세데스-벤츠 그룹	138,207	1,264,493	11%	독일
<b>R-N-M</b> 얼라이언스 (르노, 닛산 포함)	152,517	2,302,027	7%	프랑스/일본
<b>SAIC</b>	60,351	180,917	33%	중국
스텔란티스	151,236	2,416,540	6%	네덜란드
테슬라	945,119	945,119	100%	미국
토요타 자동차	46,821	4,111,313	1%	일본
폭스바겐 그룹	370,513	4,145,279	9%	독일
볼보 자동차	88,156	378,671	23%	스웨덴

분석에 포함된 자동차 회사 출처: *EV-Volumes OEM Share tracker*

모든 수치는 2023년 7월까지의(7월 포함) 연 누적값이다. 데이터는 승용차만을 대상으로 하며 유럽, 중국, 한국, 일본, 미국 및 캐나다를 포함한다.

## Lead the Charge 리더보드 결과

Lead the Charge 리더보드는 공급망에서 배출가스, 환경 피해, 인권 침해를 근절하기 위한 세계 유수의 전기차 및 자동차 회사들의 노력을 평가합니다. 선정된 18개 자동차 회사의 공시 자료가 방법론에 설명된 스코어카드의 기준에 따라 분석 및 평가되었습니다. 이 평가 결과는 아래에 제시되어 있으며 Lead the Charge 웹사이트(<https://leadthecharge.org/>)에서도 확인할 수 있습니다.

### 총점 및 2023년 대비 변동 사항

올해에는 실질적인 발전이 일부 있었습니다. 폭스바겐을 제외하고 첫 번째 리더보드 평가에 포함된 모든 회사의 점수가 올해는 향상되었습니다. 즉, 두 해에 모두 점수를 받은 자동차 회사의 평균 점수는 이전보다 4분의 1이 향상되어 16%에서 20%로 상승했습니다.

그러나 자동차 산업이 앞으로의 도전에 성공적으로 대응하려면 이러한 변화의 속도를 크게 높여야 할 것입니다. 총점 50% 이상을 받은 기업은 없었으며, 전체 자동차 회사의 평균 점수는 19%에 불과했습니다. 회사들의 평균 점수는 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망(16%)보다 인권 및 책임 있는 조달(21%) 부문에서 조금 더 높았습니다.

더 나은 성과도 가능합니다. 2024년 리더보드에서는 최고 성적을 거둔 회사에 변화가 있었습니다: 포드가 42%의 점수를 얻어 메르세데스(40%)를 제치고 1위 자리를 차지했습니다. 포드는 인권 부문에서 계속해서 업계 선두를 유지했으며, 기후 및 환경 지표에서도 5위에서 4위 순위가 상승했습니다. 한편, 메르세데스는 두 부문 모두에서 2위를 차지하며 지속적으로 좋은 성적을 거두고 있습니다.

## Lead the Charge 리더보드

순위	자동차 회사	화석연료가 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망	인권 및 책임 있는 조달	리더보드 총점
1	포드	29%	54%	42%
2	메르세데스	36%	44%	40%
3	테슬라	31%	39%	35%
4	볼보	36%	27%	32%
5	스텔란티스	16%	37%	27%
6	폭스바겐	25%	26%	26%
7	BMW	17%	31%	24%
8	GM	19%	26%	22%
9	르노	17%	21%	19%
10	현대	12%	18%	15%
11	닛산	12%	15%	13%
12	지리	15%	6%	10%
13	기아	7%	9%	8%
14	혼다	4%	11%	8%
15	토요타	5%	9%	7%
16	BYD	2%	5%	4%
17	GAC	3%	1%	2%
18	SAIC	2%	0%	1%

올해 가장 크게 개선된 회사는 테슬라였습니다. 테슬라는 리더보드 점수를 21% 향상시키며 작년 9위였던 순위를 올해 3위로 끌어올렸습니다. 테슬라의 개선은 다른 자동차 회사들도 더욱 집중적인 노력을 기울이면 발전이 가능하다는 것을 보여줍니다. 테슬라는 리더보드의 8개 하위 부문에서 모두 개선된 유일한 회사로, 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서 가장 눈에 띄는 변화를 보였습니다(20% 상승, 테슬라의 긍정적인 기후 로비 실적으로 인해 20% 추가 상승).

테슬라가 지난해에는 공급망(scope 3) 배출량을 전혀 공개하지 않았던 소수의 자동차 회사들 중 하나였다가 올해에는 철강, 알루미늄 및 배터리 생산별로 구분된 공급망 배출량을 공개한 유일한 회사가 된 것이 중요한 요인으로 작용했습니다. 또한 책임 있는 에너지전환 광물 조달 하위 부문에서도 중요한 개선을 이루었습니다(29% 증가). 뿐만 아니라 테슬라는 자사의 책임 있는 조달 정책에서 원주민의 자유로운 사전 인지 동의(Free, Prior, and Informed Consent)에 대한 요건을 개정하고, 공급망의 인권 위험에 대한 광범위한 인권 실사 평가를 통해 파악한 원주민의 권리에 대한 위험에 대해 충분하지는 않지만 구체적인 정보를 공개하고 있습니다.

포드(총점 9% 증가)가 올해 두 번째로 큰 폭으로 개선된 회사이며, GM(7% 증가)이 그 뒤를 이었습니다. 두 회사 모두 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망의 각 하위 부문에서 주목할 만한 개선을 이루었습니다. 특히 눈에 띄는 것은 철강 및 알루미늄 지표에 대한 진전으로, 두 자동차 회사는 현재 철강 및 알루미늄 관련 퍼스트 무버 연합(First Movers Coalition)의 회원사이며 이에 따라 2030년까지 저탄소 철강과 알루미늄의 사용 비율을 늘리기로 약속했습니다. 또한 두 회사는 저탄소 철강에 대한 장기 구매계약(offtake agreement)을 체결하여 이러한 약속을 뒷받침하는 한편, 철강 및 알루미늄 재활용과 관련하여 개선 노력을 기울이고 있습니다. 테슬라와 함께 이들 미국 자동차 회사들은 철강 및 알루미늄에 대한 성과를 크게 개선하여, 이들 지표에 대해 평균 19%의 점수 증가를 달성했습니다. 같은 지표에 대해 나머지 15개 자동차 회사들이 달성한 평균 증가율이 1%에 불과했던 것과 대비됩니다.

이러한 개선으로 인해 포드가 메르세데스를 제치고 1위 자리를 차지했으며, 테슬라가 볼보를 제치고 3위를 차지했습니다. 메르세데스와 볼보는 각각 3%와 2%씩 점수가 상승하며 성적이 전체적으로 향상되었지만, 2023년 순위를 지키기에는 역부족이었습니다.

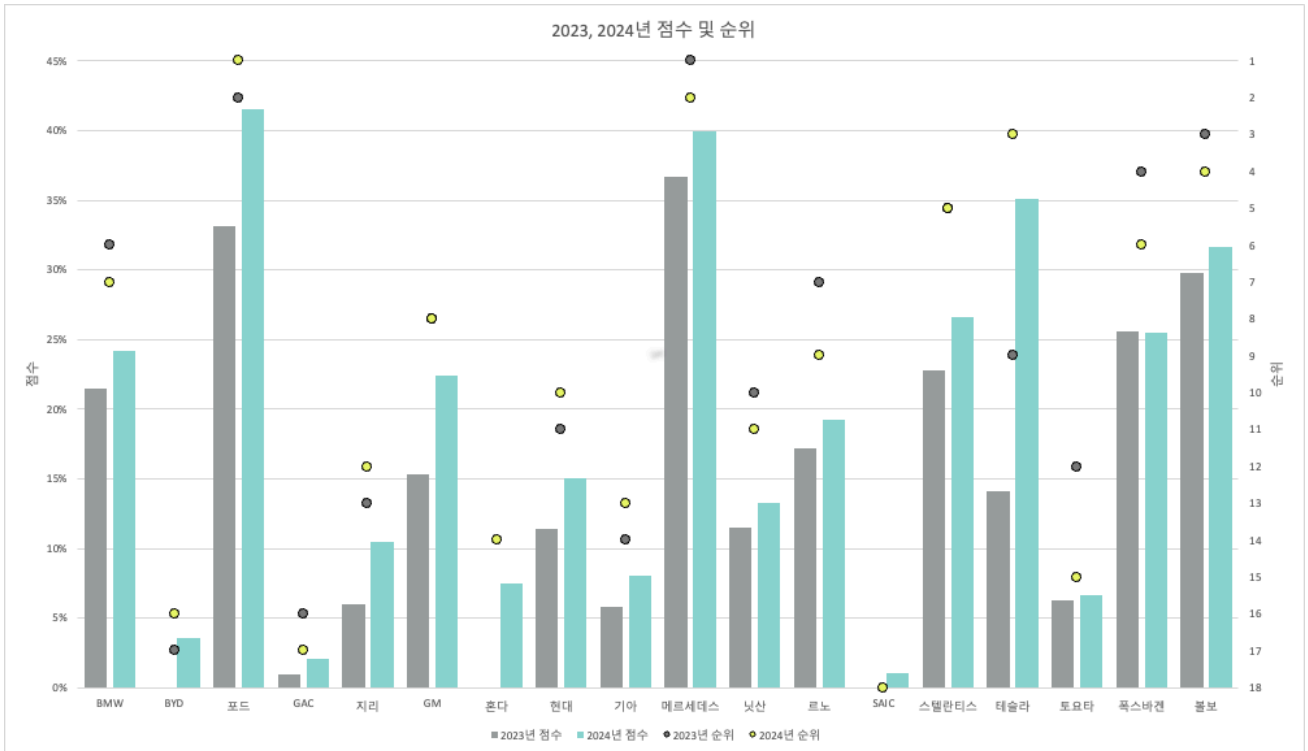
볼보 다음으로 높은 순위를 기록한 것은 유럽 자동차 회사 3곳, 즉 스텔란티스, 폭스바겐, BMW입니다. 이 회사들은 모두 만점의 1/4에서 1/3정도의 점수를 획득했습니다. 스텔란티스와 BMW는 작년에 비해 성과가 개선되었지만, 폭스바겐은 그렇지 못하여 폭스바겐의 순위가 4위에서 6위로 떨어졌습니다.

르노는 상위권 기업도 아니고 총점에서 큰 변화를 보이지도 않았지만 폐쇄 루프 배터리 재활용을 개발하는 순환 경제 사업부를 신설하고 신규 저탄소 코발트 구매 계약을 체결하면서 배터리 하위 부문에서 점수가 13% 상승한 것은 주목할 만한 성과입니다.

일본과 한국 회사들은 평균 10% 내외의 점수로 미국 및 유럽 회사들에 뒤처졌습니다. 혼다와 토요타는 전기차로의 전환에 있어 리더보드에서 최하위를 기록했을 뿐만 아니라(위의 "평가 대상 기업" 섹션의 표 참조) 공급망 탈탄소화 및 인권 존중 측면에서도 저조한 성적을 보였습니다. 실제로 토요타는 리더보드의 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문의 4개 하위 부문 중 어느 하나에서도 점수가 상승하지 않은 유일한 회사였습니다. 토요타는 한 해 동안 진전이 없어 순위가 12위에서 15위로 떨어졌습니다.

리더보드에는 전기차로의 전환에 상당한 진전을 보이고 있지만 공급망의 환경 및 사회적 문제와 위험 관리에 대한 공개가 상대적으로 적은 중국 회사들이 포함되어 있습니다. 이러한 기업들은 특히 다른 시장에 진출하고 입지를 확대하고자 할 때, 경쟁사와의 격차를 좁히기 위해 공시, 정책 및 관행을 신속하게 개선할 수 있는 여지가 있습니다. 예를 들어, BYD는 전기차로의 전환을 선도하는 자동차 회사 중 하나이지만 청정하고 공정한 공급망에 있어서는 저조한 실적을 보이고 있습니다.

실제로 지리자동차는 올해 상당한 개선이 가능하다는 것을 보여주었습니다. 화석연료가 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서 이미 동아시아 자동차 회사들을 선도하고 있는 지리자동차는 인권 하위 부문에서 가장 큰 폭의 점수 상승(16%)을 달성했으며, 모든 인권 지표에서 테슬라에 이어 두 번째로 큰 폭으로 개선된 것으로 나타났습니다.

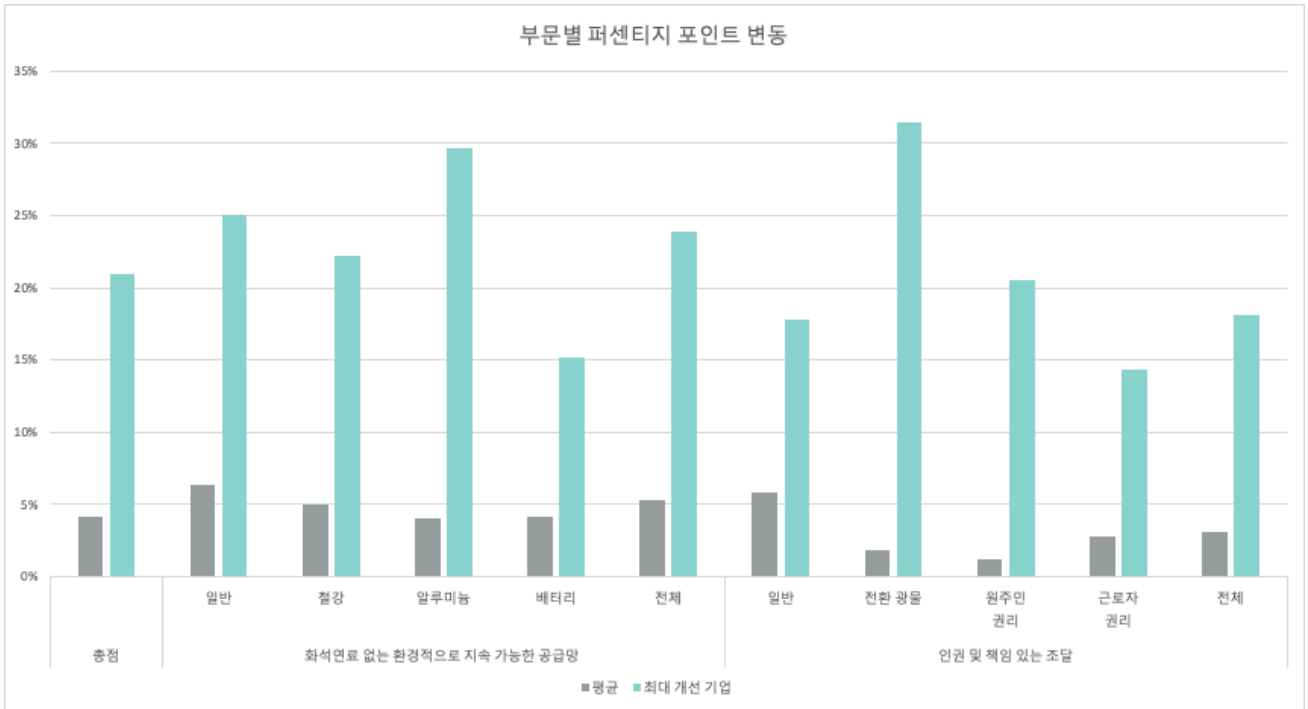


개별 자동차 회사들의 성과는 각 부문 내에서 그리고 각 부문 간에 차이가 있습니다. 예를 들어, 포드는 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서는 4위를 차지했지만 인권 및 책임 있는 조달 부문에서는 1위를 차지했으며, 특히 에너지전환 광물에 대한 접근 방식에서 86%의 높은 점수를 받아 우수한 성적을 거두었습니다. 반대로 볼보는 화석연료가 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망에 대한 접근 방식에서는 다른 모든 자동차 제조업체보다 앞섰지만 인권과 책임 있는 조달에 대한 접근 방식에서는 6위를 차지하며 상대적으로 저조한 성적을 거뒀습니다.

이러한 통계는 기업들이 개선할 여지가 상당히 많다는 것을 보여줍니다. 실제로 절반 이상의 지표에서 최소 한 곳의 자동차 회사가 만점을 받았습니다. 또한, 한 회사가 각 지표에 대해 동급 최고 기준(즉, 모든 자동차 회사에서 획득한 최고 점수)을 충족한다면, 총점이 70%를 넘게 됩니다. 이는 자동차 회사들이 다양한 영역에서 동종 업계의 모범 사례를 따르는 것만으로도 획기적인 개선을 달성할 수 있음을 보여줍니다.

화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서는 철강, 알루미늄, 배터리 및 일반 지표에서 약 4~6%의 꾸준하고 일관된 개선이 있었습니다. 이들 부문 전반에서 가장 크게 개선된 자동차 회사들은 15%에서 30%에 이르는 큰 진전을 이루었습니다.





앞서 언급한 철강 및 알루미늄 탈탄소화에 대한 진전 외에도 폐쇄 루프 배터리 재활용은 올해 또 다른 개선 분야였습니다. BMW, 지리, GM, 메르세데스, 르노, 테슬라, 폭스바겐은 모두 배터리 광물에 대한 폐쇄 루프 재활용 프로세스를 개발하거나 구축하는 데 발전을 이루었습니다. 한편, 중국 자동차 회사인 BYD와 GAC는 코발트나 니켈을 사용하지 않는 새로운 리튬 이온 배터리 기술을 시장에 출시하는 데 진전을 보였습니다.

공급망 내 인권 위험과 영향을 해결하기 위한 자동차 회사들의 노력에 대한 기본 평가를 제공하는 '일반' 인권 하위 항목에서 주목할 만한 개선이 있었습니다. 이 하위 섹션의 평균 점수는 6% 상승했으며, 이는 부분적으로 테슬라, 지리, 스텔란티스, BMW, BYD의 점수가 모두 9~18% 상승한 데 힘입은 결과입니다.

그러나 인권 부문 내 책임 있는 에너지전환 광물 조달, 원주민 권리, 근로자 권리에 대한 진전은 현저히 적었습니다. 이들 지표에 대한 평균 점수는 각각 2%, 1%, 3% 상승했습니다. 특히 우려스러운 점은 평균 점수가 가장 낮은 하위 부문인 원주민 권리에 대한 진전이 미흡했다는 점입니다. 13개 기업이 이 이슈에 대해 전혀 개선이 없었으며, 그 결과 전체 자동차 회사들의 평균 점수는 4%에 불과했습니다. 이는 자동차 업계가 앞으로 우선시해야 할 이슈임이 분명합니다.

마지막으로, 기업이 인권 실사 정책과 관행에 진전을 이루었더라도 효과적인 이행과 관련해서는 여전히 중요한 격차가 남아 있습니다. 예를 들어, 테슬라는 올해 노동자 권리 하위 부문에서 ILO 5대 원칙에 대한 명시적인 약속을 하며 인권 정책을 업데이트하여 추가 점수를 획득했습니다(이전에는 결사의 자유와 차별 철폐가 누락됨). 그러나 2023년 테슬라는 스웨덴에서 근로자의 단체 교섭권을 존중하지 않는다는 비판을 받았습니다.

마찬가지로 현대자동차는 인권 위험의 중대성 평가에 근로자 권리 문제를 일부 포함시켜 이 부문에서 추가 점수를 받았습니다. 그러나 이러한 조치는 앨라배마의 현대자동차 공급망 전반에

걸쳐 아동 노동이 문서화된 이후 요구되는 포괄적인 변화에는 훨씬 못 미칩니다. 실제로 현대자동차는 2023년 조지아와 앨라배마의 노동 단체로부터 미국 내 공급망에서 노동자의 권리 침해와 관련된 여러 의혹에 대해 비판을 받았으며, 이들은 현대자동차에 공급업체에 대한 3차 모니터링을 실시하고 지역사회와 지역사회 혜택 협약(**community benefits agreement**)을 체결할 것을 촉구했습니다. 현재까지 이러한 요구에 대한 응답은 없었습니다.

에너지전환 광물과 원주민 권리에 있어서도 비슷한 양상이 나타납니다. 예를 들어, 에너지전환 광물의 책임 있는 조달에 대해 포드는 업계 선도적인 접근 방식을 취했고 2023년에 테슬라가 이 분야에서 상당한 개선을 이루었음에도 불구하고, 두 회사(폭스바겐과 함께)는 국제기후권리(**Climate Rights International, CRI**)에 의해 인도네시아의 IWIP 시설에서 가공된 니켈의 다운스트림 구매자로 확인되었으며, CRI는 이 시설을 일련의 인권 및 환경 침해와 연결시켰습니다. 한편, GM은 공급업체가 원주민의 자유로운 사전 인지 동의(**Free, Prior, and Informed Consent, FPIC**)에 대한 권리를 존중하도록 명시적으로 요구하고 있는 몇 안 되는 기업 중 하나입니다. 그러나 GM은 리튬 아메리카스(**Lithium Americas**)의 태커 패스(**Thacker Pass**) 광산에 대해 FPIC를 존중하지 않았다는 의혹이 제기되었을 때 이 요건에 대한 조치를 취하지 않아 비판을 받았습니다.

## 시장 간 차이점

전반적으로 유럽과 미국 기업<sup>1</sup>의 평균 점수는 각각 28%와 31%로 매우 비슷했습니다. 동아시아 자동차 회사들의 점수는 평균 8%로 더 낮았습니다. 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 부문에서는 유럽과 미국 자동차 회사들의 점수가 비슷했지만, 인권 및 책임 있는 조달 지표에서는 미국 자동차 회사들이 평균적으로 더 높은 점수를 받았습니다.

유럽 자동차 회사들은 특히 탈화석연료 및 환경적 지속 가능성 부문의 일반 지표들에서 높은 점수를 받았습니다. 그러나 인권 부문에서는 미국 자동차 회사들이 더 강세를 보였고 이는 에너지전환 광물에 대한 접근 방식에서 특히 두드러졌습니다. 책임 있는 에너지전환 광물에 대한 미국 기업의 더 나은 성과는 부분적으로는 도드-프랭크 법에 따른 분쟁 광물 보고 의무화와 관련이 있을 수 있으며, 이로 인해 미국 자동차 기업이 다른 광물 공급망에도 적용할 수 있는 더 강력한 공급망 추적 전문성을 갖추게 되었을 가능성이 있습니다(물론 에너지전환 광물에 대한 미국 회사들 간 점수의 편차를 고려하면 이것이 좋은 점수를 보장한다고 할 수는 없습니다).

두 해 모두 분석된 기업의 경우, 미국 회사들의 점수가 10%나 급격하게 상승한 것으로 나타났습니다. 유럽 자동차 회사들은 2% 상승하여 훨씬 더 신중한 모습을 보였습니다. 그 결과 미국 자동차 회사들이 유럽의 여러 경쟁사들을 추월했습니다. 테슬라가 볼보를 제치고 3위를 차지했고, 1위 자리는 메르세데스에서 포드로 바뀌었습니다.

---

<sup>1</sup> 스텔란티스는 이탈리아계 미국 회사이다. 미국과 유럽의 비교를 위해 스텔란티스의 점수는 두 시장 간에 균등하게 분배되었다.

2% 상승한 동아시아 자동차 회사들의 성과는 유럽 회사들과 비슷했습니다. 그러나 출발점이 낮았기 때문에 지난해 성적은 33% 향상된 것입니다. 이들은 탈화석연료 및 환경적 지속 가능성 부문과 인권 및 책임 있는 조달 부문 모두 '일반' 부문에서 가장 큰 진전을 보였습니다.

최저 점수를 받은 기업의 경우, 지속 가능하고 책임 있는 공급망에 대한 상위 수준의 약속과 요건 도입을 시작으로 다른 영역에서 추가적인 개선을 추진할 수 있을 것입니다. 예를 들어, 지리자동차는 공급업체 행동 강령에 새로운 인권 존중 요건을 도입한 덕분에 일반 인권 부문에서 점수가 향상되었으며, 이는 BYD, SAIC, GAC가 모방할 수 있는 긍정적인 조치로 보입니다. 동아시아 자동차 회사들은 달성 가능한 단기적 변화를 위해 리더보드의 중간 순위에 있는 자동차 회사들을 참고할 수도 있습니다. 중위권 회사들이 하위권 회사들보다 눈에 띄게 강세를 보이는 일반 부문에서 추가적인 개선이 가능할 수 있습니다.

미국 자동차 회사들의 경우, 탈화석연료 및 환경적 지속 가능성 부문(14% 증가로 인권 부문의 5% 증가와 대비됨), 특히 철강 및 알루미늄 하위 부문에서 가장 눈에 띄는 개선이 이루어졌습니다. 인권 및 책임 있는 조달 부문에서는 에너지전환 광물 부문에서 개선이 있었습니다.

시장 간에는 물론 시장 내에서도 성과가 엇갈렸습니다. 미국의 경우, 올해 상당한 진전에도 불구하고 GM이 포드에 비해 20% 뒤처졌습니다. 유럽에서는 르노의 점수가 메르세데스보다 21% 낮았습니다. 일본과 한국에서는 토요타, 혼다, 기아가 현대(15%)의 절반 정도의 점수를 받는데 그쳤습니다. 한편, 지리자동차(10%)는 총점으로는 6~9%, 탈화석연료 및 환경적 지속 가능성 지표에서는 12~13% 차이로 다른 중국 자동차 회사들을 앞섰습니다. 이러한 지역 내 점수 차이는 특정 시장 내에서도 개선할 수 있는 부분이 많다는 것을 보여줍니다.

## 결론

Lead the Charge의 연례 리더보드는 공정하고 지속 가능하며 화석연료 없는 공급망을 구축하기 위한 자동차 회사들의 경쟁 우위에 대한 기준점을 제시합니다. 리더보드는 자동차 회사, 투자자, 정책 입안자 및 소비자가 어떤 회사가 우위에 있고 어떤 회사가 열위에 있는지, 그리고 자동차 공급망의 어디에서 어떻게 긍정적인 변화를 이끌어낼 수 있는지 파악하기 위해 활용할 수 있는 도구입니다.

2024년 리더보드는 여러 영역에서 중요한 진전이 있었음을 보여줍니다. 일부의 경우 상당히 큰 폭의 개선이 있었는데 이는 단기간에 빠른 발전이 가능하며 자동차 회사들이 성과를 높이지 않으면 경쟁 우위를 잃을 수 있다는 압박을 받을 수 있음을 보여주는 결과였습니다.

그러나 이러한 긍정적인 변화에도 불구하고 자동차 산업은 아직 갈 길이 멍니다. 50% 이상의 점수를 받은 기업은 없었습니다. 전반적으로 성과가 저조한 회사도 있고, 실적이 고르지 못한 회사도 있습니다. 개선이 극히 제한적이었던 영역도 있습니다. 특히 기업의 정책과 행동이 이미 가장 취약했던 원주민 권리와 같은 공정한 전환 지표와 관련하여 가장 우려가 큼니다.

전기차로의 급속한 전환이 자동차 산업의 오염된 배기관 배출 문제를 해결함에 따라, 자동차 회사들은 수명 주기 전반에 걸쳐 진정으로 청정한 전기차를 제조하기 위해 공급망에도 관심을 가져야 합니다. 공급망 배출을 줄이는 것뿐만 아니라 채굴부터 제조, 재사용 및 재활용에

이르기까지 기타 유해한 환경 및 인권에 미치는 영향을 해결하는 것도 이에 해당됩니다. 이를 달성해야 하는 이유는 도덕적 당위성 때문만이 아닙니다. 모든 차량이 공정하고 지속 가능하며 화석 연료를 사용하지 않는 방식으로 만들어져야 한다는 규제 당국, 투자자, 소비자의 기대가 높아지고 있습니다.

## 회사별 성과 요약

BEV 판매 데이터 출처: EV-Volumes OEM Share tracker

모든 수치는 2023년 7월까지의(7월 포함) 연 누적값이다. 데이터는 승용차만을 대상으로 하며 유럽, 중국, 한국, 일본, 미국 및 캐나다를 포함한다.

### BMW

회사	BMW
BEV 판매량	165,303
BEV 판매 비율(%)	13%
2024년 순위(2023년 순위)	7 (6)
총점	24%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	18%
인권 & 책임 있는 조달 점수	31%

BMW는 작년에 전기차 생산량을 거의 두 배로 늘렸지만, 2023년 이후 보다 공정하고 지속 가능한 공급망을 구축하는 데는 거의 진전을 이루지 못했습니다. 철강과 알루미늄에 대한 조치가 부족하고 기후 로비에 대한 용납할 수 없을 정도의 실적으로 인해 낮은 기후 및 환경 점수가 개선되지 않고 있으며, 이로 인해 인플루언스맵(InfluenceMap)은 BMW에 자동차 업계에서 두 번째로 낮은 점수를 부여했습니다.

- 구매 제품에 대한 전반적인 공급망(Scope 3) 온실가스 배출량을 공개하고 과학에 기반한 감축 목표를 설정했지만, 이를 공급망별로 세분화하지 않았습니다.
- 차량에 사용되는 철강, 알루미늄, 배터리의 탈탄소화를 위한 전용 목표와 전략이 부족합니다.
- 그러나 배터리 셀 공급업체가 친환경 전기를 사용하도록 계약 요건을 마련하는 데 있어서는 대부분의 동종업체를 능가하며, 중국의 배터리 재활용업체와 협력하여 배터리 폐쇄 루프 시스템을 구축하는 데도 진전을 보였습니다.
- 공급망에서 인권침해를 식별, 완화 및 개선할 수 있는 메커니즘을 갖춘 높은 수준의 인권 실사 정책을 마련하고 있습니다.

- 책임 있는 광물 조달, 근로자의 권리, 특히 원주민의 자유로운 사전 인지 동의(Free, Prior, and Informed Consent)에 대한 권리 존중을 보장하기 위해 이들 정책과 메커니즘이 강화될 필요가 있습니다.
- 2023년 자동차 회사 최초로 공급업체 행동 강령에 생활임금 지급 요건을 도입하여 근로자 권리를 크게 개선했습니다.

## BYD

회사	BYD
BEV 판매량	711,556
BEV 판매 비율(%)	48%
2024년 순위(2023년 순위)	16 (17)
총점	3%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	2%
인권 & 책임 있는 조달 점수	4%

BYD는 2022년에 내연기관 자동차 생산을 중단하고 배터리 전기차와 하이브리드 자동차만을 생산하고 있는 전기차 전환의 선두주자 중 하나입니다. 또한 니켈, 코발트, 리튬과 같은 배기가스 배출량이 많은 광물의 사용을 줄이기 위한 배터리 기술 혁신에 있어서도 업계를 선도하고 있습니다.

그러나 일부 기본적인 신규 정보 공개로 인해 BYD의 점수는 작년에 비해 향상되었지만, 공급망에 대한 전반적인 투명성 부족으로 인해 리더보드의 최하위권에 머물러 있습니다. 세계에서 두 번째로 큰 전기차 생산업체인 BYD는 수직적으로 통합된 공급망을 활용하여 공정하고 지속 가능한 공급망 리더로 부상할 수 있습니다.

- 공급망 배출량이나 탈탄소화 목표를 공개하지 않는 몇 안 되는 기업 중 하나입니다.
- 철강, 알루미늄, 배터리의 기후 및 환경 영향을 줄이기 위한 노력을 거의 공개하지 않습니다.
- 그러나 현재 코발트와 니켈이 포함되지 않은 리튬 이온 배터리를 공급하고 있으며, 곧 나트륨 이온 배터리를 사용하는 차량을 출시할 예정이라고 밝혔습니다.
- 사회적 이슈에 대한 공급업체의 성과를 모니터링하는 방법을 공개하는 기본적인 첫 단계를 밟았지만, 공급망 전반에서 인권이 존중되도록 하기 위한 명확한 요건이나 프로세스는 아직 공개하지 않았습니다.



## 포드(Ford)

회사	포드
BEV 판매량	43,570
BEV 판매 비율(%)	2%
2024년 순위(2023년 순위)	1 (2)
총점	39%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	29%
인권 & 책임 있는 조달 점수	54%

이미 인권 부문에서 가장 우수한 성적을 거두었던 포드는 올해 환경과 인권 지표 모두에서 진전을 이루며 지난해 1위를 기록한 메르세데스와 격차를 좁혀 리더보드의 정상에 올랐습니다.

그럼에도 불구하고 개선해야 할 부분이 분명히 있습니다. 포드는 철강, 알루미늄, 배터리 공급망에서 화석연료와 환경 피해를 근절하는 데 있어 여전히 경쟁사보다 뒤처져 있습니다. 또한 포드의 인권 부문 점수는 원주민 권리 존중에 대한 매우 낮은 점수로 인해 계속 하락하고 있으며, 이는 2023년 점수에 비해 개선이 이루어지지 않은 영역 중 하나이기도 합니다.

- 업계 최고의 책임 있는 광물 정책과 실사 프로세스를 갖추고 있으며, 광범위한 배터리 공급망 매핑과 전용 고충처리 메커니즘을 갖추고 있습니다.
- 근로자 권리에서 가장 높은 점수를 받았으며, 인권 정책에서 생활임금을 약속한 것도 고무적입니다. 그러나 시정 조치 및 개선 조치에 대한 노조와의 협력 절차 수립 등 아직 개선해야 할 부분이 많이 남아 있습니다.
- 원주민 권리의 경우, 2023년 7%라는 용납할 수 없을 정도로 낮은 점수에서 여전히 개선이 이루어 지지 않아 진전이 없었습니다.
- 모든 공급업체로 하여금 과학 기반 목표와 실행 계획을 수립하도록 요구하여 전반적인 공급망 탈탄소화에 있어 개선을 이루었습니다.
- 퍼스트 무버 연합(First Movers' Coalition)에 가입하고 이에 따라 친환경 철강 및 알루미늄 사용 목표를 설정하여 화석연료 없는 철강 및 알루미늄에 대한 진전을 이루었습니다. 또한 전략적 철강 공급업체와 저탄소 철강을 위한 새로운 계약을 체결했습니다.
- 새로운 배터리 소재를 테스트하는 신규 배터리 연구 센터를 포함한 신규 배터리 R&D 투자를 발표했지만, 배터리 탈탄소화 및 광물 회수에 대한 목표가 부족합니다.



## GAC

회사	GAC
BEV 판매량	265,391
BEV 판매 비율(%)	60%
2024년 순위(2023년 순위)	17 (16)
총점	2%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	3%
인권 & 책임 있는 조달 점수	1%

GAC의 급격한 전기차 생산량 증가는 인상적이지만, 깨끗하고 책임 있는 공급망 구축을 위한 공개, 약속 및 조치의 부족으로 인해 리더보드의 최하위권에 머물러 있습니다. GAC는 새로운 LFP 배터리를 시장에 출시하여 에너지 집약적인 광물에 대한 의존도를 낮추는 등 배터리 분야에서 일부 진전을 이루었으며, 공급업체 실사에 대한 몇 가지 최소한의 조치를 처음으로 공개했습니다. 그러나 공급망에서 화석 연료, 환경 피해, 인권 침해를 근절하기 위한 다른 조치에 있어서는 별다른 진전을 이루지 못했습니다.

- 전기차 전환을 선도하는 기업 중 하나로, 현재 전체 매출의 60%를 전기차(BEV)로 채우고 있습니다.
- 공급망에 대한 2050년 탄소중립 목표를 설정했지만 중간 목표는 없으며, 이 목표를 달성하기 위해 취하고 있는 공급망 조치에 대한 정보를 거의 공개하지 않고 있습니다.
- 니켈과 코발트가 포함되지 않은 새로운 LFP 배터리를 시장에 출시했습니다.
- 공급업체가 사회적 위험에 대한 감사를 받았다는 제한적인 증거를 제공하지만, 이러한 평가의 내용과 범위에 대한 세부 정보를 거의 제공하지 않으며, 공급망 실사와 관련된 다른 모든 지표에서 0점을 받았습니다.

## 지리(Geely)

회사	지리(Geely)
BEV 판매량	172,105
BEV 판매 비율(%)	25%
2024년 순위(2023년 순위)	12 (13)
총점	10%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	15%
인권 & 책임 있는 조달 점수	6%

지리자동차는 올해 기후 및 환경 부문에서 동아시아 최고의 자동차 회사로서의 입지를 더욱 공고히 하는 동시에 인권 부문에서 지난 해 대비 두 번째로 높은 점수 상승을 달성했습니다. 깨끗하고 공정한 공급망에서 업계를 선도하는 기업이 되기 위해서는 아직 갈 길이 멀지만, 지금까지의 강한 진전은 지리자동차가 철강 및 알루미늄과 같은 특정 공급망과 전환 광물의 책임 있는 조달 및 원주민 권리와 같은 중요한 인권 문제에 대해 보다 구체적인 조치를 취할 수 있는 견고한 기반을 제공합니다.

지리자동차는 볼보자동차의 지배주주이며, 메르세데스-벤츠의 지분도 대규모 소유하고 있으며 이들이 리더보드에서 가장 실적이 좋은 두 자동차 회사인 점을 감안하면 지리자동차는 성과를 더욱 강화할 수 있는 영감을 멀리서 찾을 필요가 없습니다.

- 공급망 (scope 3) 배출에 대한 노력과 재활용 철강 및 알루미늄에 대한 공개 및 목표로 기후 및 환경 분야에서 동아시아 자동차 회사 중 가장 높은 점수를 받았습니다. 2023년에 대부분의 1차 공급업체에 지속가능성 평가를 적용하고 철강 및 배터리를 위한 폐쇄 루프 프로세스를 개발하여 추가적인 진전을 이루었습니다.
- 화석연료 없는 철강과 알루미늄에 대한 조치에 있어서는 동종 업계에 비해 뒤처져 있습니다.
- 인권에 대한 새로운 공급업체 요건과 공급업체의 행동 강령 준수 여부를 감사하는 실사 프로세스 개선으로 리더보드의 '일반' 인권 범주에서 가장 큰 점수 상승(16%)을 달성했습니다. 공급망 실사에 대한 이러한 초기 진전은 공급망에서 두드러진 인권 위험을 식별하고 해결하기 위한 개선된 프로세스를 통해 더욱 강화되어야 합니다.
- 책임 있는 전환 광물 조달, 원주민 권리, 근로자 권리에 대한 약속과 행동 부족으로 지리자동차의 인권 점수가 낮아졌습니다.

## General Motors (GM)

회사	GM
BEV 판매량	311,070
BEV 판매 비율(%)	12%
2024년 순위(2023년 순위)	8 (8)
총점	23%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	19%
인권 & 책임 있는 조달 점수	26%

GM은 올해 기후 및 환경 지표에서 가장 큰 폭으로 개선된 기업 중 하나로, 업스트림 공급망(scope 3) 배출량 공개를 개선하고 퍼스트 무버 연합(First Movers' Coalition)을 통해 화석연료 없는 철강 및 알루미늄 조달에 대한 새로운 목표를 설정한 덕분에 13%의 점수 상승을 달성했습니다. 그러나 GM의 인권 부문에서 점수가 포드의 절반에도 미치지 못하는 등 전반적으로 진전이 부족했기 때문에 올해 GM의 전체 순위는 변동이 없었습니다.

- 올해 공급망 공급망(Scope 3) 배출량을 공개하여 마침내 많은 경쟁사를 따라잡았습니다.
- 지난해 퍼스트 무버 연합(First Movers' Coalition)에 가입했으며, 이에 따라 2030년까지 철강과 알루미늄의 일부를 탄소 배출이 거의 없는 곳에서 조달하기로 약속했습니다. 또한 올해부터 저배출 철강을 공급하는 US 스틸(U.S. Steel)과 새로운 계약을 체결했습니다.
- 배터리 공급망의 영향에 대한 조치 부족으로 기후 및 환경 점수가 하락하여 8%에 불과했습니다.
- 2023년 인권 부문 점수가 25%에 불과했음에도 불구하고 점수 증가는 1%에 그쳤습니다. 특히 공급망 내 인권 침해 예방, 설명, 개선하기 위한 조치를 도입하는 등 인권 실사와 관련하여 여전히 개선의 여지가 많습니다.
- 원주민의 자유로운 사전 인지 동의(Free, Prior, and Informed Consent) 권리를 명시적으로 약속한 몇 안 되는 자동차 회사 중 하나입니다. 그러나 실망스럽게도 리튬 아메리카스(Lithium Americas)와 태커 패스(Thacker Pass) 프로젝트에 대한 투자를 통해 이러한 약속을 실현하기 위한 조치를 취하지 않고 있습니다.
- 근로자 권리에 대한 취약한 성과는 생활임금을 약속하고 노조와 협력하여 공급망 내 근로자 권리 침해를 예방, 완화 및 개선함으로써 개선될 수 있습니다.

## 혼다(Honda)

회사	혼다(Honda)
BEV 판매량	9,334
BEV 판매 비율(%)	1%
2024년 순위(2023년 순위)	14
총점	8%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	4%
인권 & 책임 있는 조달 점수	11%

전기자동차로의 전환이 더딘 혼다는 올해 리더보드에 새롭게 진입했는데, 공급망에서 배출가스와 환경 피해를 제거하는 데 있어서도 업계 최악의 결과를 낸 회사 중 하나로, 이 부문의 점수가 4%에 불과합니다. 혼다는 인권 부문에서 조금 더 나은 성적을 거두었는데, 몇 가지 약속을 했지만 이러한 약속을 이행하기 위한 정책과 프로세스에 있어서는 실체가 부족했습니다.

- 공급망에서 배출되는 배출량(scope 3)을 적절히 공개하지 않고, 공급망 배출량 감축을 위한 과학 기반 목표를 설정하지 않은 몇 안 되는 자동차 회사 중 하나입니다.
- 철강, 알루미늄, 배터리 공급망의 탈탄소화를 위해 취한 어떠한 조치도 공개하지 않아 세 가지 항목 모두에서 0% 점수를 받았습니다.
- 기후 로비 활동 실적이 저조하여 기후 및 환경 점수가 더욱 낮아졌습니다.
- 인권, 책임 있는 전환 광물, 근로자 권리에 대한 최고 수준의 약속을 했습니다. 그러나 공급망에서 인권 위험과 침해를 식별, 예방, 완화 및 개선하기 위한 적절한 실사 프로세스를 공개하지 않았습니다.

## 현대(Hyundai)

회사	현대(Hyundai)
BEV 판매량	191,560*
BEV 판매 비율(%)	7%*
2024년 순위(2023년 순위)	10 (11)
총점	15%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	12%
인권 & 책임 있는 조달 점수	18%

\*판매 수치는 현대자동차와 기아자동차를 포함한 현대자동차 OEM 기준입니다.

현대자동차는 올해 전기차 생산량을 늘렸고(아직 전체 차량 판매량에서 전기차가 차지하는 비중은 미미하지만) 공급망도 소폭 개선되어 리더보드 순위를 한 계단 끌어올리며 동아시아 전체에서 가장 높은 점수를 받은 자동차 회사로 등극했습니다.

그럼에도 불구하고 현대자동차는 깨끗하고 공정한 공급망에 있어서는 업계의 많은 경쟁사에 뒤처져 있습니다. 특히 철강, 알루미늄, 배터리 공급망에서 발생하는 배출가스 및 기타 환경 영향을 줄이는 데 있어 거의 진전이 없었으며, 전환 광물의 책임 있는 조달과 원주민 권리에 대한 성과도 개선하지 못했습니다.

- 공급망(scope 3) 배출량을 공개하고 2045년까지 전체 가치 사슬에서 탄소 중립을 달성하겠다는 목표를 설정했지만, 공급망에 대한 명확한 중간 목표는 공개하지 않고 있습니다.
- 2차 철강 및 알루미늄에 대한 일부 초기 조치를 취했지만 차량에 사용되는 1차 철강 및 알루미늄의 탈탄소화를 위한 조치를 공개하지 않고 있습니다.
- 인플루언스맵(InfluenceMap)의 자동차 산업 환경 로비 부문에서 계속해서 최하위 점수를 기록 중이며, 자동차 제조업체 중 토요타만이 이보다 낮은 점수를 받았습니다.
- 일부 구체적인 인권 약속을 이행했으며, 현재 일부 근로자 권리 위험을 포함한 지역별 인권 위험을 공개하고 있습니다.
- 현대자동차는 지난해 앨라배마주에서 공급업체가 아동 노동을 착취하고 있다는 조사 결과가 발표되었음에도 불구하고 공급망의 인권 실사 프로세스를 의미 있게 강화했다는 증거를 제시하지 않고 있어 우려스러운 상황입니다.

## 기아(Kia)

회사	기아(Kia)
BEV 판매량	191,560*
BEV 판매 비율(%)	7%*
2024년 순위(2023년 순위)	13 (14)
총점	8%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	7%
인권 & 책임 있는 조달 점수	9%

\*판매 수치는 현대자동차와 기아자동차를 포함한 현대자동차 OEM 기준입니다.

기아차는 첫 번째 리더보드에서 가장 낮은 점수를 받은 자동차 회사 중 하나였으며, 2023년에도 2%의 미미한 점수 상승에 그쳐 2024년 리더보드에서도 최하위권에 머물렀습니다. 기아차는 2개 범주(화석연료 없는 환경적으로 책임 있는 알루미늄 그리고 원주민 권리)에서 0%의 점수를 받았으며, 철강, 배터리 그리고 전환 광물의 책임 있는 조달에 대한 지표에서 10% 미만의 점수를 받는 등 전반적으로 낮은 점수를 기록하고 있습니다.

- 2045년 탄소 중립 선언 및 중간 목표를 수립하고, 과학기반 감축목표 이니셔티브(Science Based Targets initiative, SBTi)에 가입할 준비를 하고 있습니다.
- 이제 구매 상품 및 서비스에 대한 공급망(scope 3) 배출량을 공개하고 있습니다.
- 원재료 추출을 위한 배터리 폐쇄 루프 시스템을 갖추고 있습니다.
- 철강, 알루미늄, 배터리 탈탄소화 노력에 대한 세부 정보가 거의 없습니다 – 이 모든 항목에서 10% 미만의 점수를 받았습니다.
- 인권, 근로자 권리, 전환 광물의 책임 있는 조달에 대한 약속을 했지만 이러한 약속을 실현하기 위해 취한 조치에 대한 세부 사항은 거의 제공하지 않습니다. 하지만, 올해 개별 공급업체의 인권 위험을 평가하는 시스템에 대해 더 자세한 내용을 제공했습니다.
- 전환 광물 및 원주민 권리에 대한 매우 저조한 성과로 인해 전반적인 인권 점수가 하락했습니다.

## 메르세데스 (Mercedes)

회사	메르세데스 (Mercedes)
BEV 판매량	138,207
BEV 판매 비율(%)	11%
2024년 순위(2023년 순위)	2 (1)
총점	41%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	37%
인권 & 책임 있는 조달 점수	45%

메르세데스는 두 번째 리더보드에서 포드에게 1위 자리를 내주었습니다. 그러나 탈화석연료 및 환경적 지속 가능성 그리고 인권 및 책임 있는 조달 부문 모두에서 높은 성과를 이어가고 있습니다. 메르세데스는 2023년에 특히 화석연료 없는 환경적으로 책임 있는 알루미늄 부문에서 점수가 18% 상승하는 등 주목할 만한 개선을 이루었습니다.

메르세데스도 올해 업계 선두주자인 테슬라가 그랬듯이 공급망 배출량을 별도로 공개하고 원주민 권리를 위한 노력을 우선시함으로써 더욱 발전하여 1위 자리를 되찾을 수 있는 여지가 있습니다.

- 공급망 배출량을 공개하고 가치 사슬의 모든 단계에서 2040년까지 순배출량 제로를 달성한다는 목표를 설정했으며, 2020년대 말까지 가치 사슬 배출량을 50% 감축한다는 새로운 중간 목표를 세웠습니다.
- 배출 목표 설정 및 물 사용량 공개에 대한 명확한 공급업체 요구 사항을 설정했습니다.
- 화석연료 없는 환경적으로 책임 있는 철강, 알루미늄, 배터리 부문에서 상위 3위를 차지했습니다. 특히 올해는 새로운 목표를 설정하고 알루미늄 생산업체와 '실질적으로 이산화탄소 배출이 없는' 자동차 알루미늄 개발 및 사용을 위한 의향서를 체결함으로써 알루미늄 탈탄소화에서 큰 진전을 이루었습니다.
- 또한 올해 진델핑겐 공장의 철강 생산 스크랩을 위한 새로운 폐쇄 루프 공정과 효율적인 습식 야금 공정을 사용할 쿠펜하임의 새로운 배터리 재활용 공장의 진행 상황을 공개하는 등 재활용 및 재사용에 대한 성과를 강화했습니다.
- 일반, 전환기 광물 및 근로자 권리 항목에 걸쳐 인권 부문에서 양호한 점수를 받았습니다. 또한 원주민 권리 부문에서 가장 높은 점수를 받았지만, 이 점수는 17%에 불과해 여전히 개선의 여지가 많습니다.

## 닛산(Nissan)

회사	닛산(Nissan)
BEV 판매량	152,517*
BEV 판매 비율(%)	7%*
2024년 순위(2023년 순위)	10 (11)
총점	13%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	12%
인권 & 책임 있는 조달 점수	15%

\*판매 수치는 르노, 닛산, 미쓰비시를 포함하는 R-N-M Alliance OEM의 수치입니다.

총점이 13%에 불과한 닛산은 올해 기후 및 환경 그리고 인권 지표 모두에서 저조한 성적을 거두며 제한적인 진전을 이루었습니다. 닛산은 공급망의 배기가스 배출과 인권에 대한 목표와 약속을 일부 설정했지만, 이러한 약속을 실현하기 위해 취하고 있는 구체적인 행동은 거의 보여주지 않고 있습니다.

- 구매 제품에 대한 공급망(scope 3) 배출량을 공개하고 제품 수명 주기 전반에 걸쳐 탄소 중립을 달성하기 위한 2050년 목표를 설정했지만 공급망(scope 3) 배출량의 중간 목표는 설정하지 않았습니다.
- 고배제강과 저탄소 철강 및 알루미늄 조달을 위한 새로운 계약을 체결했습니다. 그러나 철강의 경우 여전히 석탄 용광로에서 생산되는 것이기 때문에 다른 자동차 제조업체가 체결한 친환경 철강 조달 계약의 목표에는 미치지 못합니다.
- 배터리 공급망의 기후 및 환경 영향을 해결하기 위한 노력에 대한 점수는 계속해서 4%에 불과합니다.
- 인권, 근로자 권리, 책임 있는 전환 광물 조달에 대한 약속은 있지만 원주민 권리에 대한 약속은 없습니다. 특히 전환 광물 및 근로자 권리와 관련하여 이러한 약속을 실현하기 위한 구체적인 조치를 거의 공개하지 않고 있습니다.
- 공급망 인권 고충처리 시스템을 계획 중이나 아직 도입하지는 않았다고 발표했습니다.



## 르노(Renault)

회사	르노(Renault)
BEV 판매량	152,517*
BEV 판매 비율(%)	7%*
2024년 순위(2023년 순위)	9 (7)
총점	19%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	17%
인권 & 책임 있는 조달 점수	21%

\*판매 수치는 르노, 닛산, 미쓰비시를 포함하는 R-N-M Alliance OEM의 수치입니다.

르노는 환경과 인권 지표 모두에서 저조한 성적을 거두었습니다. 르노는 유럽 자동차 회사 중 가장 저조한 성적을 기록했으며 올해 대부분의 지표에서 개선에 실패했습니다. 예외적으로, 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 배터리에 있어서는 배터리 재활용을 위한 폐쇄 루프 프로세스에 대한 노력 덕분에 가장 큰 폭으로 개선된 기업 중 하나였습니다.

- 공급망에 대한 2030년 온실가스 감축 목표를 설정하고 철강, 알루미늄, 배터리에 집중할 것이라고 밝히고 있습니다.
- 재활용 배터리 광물 비중 확대 목표 설정, 폐쇄 루프 배터리 재활용에 집중하기 위한 신규 회사 설립 그리고 저탄소 코발트 구매 계약 체결 등 2023년 배터리 분야에서 큰 진전을 보였습니다.
- 그러나 저탄소 철강 또는 알루미늄 구매 계약을 공개하지 않았고, 청정 철강 및 알루미늄 수요 촉진에 초점을 맞춘 어떠한 다중 이해관계자 이니셔티브에도 참여하지 않는 등 철강 및 알루미늄에 대한 온실가스 배출 감축 목표에 거의 진전을 보이지 않고 있습니다.
- 2023년 한 해 동안 인권 부문에서는 어떠한 진전도 이루지 못했습니다.
- 특히 책임 있는 전환 광물 조달에 대한 미흡한 조치와 원주민 권리에 대한 0% 점수로 인해 전반적인 인권 점수가 하락했습니다.

## SAIC

회사	SAIC
BEV 판매량	60,351
BEV 판매 비율(%)	33%
2024년 순위(2023년 순위)	18
총점	1%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	2%
인권 & 책임 있는 조달 점수	0%

올해 새롭게 스코어카드에 진입한 SAIC는 전기차(BEV) 생산량을 전체 생산량의 약 3분의 1까지 늘렸습니다. 안타깝게도, SAIC는 깨끗하고 공정한 공급망 구축에 대한 공개적인 약속이 부족하고 정보 공개가 제대로 이루어지지 않아 올해 리더보드에서 가장 낮은 점수를 받은 자동차 회사입니다.

- 공급망(scope 3) 배출량이 배출량 감축 목표를 공개하지 않는 몇 안 되는 자동차 회사 중 하나입니다.
- 배터리의 재활용 및 재사용을 강화하기 위해 에너�엑스(Energiex)라는 새로운 회사를 공동 설립하고, 배터리의 기후 및 환경 영향을 줄일 수 있는 잠재력이 있는 전고체 배터리 연구개발을 위해 스타트업과 협력하는 등 배터리와 관련하여 약간의 진전을 이루었습니다.
- 인권에 대한 약속이 부족하고 공급망에 대한 의미 있는 실사 과정을 공개하지 않고 있습니다.

## 스텔란티스(Stellantis)

회사	스텔란티스(Stellantis)
BEV 판매량	151,236
BEV 판매 비율(%)	6%
2024년 순위(2023년 순위)	5 (5)
총점	27%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	18%
인권 & 책임 있는 조달 점수	37%

스텔란티스는 차량에 사용되는 철강과 알루미늄을 탈탄소화하기 위한 조치가 거의 없고, 기후 로비에 대한 인플루언스맵(InfluenceMap)의 평가에서 낮은 등급을 받아 기후와 환경에 대한 성과가 저조하여 총점이 더욱 낮아졌습니다.

인권 측면에서는 훨씬 나은 성과를 거두었습니다. 특히 전반적인 공급망 실사 정책과 조치를 살펴보는 '일반' 부문에서 스텔란티스는 평가 대상 18개 자동차 회사 중 가장 높은 점수를 받았습니다.

- 공급망(Scope 3) 배출량을 공개하고 2030년까지 공급망 배출량을 전기차(BEV) 한 대당 40% 감축하고 2038년까지 전체 가치 사슬에서 순 배출량을 제로로 만들겠다는 목표를 설정했습니다.
- 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 철강 및 알루미늄에 있어 유럽 및 미국 자동차 회사 중 가장 낮은 점수를 받았으며, 2023년 동안 이러한 공급망에 대한 진전이 없었습니다.
- 배터리의 경우 재활용 공정, 고배출 광물 사용을 줄이기 위한 배터리 화학에 대한 투자, 해당 광물 채굴에 따른 탄소 발자국을 줄이기 위한 리튬 및 니켈 공급업체와의 계약 체결을 통해 더 높은 점수를 받았습니다.
- 잠재적 인권 침해를 예방, 완화하고 공급업체에 책임을 묻는 강력한 조치를 취함으로써 76%의 점수로 일반 인권 부문에서 가장 높은 점수를 받은 자동차 회사입니다.
- 그러나 근로자 권리와 책임 있는 전환 광물 조달 부문에서는 일부 경쟁사들에 비해 뒤처졌습니다.
- 공급망에서 원주민 권리를 존중하기 위한 노력에서는 계속해서 0%를 기록했습니다.

## 테슬라(Tesla)

회사	테슬라(Tesla)
BEV 판매량	945,119
BEV 판매 비율(%)	100%
2024년 순위(2023년 순위)	3 (9)
총점	35%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	31%
인권 & 책임 있는 조달 점수	39%

테슬라는 올해 리더보드에서 가장 큰 변화를 보인 기업으로 모든 지표 범주에서 개선되어 총점이 21% 상승하고 순위가 9위에서 3위로 크게 상승했습니다.

그럼에도 불구하고 개선해야 할 부분 역시 많이 있습니다. 화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망과 관련하여 테슬라는 2023년에 공급망 배출량 측정에서 이룩한 진전을 바탕으로 철강, 알루미늄 및 배터리 공급망의 탈탄소화를 위한 특화된 조치를 취할 수 있습니다. 인권 및 책임 있는 조달과 관련하여 테슬라는 공급망 전반에서 원주민과 근로자의 권리가 존중될 수 있도록 정책과 프로세스를 강화하는 데 우선순위를 두어야 합니다. 이러한 영역은 테슬라가 올해와 같은 속도로 지속적으로 성과를 강화하고 공정하고 지속 가능하며 화석연료 없는 공급망에서 업계 리더가 될 수 있는 기회를 제공합니다.

- 2023년, 철강, 알루미늄 및 배터리 공급망에 대한 세분화된 공급망(scope 3) 배출량을 공개한 최초의 자동차 회사가 되었습니다. 그러나 이러한 공급망에 대한 배출량 감축 목표는 설정하지 않았습니다.
- 배터리 재활용을 위한 폐쇄 루프 프로세스에 있어 발전이 있었고, 고강도 광물 수요를 줄일 수 있는 LFP 배터리와 같은 배터리 화학에 대해 투자하고 있으며, 환경 요구 사항이 포함된 계약을 맺은 광산 공급업체로부터 코발트, 니켈, 리튬의 상당 부분을 직접 조달하는 등 화석연료 없는 친환경 배터리에 대한 높은 성과를 보이고 있습니다.
- 그러나 철강과 알루미늄에 대해서는 저조한 성과를 보였습니다. 알루미늄 재활용에 대한 일부 진전을 제외하고는 이러한 공급망의 탈탄소화를 위해 취한 조치에 대한 증거를 제시하지 못한 것입니다.
- 신규 제3자 고충처리 메커니즘과 보다 포괄적인 공급망 매핑, 인권 우선순위 영역 및 주요 전환 광물별 개입 조치를 통해 인권 실사 및 책임 있는 전환 광물 조달 프로세스를 크게 개선했습니다. 또한 공급업체가 IRMA 감사를 받도록 장려하고 있으며 현재 4개의 광산 공급업체가 IRMA 감사에 동의했습니다.
- 공급망의 모든 원재료 추출 및 가공에 대한 자유로운 사전 인지 동의(Free, Prior, and Informed Consent)에 대한 권리를 전적으로 약속함으로써 원주민 권리에 대한 점수가 향상되었습니다. 그러나 이 범주에 대한 점수가 14%에 불과해 아직 해야 할 일이 많이 남아 있습니다.

- 인권 정책과 공급업체 행동 강령에는 단체교섭권을 포함한 ILO 5대 원칙을 모두 존중하겠다는 약속이 포함되어 있지만, 근로자 권리에 대해서는 이보다 더 진전된 내용이 없습니다.

## 토요타(Toyota)

회사	토요타(Toyota)
BEV 판매량	46,821
BEV 판매 비율(%)	1%
2024년 순위(2023년 순위)	15 (12)
총점	7%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	5%
인권 & 책임 있는 조달 점수	9%

자동차 업계에서 가장 기후 변화에 뒤처진 기업이라는 토요타의 명성이 두 번째 리더보드에서 더욱 공고해졌습니다. 토요타의 전체 차량 판매량 중 전기차(BEV) 비중은 여전히 1%에 불과할 뿐만 아니라, 기후 로비 활동 실적이나(인플루언스맵(InfluenceMap)에서 자동차 업계 중 최악으로 평가함) 기후 및 환경 점수도 리더보드에서 5%에 불과해 개선되지 않았습니다. 토요타는 빠르게 방향을 바꾸지 않으면 다른 업계가 더 청정한 미래를 향해 달려가는 상황에서 도태될 위험이 있습니다.

- 공급망(scope 3) 배출량을 공개하고 2050년까지 모든 수명 주기 배출을 제거하겠다는 목표를 설정했습니다.
- 모든 철강 및 알루미늄 지표에서 0점, 배터리 공급망 지표에서 4%에 불과한 점수를 받아 이들 공급망에서 발생하는 배출 및 기타 환경 영향을 줄이는 데 전반적으로 실패했음을 보여주었습니다.
- 유엔 기업과 인권에 관한 이행원칙(UN Guiding Principles on Business and Human Rights)을 기본적으로 준수하고 공급업체에 인권 요건을 적용하도록 요청합니다. 그러나 여전히 이러한 약속을 실현하기 위한 구체적인 조치에 대한 가시적인 증거를 제시하지 못하고 있습니다.
- 책임 있는 전환 광물 조달, 원주민 권리, 근로자 권리에 대한 지표에 대해서는 기본적인 약속조차 부족하여 10% 미만의 점수를 받았습니다.

## 폭스바겐(Volkswagen)

회사	폭스바겐(Volkswagen)
BEV 판매량	370,513
BEV 판매 비율(%)	9%
2024년 순위(2023년 순위)	6 (4)
총점	26%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	25%
인권 & 책임 있는 조달 점수	26%

폭스바겐은 첫 번째 리더보드에서 비교적 우수한 성적을 거두었음에도 불구하고 두 번째에서 총점을 개선하지 못한 유일한 자동차 회사였습니다. 배터리 재활용 및 저탄소강 사전 구매 계약과 관련해서는 어느 정도 진전을 이루었지만, 이는 광물 공급망의 투명성 수준에서 후퇴하면서 상쇄되었습니다. 이러한 부진으로 인해 폭스바겐은 리더보드에서 4위에서 6위로 순위가 하락했습니다.

- 공급망(scope 3) 배출량 감축을 위한 2030년 및 2050년 목표를 공개하고 있습니다.
- 재료별 목표와 주요 다중 이해관계자 이니셔티브 참여 부족으로 철강 및 알루미늄 탈탄소화에 대한 진전이 미흡합니다.
- 2025년 말부터 저탄소 철강을 생산하기 위한 잘츠기터 AG와의 신규 계약과 광물 회수를 위한 배터리 재활용 업체 유미코아와의 신규 합작 투자를 공개하고 있습니다.
- 인권 실사 및 책임 있는 광물 조달을 위한 견고한 프로세스를 개발했으나 충분하지 않습니다.
- 광물 공급망에 대한 원산지 또는 국가별 위험을 더 이상 공개하지 않습니다.
- 원주민 권리에 대한 약속이 여전히 없으며, 공급망 전반에서 근로자의 권리를 존중하기 위한 정책이 미흡합니다.

## 볼보(Volvo)

회사	볼보(Volvo)
BEV 판매량	88,156
BEV 판매 비율(%)	23%
2024년 순위(2023년 순위)	4 (3)
총점	32%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	36%
인권 & 책임 있는 조달 점수	27%

볼보는 최근 몇 년 동안 전기차 생산량을 빠르게 늘리고 있으며, 화석연료 없는 철강과 알루미늄에 있어 업계를 선도하고 있습니다. 그러나 다른 자동차 회사들에 비해 볼보는 올해 전반적으로 상대적으로 진전이 적었고, 그 결과 상위 3위권 밖으로 밀려났습니다. 볼보의 기후 및 환경 부문 최고 점수를 메르세데스가 거의 따라잡았고, 인권 및 책임 있는 조달에 있어서는 미미한 진전을 보여 여러 경쟁업체에 뒤처졌습니다.

- 기후 및 환경 부문에서 계속해서 최고 점수를 받았지만 두 번째로 높은 점수를 받은 메르세데스와의 격차는 1% 미만으로 줄었습니다.
- 폐쇄 루프 프로세스, 재활용 목표, 사전 구매 계약, 다중 이해관계자 이니셔티브인 스틸제로(SteelZero) 및 퍼스트 무버 연합(First Movers Coalition) 참여로 화석연료 없는 철강 및 알루미늄 부문에서 업계 선두를 유지하고 있습니다.
- 인권 성과는 양호했지만 원주민 권리에서 0% 점수를 받음으로써 하락했습니다.