

# 친환경 자동차 공급망 주도권 잡기

비교 분석 - 공정하고 지속가능하며, 화석연료 없는 공급망 구축을  
위한 글로벌 자동차 제조업계의 진전

2026년 리드더차지(Lead the Charge) 리더보드 보고서

# Contents

도입.....	3
핵심 요약.....	3
2026년 리더보드 결과.....	4
주요 결과 – 기업별 성과.....	7
화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망.....	7
인권 및 조달의 책임성.....	8
리드더차지(Lead the Charge) 소개.....	11
리더보드(Leaderboard)란?.....	11
리더보드 구조.....	11
평가 대상 기업.....	13
리드더차지 리더보드 결과.....	14
2026년 선두주자와 뒤처진 기업들.....	14
공급망 관행의 변화.....	15
친환경적이고 공정한 공급망 구축을 위한 자동차 제조업계의 현재 모범 관행.....	19
화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망.....	20
인권 및 조달의 책임성.....	22
시장별 차이.....	24
결론.....	27
2026년 리더보드 기업별 요약.....	28

# 도입

본 보고서는 리드더차지(Lead the Charge)가 자동차 산업의 공급망에 대해 발표하는 네 번째 연례 리더보드<sup>1</sup>다. 우리는 전 세계 대표적 자동차 제조사 18곳을 대상으로, 자사의 공급망에서 배출량 감축, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절 등을 위해 얼마나 노력을 기울였는지 평가했다. 본 보고서는 리더보드의 주요 결과를 요약, 분석해 진전 사항과 미비점을 강조해서 보여준다. 또 선도 기업과 뒤처진 기업들을 구별하고, 앞으로의 과제 및 기회 요소를 진단한다. 리더보드의 전체 데이터 및 기업별 성과에 대한 추가 데이터는 리드더차지 웹사이트(<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>)에서 확인할 수 있다.

디자인: 난다 반 데르 미어(Nanda van der Meer) / 스튜디오 레이크(Studio Lake)

## 핵심 요약

### 리드더차지(Lead the Charge) 리더보드 설명했습니다

리드더차지의 리더보드는 전 세계 18개 주요 자동차 제조사를 대상으로 공급망에서 배출량을 제거하고, 환경 영향을 줄이며, 인권 침해를 막기 위해 각 사가 어떤 노력을 기울였는지를 80여 가지 지표로 평가한 것이다. 리더보드의 목표는 친환경 자동차 생산의 진정한 의미를 새롭게 정립하고, 그것이 갖는 경쟁 우위를 밝히는 것이다. 단순히 전기차(EV)를 넘어 공정하고 지속가능하며 화석연료 없는 공급망을 갖춘 기업이 만든 자동차를 식별해 내는 것이 핵심이다.

평가 대상 자동차 제조사들은 퍼센티지(%)로 표시된 점수를 부여받았다. 즉, 각 항목의 만점은 100%이다. 이 점수를 통해 각 제조사의 상대적 성과를 분석하고, 기업들이 친환경 자동차 생산의 기대치에 얼마나 부합하고 있는지를 평가할 수 있다. 각 사의 전체 점수는 리더보드의 두 분야에서 받은 총점을 합산해 도출된다. 두 분야의 가중치는 동일하다.

첫 번째 분야(“화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망”)의 평가는 각 기업이 공급망 전반에서 온실가스 배출과 환경적 영향을 줄이기 위해 어떤 노력을 기울였는지 들여다본 것이다. 두 번째 분야(“인권 및 자원 조달의 책임성”)는 공급망 내에서 인권 침해를 예방하고 완화하기 위해 기울인 노력, 그리고 침해가 발생했을 때 취한 시정 조치에 대한 평가다. 더불어 각 기업이 차량 제조에 이용되는 광물 및 원자재를 조달함에 있어서 보여준 책임성을 평가했다.

리더보드의 두 분야는 각각 4개의 하위 항목으로 구성된다. 각 분야의 “일반” 항목은 평가 대상 자동차 제조사들이 공급망의 환경 및 인권 영향을 완화하기 위해서 취한 전반적인 접근 방식을 평가한다. 나머지 여섯 가지 이슈별 하위 항목은 전기차 공급망에서 매우 중요한 환경 및 인권 영향을 일으키는 원인들에 대처하는 각 사의 전략과 행동을 평가한 것이다. 여기에는 철강, 알루미늄, 배터리 생산에서 비롯된 배출량과 기타 환경 영향, 그리고 공급망 내 원주민과 노동자들의 인권 침해, 에너지 전환 광물 채굴과 관련한 인권 침해 등이 포함된다.

리더보드는 친환경 자동차 보급을 위한 제조사들의 실질적인 진전을 평가하는 데 주안점을 둔다. 이를 위해서 각 사가 내놓은 정책이나 목표, 약속의 점수를 단순히 합산하는 데서 나아가, 각 하위 항목별 목표의 실제 이행을 나타내는 지표에 가중치를 뒤 점수를 산출했다.

점수는 보도자료나 언론 기사, 또는 제3자가 내놓은 자료가 아니라 각 사가 이사회 승인을 거쳐 공시한 자체적인 정책 및 활동 보고를 기반으로 산출됐다. 평가 및 분석에 포함된 공시의 마감일은 2025년 7월 1일이었다. 올해로 리드더차지는 네 번째 리더보드를 발간하게 됐다. 우리는

---

<sup>1</sup> 리더보드(leaderboard): 게임, 대회 등에서 가장 좋은 성적을 거둔 참가자의 이름과 점수를 보여주는 목록.

리더보드가 각 제조사 및 자동차 업계 전반의 진전을 지속적으로 추적하는 수단이 되기를 기대한다.

## 2026년 리더보드 결과

### 미래의 친환경 자동차를 향한 진전 가속화

올해의 리더보드 결과는 진정한 친환경 자동차로의 전환을 위한 모멘텀이 형성되고 있음을 보여준다. 단순히 전기로 구동되는 자동차를 제조하는 것을 넘어서 탈탄소화와 재활용성 제고를 감안한 소재, 즉 화석연료로부터 자유로운 철강과 알루미늄으로 차를 제조하는 움직임이 확산하고 있다. 또 밸류체인 전반에서 노동자의 권익과 지역 공동체를 존중하는 흐름이 형성되고 있다.

비록 아직 갈 길이 멀지만, 이번 보고서를 통해 확인된 진전은 목표 달성이 점점 현실화하고 있음을 알게 해 준다. 올해의 최고 점수는 **86%**이다. 이는 자동차 제조사가 각영역에서 동종 업계의 기존 모범 사례를 따라가기만 해도 얻을 수 있는 점수로, 친환경적이고 공정한 공급망 구축이 얼마든지 이룰 수 있는 목표라는 사실을 입증한다. **18개** 기업들의 평균 점수 역시 **3년** 연속으로 상승해 업계의 모멘텀이 지속되고 있다는 것을 보여준다.

평가 대상 기업들은 자사 공급망 내의 환경 및 인권에 미치는 영향을 해결하기 위한 전반적인 접근 방식에서 가장 큰 개선을 이뤘다. 이 영역의 평균 점수는 **2023년** 첫번째 리더보드 발간 이후 거의 두 배가 됐다.<sup>2</sup> 이는 공급망의 지속가능성과 인권 실사와 관련한 전반적 정책 및 관행에서 지속적인 진전이 가능하다는 사실을 보여준다.

그러나 리더보드의 여섯 가지 구체적인 이슈별 영역에서는 훨씬 더딘 진전을 나타냈다. 이들 영역의 **2026년** 평균 점수는 **2023년**에 비해 단 **7%P** 상승해, 동일 기간 전반적 접근 방식에서 보여준 개선폭의 절반에도 미치지 못했다.<sup>3</sup> 해당 분야에서의 진전은 매우 중요한데, 그것이 전기차의 공급망 내에서 발생하는 환경 및 인권 관련 위험과 영향의 원인을 해결하는 각 기업의 노력을 평가한 결과이기 때문이다.

그럼에도, 업계는 해당 분야에서 일부 기초적인 조치를 취한 것으로 나타났다. 특히 고무적인 것은 리더보드 평가가 시작된 이래 처음으로 원주민 권익에 관한 조치를 취한 자동차 제조사의 비중이 절반 이상으로 늘었다는 사실이다. **2023년** 해당 분야에서 점수를 얻은 업체는 **18개사** 중 **6개사**에 불과했지만, 올해 평가에서는 그 숫자가 **12개사**가 됐다. 원주민 권익은 리더보드가 초점을 둔 분야 가운데 마지막으로 과반수의 기준선을 넘긴 항목이다. 앞서 **2024년**에는 철강 및 알루미늄의 탈탄소 항목이 해당 기준을 넘겼다. 이러한 흐름은 친환경적이고 공정한 공급망을 구축하려는 노력이 자동차 제조업계의 주변부에서 주류로 확실히 이동했다는 사실을 보여주는 것이라고 할 수 있다.

### 포괄적 관행에서 보다 영향력 있는 공급망 관행으로의 전환

그러나, 리더보드 평가의 여섯 가지 이슈별 영역에서 자동차 제조업계가 보여주는 성과는 여전히 대단히 미흡한 수준이다.<sup>4</sup> 반면 상위 5개사-테슬라, 포드, 볼보, 메르세데스, 폭스바겐-가 가장 두드러진 진전을 나타낸 분야도 이들 영역이다. 첫번째 리더보드가 발간된 이후 이들 5개사의

<sup>2</sup> Automakers' overall / supply chain-wide approaches are evaluated in the two "General" subsections of the Leaderboard. The average score across these two subsections has risen from 25% in 2023 to 43% in 2026.

각 제조사의 전반적/공급망 전반의 접근 방식은 리더보드 하위 항목 중 두 "일반" 항목의 평가 대상이다. 이들 두 항목의 평균 점수는 2023년 25%에서 2026년 43%로 상승했다.

<sup>3</sup> The six issue-areas are evaluated under the following subsections: Fossil-free and Environmentally Sustainable Supply Chains: Steel, Aluminum, and Batteries; Human Rights & Responsible Sourcing: Transition minerals, Indigenous Peoples' Rights and Workers' Rights in the Supply Chain.

6개 이슈별 영역은 다음 하위 항목의 평가 대상이다. 화석연료 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망: 철강, 알루미늄, 배터리. 인권 및 조달의 책임성: 전환 광물, 원주민 권익, 공급망의 노동자 권익

<sup>4</sup> The average score across all 18 automakers for these six subsections was 18% in 2026. 2026년 해당 6개 하위 항목의 18개 제조사 평균 점수는 18%이다.

평균(전체) 점수 향상폭은 나머지 기업들보다 두 배나 높았다. 그런데 6개 영역만 놓고 보면 그 폭은 세 배에 이른다. 해당 6개 영역에서 선도적인 기업 5곳의 평균 점수는 나머지 경쟁업체들의 세 배 이상이다.<sup>5</sup>

이러한 사실은 선도 기업과 나머지 기업의 관행에 커다란 차이가 있다는 것을 의미한다. 평균적인 성과를 보여주는 기업들은 자사 공급망의 탈탄소화 노력 및 실사 관행을 표준화된 접근법, 그리고 포괄적 공시로만 제한해 보여주는 경우가 대부분이다. 반면 선도적 제조사들은 소재별, 이슈별로 특화된 공급망 전략을 추구하기 시작했다. 이는 실제 현장에서 실질적인 영향력을 발휘할 가능성이 높다. 그리고 이들 기업은 자사의 진전 사항에 대한 보다 세분화되고 구체적인 정보를 제공하고 있다.<sup>6</sup>

또한 상위 5개사는 여러 이슈별 영역에서 보다 정교하고 영향력 있는 공급망 관행을 보여주기 시작했다. 올해 리더보드에서는 일부 다른 기업들, 특히 지리, 르노, BMW 등도 평가 영역에 따라 이러한 모습을 보여주는 것으로

이와 같은 전환은 친환경적이고 공정한 자동차 공급망의 미래에 대한 몇 가지 중요한 시사점을 제공한다:

### 박스 1: 공급망 관행의 주요 변화와 그 함의

#### 1. 영향력 확대를 위한 레버리지 활용

정형화된 획일적 접근 방식과 도구는, 그것이 중요한 첫 단계이기는 하지만, 그 자체로는 서로 다른 공급망에서 발견되는 구체적인 위험과 문제를 실질적으로 해결하는 데 효과적이지 않다. 진정한 영향력을 발휘하기 위해서는, 각 제조사들이 특정 공급망과 이슈에 걸쳐 자신들이 가진 레버리지를 활용하는 전략적인 사고가 필요하다.<sup>7</sup> 예컨대 1차 알루미늄 생산 과정에 재생에너지 사용을 늘리도록 하거나, 니켈 채굴의 관행을 보다 책임 있는 방향으로 전환하도록 유도하는 것이다.

올해 리더보드 평가에서는 이러한 전략을 다수 확인할 수 있었다. 예를 들어, 볼보의 지속가능한 철강에 관한 입장문은 철강 산업의 탈탄소화를 위해서 자사의 레버리지를 어떻게 활용할 것인지를 설명하고 있다. 메르세데스도 열 두 가지 원자재 공급망에서 확인된 인권 및 환경 피해를 예방, 완화하고 시정하기 위해 어떤 계획을 갖고 있는지를 자사의 원자재 보고서 내 변화 이론을 통해 밝히고 있다.

#### 2. 정상을 향한 경쟁 촉진

올해 리더보드는 기업들이 자사의 정책과 약속 이행을 위해 취하고 있는 실질적인 조치를 상세히 담고 있다. 첫번째 리더보드와 비교한다면 이러한 특징은 보다 두드러진다. 소수의 선도적인 자동차 제조사들도 자사의 실제 진전 사항을 보여주기 위해 보다 세분화된 정량적 데이터를 공개하기 시작했다. 소재별로 다양한 공급망에 걸친 구체적 현장 개입 사례, 후방산업의 세분화된 스코프3 배출 데이터 및 감사 결과 등이 이에 해당한다.

보다 세밀하고 포괄적인 투명성을 확보하기 위한 조치는 효과적인 조사를 실시하고 책임 소재를 가리는 위해 필수적이다. 하지만 이는 선도적인 기업의 이익에도 도움이 된다. 높은 투명성은 경쟁사들 사이에서 의미 있는 평가를 가능케 하고, 시간 경과에 따른 진행을 일관되게 파악할 수 있게 만든다. 이는 투자자와 같은 핵심 이해관계자들이 진정한 선도 기업을 단순한 요식 행위에

<sup>5</sup> The average score of the top 5 companies across these 6 subsections was 35% in 2026 (up from 22% in 2023). For the remaining 13 companies it was 11% (up from 7% in 2023).

2026년 상위 5개사의 6개 항목 평균 점수는 35%이다(2023년 22%). 나머지 13개사의 점수는 11%이다(2023년 7%).

<sup>6</sup> 2026년 리더보드에서 확인된 주요 관행 변화에 관한 내용은 16쪽의 박스3 참조.

<sup>7</sup> 리더보드에서 리더십차지가 영향력을 어떻게 정의하고 있는지를 보려면 19쪽의 설명 참조.

그치는 기업과 구분하게 해준다. 즉, 앞선 기업을 보상하고 후발주자들을 드러내는 압력으로 작용한다.

### 3. 공급망에서 쇼룸까지: 영향력을 드러낼 기회

소재별로 특화된 전략과 공급망의 추적성 향상을 동시에 추구하는 제조사들은 자사의 성과를 시장에 내놓는 차량과 직접 연결하는 이점을 누린다. 올해 리더보드는 메르세데스, 볼보, 지리 등의 기업이 저탄소 철강 및 알루미늄의 사용 비율을 표시한 신형 전기차 모델을 출시한 사례에 주목했다. 이들 제조사는 이러한 특성을 차량 마케팅에 적극적으로 이용하고 있는데, 공급망의 전환 노력이 앞으로 시장에서 어떤 모습으로 전개될지 보여주는 대목이다.

또한 이러한 변화는 자동차 업계가 소비자, 직원, 주주 모두로부터 공감을 얻는 방식으로 자신들의 영향력을 발휘할 수 있는 기회를 제공한다. 반면, 힘든 노력 없이 동일한 이익을 누리려는 기업들의 그린워싱이 만연하게 될 위험도 존재한다.

### 4. 규제 압력이 가중 속에 미래에 대비하는 공급망

올해 리더보드에서 새롭게 확인된 긍정적인 흐름은 제조사들이 기업과 인권에 관한 유엔 지침(UNGPs), OECD 실사지침을 비롯한 기존의 국제 표준 및 프레임워크를 완전하게 이행하기 시작했다는 점이다.

EU 배터리 규정에서부터 기업의 지속가능성 실사 지침, 유럽 지속가능성 보고 표준에 이르기까지 새로 도입된 많은 규정이 이와 같은 국제적인 프레임워크에 바탕을 두고 있다. 따라서 현재 이를 철저히 이행하려고 노력 중인 자동차 제조사들은 미래에 규제와 관련한 비용을 적게 지불하고, 전환 위험에 노출될 가능성이 줄어들게 될 것이다.

### 5. 공급망 전환을 주도하는 전동화

2026년 리더보드는 전동화가 어떻게 광범위한 공급망 전환의 동력이 되고 있는지, 그리고 그 흐름에 뒤처질 경우 어떤 일이 진행되는지 보여준다. EU 배터리 규정처럼 전기차에 특화된 규제는 이미 전기차 공급망의 투명성, 추적성, 순환성에 있어서 상당한 발전을 추동하고 있다. 그리고 그것은 내연기관 차량의 공급망에서 달성한 수준을 이미 뛰어넘었다.

리더보드의 결과가 이러한 사실을 반영하고 있는데, 중요한 진전의 대부분이 전기차의 공급망에서 이뤄졌다. 예컨대 제조사들은 다른 차량 부품에 비해 전기차 배터리 및 전환 광물에 대해 보다 포괄적인 공급망 매핑, 실사, 순환성 확대 노력을 보여준다. 마찬가지로, 기업들은 내연기관 차량보다는 전기차 모델에 저탄소 철강 및 알루미늄을 선택해 사용한다. 친환경 공급망은 더 이상 전기차의 부가적인 요소가 아니다. 그리고 전기차가 친환경 공급망 구축을 주도하고 있다.

## 앞으로의 길

몇몇 제조사들의 눈에 띄는 진전에도 불구하고, 업계 전반의 개선 속도는 아직 대단히 더디다. 일부 뒤처진 기업들은 여전히 기본적인 기준도 충족하지 못하고 있고, 18개 자동차 제조사의 총점 평균은 25%에 불과하다. 또한 4년 연속으로 50% 이상의 점수를 기록한 기업은 한 곳도 없었다. 심지어 선도 기업 가운데서도 일부는 모범 관행을 계속 이어가지 못했고, 특정 평가 영역에서는 아무런 개선도 이뤄내지 못했다.

우려스러운 부분은 일부 기업의 후퇴하는 모습이다. 이들 기업의 점수 하락폭은 1%P에서 19%P에 이른다. 포드와 스텔란티스의 후퇴가 특히 실망스러운데, 두 기업이 과거 업계 전반의 모범 관행을 보여줬기 때문이다. 자동차 제조사가 새롭고 강력한 조치를 취하거나 의미 있는 정보를 공개함으로써 긍정적인 개선을 이뤘다면, 이러한 관행을 유지하고 확대해 나가는 것이 무엇보다 중요하다.

기업들은 대체로 일반 부문의 하위 항목과 여섯 가지 이슈별 항목에서 서로 다른 수준의 진전을 보여준다. 이는 대부분의 기업이 여전히 일반적인 정책 수립에서 구체적인 조치로 나아가지 못하고 있다는 사실을 뜻한다. 또한 지난 리더보드에서 언급한 바와 같이, 정책, 약속, 목표에 초점을 맞춘 지표와 실제 이행의 증거를 요구하는 지표 사이의 격차도 여전히 큰 것으로 나타났다.

이러한 격차는 지금 당장 해소할 수 있다. 많은 기업들이 전반적인 공급망 정책과 관행에서 이룬 진전은 자사가 우선 순위를 둔 영역에서 구체적 조치로 이어질 토대가 된다. 동시에 선도적인 제조사들은 해당 영역에서 실질적인 개선이 가능하다는 사실을 보여주기 시작했다. 이들 기업은 이와 같은 접근 방식을 자사의 공급망 전체에 걸쳐 체계적으로 확대해 나갈 필요가 있다.

선도적인 기업이든 뒤처진 기업이든, 각 제조사는 빠른 진전을 위해 경쟁 업체의 관행을 참고할 수 있다. 올해의 최고점을 보면, 업계 전반에서 이행 중인 기존의 모범 사례를 따라하는 것만으로도 86%의 점수를 받을 수 있다는 사실을 알 수 있다.

전기차로의 전환에 따라 자동차 제조업계의 배기가스 배출 문제는 해결되는 중이다. 올해 리더보드는 친환경 공급망 구축이 달성 가능한 목표일 뿐 아니라, 앞서 나갈 준비가 된 기업에는 점점 가까운 목표가 돼 가고 있음을 보여준다.

## 주요 결과 - 기업별 성과

테슬라가 2년 연속으로 리더보드 평가에서 가장 우수한 성과를 보여준 자동차 제조사 위치를 유지했다. 뒤이어 포드도 2위 자리를 지켰다. 테슬라는 자사의 총점을 6%P 끌어올렸고, 포드의 점수 상승은 2%P에 그쳤다. 이로써 두 기업의 격차는 5%P로 벌어졌다.

BYD, 지리, 르노는 각각 총점을 9%P 끌어올려 상승폭에 있어서 3사가 공동 수위를 차지했다. BYD와 지리의 사례는 중국 자동차 제조사들이 지속가능한 관행으로 나아가고 있음을 보여주는 긍정적인 신호다. 중국 기업들은 전체적으로 올해 가장 큰 점수 상승을 나타냈다. 지리는 리더보드에서 3년 연속 가장 큰 폭의 점수 향상을 기록한 기업 중 하나다. 당사는 동아시아 제조사 가운데 최고점을 받았으며, GM과 스텔란티스를 추월했다.

르노는 총점에서 9%P가 올랐는데, 이는 주로 인권과 관련한 4개 하위 항목에서 상당한 진전을 이룬 덕분이다.

예전 평가에서 수위를 차지한 적이 있는 포드는 화석연료 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 7%P의 눈에 띄는 점수 향상을 기록했다. 그러나 인권 부문에서 2%P 점수가 하락해 이러한 성과가 퇴색했다.

볼보는 6%P의 점수를 끌어올리며 메르세데스를 제치고 3위로 올라섰다. 이는 포드에 단지 1%P 뒤지는 점수로, 사실상 공동 2위를 차지한 것으로 볼 수 있다.

폭스바겐은 2년 연속으로 리더보드 평가에서 가장 우수한 성과를 보인 기업 중 하나다. 당사는 리더보드 8개 하위 항목에서 개선을 이뤄 총점을 6%P 향상시켰다.

올해 평가에서는 중국 기업들이 가장 큰 폭의 총점 상승(5%P)을 보여줬다. 뒤이어 유럽과 한국의 기업들이 각각 4%P의 총점 상승을 기록했다. 미국의 제조사들은 2%P의 점수가 향상됐다. 반면 일본 기업들은 점수가 1%P 하락했다.

포드와 폭스바겐은 기후 및 환경 부문에 비해 인권 부문에서 더 나은 개선을 보여줬다. 볼보는 그 반대의 모습을 보였고, 메르세데스와 테슬라는 양 부문에서 고른 성과를 나타냈다.

메르세데스는 총점이 하락한 4개 기업 가운데 하나로, 지난해에 비해 한 단계 순위가 내려간 4위를 차지했다. 당사는 리더보드의 8개 하위 항목 가운데 5개 항목에서 점수가 내려갔다. 그럼에도 불구하고 철강, 알루미늄, 원주민 권익 관련 하위 항목에서는 눈에 띄는 개선을 이뤘다.

메르세데스, GM, 스텔란티스와 마찬가지로 토요타도 총점이 하락했다. 토요타와 스텔란티스는 지난해에 비해 2%P 점수가 깎여 최악의 성과를 나타냈다. 스텔란티스는 이제 기아, 현대, 지리에도 추월당했다.

GM은 올해 지속가능성 보고서를 발간하지 못했고, 총점이 1%P 하락했다. 종합 순위 또한 7위에서 10위로 밀려 스텔란티스와 함께 가장 큰 폭의 후퇴를 보여준 기업으로 기록됐다.

토요타, GAC, SAIC는 여전히 기본적인 기준을 충족하지 못하며 최하위권을 형성하고 있다. 이들 기업의 평균 점수는 5%로 처참한 수준이며, 나머지 15개 기업의 평균 점수보다 24%P나 낮다.

## 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망

기업들은 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 평균 24%의 점수를 받았다. 이는 2025년 평가에 비해 5%P 상승한 점수다.

이 부문의 평균점은 24%로 인권 및 조달의 책임성 부문의 평균점(27%)에 미치지 못하지만, 그 격차는 좁혀지고 있다. 이러한 수렴 현상은 양 부문에서 보다 균형 잡힌 접근 방식을 추구하는 흐름이 조성되고 있음을 보여준다.

제조사들은 일반 하위 항목에서 7%P의 점수를 끌어올렸다. 이는 단일 하위 항목 가운데 가장 큰 폭의 점수 향상이다. 일반 하위 항목의 평균 점수는 다른 세 가지 하위 항목 평균 점수의 두 배가 넘는다.

볼보는 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 다시 한 번 최고의 성과를 나타냈다. 당사의 이 부문 총점과 점수 상승폭은 각각 55%, 11%P에 이른다. 볼보의 점수는 이 부문에서 50%를 넘어선 최초의 기록이다. 또한 볼보는 철강(58%) 및 알루미늄(55%) 관련 하위 항목에서도 50% 이상의 점수를 받은 유일한 기업이다.

상위 4개사(볼보, 테슬라, 메르세데스, 포드)의 평균 점수는 나머지 14개사 평균 점수보다 2.6배 높았다. 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서는 그 격차가 5.2배로 벌어졌다.

대다수 자동차 제조사(18개 중 14개)가 산림 전용의 위험 관리와 관련한 공급업체 요구 사항을 마련했다. 하지만 BMW와 폭스바겐 등 일부 기업을 제외하면 운영상의 실사 및 공급업체의 참여 노력을 보여주는 증거는 매우 제한적이다.

평가 대상 기업 가운데 절반 이상이 배터리 순환성 지표에서 개선을 나타냈다. 이들 기업은 배터리 회수, 수리, 재사용, 용도 전환에 관한 구체적인 사례를 제시했다. 또 배터리 재활용을 위한 자체 시설 및 협력 파트너십을 구축하고 있다. 그러나 실제적인 이행을 입증하기 위한 정성적, 정량적 정보를 모두 공개한 기업의 거의 없다.

지리, 메르세데스, 볼보는 저탄소 알루미늄 사용 비중을 공개한 전기차 모델을 출시했다. 특히 메르세데스의 전기차 모델은 저탄소 철강의 사용 정보도 공개하고 있다. 이는 개별 차량 수준에서 투명성을 보여주는 새로운 기준이 되고 있다.

테슬라, 폭스바겐, 볼보는 저탄소 알루미늄 신규 구매 계약을 공개했다. 그러나 저탄소 철강 구매 계약과 관련한 진전은 정체돼 있다.

테슬라가 배터리 항목에서 20%P라는 인상적인 점수 향상을 기록하며 1위 자리를 되찾았다. 당사는 배터리 공급망 배출량과 관련해 셀 생산 및 핵심 소재(리튬, 니켈, 코발트, 흑연)의 개별 비중을 공개함으로써, 해당 하위 항목에서 최초로 50%가 넘는 점수를 받았다. 또한 배터리 배출량과 관련한 지표를 완전히 공개한 최초의 기업이 됐다.

BMW 그룹은 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문 내 단일 하위 항목에서 60%가 넘는 점수를 받은 유일한 기업이다. 해당 하위 항목은 일반 항목으로, BMW는 여기서 67%의 점수를 얻었다. 그러나 당사는 아직 다른 부문에서는 이와 같은 성과를 보여주지 못하고 있다.

지리와 BYD이 이 부문에서 가장 큰 폭의 개선을 보여준 5개사에 포함됐다. 두 기업의 점수는 각각 12%P, 9%P 올랐는데, 이는 공급망 지속가능성에서 중국 자동차 제조사들의 긍정적인 변화를 보여주는 지표라고 할 수 있다.

기아와 볼보는 화석연료 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문 하위 항목 가운데 일반 항목에서 각각 21%P의 인상적인 점수 향상을 기록했다. 그 결과 기아는 기후 및 환경 부문 전체 하위 항목에서 BYD와 함께 가장 큰 폭의 순위 상승을 보여줬다. BYD는 알루미늄 하위 항목에서 같은 폭으로 순위가 올랐다.

업계의 전반적인 진전에도 불구하고, GAC, GM, 스텔란티스의 기후 및 환경 부문 점수는 하락했다. GAC와 GM의 이 부문 순위는 각각 세 계단씩 내려앉았다.

## 인권 및 조달의 책임성

인권 부문의 평균 성취 점수는 27%로 지난해 평가에 비해 2%P가 올랐다. 2025년 리더보드의 상승폭 4%P와 비교하면 진전 속도가 둔화된 것을 알 수 있다. 올해 이 부문에서 50% 넘는 점수를 받은 기업은 한 곳도 없었다.

포드가 지난해에 이어 가장 나은 성과를 보여줬다. 그러나 당사의 향상폭은 해마다 줄어 들고 있으며, 머잖아 선두 자리를 내 줄 수 있는 상황이다. 2위인 테슬라와의 점수차는 0.3% 미만에 불과했다. 다른 경쟁사들도 격차를 좁혀가는 중이다.

테슬라는 인권 부문의 모든 항목에서 포드에 뒤처졌다. 노동자 권익 등 인권 관련 일부 항목에서는 유럽의 몇몇 경쟁사와 상당한 격차를 나타냈다. 폭스바겐, 메르세데스, BMW가 각각 3, 4, 5위를 차지했다.

르노는 인권 부문에서 가장 큰 개선을 나타낸 기업이다. 실제로 인권 부문 4개 하위 항목에서 모두 점수를 끌어올린 기업은 르노가 유일하다. 당사는 공급망 내 원주민 권익과 노동자 권익 항목에서 처음으로 상위 5개사에 포함되는 점수를 기록했다.

폭스바겐과 BYD는 두 번째로 큰 폭의 개선을 보이며 이 부문 종합 점수를 각각 9%P 끌어올렸다. 지난해 인권 부문에서 가장 큰 진전을 이룬 폭스바겐은 올해도 그 추세를 이어갔다. 당사의 인권 부문 순위는 5위에서 3위로 두 계단 상승했다.

BYD는 일반 인권 실사 항목에서 큰 폭의 점수 향상(22%P)을 기록했다. 이는 공급업체 행동 강령을 새로 도입하고 공급망의 고충 처리 메커니즘을 마련한 덕분이다. 하지만 당사는 인권 부문에서 최악의 성과를 보여주는 5개사에 여전히 포함돼 있다.

지리는 일반 인권 실사 항목의 점수를 10%P 끌어올렸다. 지난해의 상승폭 24%P를 더하면 2년 간 34%의 점수 향상이라는 주목할 만한 기록이다.

메르세데스, 폭스바겐, 테슬라는 여러 원자재 공급망에 걸쳐 자사의 실사 노력과 관련한 상세하고 세분화된 정보를 공개했다. 올해에는 BMW도 메르세데스, 폭스바겐과 마찬가지로 별도의 원자재 보고서를 발간했다. 그러나 당사의 첫 번째 보고서인 이 자료는 자국내 경쟁사들의 보고서에 비해 포괄성이 매우 떨어진다.

BMW는 일반 하위 항목에서 8%P 점수를 향상시켜 1위로 올라섰다. 당사는 해당 하위 항목에서 73%의 점수를 기록했는데, 이는 인권 관련 4개 하위 항목 전체를 통틀어 지금까지 어떤 기업도 받지 못한 점수다.

포드, 스텔란티스, GM, 메르세데스, 토요타는 2025년에 비해 인권 부문 총점이 하락했다. 6%p의 점수가 하락한 토요타가 최악의 성과를 보였고, GM은 유럽과 미국 자동차 제조사 가운데 가장 뒤쳐진 성과를 보인 기업으로 기록됐다.

토요타, GAC, SAIC는 이 부문에서 최하위를 차지한 기업들이다. SAIC와 GAC가 인권 부문 4개 하위 항목에서 각각 꼴찌와 꼴찌에서 두 번째 자리를 차지했고, 토요타는 한 가지 항목을 제외한 3개 항목에서 하위 3개 기업이 포함됐다.

일반 인권 실사 항목의 평균 점수는 47%로, 모든 하위 항목 가운데 가장 높았다. 뒤이어 조달의 책임성, 노동자 권리, 원주민 권익 항목의 평균 점수가 각각 28%, 23%, 9%로 나타났다.

포드와 테슬라는 전환 광물 조달의 책임성 항목에서 사실상 공동 수위를 차지했다. 두 기업 간 격차는 1%p에 불과했다. 포드의 점수는 89%에서 70%로 하락했는데, 이는 광물 공급망의 고충처리 메커니즘 변경에 따른 결과다.

올해 평가 대상 중 절반의 기업이 원주민 권익 부문 점수를 끌어올렸다. 이는 2023년 리더보드가 해당 이슈에 관한 평가를 시작한 이래 가장 폭넓은 진전이다.

노동자 권리 항목에서는 메르세데스가 여전히 최고의 성과를 보여주는 기업이다. 폭스바겐이 그 뒤를 이었고, 테슬라도 눈에 띄는 점수 상승을 기록했다. 테슬라의 점수 상승은 당사가 업계 최초로 공급망 내 노동자 권리 침해에 대한 구체적인 구제 조치 데이터를 공개한 데 따른 것이다.

## 2026년판 리드더차지 리더보드의 점수 및 순위

순위	제조사	화석연료 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망	인권 및 조달의 책임성	리더보드 총점
1	테슬라	50%	48%	49%
2	포드	40%	49%	45%
3	볼보	55%	32%	44%
4	메르세데스	39%	42%	41%
5	폭스바겐	31%	46%	39%
6	BMW 그룹	30%	39%	34%
7	르노	28%	35%	31%
8	지리	31%	24%	27%
9	현대	21%	25%	23%
10	GM	20%	25%	22%
11	기아	20%	23%	21%
12	스텔란티스	14%	29%	21%
13	닛산	13%	17%	15%
14	BYD	13%	16%	14%
15	혼다	8%	16%	12%
16	토]요타	7%	10%	9%
17	GAC	5%	2%	4%
18	SAIC	4%	1%	3%

# 리드더차지(Lead the Charge) 소개

리드더차지는 다양한 지역 및 국가의 시민사회, 그리고 글로벌 시민단체들로 이뤄진 네트워크다. 자동차 제조사들을 상대로 자사 공급망의 화석연료 퇴출, 환경 피해 저감, 인권 침해 근절을 위한 혁신에 나설 것을 촉구하고 있다.

리드더차지 네트워크 회원들은 기후, 환경 정의, 인권, 원주민 권리, 중공업, ESG 등 각자의 전문성을 바탕으로 다양한 지역과 이슈에 걸쳐서 활동한다.

리드더차지의 목표는 다음과 같은 원칙이 지켜지는 자동차 산업계를 만드는 것이다.

- **공정:** 공급망 전반에 걸쳐 원주민, 노동자, 지역사회의 권리를 존중하고 증진한다.
- **지속가능성:** 효율적인 자원 사용과 재활용 소재 확대를 통해 1차 자원에 대한 수요를 줄인다. 동시에 공급망 전반에 걸쳐 환경을 보존하고 생물다양성을 복원한다.
- **화석연료 퇴출:** 100% 전기로 구동되는 화석연료 없는 공급망을 구축한다.

## 리더보드(Leaderboard)란?

리더보드는 공정하고 지속가능하며 화석연료 없는 공급망 구축이라는 비전을 실현하기 위해, 리드더차지가 연례적으로 전 세계 18개 주요 자동차 제조사의 진전 상황을 평가해 발표하는 결과물이다. 이번이 세 번째 발간이다. 온실가스 배출을 줄이기 위해 자동차 생산이 전기자동차(EV)로 전환함에 따라, 리드더차지는 “친환경 자동차”의 의미를 새롭게 정립하고자 한다. 그것은 단순히 배기가스 배출량이 제로(0)인 차를 뜻하지 않는다. 공정하고, 화석연료를 쓰지 않는 환경적으로 지속가능한 공급망을 갖춘 전기차가 진정한 친환경 자동차라고 할 수 있다.

따라서, 친환경 자동차는 다음과 같은 공급망을 갖춘 자동차로 정의된다.

화석연료를 쓰지 않는 공급망. 더불어 생물다양성, 자원 고갈, 생태계의 회복력에 미치는 부정적 영향을 최소화한 공급망.  
원주민, 노동자, 지역 공동체의 권리를 존중하는 공급망.

이러한 정의, 그리고 리더보드 자체는 최대 규모의 전기차 시장(EU 및 미국)에 있는 벤치마크 이니셔티브, 보고 표준, 모범 사례, 공급망 이니셔티브, 법적 요건 등을 검토한 뒤 개발됐다. 리더보드의 지표들은 유엔 기업과 인권에 관한 이행 원칙(UN Guiding Principles on Business and Human Rights), 기후변화 관련 재무정보 공개협의체(Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), 글로벌 리포팅 이니셔티브(GRI), 국제에너지기구(IEA), EU 분류체계(EU Taxonomy) 등의 국제 규범 및 널리 인정받는 표준에 부합하도록 설계됐다. 초안이 마련된 뒤, 제안된 지표들은 이해관계자들의 자문을 거쳐 다듬어졌다. 리더보드 개발에 대한 자세한 내용은 [방법론](#)에 설명돼 있다.

## 리더보드 구조

리더보드는 평가 대상 기업에 100% 만점의 점수를 부여하도록 설계됐다. 이를 통해 각 자동차 제조사들 사이의 성과가 어떤 차이를 보이는지, 그리고 특정 기업이 점수표 내의 기대치를 얼마나 충족하고 있는지를 분석할 수 있다.

리더보드는 두 가지 주요 부문으로 구성된다. 하나는 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망, 다른 하나는 인권 및 조달의 책임성이다. 두 부문에는 아래 표에 요약돼 있는 것처럼 공급망의 다양한 이슈를 다루는 하위 항목이 4개씩 있다.

## 리더보드 부문

### 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망(기후 및 환경):

- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망(일반)
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 철강
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 알루미늄
- 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 배터리
  - 기후 로비(이 부문의 총점에 승수로 적용함)

### 인권 & 조달의 책임성:

- 인권 존중(일반)
- 에너지 전환 광물 조달의 책임성
- 원주민 권리 존중 및 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙
- 노동자 권익 존중

두 부문의 “일반” 지표는 공급망 전반에 걸쳐서 자동차 제조사들이 인권, 배출가스, 기타 환경 영향을 해결하기 위해 기울인 노력을 평가하는 기본 점수를 나타낸다. 다른 하위 항목의 점수는 전기차 전환과 관련해 공급망의 특정한 이슈를 해결하기 위한 각 기업 노력을 평가해 매긴 것이다.

리더보드의 두 영역 내 각각의 하위 항목들은 동일한 지표 구조를 따른다. 화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문 내 하위 항목들의 지표는 과학 기반 감축 목표 이니셔티브(SBTi) 보고서를 기반으로 구성됐다. SBTi 보고서는 배출량에 초점을 맞추고 있지만, 광범위한 환경 영향에 대한 프레임워크를 제공한다.<sup>2</sup> 인권 및 조달의 책임성 부문 내 지표들은 유엔 이행 원칙(UN Guiding Principles)를 바탕으로 설계됐다.<sup>3</sup>

자동차 제조사들의 친환경 자동차 보급 성과에 대한 보상으로, 리더보드 점수는 이행 지표에 가중치가 부여돼 있다. 그 체계와 가중치는 다음과 같다.

화석연료를 쓰지 않는 환경적으로  
지속가능한 공급망

인권 및 조달의 책임성

지표	가중치(%)	지표	가중치(%)
공시	22.22%	약속	15%
목표 설정 및 진행 상황	33.33%	파악	23%
공급업체에 대한 영향력 행사	44.44%	예방, 완화, 설명	31%
		개선	31%

화석연료 없는 환경적으로 지속가능한 공급망 부문의 평가에서는 기후 정책에 대한 로비가 추가적인 고려사항이다. 이는 정부가 이 분야에 관한 기준을 높이고 경쟁을 조성하는 데 있어서 자동차 제조사들이 반대하고 나서는 것이 아니라, 오히려 중요한 역할을 할 수 있다는 사실을 반영한 것이다. 리더보드는 인플루언스맵(InfluenceMap)이 각 자동차 기업들의 기후 로비 정책 및 관행에 대해 매긴 등급에 따라 이 부문 평가에 가중치를 부여했다. 이에 따라 평가 대상 기업들의 총점에 변화가 있었다.

각 지표 및 가중치는 자동차 제조사들을 평가하기 위한 프레임워크의 기능을 했다. 평가 기업들의 정책과 활동을 분석할 때는 보도자료, 언론 보도, 제3자 보고서 등이 아니라 각 기업의 공식적인 공시 자료로 검토 대상을 제한했다. 이처럼 공시 자료에 초점을 맞춘 것은 각 기업 이사회 승인을 받은 공식적인 정책과 보고에 기반해 분석을 수행함으로써, 업계의 투명성 제고를 독려하기 위해서이다. 그러나 올해는 회사의 공식 문서에 그 내용이 명시적으로 언급되거나 관련 링크가

제공돼 있는 경우, 각 기업의 웹사이트에 게시된 정보 또한 검토 대상에 포함시켰다. 한편 올해 리더보드는 2025년 7월 1일까지 새롭게 발표되거나 수정된 기업의 정책만 분석 대상으로 삼았다.

## 평가 대상 기업

리더보드의 평가 대상 기업은 특정 지역에서 배터리전기차(BEV)를 가장 많이 생산하는 기업, 또는 세계 최대 규모의 자동차 제조사들이다. 리더보드는 전동화 전환을 주도하고 있거나 그러한 가능성이 있는 기업, 전기차 공급망에 대한 관행에 있어서 최고를 향한 경쟁을 조성할 수 있는 기업에 초점을 맞춘다.

선정된 기업은 아래와 같다. 르노-닛산-미쓰비시(R-N-M) 얼라이언스의 판매 데이터에는 르노와 닛산이 모두 포함돼 있지만, 두 회사가 운영 및 정책, 보고에 있어서 대부분 분리돼 있는 까닭에 점수표는 개별적으로 작성됐다(해당 얼라이언스에는 미쓰비시도 포함돼 있다. 하지만 3사의 전체 전기차 판매량에서 미쓰비시가 차지하는 비중이 미미해 올해 점수표에는 포함되지 않았다). 현대와 기아 또한 판매데이터가 합산돼 있지만, 같은 이유로 별도의 점수표를 작성했다.

결과를 발표하기 전 모든 평가 대상 자동차 제조사에 연락해 논의, 질의, 해명, 피드백의 기회를 제공했다. 우리는 모든 피드백의 내용을 검토해 필요하다고 판단될 경우 최종 리더보드 점수 및 본 보고서에 반영했다.

## 분석 대상 자동차 제조사

주문자 상표부착 생산업체(OEM)	배터리 전기차(BEV) 판매량	전체 자동차 판매량	BEV 비중(%)	본사 소재지
그룹	418,432	2,198,694	19%	독일
<b>BYD</b>	2,501,646	4,701,572	53%	중국
포드	246,779	3,976,258	6%	미국
<b>GAC</b>	301,776	632,854	48%	중국
지리자동차 그룹	1,120,705	3,130,318	36%	중국
<b>GM</b>	1,090,292	5,710,217	19%	미국
혼다	78,562	3,484,078	2%	일본
현대자동차 그룹(현대, 기아)	507,349	6,801,279	7%	한국
메르세데스-벤츠 그룹	188,593	1,768,735	11%	독일
닛산	121,886	2,951,910	4%	프랑스/일본
르노	242,080	2,085,120	12%	프랑스
<b>SAIC</b>	330,409	1,492,802	22%	중국
스텔란티스	352,574	5,008,294	7%	네덜란드
테슬라	1,836,477	1,836,477	100%	미국
토ヨタ자동차 그룹	194,798	9,958,852	2%	일본
폭스바겐 그룹	923,977	8,114,098	11%	독일
볼보자동차 그룹	162,132	702,569	23%	스웨덴

출처: Marklines

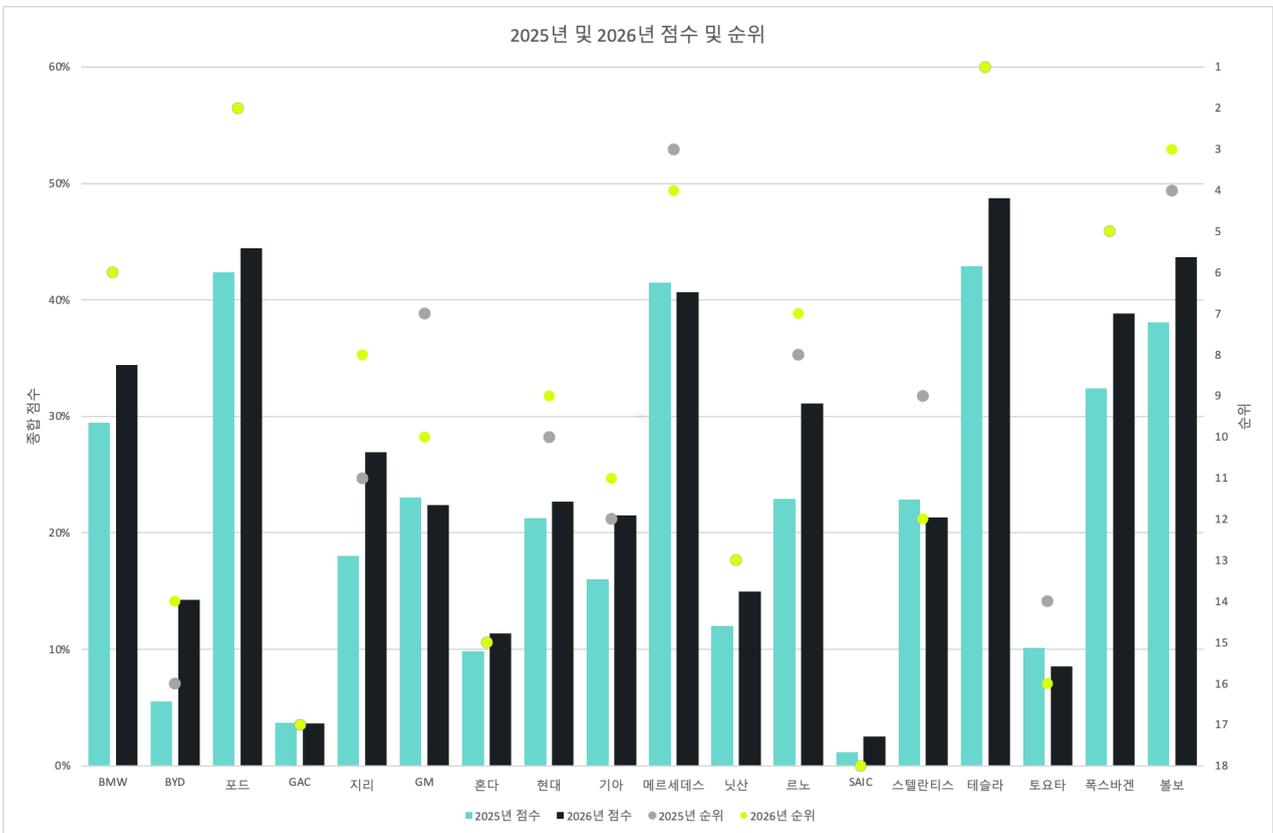
모든 수치는 2025년 기준. 승용차 판매 데이터만 포함됐으며, 유럽, 중국, 한국, 일본, 미국, 캐나다에 한정된 데이터임.

# 리드더차지 리더보드 결과

## 2026년 선두주자와 뒤처진 기업들

올해 대부분 기업의 종합 점수가 상승했고, 상승폭은 1%P 내지 9%P를 기록했다. 그 결과 전체 자동차 제조사의 평균 점수가 3%P 향상됐다.

특히 BYD와 지리의 개선이 눈에 띈다. 두 기업은 각각 총점을 9%P 끌어올리며 중국의 자동차 제조업계가 지속가능한 공급망 관행으로 전환할 수 있을 거라는 기대를 갖게 했다. 동아시아 제조사 가운데 최고점을 받은 지리는 배터리의 탈탄소화와 순환성 제고에 있어서 업계 최고 수준의 성과를 보여주고 있다. 또한 전반적인 인권 실사 부문에서도 지속적인 개선을 이뤄냈다. BYD는 공급망의 탈탄소화 및 실사에 대한 중요한 초기 조치를 취함으로써, 두 부문의 일반 하위 항목에서 모두 상당한 폭의 점수 향상을 기록했다.



테슬라와 포드는 지난해에 이어 2026년에도 각각 1, 2위 자리를 유지하며 지속가능성에 대한 지속적인 의지와 뛰어난 성과를 보여줬다. 테슬라는 올해 총점을 6%P 끌어올렸는데, 리더보드가 첫번째 보고서를 발간한 이래 이 기업의 점수 향상폭은 무려 35%P에 달한다. 포드의 점수 향상폭은 2%P에 그쳐, 두 기업 간 격차는 지난해보다 더 벌어졌다.

뒤이어 볼보가 메르세데스를 제치고 3위를 차지했다. 당사는 지난해 큰 폭의 점수 향상을 기록했는데, 올해도 큰 폭의 개선을 보이며 총점을 6%P 끌어올렸다. 2위인 포드와의 격차는 단지 1%P에 불과해 볼보의 순위는 사실상 공동 2위라고 할 수 있다. 볼보는 화석연료 의존 탈피 및 지속가능성 공급망 부문에서 명확한 선두주자 자리를 지키고 있고, 이 부문의 점수는 업계 평균의 두 배에 이른다.

메르세데스는 지난해에 비해 한 계단 내려앉은 4위를 차지했다. 당사는 올해 총점이 하락한 네 개 기업 중 하나다. 반면 폭스바겐은 올해도 총점을 6%P 끌어올리며 강한 모습을 보였다. 순위는 여전히 5위를 유지했다.

2023년 첫번째 리더보드 평가 이래로, 상위 5개사는 나머지 기업들에 비해 훨씬 빠른 속도로 진전을 이뤄 왔다. 해당 기간 5개사의 점수 상승폭은 18%P로, 나머지 13개사(9%P)의 두 배에 달한다. 이는 선도적인 기업들이 계속해서 업계의 기준을 향상시켜 나갈 수 있음을 보여주며, 경쟁사들이 이들을 따라잡기 위해서는 개선 속도를 크게 높여야 한다.

르노, 기아, BMW도 올해 눈에 띄는 개선을 보여준 기업들이다. 이들은 각각 9%P, 6%P, 5%P의 점수 향상을 기록했다. 르노는 전체 평가 대상 기업 가운데 인권 부문 점수를 가장 큰 폭으로 끌어올렸고, 기아는 기후 및 환경 부문 일반 하위 항목에서 21%P라는 인상적인 점수 향상을 기록했다. BMW 역시 두 부문의 일반 하위 항목에서 의미 있는 진전을 이뤘다.

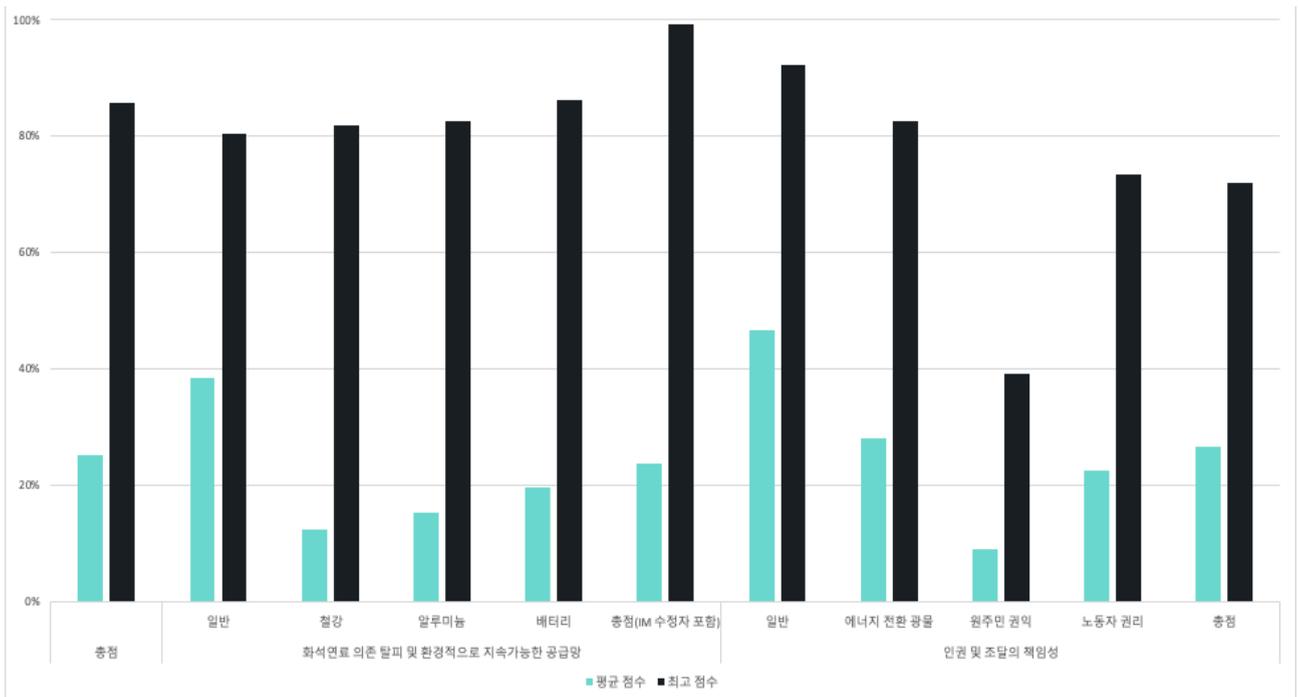
스텔란티스, GM, 토요타 등 3사는 메르세데스와 마찬가지로 올해 전반적인 성과가 후퇴한 기업들이다. 이들 3사는 공급망의 지속가능성 및 실사 조치의 이행을 보여주는 정보 공시를 중단한 탓에 점수가 깎였다. 한편 GAC는 지난해와 비교해 총점이 전혀 변하지 않은 유일한 기업이었다.

총점이 지난해보다 낮은 4개사 가운데 GM은 특별히 언급할 필요가 있다. 당사는 지난해 지속가능성 보고서를 발간하지 않기로 하는 놀라운 결정을 내렸다. 이는 기업 투명성의 심각한 후퇴 사례이며, 연간 공시 자료에 의존하는 리더보드의 모든 지표에 대한 평가를 불가능하게 만드는 일이다. GM은 이러한 결정으로 인해 많은 부문에서 점수가 하락했다. 자동차 제조사들은 중요한 인권 위험을 정기적으로(최소 1년에 한 번) 보고해야 하는데, GM은 올해 이 분야에서 전혀 점수를 얻지 못했다. 지난해 평가에서도 GM은 공급망 내 제련소 및 정제업체의 목록 공개를 중단하기로 결정한 바 있다. 투명성에 영향을 미치는 퇴행적 결정이 반복되고 있는 것이다.

## 공급망 관행의 변화

평가 대상 기업들은 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문, 그리고 인권 및 조달의 책임성 부문 양측 모두에서 일반 하위 항목의 점수를 높여가고 있다. 리더보드 평가가 시작된 이래 이 분야에서 눈에 띄는 개선이 이뤄지고 있는데, 2023년과 비교해 2026년 해당 항목의 평균 점수는 각각 19%에서 39%, 31%에서 47%로 상승했다. 이는 전반적인 환경 및 인권과 관련한 실사 정책과 관행을 지속적으로 개선해 나갈 여지가 있다는 사실을 보여준다.

2026년 평균 및 최고 점수



한편, 이전의 보고서에서 언급했고 위의 그래프에서도 확인할 수 있듯이, 일반 하위 항목과 비교하면 6개 이슈별 하위 항목의 진전은 더딘 편이다. 기후 및 환경 부문의 세 가지 이슈별 하위 항목의 평균 점수는 16%에 불과하고, 인권 부문에서도 그 점수는 20%에 그쳤다. 양 부문 모두 일반 하위 항목 점수의 절반에도 미치지 못하는 결과다. 종합해 보면, 6개 이슈별 하위 항목의 평균 점수는 2023년에 비해 겨우 7%p 상승했다. 이는 기업들이 포괄적인 약속과 프로세스를 넘어 구체적인 목표 이행과 검증 가능한 관행으로 나아가지 못하고 있다는 사실을 보여준다.

그럼에도 불구하고, 기업들이 전반적인 공급망의 탈탄소화 및 실사 영역에서 이룬 진전은 자동차 제조업계가 이제 철강의 탈탄소화, 배터리의 지속가능성, 에너지 전환 광물 조달의 책임성 분야에서 보다 구체적인 전략을 실행할 기반을 갖춰가고 있음을 의미한다. 따라서 이러한 분야의 점수가 낮다는 것은 더 이상 변명의 여지가 없는 일이다.

위의 그래프를 보면, 6개 하위 항목의 평균 점수와 최고 점수 사이에는 커다란 차이가 있다. 전체 항목 가운데 올해의 최고 점수는 86%에 이른다. 이는 어떤 제조사든 서로 다른 영역에서 경쟁사의 모범 사례를 따라하는 것만으로도 최고의 성과를 보여줄 수 있음을 의미한다.

또한 최고 점수와 평균 점수의 이러한 차이는 선도적인 기업과 나머지 기업 간의 격차가 6개 이슈별 하위 항목에서 두드러진다는 것을 보여준다. 2026년 상위 5개사는 6개 이슈별 하위 항목에서 나머지 13개사에 비해 평균 세 배 더 높은 점수를 받았다. 반면, 두 부문의 일반 하위 항목에서 상위 5개사의 점수는 나머지 기업들보다 1.6배 높을 뿐이었다.

올해 리더보드에서 눈에 띄는 특징은 일부 제조사들의 새로운 관행이 지속가능성의 경계를 보다 실질적이고, 의미 있으며, 영향력이 큰 접근 방식 쪽으로 밀어붙이기 시작했다는 점이다. 이들 기업은 공급망의 탈탄소화와 지속가능성 및 실사 관행을 개선하는 데 있어서 기존의 표준화된 수단과 획일적인 접근법을 넘어서고 있다. 이들이 채택한 전략은 목표 지향적이다. 이를 통해 정확하고 포괄적으로 위험을 식별하고, 특정한 과제와 영향에 대응하기 위한 맞춤형 조치를 상황에 따라 시행한다.

중요한 점은 이러한 경향이 상위 기업에서만 발견되는 것이 아니라는 사실이다. 물론 많은 사례는 상위 5개사에서 발견되지만, 순위가 낮은 기업이 선두주자들조차 구현하지 못한 모범 관행을 보여주는 경우가 있다. BMW, 르노, 지리 등이 그러한 기업들이다.

기업들은 목표 지향적인 전략을 채택함과 동시에, 정보 공시 방식에 있어서도 눈에 띄는 개선을 보여주고 있다. 포괄적인 집계 데이터를 공개하는 데서 벗어나, 특정 이슈와 공급망에 관해 자사가 기울인 노력과 결과, 진전 사항을 세분화된 자료로 제공하고 있는 것이다. 높은 수준의 투명성은 적절한 감시 시스템과 책임성을 위해서만 아니라, 자동차 제조사들의 이익을 위해서도 중요하다. 그것이 경쟁 업체 간의 의미 있는 비교를 가능케 하고, 시간 경과에 따른 개선을 지속적으로 평가할 수 있게 해 주기 때문이다. 개선된 공시 방식은 선도적인 기업을 후발주자는 물론, 단순히 체크리스트를 채우는 데 급급한 평균적인 기업과 구별할 수 있게 만드는 것이어야 한다. 궁극적으로, 이러한 관행이 정착된다면 성과가 저조한 기업은 내세울 것이 거의 없어질 것이다.

이러한 새로운 관행과 이를 채택하고 있는 기업들은 올해 리더보드 보고서와 함께 발행된 보충 브리핑 자료에 자세히 설명돼 있다. 아래 그래픽은 그 내용을 요약한 것이다:

## 박스 2: 기본 관행에서 새로운 모범 관행으로 전환

평균적 성과를 보이는 기업의 기본 관행

최고의 성과를 보이는 기업의 새로운 모범 관행

공급망에 있어서 포괄적인 위험과 과제, 개선을 가로막는 장애물에 대한 기본적인 식별 및 공시 대상은 대부분 1차 공급사로 제한된다. 그 방식은 대개 공급업체를 상대로 한 판에 박힌 연간 설문조사나 감사의 형태를 띤다.

방향 전환

1차 공급사의 범위를 넘어 조달 전의 단계까지 공시의 폭을 확대한다. 위험에 기반한 역동적이고 반응적인 접근법을 이용해 특정한 맥락에서, 그리고 소재별 공급망에서 발생하는 구체적인 위험 요소, 과제, 장애물을 식별하고 그 내용을 공개한다.

공급망 전반의 배출량과 환경 영향, 인권 침해를 완화하기 위해서 획일적인 목표와 전략, 프로세스, 수단을 이용한다.

방향 전환

우선순위를 두고 있는 이슈와 주요 공급망에 대한 맞춤형 목표와 전략, 이론을 개발한다. 이러한 영역에서 의미 있는 변화를 일으키기 위해 자사의 영향력을 어떻게 활용할 것인지를 설명한다.

회사의 진전 상황에 대한 포괄적인 보고서를 제공한다. 여기에는 수행한 활동에 대한 광범위한 진술, 공급망 전반에 걸친 개선 내용에 대한 집계 데이터가 담겨 있다.

방향 전환

자사의 정책과 약속이 어떻게 이행되고, 실질적인 영향으로 이어지는지 보여주기 위해 자사 및 공급망의 탈탄소화, 실사 프로세스에 관한 세분화된 데이터를 공개한다. 해당 데이터는 특정한 맥락에서 자사가 개입하는 구체적인 사례, 정책 집행, 그리고 공급업체 참여에 관한 내용이 담겨 있다.

이러한 개선에도 불구하고, 업계의 전반적인 진전 속도는 여전히 느린 실정이다. 일부 기업은 가장 기본적인 개선조치 이루지 못했다. 최하위를 차지한 3개사(토요타, GAC, SAIC)의 평균 점수는 불과 5%에 불과했으며, 이는 나머지 15개사의 평균보다 24%p 낮은 것이다.

선도적인 기업들도 일관된 개선을 보여주지는 못하고 있다. 일부 영역에서는 거의 아무런 진전을 이루지 못한 경우도 있었다. 평가 대상 전체 기업의 평균 점수는 25%에 그쳤고, 4년 연속으로 50%가 넘는 점수를 받은 기업은 한 곳도 없었다. 이는 자동차 제조 산업이 막대한 양의 환경 파괴를 일으키고, 많은 사람들을 고통으로 몰아넣고 있다는 뜻이다.

공급망의 지속가능성 및 실사에 관한 정형화된 기존 관행(공급업체를 상대로 한 연간 설문조사, 또는 표준화된 감사 등)은 여전히 업계 전반에서 발견된다. 이러한 관행이 전환의 첫 단계로 필요할 수는 있다. 하지만 많은 제조사들이 이 단계에 머물러 있고, 더 이상의 조치를 취하지 않고 있는 것이 현실이다.

올해의 평가 결과에서 한 가지 의미를 찾자면, 일부 선도적인 기업들이 실질적인 영향력을 발휘할 수 있는 맞춤형, 이슈별, 공급망별 접근방식을 취하기 시작했다는 것이다. 이러한 전환을 업계 전반으로 확대하기 위해서는 이들 기업의 사례를 따르려는 경쟁사들의 노력이 필요하다. 또한 선두주자들은 자사의 공급망 전반에서 해당 접근법을 보다 체계적으로 구현하는 길을 모색해야 한다.

# 친환경적이고 공정한 공급망 구축을 위한 자동차 제조업계의 현재 모범 관행

올해 보고서를 통해 업계의 선도적 기업들이 보다 목표 지향적인 공급망 전략을 실행함으로써 특정한 영역에서 한층 차별화된 모습을 보여주고 있음을 알 수 있다. 이들 기업은 UN 기업과 인권 이행 지침(UNGPs) 및 OECD 실사 도구와 같은 국제적 실사 프레임워크, 그리고 뉴 클라이밋 인스티튜트([New Climate Institute](#))나 과학기반 감축목표 이니셔티브([SBTi](#))가 제시하는 국제적 모범 관행에 부합하려고 노력 중이다.

평균적인 성과를 보여주는 기업들도 공급망 전반의 인권 및 환경 위험을 파악하고 해결하기 위해 광범위한 분석 작업을 시행하고 전략을 마련할 수 있다. 하지만 선도적인 기업들은 목표 지향적인 개입을 통해 우선순위를 둔 영역에 집중함으로써 차별성을 드러낸다. 철강 공급망에서 석탄 화력 고로와 같은 대규모 배출원을 지양하고, 알루미늄 등 특정 소재의 순환성 문제를 해결하고, 다양한 원자재 조달 과정 중 환경과 인권에 미치는 영향이 가장 현저한 곳부터 해결에 나서는 것 등이 그러한 개입 방식이다. 이들 기업은 부정적 영향이 가장 큰 부분, 그리고 자사의 영향력이 의미 있는 결과를 만들 수 있는 곳에 노력을 집중하고 있다.

특정한 이슈와 공급망에 특화된 목표 지향적 전략은 환경 및 인권에 미치는 긍정적 영향을 창출하는 데 효과적이다(박스 3 참조). 정교하고 특화된 공급망 전략을 시행 중인 제조사가 자사의 활동 및 진전에 대해 보다 구체적이고 포괄적이며 설득력 있는 정보를 제공한다는 사실은 우연이 아니다.

## 박스 3: 리더더차지가 리더보드의 맥락에서 “영향력”을 이해하는 방식

자동차 제조업계의 공급망 관행을 평가함에 있어서, 리더보드는 결과와 과정을 아우르는 포괄적인 의미로 “영향력”을 정의한다. 이 영향력에는 공급망에서 최종 배출량, 환경 피해, 인권 침해 줄인다는 최종 목표에 관한 내용만 포함되는 것이 아니다. 전방산업의 구매 주체로서 자동차 제조사는 자신의 힘을 이용해 공급업체들이 강력한 인권 및 환경 기준이 채택하는 것을 촉진하고, 운영상의 침해 사실이나 미진한 성과가 확인될 경우 그것에 대한 책임을 물을 수 있다. 바람직한 결과를 달성하기 위해서는 주요 산업 및 공급망 수준의 기준을 높이기 위해 지속적으로 노력하고, 동시에 공급업체가 특정한 상황에서 발생하는 피해와 문제를 해결하기 위한 목표 지향적인 조치를 취하도록 압박해야 한다. 리더보드가 이중적 의미로 영향력을 정의하는 배경에는 이와 같은 현실이 있다.

최종 목표와 관련한 영향력을 평가할 수 있는 자료는 여전히 제한적이다. 리더보드는 자동차 제조사들이 공급망과 관련한 영향력의 정의에 포착되는 변화를 적극적으로 추진하고 있음을 보여주는 사례를 점점 많이 확인하고 있다. 친환경 철강 및 알루미늄 시설 투자를 위한 인수 계약을 체결하고, 공급업체에 저탄소 소재를 사용하거나 책임 있는 광물 채굴 보증 이니셔티브(IRMA)와 같은 제3자의 감사를 받을 것을 요구하고, 공급업체에서 발생한 피해에 대해 지역 차원에서 구제 조치를 취할 것을 압박하는 등의 행동이 그것이다.

이 섹션에서는 리더보드의 다양한 지표와 관련한 업계의 관행들을 소개한다. 이는 올해 리더보드 보고서와 함께 발행된 새로운 부속 브리핑의 요약본으로, 각 하위 항목별로 현재 확인되는 모범 사례들이다. 해당 브리핑은 자동차 산업 내에서 보다 영향력 있는 공급망 관행을 추구하는 제조사, 투자자, 규제 기관 및 기타 이해관계자들을 위한 활용 자료로 만든 것이다.

# 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망

기본적인 관행 사례	새로운 모범 사례
<p>자사 공급망 전반에 걸쳐서 포괄적인 위험, 과제, 진전의 장애 요소를 기본적인 방식으로 식별하고 공개한다.</p>	<p>위험에 기반한 동적이고 반응적인 접근법을 활용해 특정한 맥락과 원자재 공급망에서 구체적인 위험, 과제, 진전 및 장애 요소를 식별하고 공개한다.</p>
<p>혼다는 전기차 생산량이 증대됨에 따라 “전기 제품의 제조에 필요한 소재 및 부품 생산과 관련한 CO2 배출량(스코프3 범주1)이 늘어날 것으로 예상된다”는 입장을 발표했다. 이는 공급망의 배출량 감축과 관련한 일반적인 입장이다.</p>	<p>볼보는 지속가능한 철강에 관한 입장문을 통해 철강의 탈탄소화와 관련한 구체적 과제를 설명했다. 여기에는 필요한 기술 및 방법론, 대규모 투자 확보의 어려움 등의 내용이 포함되어 있다. 해당 문서는 이러한 과제를 극복하기 위한 당사의 전략을 개괄하고 있다.</p>
<p>토요타는 “환경 영향”이라는 포괄적인 범주로 광물에 관한 잠재적인 위험을 공개했다. 각 광물별로 구체적인 위험을 명시하지는 않았다.</p>	<p>폭스바겐은 원자재 광물 책임성 보고서를 통해 각 광물에 관한 구체적인 환경 위험을 공개했다. 보고서에는 이를 해결하기 위한 공급업체와의 직접적인 협력 내용 및 각 산업의 여러 이해관계자들이 개입하는 접근 방법이 명시돼 있다.</p>
<p>배출량, 환경 영향, 인권 침해 완화를 위해 공급망 전반에 걸쳐 획일화된 목표, 전략, 프로세스를 마련하고 동일한 방법을 적용한다.</p>	<p>자사의 영향력을 활용해 우선순위를 둔 이슈 및 원자재 공급망의 문제를 해결하려고 노력한다. 이를 위해 맞춤형 목표와 전략, 변화의 이론을 개발한다.</p>
<p>닛산은 전체 제품의 수명주기에 걸쳐 2030년까지 30%의 CO2를 감축한다는 목표를 설정했다.</p>	<p>포드는 2030년까지 자사 운영 및 차량 사용, 공급망에서 발생하는 배출량을 줄이기 위한 일련의 과학 기반 목표를 공개했다. 공급망에 관한 목표는 2030년까지 2023년 대비 배출량을 25% 감축하는 것이다. 또 2030년까지 탄소 배출량이 거의 없는 철강의 구매 비중을 10%로 늘리고, 같은 기간 안에 1차 알루미늄 구매량의 10%를 탄소 배출량이 거의 없는 것으로 조달한다는 목표를 세웠다.</p>
<p>GAC는 자사의 “순환 경제 발전” 전략에 대해 “혁신적인 사업 모델과 친환경 발전 철학의 심층적인 구현을 통해 산업의 전환을 추구한다. 제품의 디자인, 생산, 제조, 폐기, 재사용에 이르는 완전한 친환경 순환 구조를 구축했다”는 포괄적인 설명만 내놓았다.</p>	<p>지리는 배터리의 순환성 제고와 배출량 관리를 위한 상세한 전략을 공개했다. 해당 전략은 자사 차원(배터리의 R&amp;D, 조달, 사용, 재활용, 생산, 폐기물, 해체 및 활용 전략 포함)에서만 아니라 배터리 자회사 VREMT차원에서도 적용된다. VREMT의 전략에는 제품의 배출량 감축, 자사 운영상의 배출량 감축, 시나리오 기반 배출량 감축이라는 세 가지 접근 방식이 망라돼 있다.</p>
<p>GM은 공급업체 행동 강령에 “공급사는 시한을 정한 배출량 감축 목표를 수립해야 하고, 그것은 최소한 GM의 ‘공급업체 지속가능성 파트너십 서약’에 부합하는 과학에 기반한 것이어야 한다”고 명시하고 있다.</p>	<p>볼보는 모든 철강 공급사를 대상으로 2030년까지 ResponsibleSteel의 회원사로 가입하고, 사업장 인증을 받을 것을 요구하고 있다. 알루미늄과 관련해서는 1차 공급사에 가공에 사용되는 전력의 90% 이상을 재생가능에너지원으로부터 조달하는 제련소를 이용할 것을 요구한다.</p>
<p>포드는 공급업체 행동 강령을 통해 “생물다양성 및 산림전용에 관한 국제 규정에 저촉되는 불법적인 행동을 피할 것”을 요구하고 있지만, 구체적 내용을 공개하지는 않았다.</p>	<p>폭스바겐은 모든 공급사에 산림 전용의 가능성을 차단할 것을 요구하고 있다. 특히 가죽 및 고무 공급망에 있는 업체들의 산림 전용 위험 완화를 위한 구체적 요구사항을 갖고 있다. 예컨대 고무와 관련해 폭스바겐은 “타이어 공급망 내 천연 고무 사양서”라는 시범 프로젝트를 시작했다. 이를 통해 “공급사가 천연 고무 공급망 내에서 투명성 강화를 위한 조치를 취하고, OECD 책임 있는 농업 공급망 지침에 따라 적절한 실사 시스템을 구축할 것을 요구”하고 있다. 가죽과</p>

	<p>관련한 사양서에서는 공급사로 하여금 가족 워킹 그룹(LWG)의 브론즈 등급 이상 인증을 받을 것을 요구하고 있다.</p>
<p>수행한 활동에 대한 광범위한 진술과 공급망 전반에 걸쳐서 집계한 진행 데이터를 바탕으로 기업의 진전 상황을 포괄적으로 보고한다.</p>	<p style="text-align: center;"></p> <p>자사의 개입, 정책 시행, 공급업체 참여에 관한 구체적인 사례를 바탕으로 자사 및 공급망의 탈탄소화와 실사 프로세스에 대한 세분화된 데이터를 공개한다.</p>
<p>토요타는 2024년 “구매한 제품 및 서비스”에서 발생한 스코프3 배출량이 이산화탄소 환산 1억2,633만톤이라고 밝혔으나, 세분화된 추가 정보를 밝히지는 않았다.</p>	<p>테슬라는 자사의 스코프3 카테고리1 배출량(49,376,000)을 공개한 후, 이를 배터리, 알루미늄, 철강, 유리, 플라스틱 및 기타 항목별로 나눠 백분율로 제시했다. 당사는 배터리 공급망에서 발생하는 배출량도 셀 생산, 흑연, 니켈, 양극재 생산, 리튬, 전구체 코발트 및 망간으로 세분화해 백분율로 공개했다.</p>
<p>기아는 EV4모델의 수명주기 평가(LCA)를 통해 원자재 채굴과 제품 제작에서 발생한 총 배출량을 공개하고 있다.</p>	<p>볼보의 LCA에는 각 차량별로 철강, 알루미늄, 리튬이온 배터리 모델(종합)에 대한 세분화된 온실가스 배출량이 포함돼 있다.</p>
<p>스텔란티스는 탈탄소화와 관련해 공급망 전체의 데이터만 공개한다. 예컨대 2024년 기준으로 주요 공급업체의 84% 이상이 파리협정의 기준에 부합하는 CO2 감축 목표를 설정했고, 1차 공급사로부터 납품 받는 연간 구매량의 90%가 지속가능성 기준에 부합하는 것으로 나타났다. 또 1차 공급업체에 대한 35건의 감사가 실시됐으며, 그 내용에는 온실가스 배출 감축이 포함돼 있다.</p>	<p>테슬라는 다양한 공급망에 대한 탈탄소화의 정량적 데이터를 공개한다. 배터리 부문에서는 셀 생산, 흑연, 니켈, 양극재 생산, 리튬, 코발트 전구체, 망간에 관해 공급사로부터 수집한 1차 배출 데이터의 비율을 공개한다. 당사는 또한 배터리 공급망 내에서 온실가스 배출 데이터를 공개한 업체 비율, 그리고 탈탄소화 계획 및 목표를 수립한 업체 비율을 공개하고 있다. 여기에는 중기적인 온실가스 감축 목표를 설정한 공급업체의 비율에 관한 세부 데이터도 포함된다. 그리고 재생에너지 인증서(RECs)를 통해 재생에너지 사용을 약속한 흑연 공급업체이 비율, LCA 평가를 완료한 셀 및 직접 양극재 공급업체의 비율을 공개한다.</p>
<p>현대는 “원자재 취득 단계에서 저탄소 철강 및 알루미늄 소재의 사용 비중을 확대하고 있다”고 밝혔다.</p>	<p>메르세데스는 다수의 생산지에서 저배출 철강, 그리고 화석연료를 사용하지 않은 철강의 인수 계약 비율(구속력 있는 계약 포함)을 공개했다. 이들 계약 중 일부에 대해서는 공급 일정과 규모도 밝히고 있다. 그리고 CLA 모델에 대한 LCA를 통해 메르세데스는 “당사의 프레스 공장에서 생산한 강재 가운데 재생에너지원으로부터 얻은 전력을 이용하는 전기로에서 만든 강재 39 kg을 사용했다”고 명시했다. 또 해당 LCA에서 “CLA에 사용된 알루미늄의 약 40%는 재생에너지를 이용하는 전기분해 공장에서 생산된다. 기존의 수입 혼합물과 비교할 때, 해당 알루미늄은 킬로그램당 CO2 발자국을 약 40% 감축시킨다. 그 결과 CO2 배출량이 총 0.4톤 줄어든다”고 밝히고 있다.</p>

# 인권 및 조달의 책임성

기본적인 관행 사례	새로운 모범 사례
<p>자사의 공급망 전반에 걸친 포괄적 위험, 과제, 진전의 장애 요소를 기본적인 방식으로 식별하고 공개한다.</p>	<p>위험에 기반한 동적이고 반응적인 접근법을 활용해 특정한 맥락과 원자재 공급망에서 구체적인 위험, 과제, 진전 및 장애 요소를 식별하고 공개한다.</p>
<p>스텔란티스는 자사 밸류체인에서 식별한 광범위한 위험 영역을 나열하고 있다. 여기에는 “불안정한 고용 조건”, “표현의 자유 침해”, “지역 공동체의 권익 침해”가 포함된다. 당사는 이에 관한 추가 정보나 이러한 위험이 공급망 내 어느 위치에서 발생하는지는 공개하지 않았다.</p>	<p>메르세데스, 테슬라, 폭스바겐은 자사의 실사 프로세스를 통해 여러 원자재 공급망에서 식별해 낸 구체적인 인권 위험을 상세히 설명한다. 메르세데스와 폭스바겐은 이에 관한 정보를 담은 별도의 원자재 보고서를 발간했고, 테슬라는 자사의 영향 보고서에 별도의 장을 할애해 개별 원자재에 대한 정보를 담고 있다.</p>
<p>GM은 중대한 인권 위험과 고위험 공급업체를 식별하기 위한 자사의 프로세스를 포괄적으로 설명한다. 그러나 이러한 프로세스가 1차 공급사를 넘어 공급망 전반으로 확대되는지는 밝히지 않고 있다.</p>	<p>BMW, 포드, 메르세데스, 폭스바겐, 볼보는 1차 공급사를 넘어 사전 조달 단계까지 포함하는 위험 기반 프로세스를 통해 공급업체의 위험을 식별하고 평가한다.</p>
<p>배출량, 환경 영향, 인권 침해 완화를 위해 공급망 전반에 걸쳐 획일화된 목표, 전략, 프로세스를 마련하고 동일한 방법을 적용한다.</p>	<p>자사의 영향력을 활용해 우선순위를 둔 이슈 및 원자재 공급망의 문제를 해결하려고 노력한다. 이를 위해 맞춤형 목표와 전략, 변화의 이론을 개발한다.</p>
<p>닛산은 위험을 모니터링하고 해결하기 위해 표준화된 도구를 이용한다. 제3자 평가, 시정 조치, 검증, 정기적 재평가 등이 그것이다.</p> <p>스텔란티스의 예방/완화 조치에는 시정 조치, 지속가능성 평가, 고위험군으로 분류된 업체에 대한 후속 현장 감사가 포함된다.</p>	<p>메르세데스는 인권 및 환경 위험 완화를 위해 공급망 전반에 적용되는 자사의 접근법을 설명하고 있다. 나아가 열 두 가지 원자재에 관한 개별 변화 이론을 개발해 인권 및 환경에 미치는 부정적 영향을 예방, 완화, 구제하기 위해 자사가 가진 영향력을 어떻게 활용할 것인지 설명한다.</p> <p>테슬라는 자사가 개입할 우선적인 영역을 판별하고, 지속적인 개선을 위해 시한이 정해진 완화 계획을 수립함으로써 특정 원자재와 관련한 위험을 해결한다.</p>
<p>토요타는 모니터링, 비즈니스 파트너 협력, 인권단체와의 교류, 위험 완화 계획과 같은 일반적인 공급망 위험 해결 방법에 대한 포괄적인 설명을 제공한다.</p>	<p>포드는 공급망 내 강제 노동의 위험을 완화할 맞춤형 전략을 상세히 설명하고 있다. 또 공급업체가 자체적인 강제 노동 실사를 실시해 위험을 줄일 수 있도록 교육 및 훈련을 지원한다.</p> <p>당사는 또한 공급망 내에서 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙과 관련한 위험을 완화하기 위해 시행 중인 조치를 설명한다. 여기에는 광물 공급사와의 협력, FPIC 권리 존중에 대한 제3자 인증, FPIC 위반 혐의에 대한 조사, 침해를 시정하기 위한 공급사 협력, 위반 여부 결정에 원주민 대표자의 참여 보장 등의 내용이 포함된다.</p>
<p>혼다의 공급업체 지속가능성 지침에는 공급사가 인권 문제와 연계되지 않은 광물 제련소 및 정제소를 이용하고, “공급망 조사를 수행”할 것을 요구하는 일반적인 기대 사항이 포함돼 있다. 당사는 더 구체적인 내용은 공개하지 않았다.</p>	<p>메르세데스, 포드, 폭스바겐은 배터리 광물 공급업체에 IRMA 감사를 받을 것을 요구한다. 또한 고위험 지역에서는 배터리 원자재를 조달함에 있어서 IRMA의 기준에 따른 감사를 받은 광산에서 생산된 원료만 사용할 것을 요구하고 있다.</p>

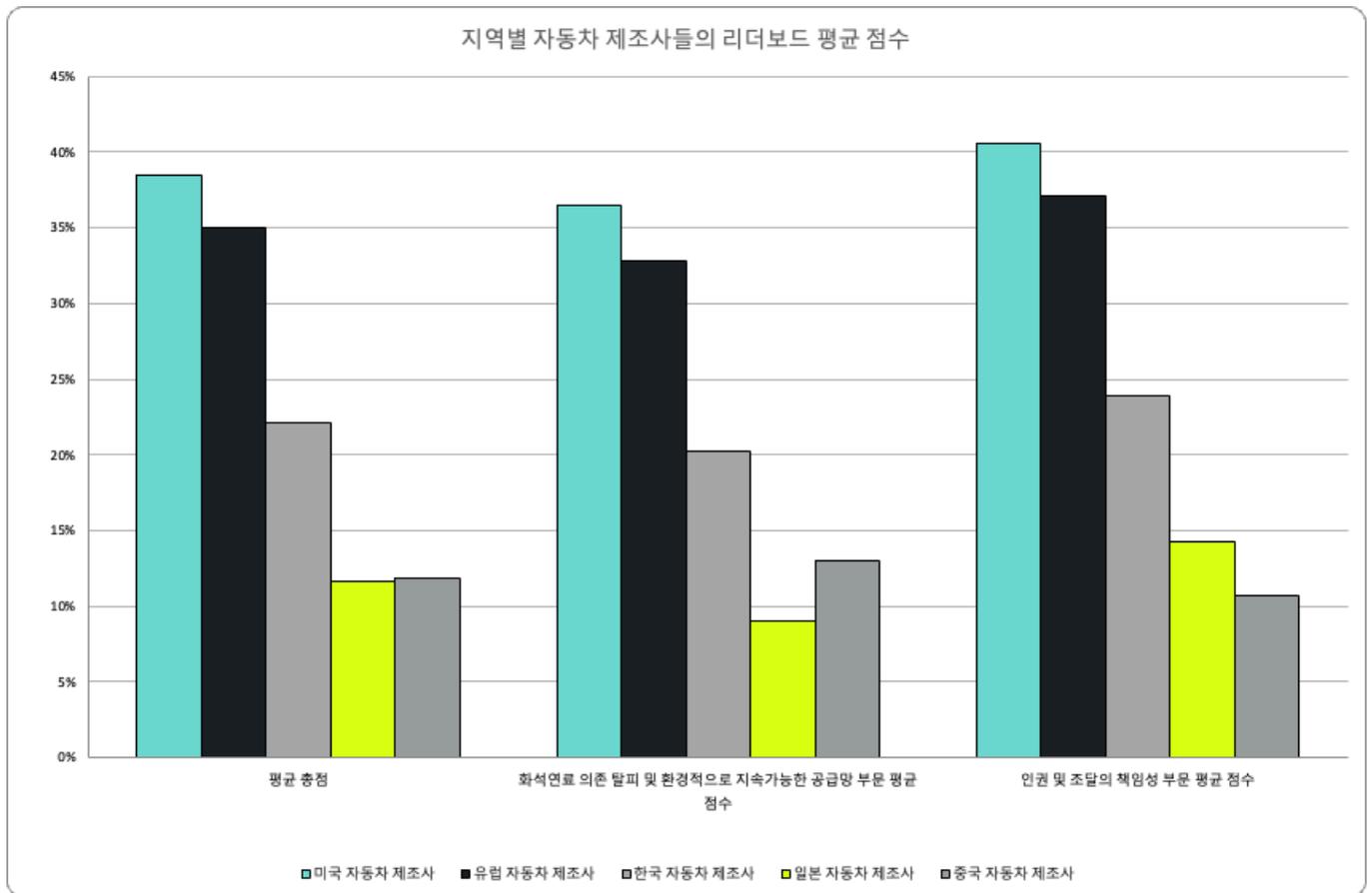
<p>BMW는 소재의 지속가능성과 관련해 투자자, BMW AG 노사협의회(노동자 대표) 등”과 협의를 거쳤다고 밝혔다. 그러나 해당 협의에 공급망의 노조 또는 노동자 대표, 국제 노동조합이 참여하지는 않았다.</p>	<p>폭스바겐은 공급망 내 노동조합 또는 노동자 대표와 함께 노동자 권리의 위험에 관해 협의하는 여러 가지 방식을 설명한다. 당사는 또한 다자간 이해관계자 이니셔티브(MSI) 및 지역의 프로젝트 참여를 통해 밸류체인의 노동자 대표(노조)와 만나 실사 기준과 노동 조건에 대해 논의한다고 밝혔다.</p>
<p>수행한 활동에 대한 광범위한 진술과 공급망 전반에 걸쳐서 집계한 진행 데이터를 바탕으로 기업의 진전 상황을 포괄적으로 보고한다.</p>	<p>자사의 개입, 정책 시행, 공급업체 참여에 관한 구체적인 사례를 바탕으로 자사 및 공급망의 탈탄소화와 실사 프로세스에 대한 세분화된 데이터를 공개한다.</p>
<p>기아는 자사의 “1차 공급사부터 N차 공급사까지 아우르는 공급망 현황을 매핑하기 위한 시각화 시스템”을 설명한다. 그러나 당사는 이를 통해 얻은 구체적인 정보를 공개하지는 않고 있다.</p>	<p>테슬라는 공급망 매핑 프로세스를 설명하고 있다. 또 니켈과 리튬의 원산지, 해당 광물과 관련한 공급망 내 주요 관계자(광산 기업, 채굴 현장, 제련소 및 정제소 등)의 이름과 위치를 포함한 상세한 조사 결과를 공개한다. 이에 비해 분쟁광물(3TG), 운모, 알루미늄, 철강에 대한 정보 공개의 폭은 좁은 편이지만, 원산지와 주요 공급업체와 같은 중요한 정보는 포함돼 있다.</p>
<p>현대는 소재 및 부품 조달과 관련한 위험을 해결하기 위해 전략 소재의 직접 구매를 확대하고 있다고 밝혔다. 그러나 이에 관한 세부 내용은 공개하지 않았다.</p> <p>혼다는 원자재 직접 조달을 위한 당사의 활동과 계획을 설명한다. 하지만 해당 내용에는 인권 관련 요구 사항이나 관련되는 채굴 회사, 광물, 광산의 이름이 빠져 있다.</p>	<p>포드는 알버말과 맺은 호주산 리튬 공급 계약을 공개하고, 인권 존중과 관련해 명시한 요구사항을 상세히 설명하고 있다. 당사는 이 계약이 “인권, 노동 조건 및 환경을 보호하기 위한 적절한 ESG 요구 사항을 반영하고 있다”고 밝혔다. 또 채굴 현장에서 IRMA의 독립적인 감사를 받는 것을 조건으로 걸었으며, “물 보존, 추가적인 청정 에너지 협약을 통한 탈탄소화, 폐기물 재활용 및 회수 관행 촉진”을 기타 조건으로 포함시켰다.</p>
<p>볼보는 공급업체를 대상으로 한 지속가능성 평가 설문지(SAQ) 및 감사를 통해 규정 준수 여부를 확인한 공급망 내 업체의 전체 숫자와 집계 데이터를 공개하고 있다. 그러나 우려 사항을 해결하기 위해 채굴 기업 및 영향을 받는 이해당사자의 문제에 개입하는지, 만약 한다면 어떤 방식으로 대처하는지를 전혀 설명하지 않는다.</p>	<p>메르세데스, 폭스바겐, 테슬라는 특정 인권 및 환경 이슈를 해결하기 위해 실시한 현장 실사, 채굴 기업의 영향을 받는 이해당사자와 진행한 직접 협의의 사례들을 공개했다. 여기에는 콩고민주공화국의 구리 및 코발트 공급업체, 칠레와 호주의 리튬 공급업체, 인도네시아의 니켈 공급업체와 관련한 사례가 포함된다.</p>
<p>르노는 “그룹 내에서 2024년 전 세계적으로 765건의 새로운 보고(고충처리 메커니즘을 통해 제기된 사안)가 등록됐다”고 밝혔다. 그러나 이 가운데 공급망의 고충이 차지하는 비중이 얼마나 되는지 공개하지 않고 있다. 또 해당 고충의 유형, 상태, 결과에 대한 통계 데이터도 제공하지 않는다.</p>	<p>테슬라는 자사의 공식적인 고충처리 메커니즘을 통해 제기된 문제를 포함해 연간 제기된 공급망 고충의 전체 숫자와 상태, 처리 결과를 공개한다.</p> <p>당사는 또한 권리 침해 사실이 확인된 공급망의 노동자를 상대로 어떤 구제책을 내놓았는지 공개한다. 베트남의 공급업체 수유실에 칸막이 커튼을 설치하거나, 대만 공급업체가 노동자의 안전 및 개인정보 보호를 위해 온라인 공간을 익명으로 전환한 사례 등이 그것이다(영향력 보고서, 146쪽). 대만에서 102명, 헝가리에서 346명, 말레이시아에서 142명, 멕시코에서 40명의 노동자가 임금 체불 및 불명확한 계약 조건으로 인한 고통을 받고 있었는데, 이들이 관행 전환의 혜택을 받은 것도 그러한 사례에 포함된다.</p>



# 시장별 차이

미국의 자동차 제조사들은 올해 리더보드에서도 가장 높은 점수를 받았다. 이들의 평균 총점은 38%다. 미국 기업들은 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문과 인권 및 조달의 책임성 부문에서 각각 36%, 41%의 평균점을 받았다. 이어서 유럽의 제조사들이 총점(35%)과 리더보드의 두 부문(화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 33%, 인권 및 조달의 책임성 37%)에서 두번째로 높은 평균점을 받았다. 그 뒤를 이은 것은 한국 기업들이다. 평균 총점은 22%이고, 양 부문의 평균점은 각각 21%, 24%였다. 일본과 중국의 기업들은 각각 12%의 평균 총점을 받아 가장 뒤처진 성과를 보였다.

일본 제조사들은 인권 관련 지표에서 중국 기업에 비해 계속해서 우수한 성과를 보였다. 일본과 중국의 이 분야 평균점은 각각 14%, 11%이다. 반면, 중국 기업들은 기후 및 환경 부문에서 다시금 일본 경쟁사들을 앞질렀다. 이 분야 평균점은 각각 13%, 9%다. 그런데 중국 기업들의 이러한 진전은 지리와 BYD의 개선에 따른 것으로, GAC와 SAIC는 오히려 평균 점수를 끌어내리는 역할만 했다.



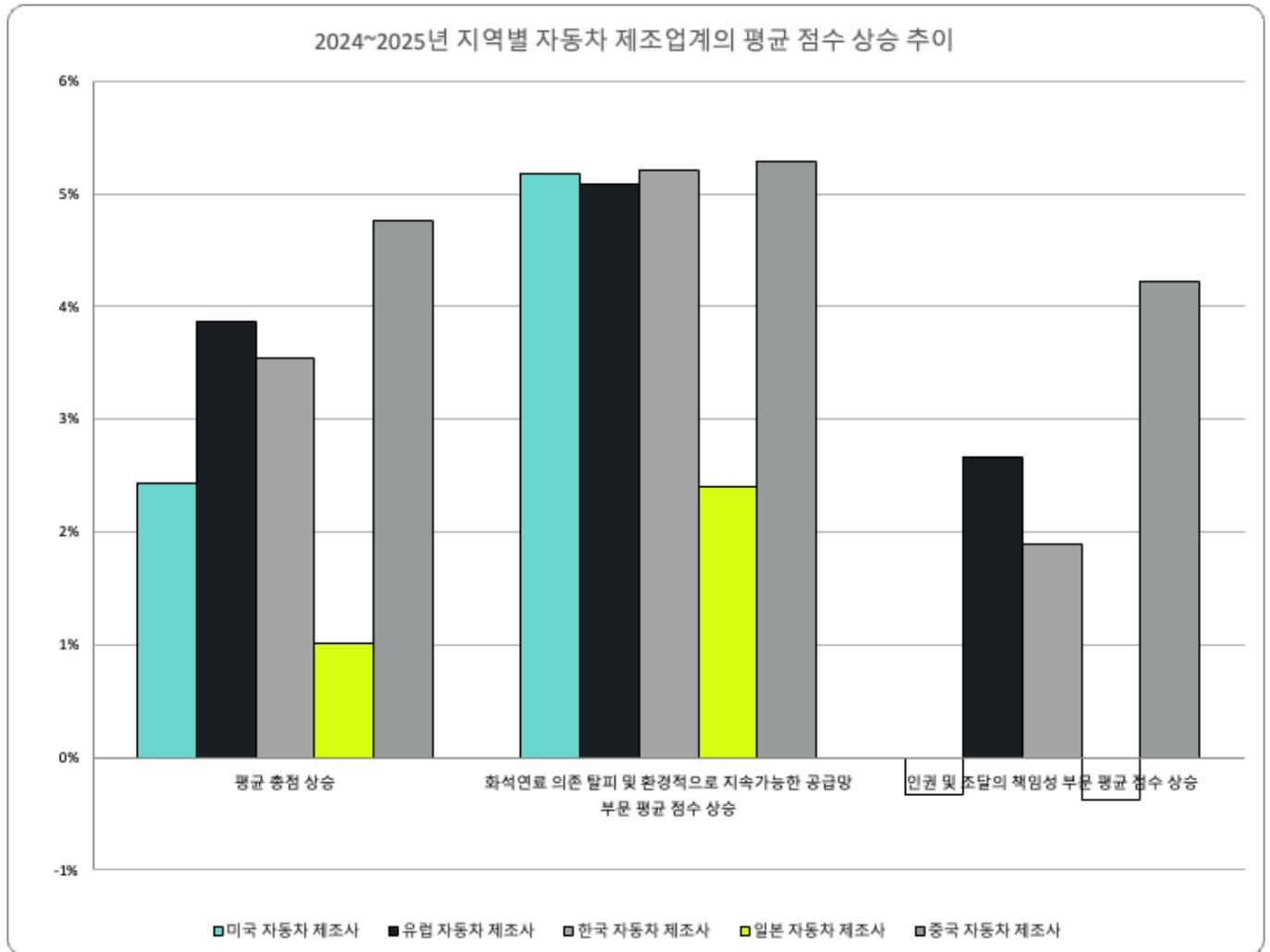
성과의 차이는 시장 내부만 아니라 각 시장별로도 나타났다. 이는 동일 시장 내에서 한두 개 기업이 받은 결과에 따라 해당 지역 전체의 성취도가 좌우되고, 그것이 종종 지역별 편차로 귀결된다는 뜻이다. 예컨대 GAC와 SAIC가 없다면 중국의 자동차 제조사들은 더 이상 인권 부문에서 꼴찌가 아닐 것이다. 두 기업을 제외하면 중국 업체들의 평균점은 일본의 경쟁사들의 그것을 앞지른다.

마찬가지로 스텔란티스를 제외하면, 유럽 자동차 제조사들의 평균 총점은 미국 제조사들의 점수와 같았을 것이다. 스텔란티스는 지역 내 다른 제조사에 비해 여러 부문에서 다양한 격차로 뒤처져 있다. 특히 일부 분야에서 이러한 부진이 두드러지는데, 원주민 권익 부문에서 당사가 받은 점수는 최고점을 받은 메르세데스의 9분의 1에 불과했다. 철강 및 알루미늄 부문에서 받은 점수는 볼보의 50분의 1에 그쳤다.

미국 제조사들은 GM이 없었다면, 스텔란티스를 뺀다고 하더라도, 훨씬 큰 격차로 유럽 경쟁사들을 앞섰을 것이다. GM의 총점은 포드의 절반에 불과하다. 배터리의 지속가능성 및 광물 조달의 책임성 분야에서 GM이 받은 점수는 각각 포드와 테슬라의 3분의 1에도 못 미친다.

점수 격차가 동일한 지역 내에서도 존재한다는 사실은 특정 지역이나 국가 내에서 개선의 여지가 아직 많다는 것을 의미한다. 각 지역 내에서 낮은 성과를 보여준 기업들은 경쟁사들의 모범 관행을 따르려는 노력을 기울여야 한다.

리더보드의 2025년판과 2026년판의 평균 점수 개선 추이를 살펴보면, 지역별로 서로 다른 변화가 진행 중이라는 사실을 알 수 있다. 올해는 중국의 제조사들이 다른 지역에 비해 전반적으로 나은 성과를 보였다. 그 뒤를 유럽, 한국, 미국 제조사들이 이었다. 일본 제조사들은 다시 한 번 가장 저조한 성과를 나타냈으며, 평균 점수의 상승폭은 1%P에 그쳤다. 이러한 부진은 특히 인권 부문에서 두드러지는데, 미국과 일본의 제조사들은 2025년에 비해 이 부문의 평균 점수가 오히려 후퇴했다.



유럽과 미국의 자동차 제조사들은 기후 및 환경 관련 네 개 하위 항목에서 더 나은 성과를 보였다. 유럽 업체들은 대체로 일반 하위 항목에서 높은 점수를 받았고, 미국의 제조사들은 공급망과 관련한 세 가지 세부 하위 항목에서 좋은 평가를 받았다. 만약 스텔란티스의 저조한 성과가 없었다면, 유럽 기업들이 철강의 탈탄소화 관련 하위 항목에서 미국 경쟁사들보다 높은 점수를 받았을 것이다. 반대로 배터리의 지속가능성 부문에서 부진한 모습을 보인 GM이 없었다면, 해당 하위 항목에서 미국 제조사와 유럽 업체들 사이의 격차가 2%P 차이에서 13%P로 벌어졌을 것이다.

올해는 중국과 한국의 제조사들이 기후 및 환경 부문에서 두드러진 개선을 나타냈다. 두 지역 기업들의 평균 점수 상승폭이 유럽과 미국 기업들보다 컸다. BYD와 지리는 이 부문에서 가장 큰 진전을 이룬 기업들로, 지리는 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서 모두 상위 5위 안에 들었다. 양사는 배터리 공급망의 지속가능성 부문에서도 큰 개선을 나타냈다.

한국 기업들의 성과는 엇갈렸다. 일반, 알루미늄, 배터리 분야 하위 항목에서는 눈에 띄는 점수 향상을 기록했으나, 철강 관련 하위 항목에서는 미미한 개선을 보이는 데 그쳤다. 현대가 제철 계열사를 보유한 유일한 자동차 그룹이라는 점을 감안하면, 이러한 부진은 커다란 기회를 놓친 것으로 해석할 수 있다.

전반적으로 볼 때, 아시아 지역의 자동차 제조사들은 탈탄소화를 위한 기본 전략과 실사 전략을 여전히 실행에 옮기지 못하고 있다. 공공환경문제연구소(IPE)의 최근 [보고서](#)에서도 강조된 것처럼, 중국 제조사인 **BYD, GAC, SAIC**는 여전히 후방산업의 스코프3 배출량을 공개하지 않고 있다. 해당 정보를 공개하지 않은 기업은 이들 세 기업밖에 없다. 높은 수준의 탄소 중립 약속을 구체적인 실천으로 옮기지 못하고, 그 내용을 공개하지 않는다면, 닛제로 약속은 “공허한 그린워싱 말장난”에 그칠 위험이 있다.

유럽 제조사들은 인권 실사 및 노동자 권리 분야 하위 항목에서 최고 점수를 기록했고, 미국의 경쟁사들은 조달의 책임성 및 원주민 권익에 관한 하위 항목에서 올해도 높은 점수를 받았다. 유럽 기업들이 일반 인권 실사 분야에서 우수한 성과를 거둔 것은 해당 지역에서 인권 실사와 관련한 법률이 조기에 도입된 데 따른 것으로 해석할 수 있다.

한편, 미국 기업들이 에너지 전환 광물 분야에서 좋은 점수를 받은 것은 지난 15년 동안 시행돼 온 도드-프랭크법 덕분이라 할 수 있다. 해당 법률은 분쟁 광물과 관련한 보고를 의무화하고 있다. 규정의 초점이 분쟁 광물에 맞춰져 있지만, 이 법은 미국 기업들이 일반적인 공급망 매핑과 추적성 향상을 위해 노력하는 데에도 기여했다.

그러나, 이러한 경향이 개별 기업 수준에서 항상 유효한 것은 아니다. 예컨대, 포드는 일반 인권 실사 분야에서 유럽의 많은 경쟁사보다 앞선 성과를 보여준다. 마찬가지로 테슬라는 일반 인권 실사 분야에서 경영진 경계 의무 법률의 적용을 받아온 르노보다 높은 점수를 받았다. 또 모든 유럽 제조사들이 광물 조달의 책임성 분야에서 **GM**보다 나은 평가를 받았다.

전반적으로, 유럽 및 미국의 제조사들은 인권 실사의 투명성 측면에서 다른 지역보다 훨씬 높은 수준을 유지하고 있다. 그러나 동아시아의 제조사들이 관련한 통계 데이터를 더 쉽게 공개하는 경우도 많다. 예컨대 지리, **BYD**, 현대, 기아는 실사 대상 공급업체의 수와 그들의 경쟁사들을 공개한 반면, **BMW**, 포드, **GM**, 메르세데스 등은 관련 정보를 제공하지 않았다. 올해 리더보드 전체를 통틀어 한 해 동안 시행한 시정 조치 계획의 숫자를 공개한 기업은 현대와 기아밖에 없었다. 또, 잠재적인 신규 공급사에 대한 평가 데이터와 평가 결과를 공개한 유일한 기업은 지리였다.

유럽과 미국 제조사들은 동아시아의 경쟁사들에 비해 공급업체에 대해 요구하는 사항이 보다 엄격한 경향이 있다. 이들 기업은 일반적으로 강력한 조건을 부과하며, 그 내용은 의무적인 사항으로 이뤄져 있다. 반면 동아시아 제조사들은 요구 사항의 범위를 제한하는 경향이 있고, 공급업체에도 자발적 이행을 요구하는 경우가 많다. 이는 조달의 책임성과 관련한 요구 사항에서도 마찬가지다. 유럽 및 미국 기업들은 보다 강한 조건(예컨대 공급망의 추적성 제고, 제련소 및 정제소 공개)을 내세운다. 하지만 여기에도 예외가 있다. 예를 들어, 폭스바겐은 공급업체에 인권 존중을 명시적으로 요구하지 않고, 르노는 공급사에 인권 관련 요구 사항을 2, 3차 협력업체로 전달할 것을 요구하지 않는다. 반면, 닛산은 공급사에 이 두 조건을 모두 요구한다. **BYD**는 공급업체가 분쟁 영향 및 고위험 지역(**CAHRAs**)에서 모든 종류의 광물을 조달할 때 **OECD**의 지침을 따를 것을 요구하는 반면, **BMW**, 메르세데스, 스텔란티스, 폭스바겐은 공급사가 **CAHRAs**에서 분쟁 광물을 조달하는 경우에만 이를 요구한다.

지역별로 나타나는 광범위한 격차 가운데 또 한 가지 중요한 것은 고충처리 메커니즘의 차이이다. 유럽과 미국 기업들은 모두 공급망 고충 처리 메커니즘을 사내에, 또는 독립적으로 마련해 두고 있다. 반면, 동아시아 기업 중에서는 **BYD**와 지리만 공급망 고충처리 메커니즘을 갖고 있으며, 독립적인 메커니즘을 갖춘 곳은 하나도 없다. 이는 동아시아 기업들의 관행에서 발견되는 심각한 문제로, **UNGPs**를 비롯한 국제 비즈니스 및 인권 기준에 한참 미달하는 현실이다. 혼다, 현대, 기아 등의 동아시아 제조사가 고충처리 메커니즘을 마련해 두고 있지만, 자사에 속한 노동자만 이를 이용할 수 있고 내용도 윤리적 문제에 국한된다.

# 결론

자동차 제조사들의 평균적인 성과가 여전히 미진한 수준에 머물러 있지만, 리드더차지의 2026년판 연례 리더보드는 업계에서 의미 있는 변화가 진행 중이라는 사실을 보여준다. 대부분의 제조사는 공급망의 탈탄소화와 실사에 관해 아직 표준화되고 형식적인 접근 방식을 취하고 있다. 그러나 일부 선도적인 기업들은 보다 명확한 목표와 소재별 전략을 마련해 한층 더 앞서 나가기 시작했다. 이들 기업은 알루미늄을 생산함에 있어서 재생에너지 사용을 촉진하거나, 배터리의 재활용성 강화를 위한 혁신을 추진하거나, 에너지 전환 광물 공급망의 채굴 관행을 개선하기 위해 노력 중이다. 이러한 변화는 자동차 제조사의 공급망 관행에 있어서 중요한 진화라고 할 수 있다. 기업들은 이제 형식적으로 체크리스트를 확인하는 데서 나아가 자사의 역할이 가장 필요한 부분에서 실질적 영향력을 발휘하는 전략을 마련하고 있는 것이다.

이는 자동차 공급망의 다양한 산업군에서 발견되는 고유한 문제를 해결하는 데 있어서 매우 중요한 진전이다. 획일적이고 일률적인 접근 방식과 도구로는 효과를 보기 힘들기 때문이다. 진정한 영향력을 발휘하기 위해서는 제조사들이 다양한 산업과 맥락에서 자사의 힘을 어떻게 활용할 수 있을지 전략적으로 고민해야 한다. 이번 리더보드에서 확인되는 새로운 모범 관행들은 이러한 전략적 접근법이 실현 가능하고, 또한 효과적이라는 사실을 보여준다.

이러한 변화는 친환경적이고 공정한 공급망 구축을 위한 선두 경쟁을 가속화하는 토대가 되기도 한다. 올해 리더보드에 따르면, 몇몇 기업은 다양한 공급망과 맥락 속에서 자사의 정책과 약속을 실질적으로 이행하기 위해서 취한 조치를 보다 폭넓게 공개하기 시작했다. 일부는 진전 상황을 입증하기 위해 세분화된 정량적 데이터를 공개하기도 했다. 이러한 변화는 투자자부터 규제기관까지 주요 이해관계자들로 하여금 진정한 선도 기업과 형식적인 실천에 그치는 기업을 구분할 수 있게 해 준다. 즉, 선두주자의 경쟁우위와 뒤처진 기업들의 취약점을 드러내는 압력으로 작용한다.

중요한 점은, 자동차 제조사들이 목표 지향적인 전략 마련과 공급망의 추적성 향상을 위해 동시에 투자할 때, 이러한 노력을 그들이 시장에 내놓는 차량과 직접 연결시킬 수 있다는 사실이다. 올해 리더보드는 메르세데스, 볼보, 지리 등이 전기차 신규 모델을 출시하면서 저탄소 철강 및 알루미늄 사용 비율을 공개하고 있다는 점에 주목했다. 이러한 정보 공개는 소비자, 직원, 투자자 모두의 공감을 불러일으켜 제조사에 강력한 영향력을 지닌 스토리를 제공하게 될 것이다.

올해 리더보드에서 확인된 새로운 모범 관행으로 기업들이 기존의 국제 기준과 프레임워크(UN 기업과 인권에 관한 지침, OECD 가이드라인 등)를 보다 완전하게 이행하기 시작했다는 점을 들 수 있다. EU 배터리 규정에서부터 기업 지속가능성 실사 지침, 유럽 지속가능성 보고 기준에 이르기까지 도입이 예정된 여러 규정이 동일한 국제적 프레임워크를 기반으로 하고 있기 때문에, 해당 규제가 비현실적이거나 달성 불가능한 것이라는 기업들의 주장은 더 이상 유효하지 않다.

마지막으로 주목할 점은, 이러한 진전의 상당한 부분이 전기차 공급망에서만 나타나고 있다는 사실이다. 따라서 전동화가 자동차 공급망의 변화를 촉진하고, 반대로 내연기관에 머물 경우 변화에서 뒤처진다는 것을 알 수 있다. EU 배터리 규정과 같은 전기차 전용 규제는 내연기관 자동차 공급망에서 달성한 것보다 훨씬 높은 투명성과 추적성 향상을 요구하고 있다. 리더보드의 결과가 이를 반영하는데, 제조사들은 다른 부품보다 배터리 및 에너지 전환 광물에 대해 보다 포괄적인 공급망 매핑과 순환성 제고 노력을 보여주고 있다. 또 내연기관 모델 대신 전기차 모델에 저탄소 철강과 알루미늄을 선택적으로 적용 중이다.

전기차로의 전환이 자동차 산업의 배기가스 문제를 해결하는 만큼, 제조사들은 전기차의 전체 수명주기에 걸쳐 진정한 친환경성을 확보하기 위해 노력해야 한다. 그러기 위해서는 공급망에 주목할 필요가 있다. 제조사들은 공급망의 배출량을 감축하는 것부터 시작해 자원 채굴과 제조, 재사용, 재활용에 이르기까지의 전 과정에서 발생하는 환경 파괴와 인권 영향을 해결해야 한다. 이는 도덕적 의무일 뿐 아니라 규제 기관, 투자자, 소비자들이 기대하는 바이기도 하다. 이번 리더보드에 기록된 진전은 이러한 비전이 달성 가능하고, 앞서 나갈 준비가 된 기업들 앞에 점점 가까워지고 있다는 사실을 보여준다.



# 2026년 리더보드 기업별 요약

## BMW(6위)

BEV 판매량	418,432
BEV 판매 비율(%)	19%
2026년 순위(2025년 순위)	6 (6)
총점	34%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	30%
인권 & 책임 있는 조달 점수	39%

BMW는 올해 리더보드 평가에서도 지속적인 개선을 보여줬다. 당사는 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 뚜렷한 진전을 이뤘고, 일반 인권 실사 부문에서도 상당한 개선을 나타냈다. 이로써 전체 점수를 **5%P** 끌어올렸고, 총점 기준으로 **6위**를 유지했다.

BMW는 공급망의 탈탄소화 및 실사에 대한 기업의 전반적인 접근 방식을 평가하는 리더보드의 두 가지 일반 하위 항목에서 최고 점수를 받은 자동차 제조사가 됐다. 당사는 일반 기후 및 환경 하위 항목에서 **67%**, 그리고 일반 인권 실사 하위 항목에서 **73%**의 점수를 기록했다.

당사는 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 항목에서 가장 큰 개선을 나타냈다. BMW는 관련한 **4개** 하위 항목에서 모두 점수를 끌어올렸고, 이 부문의 전체 점수는 **11%P** 상승했다.

BMW는 일반 인권 실사와 관련한 관행에서 큰 폭의 개선을 이어가, 이 부문 점수가 **8%P** 올랐다. 그러나 원주민 및 노동자 권익에 대한 진전이 부족한 것으로 나타났고, 광물 조달의 책임성 부문에서는 **10%P**의 점수 하락을 기록했다. 이에 따라 인권 분야에서 BMW의 전반적인 진척도는 제자리 수준인 것으로 평가됐다. 이 분야의 순위는 **4위**에서 **5위**로 한 단계 내려앉았다.

BMW는 이와 같은 진전을 바탕으로 철강의 탈탄소화, 원주민 권익 향상 등 리더보드에서 다루는 영역에 대해 구체적인 전략을 마련해 추진해 나가야 한다.

- 일반 기후 및 환경 부문의 하위 항목에서 가장 눈에 띄는 성과를 거뒀다. 평가 대상 기업 중 유일하게 두 가지 원자재에 대하여 산림전용 관련 목표를 세웠으며, 공급업체 선정 및 모니터링 프로세스를 통해 산림전용의 위험을 완화하는 구체적인 수단을 공개했다.
- 철강 및 알루미늄 하위 항목에서 소폭의 개선을 이뤘다. 특히 순환성에 초점을 맞춘 지표의 성과가 눈에 띈다. 당사는 철강 및 알루미늄의 재활용을 위한 폐쇄 루프 공정, 순환성을 고려한 설계 접근법에 관한 새로운 정보를 공개했다.
- 올해 책임 있는 원자재 관리 정책을 발표했다. 이를 통해 BMW와 연관 있는 것으로 확인된 인권 관련 위험성을 보다 투명하게 들여다볼 수 있게 됐다. 그러나 인권 위험에 대한 설명과 원자재별 실사 조치 측면에서는 메르세데스나 폭스바겐 등 경쟁사에 비해 뒤처진 모습을 보였다.
- 배터리 재사용 및 용도 전환에 있어서 **0점**을 받은 몇 안 되는 기업 중 하나다. 배터리 재활용 노력에 관해서도 최저점을 받았다.
- 인권 증진과 관련한 약속 및 공급망 실사 시스템 부문에서 지속적으로 뛰어난 성과를 보여주고 있다. 당사는 강력한 공급업체 요구사항 및 위험 식별 도구를 1차 공급사를 넘어 폭넓게 적용하고 있다.

- 공급망 매핑 노력에 관한 세부 정보를 공개했다. 여기에는 제품별 데이터가 포함된 디지털 제품 여권(DPP)이 포함된다. 그러나 중요 정보 가운데 공개하지 않고 있는 것이 있으며, 직접 조달 계약에 관한 정보 공개 수준은 오히려 후퇴했다.
- 원주민 권익 증진과 관련해 진전을 보여주지 못했다. 당사는 이 부문에서 여전히 매우 미흡한 성과를 기록 중이다. 공급업체에 UN 원주민 권리 선언(UNDRIP), 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 준수할 것을 요구하고 있지만, 이의 효과적 이행을 입증하는 정보를 전혀 내놓지 않았다.
- 당사는 공급업체에 생활임금 지급을 요구하는 3개 기업 가운데 하나다. 그러나 해당 요구 사항을 자사에 적용하지는 않고 있다. 공급업체의 노동자 또는 그들의 대표가 공급망의 위험 평가, 모니터링, 개선 조치 마련에 참여하고 있다는 것을 보여주는 정보도 없다.

# BYD(14위)

BEV 판매량	4,701,572
BEV 판매 비율(%)	53%
2026년 순위(2025년 순위)	14 (16)
총점	14%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	13%
인권 & 책임 있는 조달 점수	16%

BYD는 지리와 함께 올해 가장 큰 폭의 개선을 나타낸 기업이다. 전체 종합 점수가 9%P 상승했는데, 기후 및 환경, 그리고 인권 부문에서 중요한 진전을 이뤘다. BYD는 원주민 권익을 제외한 리더보드 평가의 모든 하위 항목에서 꾸준한 개선을 보여 전체 순위가 14위로 두 단계 상승했다.

기후 및 환경 부문에서 BYD는 일반, 알루미늄, 배터리 관련 하위 항목에서 가장 큰 진전을 보여준 기업 가운데 하나다. 당사 및 자회사인 핀드림스 배터리(FinDreams Battery)는 올해 공급업체에 적용되는 보다 포괄적이고 정밀한 요구 사항을 공개했다. 이는 탈탄소화, 물 관리, 산림전용에 관한 내용이다. 그러나 당사는 친환경 철강 및 알루미늄 조달, 배터리 소재 광물에 대한 환경 실사 등의 분야에서는 개선을 보여주지 못했다.

BYD는 인권 부문에서도 하나를 제외한 모든 하위 항목에서 개선을 나타냈다. 특히 일반 인권 실사 항목에서만 20%P의 점수 향상을 기록했다. 여러 측면의 인권 존중을 요구하는 공급업체 행동강령과 공급망의 고충 처리 메커니즘을 새로 마련한 것이 이러한 평가의 배경이 됐다.

그러나 BYD의 정보 공개 관행은 여전히 매우 미흡한 것으로 나타났다. 당사는 이 부문의 하위 항목에서 아시아 지역 다른 자동차 제조사보다 계속 뒤처져 있다.

- 당사는 2024년에 2045년까지 탄소 중립을 이룬다는 목표를 세웠지만, 후방산업의 스코프3 배출량을 포함한 중기적 목표가 부족하다. 또한 구매한 물품 및 서비스로 인한 스코프3 배출량을 여전히 공개하지 않고 있다.
- 탈탄소화, 산림전용, 물 관리, 다양한 측면의 인권 존중에 대한 공급업체 행동강령을 새로 마련했다. 이러한 강령을 공급망 전반에 적용하고, OECD 실사 지침에 따라 광물 실사를 수행하는 방침을 세웠다.
- 알루미늄의 순환성에 있어 진전을 이뤘다. 생산 및 자동차 해체 공정에서 나오는 알루미늄 폐기물에 대한 내부적인 재활용 라인을 공개했다.
- 배터리 부문 하위 항목에서 주목할 만한 개선을 이뤘다. 배터리 순환성에 대한 정보 공개 확대와 배터리 자회사 핀드림스의 강화된 탈탄소화 노력 덕분에 이 부문 순위가 4 단계 상승했다.
- 철강 및 알루미늄 하위 항목에서 여전히 낮은 점수를 받았다. 철강에서 0%, 알루미늄에서 8%를 얻었다. 배터리 광물의 실사 부문 지표에서도 0%의 점수를 기록했다.
- 공급망 내 인권 위험을 식별하는 프로세스를 공개하고, 공급망 모니터링에 대한 보다 상세한 정보를 공개했다. 또 공급망의 고충 처리 메커니즘을 새로 마련했다. 하지만 그 실행을 입증할 보다 세부적인 데이터는 여전히 부족하다.
- 글로벌 배터리 얼라이언스의 ‘배터리 여권’ 시범 프로젝트 2차 라운드에서 공급망 맵을 완성했다. 그러나 해당 프로세스나 매핑 결과에 대한 정보 제공은 제한적이다.
- 신규 행동강령에 공급업체가 직장 내 5가지 기본 원칙과 권리를 존중할 것을 명시적으로 요구하고, 채용 수수료를 금지함으로써 노동자 권익 부문에서 진전을 이뤘다. 그러나 당사는 이 하위 항목의 다른 지표는 충족하지 못하고 있다.

## 포드(2위)

BEV 판매량	246,779
BEV 판매 비율(%)	6%
2026년 순위(2025년 순위)	2 (2)
총점	44%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	40%
인권 & 책임 있는 조달 점수	49%

포드는 리더보드 평가에서 계속 가장 우수한 성과를 보이고 있는 기업이다. 올해 순위는 테슬라에 이어 전체 2위를 차지했다. 그러나 선두권을 유지하기는 했지만, 점수 상승은 2%P에 그쳤다. 3위인 포드와의 점수 차이는 1% 미만이며, 지난해에 비해 테슬라와의 격차는 더 벌어졌다.

포드는 올해 기후 및 환경 부문에서 메르세데스를 제치고 3위를 차지했다. 특히 공급망의 배출량 감축 목표를 설정하고, 배터리 부문 하위 항목에서 주목할 만한 점수 상승을 기록했다. 이는 유럽에서 생산하는 익스플로러 전기차 및 카프리 모델에 적용되는 새로운 수명주기 평가 방식을 발표한 덕분이다. 이 평가 방식에는 배터리 공급망의 배출량에 대한 세분화한 데이터가 포함돼 있다. 당사는 또한 이 부문의 하위 항목 중 배터리 광물 실사 지표에서 가장 뛰어난 성과를 보여준 기업 가운데 하나다.

그러나 기후 및 환경 지표의 성과와 대조적으로, 인권 부문에서는 저조한 성과를 보여줬다. 포드는 이 부문 평가에서 점수가 가장 높은 기업 중 하나이고, 올해 일반 인권 및 원주민 권의 관련 하위 항목에서 점수를 끌어올렸다. 그러나 공급망 내 노동자 권의 향상과 관련해 정체된 모습을 보였고, 광물 조달의 책임성 부문에서는 점수가 19%P나 하락했다. 이로 인해 당사의 인권 부문 전체 점수가 2%P 낮아졌다. 포드가 이 분야에서 방향을 전환하지 않는 한, 최고 위치에서 밀려나는 것은 시간 문제일 뿐이다.

### 주요 내용

- 2030년까지 후방사업의 배출량을 25% 감축하겠다는 새로운 목표를 수립했다.
- 차량 단위로 세분화한 배터리 공급망의 배출량 데이터를 공개하기 시작했다. 리튬 및 니켈 공급망에 대해 수행한 환경 실사에 관한 보다 구체적인 정보도 공개했다. 이러한 조치 덕분에 배터리 관련 하위 항목에서 10%P 점수가 상승했다.
- 퍼스트무버 동맹(First Movers' Coalition)과 함께 탄소 배출 제로에 가까운 철강 및 알루미늄 조달 목표를 세웠으나, 철강 및 알루미늄 관련 지표에서 성과를 개선하지는 못했다.
- 당사는 평가 대상 기업 중 유일하게 공급업체의 부적합 건수와 비율을 밝히고, 유형별로 얼마나 심각한지 상세히 공개하고 있다. 그러나 지난 평가에서 보여준 것과는 다르게 올해는 시정 조치 계획이 얼마나 되는지, 그리고 부적합으로 인해 종료된 공급 계약이 있는지 밝히지 않았다.
- 리더보드 평가 기업 중 자사의 고충 처리 메커니즘을 UN 지침 원칙 효과성 기준(UNGPs)에 따라 평가하는 유일한 기업이다. 또한 포드는 구제 결정 과정에서 당사자의 참여가 가능한 두 기업 중 하나다.
- 예전에 시행하던 광물별 고충 처리 메커니즘을 없애면서 광물 조달의 책임성 부문 하위 항목에서 점수가 깎였다. 해당 메커니즘은 업계 전체에서 모범 사례로 평가되던 것이었다. 그렇지만 분쟁 광물(3TG) 제련소/정제소 공개, 책임 있는 광물 채굴 보증 이니셔티브(IRMA) 감사, 제련소 및 정제소와의 직접 협력을 포함한 다른 분야에서는 여전히 가장 우수한 관행을 유지해 광물 조달의 책임성 부문에서 우수한 성과를 보여주고 있다.

- 유엔 원주민 권리 선언(UNDRIP), 자유롭고 사전적이며 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 완전히 준수하겠다고 밝힌 유일한 기업이다. 나아가 광물 공급업체의 FPIC 준수를 위한 단계적 조치와, 공급업체가 FPIC를 위반했을 경우의 대응 방안도 공개한 유일한 기업이다.
- 포드는 생활임금 보장을 약속하고, 공급업체에 생활임금 지급을 요구하는 3개 기업 중 하나다.

## GAC(17위)

BEV 판매량	301,776
BEV 판매 비율(%)	48%
2026년 순위(2025년 순위)	17 (17)
총점	4%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	5%
인권 & 책임 있는 조달 점수	2%

GAC는 올해 리더보드 평가에서 전반적으로 매우 미미한 성과만 나타냈다. 당사는 아직도 초기 단계의 약속을 내놓지 않고 있고, 깨끗하고 공정한 공급망 구축을 위해 어떤 노력을 기울이고 있는지 들여다볼 수 있는 정보를 제공하지 않았다. 그 결과 리더보드 순위에서 최하위권에 머물렀다.

GAC는 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 작년의 개선세를 이어가지 못했다. 그 결과 순위가 한 단계 하락해 17위를 기록했다. GAC는 공급망의 온실가스 배출량 감축을 비롯한 환경 영향을 모니터링하는 방법에 대한 정보 공개를 확대해 기후 및 환경 부문의 일반 하위 항목에서 점수를 끌어올렸다. 그러나 당사는 철강 및 알루미늄 관련 하위 항목에서 여전히 0%의 점수를 받았다. GAC는 알루미늄 항목에서 0%를 얻은 3개 기업 중 하나다.

GAC는 조달의 책임성 부문에서도 낮은 성과를 보였다. 리더보드의 인권 관련 순위에서 끝에서 두 번째 자리를 차지했으며, 공급망 실사 방식 개선이나 조달의 책임성 향상을 위한 최소한의 조치도 취하지 않았다.

GAC는 전반적으로 매우 부진한 성과를 나타냈는데, 이는 공급망의 탈탄소화와 실사 부문에서 매우 빠른 개선을 보여주고 있는 중국 내 경쟁사 BYD, 지리 등과 대비되는 모습이다. BYD는 GAC보다 세 배 높은 점수를 받았고, 지리의 점수는 GAC의 7배에 이른다. 인권 부문에서는 그 격차가 더 커지는데, BYD와 지리가 GAC에 비해 각각 8배, 12배 높은 성과를 나타냈다.

### 주요 내용

- 2050년 넷제로 목표를 세웠지만, 공급망에 대한 그룹 차원의 중기 목표는 부족하다. 공급업체가 자체적으로 배출량 감축 목표를 세우도록 요구한 사례도 찾기 힘들다.
- 조달 과정에서 저탄소 소재를 우선적으로 선택하겠다는 약속을 내놓았지만, 철강, 알루미늄, 배터리 공급망의 탈탄소화를 위한 구체적인 요구 사항이나 조치에 대한 상세한 정보를 공개하지 않고 있다.
- 자체적인 배터리 연구개발 및 생산 능력을 갖췄지만, 전기차 배터리의 재활용성 향상을 위한 조치는 전혀 공개하지 않았다.

- 아직까지 독자적인 인권 정책이나 인권 존중을 위한 공식적 약속을 내놓지 않고 있다. GAC는 내부적인 공급망 관리 수단을 언급하고 있지만, 공급업체에 대한 요구 사항이나 기대 수준을 파악할 수 있는 문서를 제시하지 않았다.
- ESG 영향과 관련한 공급망 모니터링 정보의 일부를 계속 발표하고 있다. GAC는 이러한 초기 단계를 바탕으로 인권 및 인권 실사와 관련한 노력을 확대하고, 해당 공시 관행을 개선해 나가야 한다.

## 지리(8위)

BEV 판매량	1,120,705
BEV 판매 비율(%)	36%
2026년 순위(2025년 순위)	8 (11)
총점	27%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	31%
인권 & 책임 있는 조달 점수	24%

지리는 3년 연속으로 리더보드 평가에서 큰 폭의 점수 상승을 기록했다. 전체 순위는 11위에서 8위로 뛰어올랐다. 지리는 리더보드 평가에서 상위 10개 기업에 든 최초의 중국 자동차 제조사이며, 동아시아 자동차 기업 중 최고 점수를 받은 기업이다. 지리는 GM과 스텔란티스도 상당한 격차로 앞서며 경쟁사들에게 따라잡아야 할 과제를 던져주고 있다.

기후 및 환경 부문 가운데, 지리는 배터리 순환성에서 주목할 만한 점수 향상을 달성했다. 이 분야의 모든 지표에서 점수가 올랐다. 또한 지리는 특정 차량 모델에 사용된 저탄소 철강 및 알루미늄의 양을 공개한 몇 안 되는 기업 중 하나다. 철강 및 알루미늄의 순환성 향상 노력을 바탕으로, 당사는 저배출 1차강 및 1차 알루미늄 사용하는 방향으로 나아가야 한다. 이를 공개적으로 약속하고 맞춤 조달 전략을 개발할 필요가 있다.

지리는 원주민 권익 부문을 제외한 인권 분야 모든 항목에서 성과를 개선했다. 그 결과 인권 부문 순위가 12위에서 11위로 한 단계 올라섰다. 당사는 특히 일반 및 공급망 내 노동자 권익 관련 하위 항목에서 높은 성과를 달성했다. 일반 하위 항목에서 2년 만에 점수가 34%p나 상승한 것은 칭찬받을 만한 일이다. 이러한 성과는 대부분 투명성의 개선 덕분이며, 경쟁사에 비해 훨씬 앞선 진전을 보여주고 있다.

눈에 띄는 개선에도 불구하고, 지리의 인권 부문 총점은 24%를 기록했다. 따라서 앞으로도 지속적인 개선의 여지가 남아 있다.

### 주요 내용

- 산림전용 및 원자재 공급망의 지속가능성과 관련해 공급업체에 요구하는 사항을 명시한 새로운 정책을 발표했다.
- 그룹 차원 및 자회사/브랜드별 세부 일정이 포함된 탄소 배출 감축 목표를 설정했다. 2025년까지 새로운 에너지 차량 동력 배터리의 탄소배출량을 25% 줄이겠다고 약속했지만, 철강 및 알루미늄 공급망에 관해서는 동등한 수준의 목표를 세우지 못했다.
- 분쟁 광물을 포함해 고위험 핵심 원자재에 적용되는 새로운 지속가능한 원자재 정책을 발표했다. 그러나 다른 자동차 제조사들과는 달리 각 원자재별로 그것과 관련한 인권 및 환경 실사 노력에 대한 정보를 공개하지 않았다.
- 당사 및 배터리 자회사 VREMT 차원의 배터리 순환성 및 수명주기에 걸친 배출량 관리에 대한 세부 전략 및 진행 상황을 공개했다. 여기에는 배터리 R&D, 조달, 사용, 재활용, 생산, 폐기, 해체 및 재활용 등의 내용이 포함된다. 이로써 배터리 순환성 분야에서 가장 뛰어난 성과를 보인 기업 중 하나로 평가받았다.
- 인권 및 노동자 권익을 존중할 것을 약속하는 새로운 인권 정책 성명을 발표했다.

- 1차 공급사를 넘어서 폭넓게 적용되는 강력한 인권 위험 식별 및 평가 프로세스를 갖추고 있고, 자사가 파악한 주요 인권 위험을 명시했다. 또한 지리는 위험 심사 프로세스에 따라 평가한 예비 공급업체의 데이터를 공개하고, 해당 결과를 발표하는 유일한 기업이다.
- 지리는 자사의 주요 인권 이슈 최종 목록에 대해 공급업체 및 노동자 대표와 협의하는 4개사 가운데 하나다.

## GM(10위)

BEV 판매량	1,090,292
BEV 판매 비율(%)	19%
2026년 순위(2025년 순위)	10 (7)
총점	22%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	20%
인권 & 책임 있는 조달 점수	25%

GM은 올해 리더보드 평가에서 가장 좋지 않은 성과를 보여준 기업 중 하나다. 당사는 올해 지속가능 보고서를 발간하지 않았고, 이는 투명성과 책임성 측면에서 중대한 후퇴라고 할 수 있다. 이로 인해 GM은 매년 업데이트된 정보를 요구하는 많은 지표에서 점수를 잃었다.

이것이 뼈아픈 이유는 GM이 올해 몇몇 영역에서 제한적이거나 진전을 이뤘다는 사실이 보고서 미발간으로 상쇄돼 버렸기 때문이다. 당사는 광물 조달의 책임성 정책을 새로 발표하고, 지속가능성에 관한 요구사항이 포함된 신규 공급업체 행동강령 및 공급망 실사 정책을 내놨으나, 이를 제대로 평가받지 못했다.

그 결과 GM은 올해 리더보드의 모든 하위 항목에서 점수가 정체되거나 낮아졌다. 당사의 전체 성취 수준이 1%P 하락해 올해 평가에서 점수가 떨어진 4개사 가운데 하나가 됐다. GM의 순위는 현대와 지리에 추월당해 7위에서 10위로 떨어졌다. 당사는 유럽과 미국 자동차 제조사 가운데 가장 좋지 못한 성과를 보여준 기업이 됐다.

### 주요 내용

- GM은 2025년 지속가능보고서를 발간하지 않은 유일한 자동차 제조사이다.
- 핵심 광물, 고무, 가죽에 관한 구체적인 목표와 전략, 공급망 기대 사항을 상세히 밝히는 새로운 광물 조달의 책임성 정책을 발표했다. 또 공급업체 행동 강령을 업데이트해 생물다양성과 산림전용에 대한 요구사항을 추가했다.
- 자사가 배터리 공급망에 미치는 영향을 어떻게 해결하는지를 설명하는 보고서를 발행하겠다고 실사 정책에 약속해 놓고도, 여전히 배터리 공급망 보고서를 발행하지 않고 있다.
- GM은 철강 및 알루미늄에 관한 퍼스트무버 섹터 그룹의 일원이지만, 이 분야에서 어떤 진전을 이뤘는지 구체적으로 밝힌 적이 없다.
- 자사의 위험 식별 프로세스에 관한 상세 정보를 제공하는 새로운 공급망 실사 정책을 발표했다. 이 프로세스는 “지속적”이며 “실시간으로 통찰력을 제공하는 다양한 도구”를 이용해 정기적으로 이뤄진다는 점에서 모범 사례라 할 수 있다.

- 식별된 인권 위험, 모니터링 관행 및 고충 처리 메커니즘의 운영에 관한 통계적 정보처럼 매년 업데이트된 데이터를 요구하는 여러 인권 지표에서 점수가 깎였다.
- GM은 공급망 매핑을 위해 수행한 활동에 대한 어떠한 정보도 공개하지 않은 몇 안 되는 기업 중 하나다. 2024년 이러한 정보 공개를 중단한 이후로는 공급망의 제련소 및 정제소 목록을 더 이상 밝히지 않고 있다.
- 원주민 권익 및 공급망 내 노동자 권리에 관한 지표에서 계속해서 저조한 성과를 보이고 있다. 당사는 해당 분야에 대한 개선 약속을 내놓았지만, 약속 이행을 위해 실제로 어떤 노력을 기울이고 있는지 구체적으로 공개하지 않았다.

# 혼다(15위)

BEV 판매량	78,562
BEV 판매 비율(%)	2%
2026년 순위(2025년 순위)	15 (5)
총점	11%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	8%
인권 & 책임 있는 조달 점수	16%

혼다는 2026년판 평가에서 성과를 소폭 개선하는 데 그쳤다. 전체 점수는 2%P 상승했고, 리더보드 순위에서 최하위권에 머물렀다.

그러나 리더보드 일반 부문의 두 가지 하위 항목에서 주목할 만한 진전을 이뤘다. 일반 기후 및 환경 부문 하위 항목에서 17%P, 일반 인권 부문 하위 항목에서 5%P 점수가 향상됐다. 이는 혼다가 공급망의 탈탄소화 및 실사 프로세스 구현을 위해 기본적인 첫 걸음을 내디뎠다는 것을 의미한다.

이러한 진전은 나머지 이슈별 하위 항목에서 구체적인 행동으로 이어지지는 못하고 있다. 당사는 기후 및 환경 부문의 철강, 알루미늄, 배터리 관련 하위 항목에서 각각 0%, 1%, 2%의 점수를 받았다. 인권 부문에서는 조달의 책임성, 노동자 권리와 관련한 하위 항목 점수가 각각 2%P, 3%P 하락했다.

이는 혼다가 전체 공급망의 지속가능성과 실사 부문에서 이론 제한적인 진전을 바탕으로 개선을 추구하기보다, 밸류체인 핵심 부문에서 발생하는 인권 및 환경 관련 부정적 영향의 책임을 회피하고 있다는 사실을 보여준다.

- 혼다는 처음으로 구매한 제품 및 서비스(카테고리1)를 포함해 모든 카테고리에 걸친 스코프3 온실가스 배출량의 완전히 세분화한 정보를 공개했다.
- PDCA 사이클 적용, 문서 요구, 현장 조사 실시를 포함하는 모니터링 프로세스를 도입했다. 이를 통해 공급업체의 CO2 배출량 감축 과정을 모니터링한다. 또한 자사의 2030년 및 2050년 목표에 공급업체들이 부합하는지 분석하기 위한 시각화 시스템을 채택했다.
- 혼다는 주요 공급업체(일본 내 1차 공급사로 제한)의 물 사용량에 관한 데이터를 공개하는 유일한 기업이다. 당사는 이를 통해 공급망의 물 소비량 감축 목표를 어떻게 달성해 나가는지를 보여준다.
- 알루미늄 재활용 공정에 대한 최소한의 내용을 공개했지만, 구체적 정보가 부족하고 소비 후 폐기 과정에 대한 언급이 없다.
- 미쓰비시와 배터리 상태 모니터링 및 용도 전환에 초점을 맞춘 ALTNA 합작 투자를 시작했다.
- 인권 실사에 대한 기본적인 첫 걸음을 아직 떼지 않은 상태다. 공급업체에 인권을 존중할 것을 요구하고, 주요 공급망의 인권 위험을 공개하며, 공급망의 고충처리 메커니즘을 설정하는 등의 조치가 여기 해당한다.
- 공급망 위험 평가 프로세스를 강화했다. 1차 공급사의 범주를 넘어 폭넓은 협력 업체를 대상으로 고위험 업체를 식별하고, 관련 규정 준수 여부를 모니터링할 계획이다.
- 광물 조달의 책임성 부문에서 여전히 저조한 성과를 보이고 있다. 이 분야에 대한 약속과 공급업체 요구사항이 매우 제한된 수준이다. 공급망 매핑에 관한 일부 진전된 사항을 공개했지만, 이러한 노력의 결과에 대한 정보는 제시하지 않았다.
- 원주민 권익 및 공급망 내 노동자 권리 부문에서 기본적인 조치도 취하지 않아 계속해서 최하위권에 머물러 있다. FPIC원칙을 준수하겠다는 약속을 내놓지 않고 있고, 공급업체에 국제노동기구(ILO)의 직장 내 기본 원칙 및 권리를 존중할 것을 요구하지도 않는다.

# 현대(9위)

BEV 판매량	256,282
BEV 판매 비율(%)	9%
2026년 순위(2025년 순위)	9 (10)
총점	23%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	21%
인권 & 책임 있는 조달 점수	25%

현대는 지속가능하고 공정한 공급망 구축에 있어서 느리지만 꾸준한 진전을 보여주는 기업이다. 이번 리더보드 평가에서 전체 점수가 2%P 상승했고, 순위도 9위로 한 단계 올라섰다. 당사는 리더보드 순위 상위 절반에 속한 동아시아 지역 두 개 자동차 제조사 가운데 하나다.

기후 및 환경 부문에서 현대는 배터리 분야 하위 항목에서 주목할 만한 진전을 이뤘다. 당사는 전기차 배터리 회수 및 재활용 촉진을 위해 2024년 리시온과 서비스 계약을 체결하는 등 배터리 순환성과 관련한 새로운 이니셔티브를 추진한 점을 평가받아 이 부문 점수를 6%P 끌어올렸다.

그러나 이러한 개선에도 불구하고, 현대는 철강의 탈탄소화와 관련해서는 3년 연속 성과를 보여주지 못했다. 현대 그룹이 제철 기업을 계열사로 소유하고 있다는 사실을 감안하면, 이러한 부진은 큰 우려를 자아내는 대목이다.

인권 부문에서도 현대는 더딘 진전을 보여줬다. 주목할 만한 부분은 당사가 원주민의 자유로운 사전 정보에 입각한 동의(FPIC) 원칙을 존중하겠다고 공개적으로 약속한 점이다. 이로써 현대는 해당 하위 항목의 성취도에서 0%라는 수치를 벗어나게 됐다.

반면, 현대는 일반 인권이나 광물 조달의 책임성 부문에서는 전혀 진전을 보여주지 못했다. 당사는 지난해 이 두 분야에서 상당한 개선을 이뤘던 만큼 모멘텀을 상실한 것으로 보인다. 인권 부문의 전반적인 점수는 1%P 상승하는 데 그쳐, 이 부문 순위가 9위에서 10위로 내려앉았다.

## 주요 내용

- 기존에 공개한 배출량 감축 목표를 하향 조정한 것으로 보인다. 2045년 탄소 중립 목표와 로드맵은 여전히 유효하지만, 현대는 더 이상 스코프3 카테고리1 배출량에 대한 정량적 중기 목표를 공개하지 않는다. 이는 큰 후퇴로 해석할 수 있는 부분이다.
- 산림전용과 관련한 내용을 포함해 환경 및 공급망의 지속가능성 정책을 업데이트했지만, 산림전용 이슈에 초점을 맞춘 목표 달성 시한이나 상품별 목표를 설정하지 않았다.
- 여러 전기차 모델에 대한 수명주기(LCA) 평가 결과를 공개했다. 그러나 차량에 사용된 철강, 알루미늄 및 배터리에 내재한 온실가스 배출량에 대한 세부적인 데이터는 부족한 실정이다. 이는 상세한 LCA 데이터를 제공한 경쟁사들에 비해 뒤처진 면이라 할 수 있다.
- 공급업체에 모든 인권 규정을 준수할 것을 요구하지 않고 있다. 공급망의 고충 처리 메커니즘도 부족하다.
- 강력한 2단계 인권 위험 식별 프로세스를 갖고 있다. 이러한 식별 프로세스의 적용 대상을 1차 공급사를 넘어 확대할 계획이다.
- 전반적으로 강력한 공급망 모니터링 시스템을 갖추고 있다. 현대는 평가 및 감사를 받은 공급업체의 수에 관한 데이터를 해당 업체의 경쟁사와 함께 공개하는 몇 안 되는 기업 중 하나다. 결정된 시정 조치의 내용을 공개하는 기업은 현대, 그리고 같은 계열사인 기아뿐이다.
- 지속적인 공급망 매핑 노력에도 불구하고, 그 결과에 대한 구체적인 정보를 아직 공개하지 않고 있다.
- 현대는 원주민 권익과 관련한 첫번째 걸음을 내디뎠다. 인권 정책과 새로운 공급망 관리 정책에서 모두 FPIC 원칙을 지키겠다고 약속했다.

- 공급망의 노동자 권익에 관한 주요 위험을 공개함으로써, 이 부문의 점수가 소폭 상승했다.

# 기아 (11위)

BEV 판매량	241,500
BEV 판매 비율(%)	12%
2026년 순위(2025년 순위)	11 (12)
총점	21%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	20%
인권 & 책임 있는 조달 점수	23%

기아는 폭스바겐, 테슬라, 볼보와 마찬가지로 2년 연속 큰 폭의 종합 점수 상승을 기록했다. 당사는 공급망의 노동자 권익을 제외한 리더보드의 모든 하위 항목에서 지속적인 개선을 나타냈다. 이로써 기아의 전체 순위는 전년에 비해 한 단계 오른 11위가 됐다. 그러나 종합 성취도 점수는 21%에 불과해 리더보드 지표의 5분의 1에 그쳤다. 앞으로 개선할 부분이 많이 남아 있다.

기후 및 환경 부문에서 기아는 일반 분야의 하위 항목에서 가장 큰 개선을 보였다. 이 항목의 점수가 21%나 올랐는데, 공급업체에 배출량 감축을 명시적으로 요구하고 공급망의 진전 상황을 상세히 공시한 덕분이다. 기아는 공급망의 수자원 및 산림전용 위험을 완화하기 위해 수행한 조치에 대한 세부 정보를 공개해 이 분야의 점수를 끌어올렸다.

반면, 철강, 알루미늄, 배터리 부문의 하위 항목에서는 미미한 개선을 나타냈다. 순환성 지표에서만 소폭 진전을 이뤘고, 철강 및 알루미늄의 탈탄소화 부문에서는 여전히 미흡한 모습을 보였다.

인권 부문에서는 대부분의 하위 항목에서 개선을 보였지만, 지난해와 비교하면 성과가 미진한 편이다. 이는 다른 제조사와 비교해 완만한 개선 추세로, 기아는 인권 관련 전체 순위에서 지난해보다 한 단계 하락했다.

## 주요 내용

- 온실가스 배출 목표를 달성한 1차 공급업체의 비율을 처음으로 공개해, 공급망 탈탄소화 노력의 투명성을 개선했다.
- 배터리 재활용 분야에서 최고 점수를 받았다. 기아는 지리와 마찬가지로 여러 가지 배터리 용도 전환 계획에 대한 상세한 정보를 제공했고, 수리, 재사용 및 재제작을 위해 수집한 배터리의 정량적 데이터를 공개했다.
- 2030년 이전 대량 생산하는 차량 모델에 탄소 저감 철강(예: 전기 아크로에서 생산한 철강)을 사용하겠다는 목표를 세웠다. “장기적으로”는 수소 기반의 철강을 사용하겠다는 목표도 제시했다. 그러나 이러한 계획은 구체성이 떨어지고 충분하지도 못한 것이다. 기아는 이와 관련한 세부 사항을 공개하지 않았다.
- 배터리 소재와 관련한 광물의 책임 있는 관리 계획을 마련해 인증된 제련소인지 검증하고, OECD 가이드라인에 따라 현장 실사를 실시할 계획이다. 그러나 특정 공급망 또는 상황에 따른 실사를 이행했다는 증거를 제시하지 않았다.
- 공급업체에 인권 관련 규정을 모두 준수할 것을 요구하지 않고 있다. 공급망 고충 처리 메커니즘도 부족하다.
- 고위험 공급업체 식별을 위한 강력한 프로세스를 1차 공급사를 넘어 폭넓게 적용하고 있지만, 이러한 프로세스가 첫번째 조달 계약을 체결하기 전에도 적용되는 것인지 밝히지 않았다.
- 공시 관행에서 후퇴한 모습을 보여줬다. 회사의 위험 식별 프로세스 및 주요 인권 위험 요소에 대한 세부적인 정보를 공개하지 않고 있다.
- 공급망 매핑의 범위를 광물의 채굴 지점까지 확대하는 노력을 시작했다. 하지만 이러한 시도를 통해 얻은 구체적인 정보는 아직 공개하지 않고 있다.

- 자사의 위험 식별 프로세스에 원주민의 권익과 관련한 위험을 명시적으로 포함시켰다. 이는 중요한 첫 걸음으로 평가할 수 있으나, **UNDRIP** 및 **FPIC** 원칙을 존중하겠다고 공개적으로 약속한 적은 없다. 기아는 공급업체에도 이러한 원칙을 존중할 것을 요구하지 않고 있다.
- 공급망의 노동자 권익과 관련해 어떠한 진전도 보이지 않았다.

# 메르세데스(4위)

BEV 판매량	188,593
BEV 판매 비율(%)	11%
2026년 순위(2025년 순위)	4 (3)
총점	41%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	39%
인권 & 책임 있는 조달 점수	42%

메르세데스는 올해 리더보드 평가에서도 최상위권에 들었지만, 당사의 전반적인 성과는 실망스러운 수준이다. 몇몇 분야에서 주목할 만한 개선을 이뤘음에도 불구하고, 당사는 다른 영역에서 후퇴함으로써 이러한 효과가 상쇄됐다. 메르세데스는 올해 리더보드의 8개 하위 항목 중 5개 항목에서 점수가 하락했다. 그 결과 당사의 전체 점수는 41%에 그쳤고, 3년 연속으로 전년에 비해 순위가 한 단계씩 내려앉았다.

메르세데스는 화석연료 의존 탈피 및 환경적으로 지속가능한 공급망 부문에서 중요한 진전을 이뤘다. 당사는 차량에 쓰인 저탄소 철강과 알루미늄의 구체적 양을 제공하는 전기차 수명주기 평가 방식을 공개했다. 그러나 다른 영역에서의 후퇴로 인해 이 항목에서 메르세데스의 점수는 1%P 상승하는 데 그쳤다.

메르세데스는 원주민 권익을 제외한 인권 관련 모든 하위 항목의 지표에서 후퇴하는 모습을 보여, 당사의 인권 관련 총점이 2%P 하락했다.

이러한 부진한 성과에도 불구하고, 메르세데스는 대부분의 인권 관련 하위 항목에서 상위 5개사 안에 들었다. 일반 인권 실사 항목에서만 6위로 하락했다. 당사는 이 분야에서 업계의 모범 관행을 보여주고 있으며, 원주민 권익 및 노동자 권익에 관해서는 각각 2위, 1위의 자리를 유지했다.

## 주요 내용

- 2025년 조달의 책임성과 관련한 기준을 업데이트했다. 메르세데스는 공급업체에 재료 및 부품별 CO2감축 목표를 제시할 것을 요구하고 있지만, 과학에 기반한 기후 목표 설정을 더 이상 의무화하지는 않고 있다. 새로운 기준에 따르면 당사는 채용 수수료를 더 이상 명시적으로 금지하지 않는다. 또 시정 계획의 이행을 검증하기 위한 수단과 관련한 중요 정보도 삭제됐다.
- 메르세데스는 수명이 다한 뒤 재사용 또는 용도변경되는 배터리의 비율, 지속가능성 기준에 따라 평가된 예비 공급업체의 수 및 해당 업체의 경쟁사, 당사의 고충처리 메커니즘을 통해 제기된 고충 건수와 같은 두 부문의 중요 데이터 공개를 중단했다.
- EQ 기술이 적용된 CLA 전기차 모델의 수명주기 평가 결과를 공개했다. 이에 따르면 해당 차량은 “재생에너지원으로 생산된 전력을 이용하는 전기 아크로에서 제조한 철강을 39kg” 사용하고, “CLA 모델에 사용된 알루미늄의 40%는 재생에너지를 이용한 전기분해 공장에서 제조”된다.
- 철강 공급망의 탈탄소화 분야에서 최고의 성과를 보여준 3개사 가운데 하나이며, 특히 친환경 철강 인수 계약 부문에서 계속해서 가장 높은 점수를 받고 있다.
- 2024년 쿠팡하임에 유럽 최초의 통합 기계-습식 야금 배터리 재활용 공장을 세웠고, 96%의 회수율을 달성했다.
- 인권 위험 식별 및 평가에서 최고의 관행을 보여주는 기업이다. 상황에 대응하는 민첩한 위험 평가 시스템을 갖췄고, 이는 1차 공급사를 넘어 사전 조달 단계까지 폭넓게 적용된다.
- 상세한 원자재 보고서를 발간하고 있다. 여기에는 다양한 원자재 공급망에서 당사가 식별한 특정 인권 위험 및 환경 위험에 대한 구체적 내용이 담겼다. 또 이러한 위험과 부정적 영향을 해소하기 위한 메르세데스의 변화 이론을 설명하고, 다양한 상황에서 실사를 진행하고 있음을 보여주는 구체적 증거를 보여준다.
- 원주민 권익과 관련해 최고의 성과를 보여주는 2개사 가운데 하나다. 이 부문과 관련한 공급업체 요구사항을 한층 강화했다.

- 노동자 권익 부문에서 계속 최고의 성과를 내고 있다. 실사 프로세스에 노동자가 참여하는 모범적인 관행을 보여준다.

## 닛산(13위)

BEV 판매량	121,886
BEV 판매 비율(%)	4%
2026년 순위(2025년 순위)	13 (13)
총점	15%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	13%
인권 & 책임 있는 조달 점수	17%

닛산은 올해 리더보드 평가의 8개 하위 항목 가운데 5개 부문에서 개선을 나타내 지난해보다 나은 성과를 거뒀다. 그러나 철강 관련 하위 항목에서는 10%P나 점수가 낮아져 이러한 성과가 감쇄됐다. 전체적으로 닛산의 점수 향상은 3%P에 그쳤으며, 순위는 13위를 유지했다.

닛산은 일반 기후 및 환경 부문 하위 항목에서 점수가 15%P 상승했다. 이는 공급업체에 과학에 기반한 CO2 감축 목표를 설정하고 산림전용 위험을 관리할 것을 구체적으로 요구한 데 따른 것이다. 당사는 또한 배터리 소재 공급망의 환경 위험을 실사하는 초기 단계의 조치를 취했다.

그러나 닛산은 철강의 탈탄소화에 있어서는 전혀 진전을 보여주지 못했다. 이 부문의 점수는 저배출 철강에 대한 리더보드의 정의가 업데이트되면서 하향 조정됐다. 당사는 예전에 일본의 제철사들과 [매스 밸런스 방식](#)을 이용한 “친환경 철강”을 조달하는 계약을 공개했는데, 이는 매우 큰 문제를 안고 있다. 해당 방식은 여전히 석탄 고로에서 철강을 생산하기 때문에 “제철 및 제강 공정에서 기술적으로 가능한 한 많은 석탄을 제거하는” 생산 방법으로 간주되지 않는다. 따라서 닛산은 이 부문에서 점수를 얻을 수 없었다.

반면 닛산은 일반 인권 실사 및 광물 조달의 책임성 부문 하위 항목에서 각각 13%P, 5%P 점수를 끌어올렸다. 인권 분야 순위는 15위에서 14위로 올라서긴 했지만, 닛산의 인권 관련 전체 점수는 17%에 머물렀다.

### 주요 내용

- 환경 및 공급망 정책을 업데이트하고 강화해, 공급업체에 과학에 기반한 CO2 감축 목표를 세우고 산림전용 위험을 관리할 것을 요구하는 내용을 명확히 했다.
- 천연 고무를 지속가능성 이니셔티브에 부합하는 우선적 재료로 판단하고, 2025년 세계 지속가능한 천연고무 플랫폼(GPSNR)에 가입했다.
- 규슈 및 북미, 유럽에 위치한 공장에서 알루미늄 순환성 향상을 위한 점진적 개선 조치를 취했다. 폐쇄 루프 재활용 공정을 공개하고, 사용 후 알루미늄 스크랩을 이용해 현가장치 부품을 생산하는 사례 등이 그것이다.
- 배터리 광물과 관련한 잠재적 환경 위험을 공개함에 있어서 높은 수준의 위험만 공개하고, 외부 출처에 전적으로 의존하고 있다.
- 고위험 공급업체를 식별하고 위험을 완화하는 프로세스에 대한 정보 공개를 시작했다. 식별한 공급망의 위험 요소, 공급업체 모니터링 시스템 또한 공개했다.
- 공급망에서 고충을 호소하는 사람이 닛산에 직접적으로 그 내용을 전달할 수 있는 명확한 채널이 존재하지 않는다.
- 조달의 책임성과 관련한 새로운 정책을 발표했다. “분쟁 영향 및 고위험 지역(CAHRAs)의 모든 광물”과 관련해 공급업체에 OECD의 책임 있는 광물 공급망을 위한 실사 지침에 따라 실사를 수행할 것을 요구하고 있다. 또 모든 원자재에 대해 인권 실사 프로세스를 갖추고, 추적 시스템을 구축할 것을 요구한다.
- 원주민 권익과 관련해서는 여전히 뒤처져 있다. 현재 0%인 성과를 개선하기 위한 어떠한 조치도 취하지 않았다.

- 노동자 권익과 관련한 공급업체 요구사항을 강화했지만, ILO의 직장 내 5가지 기본 원칙과 권리를 조건 없이 준수할 것을 공급업체에 요구하지는 않는다. 또한 당사가 이러한 요구사항의 관철을 위해 어떤 조치를 취하고 있는지를 보여주는 정보가 거의 없다.

# 르노(7위)

BEV 판매량	242,080
BEV 판매 비율(%)	12%
2026년 순위(2025년 순위)	7 (8)
총점	31%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	28%
인권 & 책임 있는 조달 점수	35%

르노는 올해 리더보드의 8개 하위 항목 가운데 7개 부문에서 점수가 향상됐다. 또 전체 점수를 9%p 끌어올리는 등 가장 강력한 성과를 거둔 기업 중 하나다. 지리, BYD와 함께 최고의 진전을 이뤄 전체 순위가 8위에서 7위로 한 단계 올라섰다. 르노가 이와 같은 개선세를 이어간다면, 머지않아 유럽과 미국의 경쟁자들을 제치고 선두 자리를 차지할 수 있을 것이다.

기후 및 환경 부문에서 르노는 지리와 BMW에 따라잡혔다. 두 기업은 2026년 르노보다 빠른 진전을 이뤄 르노의 순위를 8위로 밀어냈다. 르노는 화석연료 탈피 및 환경적으로 지속가능한 배터리 부문 하위 항목에서 상위 3개사 안에 들었고, 특히 배터리 순환성 측면에서는 업계의 선두 자리를 지켰다. 그러나 철강 및 알루미늄의 순환성에서는 실망스러운 성과를 기록했다.

르노는 인권 부문에서 보다 실질적인 진전을 이뤘다. 당사는 이 부문의 점수를 12%p 끌어올려 다른 기업들보다 월등히 나은 개선세를 보여줬다. 당사는 인권 부문의 각 하위 항목에서 순위가 상승했고, 원주민 권익 및 노동자 권리 측면에서도 상위 5개사 가운데 하나가 됐다.

르노는 인권 부문에서 4단계 상승한 6위를 차지했다. 이는 볼보, 스텔란티스보다 앞선 위치다. 르노는 이 분야에 있어서 더 이상 유럽의 후발주자가 아니지만, 인권 부문 총점은 35%로 여전히 개선할 부분이 많이 남아 있다.

## 주요 내용

- 인권과 관련한 모든 원칙을 존중하고, CAHRAs를 다루는 업체에 OECD 실사 지침을 적용할 것을 요구하는 새로운 공급업체 행동강령을 발표했다. 하지만 신규 강령은 이전의 녹색 조달 지침에서 공급업체에 의무적으로 요구하던 과학에 기반한 목표 설정을 완화하는 내용을 담고 있다.
- 배출량 감축에 공급업체가 참여하는 모범적인 관행을 이어가고 있다. 르노는 500개 주요 공급업체에 온실가스 감축 목표를 과학기반 감축목표 이니셔티브(SBTi)에 제출해 검증 받을 것을 요구했고, 35%는 이미 승인을 받았다.
- 2024년 9월부터 철강, 알루미늄, 배터리를 포함한 7가지 고배출 소재 공급업체에 입찰 참여 시 부품의 탄소발자국을 제공하고, 배출량 감축안을 제출하도록 요구하고 있다.
- 배터리 재활용과 탈탄소화에 대해 2030년 목표를 설정한 유일한 기업이다. 수명이 다한 배터리에서 회수한 코발트, 리튬, 니켈의 80%를 재활용하고, 2030년까지 배터리의 탄소발자국을 최대 35% 감축하는 목표를 마련했다.
- 저탄소 코발트, 니켈, 리튬에 대한 조달 계약을 체결한 두 기업 중 하나다.
- 공급망 내에서 발생한 인권 위험에 관한 정보를 세부 내용을 포함해 공개하지만, 그것이 어떤 원자재와 관련된 것인지, 어느 단계의 공급업체에서 발생한 것인지, 그리고 지리적 위치가 어디인지를 구체적으로 밝히지는 않는다.
- 책임 있는 광물 이니셔티브(RMI)과 IRMA의 회원사이지만, IRMA 감사 및 실사의 이행과 관련해 공급업체와 직접 협력한 내용을 밝힌 것이 없다.

- 공급업체가 UNDRIP 및 FPIC 원칙을 존중할 것을 명시적으로 요구하고 있다. FPIC 원칙을 비롯한 원주민 권익의 침해 가능성을 평가함에 있어서, 그 범주에 광물 채굴 지점을 포함하는 5개사 가운데 하나다.

# SAIC(18위)

BEV 판매량	330,40
BEV 판매 비율(%)	22%
2026년 순위(2025년 순위)	18 (18)
총점	3%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	4%
인권 & 책임 있는 조달 점수	1%

전반적으로 부진한 성과에도 불구하고, SAIC는 화석연료 탈피 및 지속가능한 공급망 부문의 일반 하위 항목에서 점수가 9%P 상승했다. 이에 힘입어 당사의 전체 점수도 2%P 올랐다. 하지만 당사는 리더보드의 모든 하위 항목에서 0점, 또는 최저점을 받아 가장 낮은 평가를 받은 자동차 제조사로 기록됐다.

SAIC가 일반 기후 및 환경 부문에서 점수가 오른 것은 온실가스 배출 감소 및 환경 관리와 같은 분야에서 공급업체에 요구하는 사항을 명확히 공개했기 때문이다. 하지만 당사는 철강 및 알루미늄의 공급망 탈탄소화 부문에서 0%를 기록한 3개사 가운데 하나다.

SAIC는 리더보드 평가에서 인권 관련 4개 하위 항목 가운데 3개 항목에서 전혀 점수를 얻지 못한 유일한 기업이다. 이러한 저조한 성과는 매년 꾸준한 진전을 보여주고 있는 자국 내 경쟁사 BYD, 지리의 성과와 극명한 대조를 이룬다. 두 기업은 이제 동아시아의 대부분 경쟁사보다 나은 모습을 보여주고 있다. 이들 기업과 SAIC의 격차는 점점 확대되고 있는데, 분야별로 BYD와의 격차는 5~15%P, 지리와의 격차는 17~23%P에 이른다.

## 주요 내용

- 스코프3 배출량을 계산하기 위한 새로운 계획을 내놨지만, SAIC는 자사가 구매한 상품 및 서비스의 스코프3 배출량을 공개하지 않은 두 개 기업 중 하나다.
- 새로운 공급업체 실사 메커니즘과 친환경 공급업체 선정 시스템을 공개했다. 당사는 부품을 대량 납품하는 공급업체에 이를 100% 적용하겠다고 언급했으나, 세부적인 내용을 추가로 밝히지는 않았다.
- 배터리 용도전환 이니셔티브에 관한 세부 내용을 제한적으로 공개했지만, 배터리 재활용에 대한 내용은 없다.
- 인권 및 조달의 책임성 부문에 대한 공개적 약속이 여전히 부족하며, 관련 프로세스는 수익에 미치는 위험과 영향에 지나치게 집중돼 있다.
- 노동 기준 및 기타 윤리적 이슈에 관한 요구사항을 포함하는 공급업체 행동강령을 갖고 있다고 하지만, 이를 공개하지 않아 실제 내용을 평가할 수 없다.

# 스텔란티스(12위)

BEV 판매량	352,574
BEV 판매 비율(%)	7%
2026년 순위(2025년 순위)	12 (9)
총점	21%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	14%
인권 & 책임 있는 조달 점수	29%

스텔란티스는 2026년판 리더보드 평가에서 매우 미진한 성과를 나타냈다. 8개 하위 항목 가운데 5개 항목에서 점수가 후퇴했고, 총점도 2%P 하락했다. 이에 따라 당사의 전체 순위는 9위에서 12위로 내려앉았다. 이는 토요타와 더불어 가장 부진한 모습으로, 전년에 이어 계속 하락세를 이어가고 있다. 스텔란티스는 이제 유럽과 미국을 통틀어 최악의 성과를 기록한 기업이 됐으며, 현대, 기아, 지리에 추월당했다.

스텔란티스의 부진이 특히 실망스러운 까닭은 이 기업이 과거 정량적 데이터를 공개함에 있어서 업계의 모범 사례로 꼽혔기 때문이다. 수명이 다한 배터리의 처리 방식, 부적합한 공급업체의 식별, 시정 조치 계획 등에 관한 데이터가 그런 것들이다.

기후 및 환경 부문에서 스텔란티스는 일반 하위 항목에서 1%P 미만의 미미한 개선을 보였고, 철강, 알루미늄, 배터리 관련 하위 항목에서는 투명성 감소로 인해 점수가 낮아졌다. 특히 철강 및 알루미늄 항목의 점수는 1%에 겨우 도달해, 유럽의 경쟁사들의 평균 점수에 비해 25%P 낮았다.

인권 부문에서도 당사는 일반 인권 실사 및 조달의 책임성 관련 하위 항목에서 후퇴하는 모습을 보였다(조달의 책임성 부문에서는 점수가 8%P 낮아졌다). 노동자 권익 부문에서는 정체를 나타냈고, 원주민 권익 부문에서 그나마 3%P의 개선을 보였다. 인권 부문 순위는 7위에서 8위로 한 단계 내려앉았다. 스텔란티스가 특단의 조치를 취하지 않는 한, 당사는 곧 리더보드 평가에서 최하위권에 위치하게 될 것이다.

- 공급업체의 배출량 감축 목표와 관련해서는 여전히 좋은 성과를 보여주고 있다. 스텔란티스는 2030년까지 주요 공급업체의 95%에 대해 파리 기후협약에 부합하는 탄소 감축 목표를 마련할 것을 요구했고, 이미 84% 이상의 공급사가 해당 목표를 세웠다.
- 철강 재활용과 관련해 후퇴하는 모습을 보였다. 당사는 2024년 보고서에서 이전에 공개하던 스크랩 사용량 데이터를 삭제했고, 취합된 2차 소재 데이터로 이를 대신했다.
- 배터리를 위한 강력한 4R(재제조, 수리, 재사용, 재활용) 공정을 갖추고 있다. 자회사인 SUSTAINera Valorauto이 주로 이를 수행한다. 그러나 배터리의 유형별 수집량, 수리/재제조/재활용의 결과, 또는 또는 재활용률에 관한 세분화한 데이터를 공개하지는 않는다.
- 일반 인권 실사 부문에서 상위 5개사 가운데 하나로 남아 있다. 당사의 강력한 인권 약속, 공급업체 요구 사항, 실사 프로세스는 1차 공급사를 넘어 채굴 지정까지 적용된다.
- 조달의 책임성과 관련한 독자적인 정책, 또는 명확한 약속을 내놓지 않은 4개 기업 중 하나다. 공급망 매핑과 관련한 정보 공개에서도 후퇴한 모습을 보였으며, 공급망 내 제련소/정제소의 최신 목록을 공개하지 않았다.
- 스텔란티스는 독자적인 FPIC 원칙을 발표한 유일한 기업이다. 또 FPIC와 관련해 채굴 기업과 적극적으로 협력하는 3개 제조사 가운데 하나다. 그러나 실망스럽게도 이러한 원칙은 공급업체에 적용되지는 않는다.
- 생활임금을 약속하고 그 산정 방식을 밝힌 2개사 가운데 하나다. 하지만 공급업체에 대해 생활임금을 지급할 것을 명시적으로 요구하지는 않고 있다.

# 테슬라(1위)

BEV 판매량	1,836,477
BEV 판매 비율(%)	100%
2026년 순위(2025년 순위)	1 (1)
총점	49%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	50%
인권 & 책임 있는 조달 점수	48%

테슬라는 리더보드 평가에서 2년 연속으로 최고의 성과를 기록한 기업이다. 총점이 6%P 상승해 지난해 평가에서 1%P 미만이었던 2위(포드)와의 격차를 2026년에는 4%P 이상 벌리는 데 성공했다.

테슬라는 올해 기후 및 환경 부문에서 가장 두드러지는 개선을 나타내 이 분야 점수를 10%P 끌어올렸다. 4개 하위 항목 가운데 3개 부문에서 진전을 이뤘는데, 특히 알루미늄과 배터리 항목에서 눈에 띄는 개선을 보였다.

하지만 철강의 탈탄소화 부문에서는 여전히 다른 기업에 비해 뒤쳐진 모습을 보이고 있다. 테슬라는 배터리 분야 하위 항목에서도 순환성 노력에 관한 보다 포괄적이고 세분화된 정보를 제공함으로써 점수를 끌어올릴 수 있다.

인권 부문의 성과에서는 항목별로 엇갈린 성과를 보여줬는데, 이 분야의 모든 영역에서 포드에 비해 뒤쳐진 점수를 기록했다. 당사는 자동차 제조사 중 최초로 공급망 내 노동자의 권리 침해에 대해 어떤 구제 조치를 취했는지 구체적인 사례를 들어 설명한 기업이다. 이를 평가받아 13%P의 점수 향상을 달성했다. 반면 자사 운영 과정에서는 노동권과 관련해 끔찍한 관행을 이어갔다.

인권 부문의 다른 하위 항목에서는 올해 정체된 모습을 보였다. 그 결과 인권 부문 전체 점수가 3%P 개선되는 데 그쳤는데, 이는 경쟁사들에 비해 뒤쳐진 성과다.

## 주요 내용

- 철강, 알루미늄, 배터리 공급망에서 세분화된 스코프3 배출량을 공개한 유일한 자동차 제조사다. 셀 생산 및 주요 소재에 대한 상세한 배출량, 그리고 각 카테고리별 데이터 적용 범위를 공개했다. 이는 자동차 제조 업계의 새로운 모범 사례로 평가할 수 있다.
- 공급망 배출량 요구 사항을 강화했다. 공급업체는 배출량 모니터링 계획을 마련하거나, 제3자가 독립적으로 검증하는 제품 LCA를 수행해야 한다.
- 북미 지역에서 kg당 이산화탄소 환산(CO<sub>2</sub>e) 2kg 미만의 배출집약도를 지닌 저탄소 알루미늄 조달 계약을 새로 체결했다. 그러나 테슬라가 현저히 낮은 점수를 받고 있는 철강의 탈탄소화와 관련해서는 유사한 성과를 보이지 못했다.
- 배터리 광물에 관한 환경 실사 지표에서 최고의 성과를 나타낸 기업 가운데 하나다. 니켈, 리튬, 코발트 공급망과 관련해 식별된 위험과 이에 대해 취한 조치를 상세히 공개했다. 그러나 저탄소 배터리 광물 조달에 있어서는 경쟁사들보다 뒤쳐진 모습을 보였다.
- 분쟁 광물 및 전환 광물과 관련한 내용을 포함해 식별된 인권 위험 정보를 가장 투명하게 공개하는 기업 중 하나다.
- 실사 노력을 얼마나 기울이고 있는지 보여주는 데이터를 여전히 공개하지 않고 있다. 계약 체결 전 평가를 거친 공급업체의 숫자, 발견된 부적합 사례, 감사를 받은 공급업체 수 등이 그것이다.
- 공급망 매핑 노력의 결과를 상세히 공개하는 유일한 기업이다. 또 직접 광물 조달 계약에 관한 데이터를 충분히 제공하는 두 기업 중 하나다.

- 자사의 인권 정책에 UNDRIP를 존중할 것을 명시했지만, FPIC 원칙을 준수하겠다는 약속을 내놓지 않고 있다.
- 공급망의 노동자 권익 침해에 대해 어떤 구제 조치를 취했는지 공개한 유일한 기업이다. 그러나 노동자와 단체 협약을 맺지 않은 네 기업 중 하나이기도 하다. 미국 기업 가운데 단체 협약을 맺지 않은 기업은 테슬라가 유일하다.

# 도요타(16위)

BEV 판매량	194,798
BEV 판매 비율(%)	2%
2026년 순위(2025년 순위)	16 (14)
총점	9%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	7%
인권 & 책임 있는 조달 점수	10%

올해 리더보드에서 도요타의 성과는 매우 실망스러운 수준이다. 기후 및 환경 부문 두 개 하위 항목에서 개선을 나타냈지만, 다른 부문에서는 모두 0점을 받거나 전보다 점수가 하락했다. 도요타는 올해 평가에서 가장 뒤처진 성과를 보인 기업으로 기록됐다. 전체 점수는 2%P 하락했고, 순위 또한 14위에서 16위로 내려앉았다.

도요타는 공급망을 포함하는 2030년 온실가스 감축 목표를 새로 설정하고, 배터리 순환성 향상을 위한 노력을 세부적으로 공개했다. 그 결과 기후 및 환경 부문에서 점수를 끌어올릴 수 있었다. 그러나 당사는 GAC, SAIC와 마찬가지로 철강 및 알루미늄 탈탄소화 분야에서 여전히 0%를 받았다.

인권 부문에서는 전년의 상승세를 이어가지 못했다. 도요타는 인권 부문의 거의 모든 하위 항목에서 후퇴하는 모습을 보였다. 특히 노동자 권익 분야에서 14%P의 점수 하락을 기록했는데, 이는 전체 기업의 올해 리더보드 평가 결과에서 두 번째로 큰 폭의 하락이다. 도요타의 전체 인권 부문 점수는 6%P 하락했고, 이 또한 올해 리더보드의 부문별 점수 가운데 가장 큰 폭의 하락 중 하나다.

## 주요 내용

- 탄소 중립에 대해 2050년을 목표 시점으로 둔 장기 목표, 그리고 2030년을 목표로 한 중기 목표를 설정했다. 여기에는 공급망까지 적용되는 스코프1, 2, 3 배출량이 명시적으로 포함돼 있다.
- 배터리 순환성 제고를 위한 구체적인 정보를 제공하고 있다. 도요타는 대형 배터리의 재활용성 향상을 위한 “분해하기 쉬운 디자인”을 채택했으며, 배터리 재활용 프로세스를 개선하기 위해 설계를 이용하는 구체적인 사례를 공개하고 있다.
- 인권 실사와 관련한 기본적인 사항을 아직도 갖추지 못하고 있다. 공급업체에 인권 및 노동자 권익을 존중할 것을 요구하지 않고, 광물 조달과 관련한 실사 요구도 최소한에 그친다. 또 공급망의 고충처리 메커니즘을 운영하지 않고, 인권 위험 평가 프로세스 및 식별된 위험에 대해 사실상 아무것도 공개하지 않는다. 게다가 도요타는 자사의 기본적인 인권 약속이나 그것의 이행을 입증할 통계 데이터, 또는 증거를 전혀 제시하지 않고 있다.
- 공급망 매핑 프로세스를 마련했지만, 그 결과를 공개하지 않는다. 다만 분쟁 광물과 관련한 위험에 대해 최소한의 정보, 그리고 RMI 적합성을 포함해 공급망 내 제련소/정련소의 부분적인 정보를 제공하는 몇 안 되는 자동차 제조사 중 하나다.
- 분쟁 광물에 관한 진전과는 달리, 배터리 광물에 관한 인권 및 환경 실사의 구체적인 증거를 내놓지 못하고 있다.
- 원주민 권익과 관련해 0% 점수를 받았다. 이 분야에서 계속해서 가장 뒤처진 모습을 보이고 있다.

- 노동자 권익과 관련해 진전을 보이지 못했다. 아직 가장 기본적인 조치조차 취하지 않고 있다. 다만 올해는 공급망에서 식별한 노동자 권익 침해 위험에 관한 정보를 조금이나마 공개했다.

# 폭스바겐(5위)

BEV 판매량	923,977
BEV 판매 비율(%)	11%
2026년 순위(2025년 순위)	5 (5)
총점	39%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	31%
인권 & 책임 있는 조달 점수	46%

폭스바겐은 2년 연속으로 리더보드에서 가장 뛰어난 성과를 보여줬다. 8개 하위 항목 가운데 6개 항목에서 진전을 이뤄 전체 점수를 6%p 끌어올렸다.

기후 및 환경 부문에서는 알루미늄 관련 하위 항목에서 12%p나 점수가 상승했다. 저탄소 알루미늄 공급 계약을 새로 체결하고, 알루미늄 재활용을 위한 폐쇄 루프 시스템의 상세 정보를 공개한 점이 평가받은 결과다. 그러나 저탄소 철강 및 알루미늄에 대한 여러 건의 계약 체결에도 불구하고, 구체적인 탈탄소화 목표, 이를 위한 맞춤형 전략, 공급망의 탈탄소화를 위한 노력이 부족한 것으로 나타났다.

인권 측면에서 폭스바겐의 전체 점수는 9%p 상승해 BYD와 함께 두 번째로 큰 폭의 개선을 보여줬다. 당사는 지난해 이 부문에서 최고의 개선을 보여줬는데, 이번 평가에서도 상승세를 이어갔다. 폭스바겐은 전체 총점에서 5위를 유지했지만, 인권 분야 순위는 5위에서 3위로 뛰어올랐다. 특히 원주민 권익 부문에서 대폭 강화된 약속을 제시하고 공시 관행을 개선한 덕분에 17%p나 점수가 상승했다.

폭스바겐이 높은 점수를 받은 근거 중 하나는 당사의 책임 있는 원자재에 관한 상세한 보고서다. 이 보고서는 평가 대상 18개 자동차 제조사가 내놓은 것 가운데 전체 공급망과 이슈를 포괄하는 자사의 환경 및 인권 실사 노력을 가장 상세히 설명하고 있다. 덕분에 기후 및 환경, 인권 양대 부문의 여러 지표에서 폭스바겐이 점수를 얻을 수 있었다.

## 주요 내용

- 2050년 순 탄소 중립 목표를 갖고 있으나, 2030년 중기 목표는 사용 단계의 스코프3 배출량만 포함하고 있다. 후방산업/구매 품목과 관련한 배출량은 빠져 있다.
- 가죽과 고무를 조달하는 신규 계약 시 구속력 있는 지속가능성 조항을 적용함으로써 산림전용 위험 관리의 모범 사례를 보여준다.
- 알루미늄 공급망의 탈탄소화에 있어서 주목할 만한 진전을 이뤘다. 아우디는 알루미늄 관리 이니셔티브(ASI)에 참여하고 있고, 포르쉐는 저탄소 알루미늄을 위해 하이드로와 파트너십을 맺었다. 그러나 철강 부문에서는 별다른 진전을 보여주지 못했다.
- 실사 노력과 관련해 높은 투명성을 유지하고 있다. 분쟁 광물 및 전환 광물과 관련한 내용을 포함해 인권 위험을 잘 설명하고 있는 몇 안 되는 자동차 제조사 가운데 하나다. 또한 계약 체결 전에 평가한 공급업체의 수를 경쟁사들의 세부 정보와 함께 공개하는 2개 기업 중 하나다.
- 여전히 공급망 모니터링 노력의 규모와 결과를 보여주지 못하고 있다. 공급업체 감사, 부적합 사례, 시정 조치 계획과 관련한 데이터를 공개할 필요가 있다.
- 고충 처리에 관한 내용을 공개함에 있어서 후퇴한 모습을 보였다. 공급망의 고충 정보를 유형별, 지역별로 분류해 제공하지 않았고, 그 결과도 공개하지 않았다. 폭스바겐은 과거 이 분야에서 모범적인 관행을 보여주는 기업이었다.
- 메르세데스, 포드와 마찬가지로 IRMA 감사를 받은 광산에서 원자재를 조달할 것을 요구하고 있다. 이와 관련해 채굴 기업과 직접 협력하는 기업도 이들 세 곳뿐이다.
- 원주민 권익 부문에서 상당한 진전을 이뤘다. 자사의 책임 있는 조달 정책을 통해 FPIC 원칙을 준수할 것을 약속했다. 이러한 약속은 채굴 지점까지 적용되며, FPIC뿐 아니라 원주민의 기타 권리도 포괄한다. 그리고 공급망 내에서 원주민 권익이 침해될 가능성이 있는 곳을 공개하고 있다.
- 공급망의 노동자들에게 자신의 권익 침해와 관련해 상담할 수 있는 방법을 설명하는 몇 안 되는 기업 중 하나다.

## 볼보(3위)

BEV 판매량	162,132
BEV 판매 비율(%)	23%
2026년 순위(2025년 순위)	3 (4)
총점	44%
화석연료 없는 환경적으로 지속 가능한 공급망 점수	55%
인권 & 책임 있는 조달 점수	32%

볼보는 올해도 뛰어난 성과를 보여줬다. 리더보드의 8개 하위 항목 가운데 7개에서 개선을 나타냈고, 총점도 6%P 상승했다. 꾸준한 개선 덕분에 올해 순위는 한 단계 상승한 3위를 차지했다.

볼보는 기후 및 환경 부문에서 1위를 유지하며 점수를 11%P 끌어올렸다. 이는 이 부문 평균의 두 배에 달하는 상승폭이다. 당사는 철강 및 알루미늄의 탈탄소화 부문에서 계속해서 큰 성과를 보이며 경쟁사와의 격차를 벌렸다. 또 LCA 보고서를 통해 차량 모델별 철강, 알루미늄, 배터리의 세분화한 배출 데이터를 공개한 유일한 기업이다.

그러나 철강, 알루미늄 부분의 성과와 달리 배터리 분야 하위 항목에서는 부진한 개선을 나타냈다. 이 부문 점수는 상위 3개사와 비교해 절반도 되지 않았다. 볼보는 지속가능한 배터리 개발을 위해 노보 에너지 인수를 추진하고 있는데, 성사될 경우 이 분야 성과를 개선하는 데 도움이 될 것으로 보인다.

인권 부문에서도 소폭 개선을 나타냈다. 볼보는 노동자 권익을 제외한 인권 부문 하위 항목에서 평균 3%P의 점수 상승을 기록했다. 그러나 노동자 권익 항목에서는 점수가 6%P 하락했다. 그 결과 인권 부문 전체 점수가 1%P 상승하는 데 그쳐 이 부문 순위가 6위에서 7위로 내려앉았다. 당사는 원주민 권익과 관련해 초기 단계의 조치를 취했지만, 관련 하위 항목의 점수는 여전히 8%에 불과하다.

### 주요 내용

- 최신 사업 파트너 행동강령을 통해 공급업체에 물 사용량 감축 목표를 설정할 것을 요구했다. 2년 안에 공급망의 물 관리 보고 방식을 확대할 계획이다.
- 자연 및 생물다양성(2024년 9월), 지속가능한 소재(2024년 9월), 조달의 책임성(2025년 1월)에 대한 새로운 입장문을 발표했다.
- 철강, 알루미늄, 배터리에 관한 세분화한 배출 데이터를 포함해 전기차에 대한 포괄적이고 세밀한 LCA 결과를 공개하고 있다.
- 저탄소 철강 및 알루미늄, 재활용 철강 및 알루미늄의 사용 증대를 위한 세분화한 목표를 설정한 유일한 기업이다.
- 배터리 재활용, 수리, 재사용, 용도 전환을 위한 실행 조치의 세분화한 정량 데이터를 공개한다.
- 외부 인권 전문가와의 협의를 포함한 위험 평가 프로세스를 상세히 설명하는 몇 안 되는 기업 중 하나다. 그러나 분쟁 광물 및 전환 광물과 관련한 위험을 비롯해 확인된 인권 위험을 공개하는 수준은 매우 제한적이다.
- EU 배터리 규정에 따라 앱과 QR코드를 통해 접근할 수 있는 첫 번째 배터리 여권을 도입했다. 여기에는 차량 배터리에 사용된 코발트, 니켈, 흑연, 리튬, 운모의 원산지 정보가 포함돼 있다.
- 공급망의 제련소/정제소 목록을 여전히 공개하지 않고 있다. 하지만 제련소의 RMI 적합성에 대한 일부 정보를 공개했고, IRMA 감사와 관련해 채굴 기업과 직접 협력 중이다.
- 공급업체에 FPIC 원칙을 준수할 것을 요구하기 시작했고, 최소한의 기대 사항을 제시하고 있다. 그러나 이러한 요구가 실제로 어떻게 이행되고 있는지를 확인할 수 있는 정보를 공개하지 않았다.

- 생활임금을 지급하는 3개사 가운데 하나다. 공급업체에도 생활임금을 지급할 것을 명시적으로 요구하기 시작했다.