

2024/2025 글로벌 자동차회사 평가

전기차로의 전환을 주도하는 기업

Chang Shen, Ilma Fadhil, Zifei Yang, Anh Bui, Marta Negri, Stephanie Searle

icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL
ON CLEAN TRANSPORTATION

▲ +1235	+1.27%	3511.9	SPX ▲ +22.3	+0.63%	1.0950	CHF ▼ -0.0
▲ +29.42	+0.22%	23500	NIY ▼ -102	-0.45%	0.0094	JPY ▲ +0.0
▲ +0.202	+0.14%	0.0094	JPY ▲ +0.008	+0.08%	1.2895	JBP ▼ -0.0
▲ +0.062	+0.07%	143.37	PLS ▲ +0.202	+0.14%	40.54	WTI ▲ +0.7
▼ -0.003	-0.03%	13.32	VIX ▼ -0.04	-1.53%	13.32	VIX ▼ -0.0

ICCT 및 보고서 소개

국제청정교통위원회(ICCT)는 청정교통 분야에서 편향되지 않은 최상의 연구·정책 분석을 수행해 정부 관계자와 기타 관련 시민사회·산업 이해관계자에게 제공하는 독립적인 비영리단체다. ICCT의 사명은 도로, 해상, 항공 운송의 환경성과와 에너지 효율을 개선하여 공중보건에 이바지하고 기후변화를 완화하는 것이다. ICCT는 청정연료와 차량 정책에 집중하고, 금세기 중반까지 교통부문의 탈탄소화를 이루기 위해 노력하는 세계 유수의 연구기관이다.

일반적으로 ICCT는 교통부문의 배출량 감축 정책을 개발하는 정책입안자와 규제 기관을 지원하지만, 본 보고서는 더 광범위한 청중을 대상으로 작성되었다. 정부 규제를 지원하기 위해 사용하는 것과 동일한 접근 방식, 즉 의사결정자에게 고품질의 데이터와 분석을 시의적절하게 제공하는 방식이 이러한 중요한 시기에 투자자, 광범위한 금융부문, 소비자, 자동차회사 모두에게 도움이 될 수 있다고 생각한다.

본 보고서는 무공해자동차로 전환하는 글로벌 자동차회사들을 비교한다. 본 평가는 투자자와 신용평가사에 유용할 수 있다. 소비자 역시 각 자동차회사가 완전히 탈탄소화된 자동차 시장과 공급망으로 전환하기 위해 얼마나 많은 노력을 기울이고 있는지 궁금할 수 있다. 또한 탄소중립 목표를 세운 자동차회사에게도 자사의 행동과 계획에 대한 데이터 기반의 투명한 ICCT 평가가 개선 기회를 모색하는 데 유용한 척도가 될 수 있다. ICCT는 향후에도 데이터에 기반하여 본 평가를 지속적으로 업데이트할 것이다.

면책조항

본 ICCT 보고서는 정보 제공의 목적으로만 사용된다. ICCT는 공정하고 중립적인 방식으로 다수의 제3자 데이터를 정리하고 제시하기 위해 노력했지만, 본 평가에 포함된 지표의 선택, 해석, 가중치, 표현은 ICCT의 주관적인 평가와 의견을 반영한다. 또한 ICCT는 신뢰할 수 있다고 판단되는 데이터 출처만을 사용하고, 자동차회사와 함께 해당 데이터를 검증하는 조치를 취했으며, 투명성과 검증을 위해 출처를 확인했지만, 타인이 취합하고 출간한 데이터의 정확성을 보장할 수는 없다. 본 보고서를 달리 해석해서는 안 된다.

감사의 말

귀중한 피드백을 제공한 ICCT 직원 Amit Bhatt, Dan Rutherford, Georg Bieker, Hui He, Jan Dornoff, Josh Miller, Michael Doerrer, Peter Mock, Peter Slowik, Rachel Muncrief, Drew Kodjak, Tim Dallmann, ICCT 이사 Anthony Eggert, Margo Oge, 그리고 외부 검토 위원 Cato Sandford, Chris Malins, Josie Phillips(모두 Cerulogy 소속), Danielle Gagne(Partnership Project), Michael Kodransky(Ceres), Pengfei Yang(중국 자동차공학연구소(CAERI)), Robert Spivey(Valens Research)를 포함한 여러 동료에게 감사의 인사를 전한다.

마지막으로, 재정적 지원을 제공한 Crux Alliance와 클라이밋웍스재단(ClimateWorks Foundation)에 감사드린다. 본 보고서에 표현된 모든 의견, 조사 결과, 결론 및 제언 사항은 저자의 의견으로 Crux Alliance나 클라이밋웍스재단의 견해와는 무관하다.

International Council on Clean Transportation

1500 K Street NW Suite 650
Washington DC 20005 USA

communications@theicct.org | www.theicct.org | [@TheICCT](https://twitter.com/TheICCT)

요약

2024년 전기차(EV)는 전 세계 경량자동차(LDV) 판매량의 약 20%를 차지하며 역대 최고 판매 점유율을 기록했다. 절대적인 판매량도 계속해서 증가하고 있다. 전 세계 전기차 판매량은 2022년부터 2023년까지 26% 증가했고, 2023년부터 2024년까지 27% 증가했다(Fadhil & Shen, 2025). 차량 전동화에 엄청난 가속도가 붙고 있다. 향후 10년 동안 전기 구동장치가 내연기관보다 더 저렴해지고 매력적이게 되면서 전 세계 자동차회사는 무공해차(ZEV)로 신속하게 전환하기 위해 경쟁할 것이다.

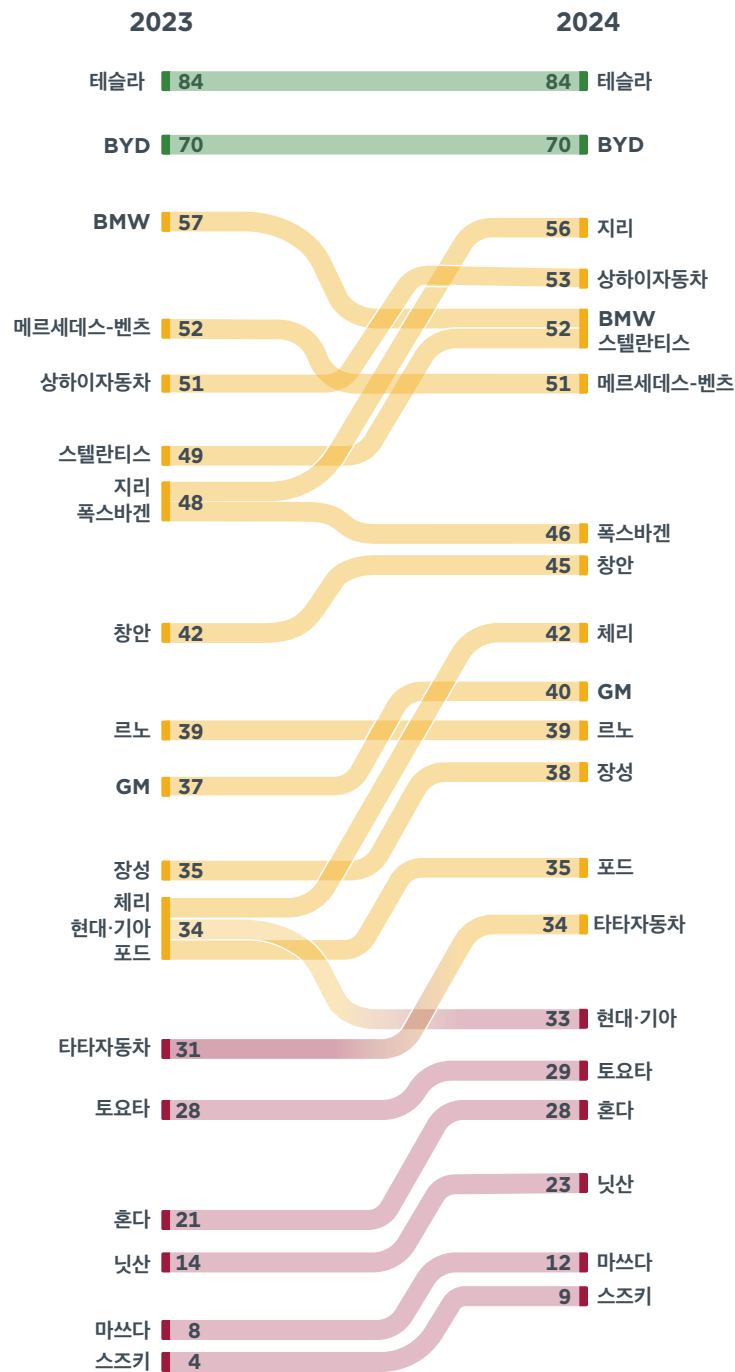
제3차 ICCT 글로벌 자동차회사 평가 보고서에서는 세계 최대 자동차회사들의 ZEV, 즉 배터리 전기차(BEV)와 수소 전기차(FCEV)로의 전환을 비교 평가한다. 2024년 판매 기준 세계 21대 경량자동차 제조사에 초점을 맞춘 본 보고서는 각 자동차회사가 자사 차량의 탄소 배출을 제로로 전환하고 제조 공정을 탈탄소화하려는 노력과 전략을 반영하기 위해 10가지 맞춤형 지표를 사용한다. 올해 평가에서는 최신 연구를 반영하여 친환경 철강에 대한 새로운 지표를 도입하고, 배터리 재활용 및 용도 변경 지표를 업데이트하여 단순한 발표가 아닌 실질적인 진척도를 고려하며, 중국 내 플러그인 하이브리드 전기차(PHEV)의 실제 운행 패턴을 추정하는 데 사용되는 방법론을 업데이트하였다. 그러나 일관적인 평가 프레임워크를 통해 2023년부터 2024년까지 자동차회사의 진척도를 추적할 수 있다.

그림 ES1은 2023년 순위(점수)와 2024년 순위를 비교하여 보여준다. 높은 점수에서 낮은 점수 순으로 자동차회사를 나열했다. 녹색으로 표시한 “선도자”는 평점 상위 6분의 1(66.7~100)을 기록했다. 노란색의 “전환자”는 평점 중위 3분의 6(33.4~66.6)을 기록했다. 빨간색의 “후발자”는 평점 하위 3분의 1(0~33.3)을 기록했다.

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
93550	IBV	+1235	+1.27%	3511.9	SPY	+22.3	+0.43%	1.0850	CHF	-0.003	-0.03%

그림 ES1

글로벌 자동차회사 평가, 2023년 대비 2024년 점수



대부분의 자동차회사는 2023년에 비해 향상된 점수를 기록했다. 14개 자동차회사의 점수가 향상됐고, 4개 회사는 하락했으며, 3개 회사는 동일하게 유지했다. 분석의 주요 결과는 다음과 같다.

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
92550	IBV	+1235	+1.27%	3511.9	SPY	+22.3	+0.43%	1.0950	CHF	-0.003	-0.03%

타타자동차는 “후발자”에서 “전환자”로 전환한 최초의 자동차회사다. 2024년, 타타는 새로운 전기차 모델을 출시하여 다양한 차량 라인업을 확대했다. 또한 타타와 자회사인 재규어랜드로버는 주요 시장에서 배터리 재활용 및 용도 변경 노력에 박차를 가했다. 한편, 지난 2년간 후발자-전환자 수준에 머물렀던 현대·기아는 배터리 재활용 및 용도 변경에서 얼마나 진전을 이루었는지 공개하지 않아 올해 평가에서 “후발자”로 하락했다.

BYD는 2024년에 처음으로 공동 선도자인 테슬라보다 더 많은 BEV 판매량을 기록했다. BYD는 2023년부터 2024년까지 본 보고서에서 조사한 6대 주요 시장에서 지속적으로 사업을 확장하여 BEV 판매량이 25% 증가했고, BEV와 PHEV 판매량은 합산 47% 증가했다. 테슬라는 전년 대비 총 판매량에 거의 변동이 없는 가운데, 동일한 순위를 유지했다.

전환자 그룹에 속한 지리와 체리는 2023년 대비 가장 큰 점수 향상을 보였다. 지리와 체리는 신모델을 출시하면서 ZEV에 상응하는 판매 점유율을 각각 12%와 9%포인트 높였으며, 두 회사 모두 고성능 모델로 판매를 전환하며 BEV 모델의 평균 성능을 개선하였다. 전환자 그룹에 속한 GM 역시 마찬가지로 새로운 BEV 모델을 출시하여 평균 ZEV 성능 점수를 높였고 이는 GM의 종합 점수 상승에 크게 기여했다.

일본과 대한민국에 본사를 둔 자동차회사들은 여전히 뒤처지고 있으나, 혼다와 닛산은 진전을 이루었다. 혼다는 첫 번째 BEV 모델인 프롤로그를 미국에 출시했으며, 해당 모델의 판매로 인해 회사의 모든 BEV 성능 지표가 크게 개선되었다. 닛산은 기존 하이브리드 차량을 포함했던 이전의 목표에서 2030년까지 ZEV 40%를 달성하겠다는 목표를 분리하여 더욱 강력한 ZEV 포부를 밝혔다.

표 ES1은 21개 제조사의 2024년 전체 평가 및 2023년 대비 점수 변화를 보여준다. 10가지 지표를 시장 지배력, 기술 성능, 전략적 비전이라는 세 가지 부문으로 분류했다. 지표들은 각 부문 내에서 동일한 가중치가 적용되었으며, 세 부문의 단순 평균을 사용하여 각 제조사의 종합 평가를 도출했다. 2024년 종합 점수와 각 지표에서, 좌측의 숫자는 2024년 최종 점수이며, 화살표와 우측의 숫자는 2023년 대비 점수 변화를 나타낸다.

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	-0.047	-0.36%	1,1743	EUR	-0.003	-0.03%
82550	IBV	+1235	+1.27%	3511.9	SPY	+22.3	+0.43%	1,0850	CHF	-0.003	-0.03%

표 ES1
종합 점수, 2024 글로벌 자동차회사 평가

Fabricante de Equipos Originales	2024 년 종합 점수			시장 지배력		기술 성능					전략적 비전		
				ZEV에 상응하는 판매 비중	ZEV 적용 차급	에너지 소비	충전 속도	주행거리	친환경 철강	배터리 재활용/용도 변경	ZEV 목표	ZEV 투자	경영진 보상
테슬라	LEADERS	84		100	46	82 ▼	100	100	20	100	100	100	100
BYD		70		75 ▼	76 ▼	65 ▼	25	60 ▼	15	99 ▼	75 ▼	73 ▲	100
지리	TRANSITIONERS	56	▲	42 ▲	94 ▲	51 ▲	47 ▲	63 ▲	44	97 ▼	76 ▼	46 ▲	1 ▼
상하이자동차		53	▲	47 ▲	100	61 ▲	14 ▲	29 ▲	16	84 ▲	71 ▼	63 ▼	0
BMW		52	▼	19 ▲	54 ▼	70 ▼	51 ▼	87 ▼	78	84 ▼	68 ▼	18 ▲	52 ▼
스텔란티스		52	▲	8 ▼	70 ▲	33 ▲	29 ▼	38 ▲	25	97 ▼	100	19 ▲	100
메르세데스-벤츠		51	▼	14 ▼	52 ▲	49 ▼	44 ▲	84 ▲	100	91 ▼	89 ▼	42	12 ▼
폭스바겐		46	▼	10 ▼	59	60 ▼	48 ▼	88 ▲	62	78 ▼	79	23 ▲	8
창안		45	▲	34 ▲	77 ▼	52 ▲	18 ▲	41 ▲	16	50 ▼	94 ▲	36	0
체리		42	▲	27 ▲	92 ▲	60 ▲	37 ▲	59 ▲	16	49 ▼	51 ▼	15 ▼	0
GM		40	▲	6 ▲	17 ▼	75 ▲	51 ▲	94 ▲	53	82 ▲	89 ▲	9 ▼	15 ▼
르노		39		9 ▼	72 ▼	49 ▲	21 ▲	36 ▲	25	93 ▼	66 ▼	11	17 ▼
장성		38	▲	26 ▲	47 ▲	39 ▼	25 ▲	49 ▼	16	99 ▼	88 ▼	6 ▲	0
포드		35	▲	5 ▲	30	15 ▼	48	85 ▼	72	79 ▼	60 ▼	11	11
타타자동차		34	▲	9 ▲	35 ▲	100	5	45 ▲	0	94 ▲	63 ▼	22 ▲	5 ▲
현대·기아	LAGGARDS	33	▼	7	28 ▼	40 ▲	76 ▼	73 ▲	23	61 ▼	53 ▼	24 ▲	0
토요타		29	▲	2	23 ▼	75 ▲	39 ▲	82	18	68 ▲	48	10 ▲	0
혼다		28	▲	2 ▲	11 ▲	69 ▲	49 ▲	89 ▲	9	36 ▼	60 ▼	20 ▲	5 ▲
닛산		23	▲	4 ▼	29 ▲	16 ▼	24 ▲	37 ▲	27	34 ▲	60 ▲	13 ▲	5
마쓰다		12	▲	2	3	8 ▲	21 ▲	10 ▲	45	0	38	13 ▼	0
스즈키		9	▲	0	0	N/A	N/A	N/A	28	0	32	4	0

Note: ▲ indicates score increase compared with 2023; ▼ indicates score decrease compared with 2023.

13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%	13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPY ▲	+22.3	+0.43%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%	93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPY ▲	+22.3	+0.43%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%

중국에 본사를 둔 자동차회사들이 ZEV 시장 지배력에서 크게 앞서고 있다. 지리와 상하이자동차는 PHEV에 대한 조정 계수를 적용하지 않는 경우 전기차 판매 비중(BEV, PHEV 포함) 50%를 달성했다. 이로써 두 회사 모두 2025년까지 전기차 50%를 달성하겠다는 목표에 예정보다 1년 앞서 도달했다. 또한 지리, 상하이자동차, 창안, 체리, 장성은 모두 2023년부터 2024년까지 ZEV에 상응하는 판매 비중을 6~12%포인트 향상시킨 반면, 다른 자동차회사들은 해당 지표에서 훨씬 낮은 진전을 이루거나 심지어 퇴보한 것으로 나타났다. ZEV 적용 차급 부문에서 상위 5위 안에 든 회사는 모두 중국에 본사를 둔 자동차회사였으며, 보다 다양한 ZEV 라인업이 전기차 판매량 증가에 기여함을 시사한다. 지리와 체리를 제외하고, ZEV 모델 라인업을 더욱 다양화한 자동차회사는 타타자동차와 혼다 두 개 뿐이었다.

ZEV 성능은 자동차회사 전반에 걸쳐 광범위하게 개선되었다. 대다수의 자동차회사가 에너지 소비(21개 중 16개 회사가 해당 지표에서 개선), 충전 속도(21개 중 16개 회사), 주행거리(21개 중 17개 회사)에서 더 높은 점수를 받았다. GM과 혼다는 고성능 BEV 모델을 출시하여 높은 점수를 기록하며 상당한 성과를 거두었다. 이미 다양한 모델을 출시했던 지리, 창안, 체리는 새로운 고성능 전기차 라인업을 출시하거나 기존 고성능 브랜드의 판매량을 늘려 상당한 성과를 달성했다.

이전 평가에서 제조 과정 중 재생에너지로의 전환에 더 큰 노력을 기울였던 자동차회사들은 이번 평가의 새로운 친환경 철강 지표에서 상대적으로 높은 점수를 받았다. 여기에는 메르세데스-벤츠, BMW, 폭스바겐이 포함된다. 또한, 포드와 GM은 관련 목표 및 노력에 대한 정보를 더욱 적극적으로 공개하여 친환경 철강 지표에서 좋은 성과를 보였다. 해당 5개 자동차회사 모두 목표를 설정하거나 장기 구매계약을 체결하는 등 2030년까지 제조 과정에서 친환경 철강을 사용하기로 약속했다.

2024년 자동차회사들의 ZEV에 대한 전략적 비전은 엇갈렸다. 닛산은 ZEV 단독 목표를 발표하고 창안과 현대·기아는 전기차 목표를 소폭 상향 조정했지만, 포드, 타타자동차, 다치아(르노), 미니(BMW), 볼보(지리)는 ZEV 목표를 축소하거나 철회했다. 21개 자동차회사 중 2024년에 ZEV 투자를 크게 늘린 곳은 없었다. 혼다는 처음으로 경영진 보상을 이산화탄소 배출량 지표와 연계했다. 반면, GM은 경영진 보상 계획의 장기 성과급 항목에서 전기차 개발을 제외했다.

자동차회사들은 전략과 공급망에 대한 투명성을 높이고 있다. 올해 분석에 사용된 정보를 검증하거나 추가 정보를 제공한 자동차회사는 12개로, 2022년 보고서의 9개 회사에서 증가했다. 또한, 지리는 경영진 성과급을 연간 탄소 감축 목표와 연계했는데, 이는 이전 보고서에서는 공개되지 않은 사항이다. 자동차회사들은 철강 공급망에 대한 정보도 더 많이 공유하고 있으며, 이는 본 보고서의 친환경 철강 지표에 반영되었다.

마지막으로, 이번 평가에는 포함되지 않았지만, 대부분의 자동차회사가 주요 규제를 준수하기 위해 ZEV 보급을 가속화할 필요가 있는 것으로 나타났다. 테슬라, BYD, 지리, 상하이자동차만이 주요 시장에서 규제 또는 정부의 전기차 목표에 근접한 평균 전기차 판매 비중을 충족하거나 초과 달성했다. 자동차회사가 이러한 규제에 대해 정부에

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1.2895	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
83550	IBV	+1235	+1.27%	3511.9	SPY	+22.3	+0.43%	1.0850	CHE	-0.003	-0.03%

로비하는 방식은 ZEV 전환에 대한 의지를 보여주는 또 다른 지표이다. 포드는 주요 정책을 적극적으로 지지하는 것으로 두드러졌지만, 스텔란티스의 규제에 대한 공개 성명은 회사의 야심 찬 ZEV 목표와 부합하지 않는 것으로 보인다. 토요타의 ZEV 정책 반대 로비 기록은 해당 회사가 본 보고서에서 낮은 평가를 받은 것과 일맥상통한다.

13.32	VIX	-0.04	-1.53%	1,289.5	JBP	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	-0.003	-0.03%
92550	IBV	+1235	+1.27%	3511.9	SPY	+22.3	+0.43%	1.0850	CHF	-0.003	-0.03%



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL
ON CLEAN TRANSPORTATION