(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-42 · 2026.10.05 – 10.09

FREIGHT WEEKLY REVIEW

주간 화물·물류 자율주행 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 12 일 (월) · Week 42

Freight Weekly Review 는 한 주간 화물·물류 자율주행 분야 — 간선 자율주행 트럭, 무인배송, 항만·물류센터 자동화 — 에서 발생한 개별 사건들을 비즈니스 모델·규제·노동 전환·물류 거버넌스라는 네 개의 렌즈로 재조명합니다. 뉴스 자체보다 뉴스와 뉴스 사이의 연결선, 사건의 표면보다 사건을 작동시키는 구조에 주목합니다.

본 호는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료입니다. 산업과 정책의 흐름을 하나의 서사로 엮어, 의사결정자가 다음 한 주의 좌표를 잡을 수 있도록 돕습니다. 매주 월요일 발행됩니다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

임시 허락이 5 년 면제로 바뀐 한 주 — 기술 검증과 함께 '책임의 분업 설계'의 중요성이 커졌다

이번 주 화물 자율주행에서 가장 눈에 띈 변화는 규칙의 '유효기간'이었습니다. 미국 연방자동차운송안전청(FMCSA)은 10 월 7 일, 멈춘 자율주행 트럭이 경고삼각대 대신 운전실 상단 경광등을 쓰도록 허용하는 5 년 면제를 발효했습니다[01]. 경광등의 위치·광도·이중전원 같은 대체 장비 요건과 사고 보고 의무를 붙인 조건부 면제로, 2025 년 10 월부터 석 달마다 갱신하던 웨이버를 2031 년 10 월까지로 대체합니다[02]. 보도에 따르면 이틀 앞선 10 월 5 일 연방 제 7 순회항소법원은 이 웨이버에 대한 집행정지 신청을 기각했으며, 본안은 진행 중입니다[03].

같은 주 시장에서는 '누가 트럭을 소유하고, 누가 운송 면허와 보험을 지는가'를 나누는 방식이 눈에 띄게 다양해졌습니다. 운송사 Charger 는 댈러스–라레도 노선에서 Kodiak 과는 자사 트럭에 자율주행 소프트웨어를 얹는 계약을, Aurora 와는 Aurora 가 운송 면허·차량 통제·보험을 맡는 계약을 병행합니다[04]. Waabi–Volvo 는 운전석에 관찰자가 탄 채 혼적(LTL) 네트워크 Warp 의 화물을 나르기 시작했고[05], Einride 는 8 월 말 투입한 무인 전기트럭의 일일 운행을 10 월 6 일 공개했습니다[06].

정책연구실의 해석으로는, 규칙의 유효기간이 길어질수록 기술 검증과 함께 '자산·면허·책임을 어떻게 나눌까'라는 질문의 비중이 커집니다. 시범운행지구 특례로 화물 유상운송의 문을 열어 둔 한국도 기존 화물운송 허가 체계와 연계하는 방안과 자율주행 전용 허가 방안을 비교 검토할 시점이 다가오고 있습니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 같은 노선에 두 개의 계약이 공존한다 — 기술 검증과 함께 소유·면허·책임의 배분이 경쟁의 변수로 커졌다.

02 규제·책임 삼각대에서 경광등으로 — 대체 장비 요건과 동등 안전성·보고 의무를 결합한 조건부 5 년 면제다.

03 노동 전환 운전 과업의 자동화와 새 직무 확대 — 원격 감독·현장 운영 직무가 운전직 감소를 얼마나 흡수할지는 별도 검증이 필요하다.

04 물류 거버넌스 자율주행 화물은 회랑과 환승 거점에서 먼저 제도를 얻는다 — 한국은 특례와 본허가 사이에 서 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

10 월5~9 일의 주요 발표·보도 중심· 이전 사건은 배경, 10 월10~11 일 자료는 발행 전 보완

01 FMCSA, 자율주행 트럭 경광등 5 년 면제 승인

3 개월 웨이버 네 차례를 거쳐 2031.10.7 까지 유효한 면제로 전환, 다른 레벨 4 운송사도 사전 통지로 적용(10.7 발효, 10.9 관보 게재).

02 제 7 순회항소법원, 웨이버 집행정지 신청 기각

개인 화물 운송업자가 제기한 절차 위법 주장에 대해 10.5 집행정지·신속심리 신청을 기각, 본안은 진행 중.

03 Kodiak–Charger, 댈러스–라레도 435 마일 노선 발표

미국 최대 육상 통관 관문 라레도로 향하는 냉장·건화물 운송(첫 배송 9.8, 발표 10.8), 현재는 안전운전자 탑승 단계.

04 Waabi–Volvo, 혼적(LTL) 네트워크 Warp 화물 첫 고객 운행

댈러스–휴스턴 회랑에서 운전석에 관찰자가 탑승한 자율주행 운행(10.5 발표), 무인 전환 시점은 보도 기준 2027 년 기대.

05 Einride–EASE, 오하이오에서 무인 전기트럭 일일 운행

차내 탑승자 없이 원격 운영자가 감시하는 레벨 4 트럭 2 대가 사업장·인근 공공도로를 정기 운행(8 월 말 투입, 10.6 보도).

06 아시아: 중국 군집 화물망·일본 T2 청정연료 증서 실증

중국 카얼동력은 운전석 없는 운송로봇을 포함한 화물망을 소개(9.22 출범, 10.8 보도), 일본 T2 는 차세대 연료 환경가치 인증·이전 실증 참여를 발표(10.8).

SECTION 01 · 비즈니스 모델·운영 분업

같은 노선, 두 개의 계약

기술 검증과 함께, '누가 트럭·면허·책임을 쥐는가'라는 분업 설계가 경쟁의 변수로 커지고 있다

핵심 판단

운송사 Charger 가 같은 댈러스–라레도 노선에서 Kodiak·Aurora 와 구조가 다른 계약을 병행한다는 사실은, 시장이 하나의 표준 모델로 수렴하기보다 화주·운송사·기술사 간 분업 방식을 실험하는 단계에 있음을 보여 줍니다. 정책연구실의 해석으로는, 이 분업의 차이가 곧 허가·보험·책임 제도의 설계 대상입니다.

분석

10 월 8 일 Kodiak 과 Charger 는 댈러스–라레도 435 마일 노선 운행을 발표했습니다. 첫 배송은 9 월 8 일이었고, 현재는 안전운전자가 탑승하며 Kodiak 이 안전성 입증 문서(safety case)를 마친 뒤 무인 운행으로 넘어가는 것이 두 회사의 계획입니다[07].

하나의 차선, 두 개의 계약

Kodiak 은 고객이 소유·운영하는 트럭에 자율주행 소프트웨어를 공급합니다(Driver-as-a-Service). 반면 Charger 가 같은 노선을 두고 7 월 말 맺은 Aurora 와의 계약에서는 Aurora 가 운송 면허를 보유하고 트럭을 통제하며 보험을 집니다[04]. 거래비용 이론은 거래에 특화된 자산(자산 특수성)이 클수록 기업이 시장 계약 대신 내부화를 택한다고 설명합니다. 시스템과 차량이 강하게 결합된 경우엔 기술사가 면허·책임까지 내부화하고, 운송사가 자체 운송관리시스템과 차량을 갖춘 경우엔 소프트웨어만 들여오는 쪽이 합리적일 수 있다는 것이 우리의 가설이며 검증이 필요합니다.

가동률은 화물을 엮는 쪽에서 나온다

Volvo–Waabi 는 10 월 5 일 첫 고객 운행으로 혼적(LTL) 네트워크 Warp 의 화물을 댈러스–휴스턴 회랑에서 나르기 시작했습니다. 운전석에는 관찰자가 탑승합니다[05]. Waabi 측은 운전자 1 인당 11 시간 운전 제한에서 벗어나면 네트워크를 끊김 없이 돌릴 수 있다고 설명합니다[08]. 규모·범위의 경제란 물량과 품목이 늘수록 단위비용이 낮아지는 현상이며, 혼적은 여러 화주의 화물을 엮어 공차를 줄이고 복화율(돌아오는 길에 짐을 싣는 비율)을 높이는 사업입니다. 가동률이 네트워크 설계에서도 나온다는 점을 시사합니다.

자본의 분업

야드 트럭 자율주행 기업 ISEE 는 투자사이자 리스 기업인 Holman 과 리스·개조·정비를 묶어 제공하기로 했고[09], 철도 화물 자율주행 기업 Parallel Systems 는 10 월 7 일 1 억 달러 투자를 발표했습니다[10]. 금융·정비·운영을 나누는 흐름이 간선 트럭 밖으로 번지고 있습니다.

배경

- Kodiak–Charger: 냉장·건화물, 소비재·식음료 화주 대상, 안전운전자 탑승(회사 발표 기준)[07]
- Waabi 는 2027 년 무인 운행을 기대(보도 기준), Volvo 발표는 구체 시점 없이 ‘향후 수년’ 확대로 표현[05]
- ISEE–Holman: 금액 비공개, TICO 공장 생산 차량은 2027 년 예정[09]

SECTION 02 · 규제·허가·책임

삼각대에서 경광등으로

장비를 지정하던 규칙이 '대체 장비 요건 + 동등 안전성 + 사후 보고'를 결합한 조건부 면제로 바뀌었다

핵심 판단

FMCSA 는 정차 경고장치에 대해 구체적인 대체 장비 요건과 동등 안전성·보고 의무를 결합한 5 년 면제를 부여했습니다. 운행설계영역 제한, 위험물 금지, 5 일 내 사고 보고가 함께 붙었습니다. 주간 통상에 적용되는 상충 주 규정의 집행은 제한되지만, 주내 운송의 동일 면제 채택은 각 주의 선택입니다.

분석

연방 규정은 트럭이 도로나 갓길에 멈추면 운전자가 10 분 안에 경고삼각대를 설치하도록 요구합니다[11]. 운전자가 없는 트럭에는 이 일을 할 사람이 없습니다.

웨이버에서 면제로

미국 법은 웨이버(49 U.S.C. §31315(a), 3 개월 이내)와 공고·의견수렴을 거치는 면제(§31315(b), 최대 5 년)를 구분합니다[12]. Aurora 는 2025 년 10 월부터 네 차례 웨이버로 운행했고 Kodiak·Waabi·Stack AV 가 합류했습니다[02]. 이번 면제는 10 월 7 일 발효, 2031 년 10 월 7 일까지 유효하며, 다른 레벨 4 운송사도 사전 서면 통지로 적용받습니다. 경광등은 SAE J595 1 등급 광도, 100 인치 이상 장착, 이중 전원을 갖추고 정차 후 가능한 한 즉시, 늦어도 5 분 이내에 켜져야 합니다[01].

수단 규제와 성과 규제 사이

수단 규제는 '어떤 장비를 쓰라'고 정하고, 성과 규제는 달성할 안전 수준만 정합니다. 이번 면제는 그 중간입니다. 삼각대라는 수단을 경광등이라는 다른 수단으로 바꾸되 그 사양을 상세히 정했고, 그 위에 '동등 이상의 안전'이라는 판단과 보고 의무를 얹었습니다. FMCSA 는 삼각대가 후속 운전자의 반응시간을 유의미하게 개선한다는 자료가 없다고 밝혔습니다[02]. 독립 화물운전자 단체 OOIDA 는 꺾인 트레일러가 경광등을 가릴 수 있다며 반대했습니다[03]. 정책연구실의 해석으로는, 매년 11 월 1 일 연례 보고가 후속 안전성 평가의 자료가 될 것입니다. 다만 사업자가 영업비밀로 지정한 정보는 비공개로 처리될 수 있습니다[01].

법정과 주(州)의 시간표

10 월 5 일 결정 보도에 따르면 제 7 순회항소법원은 웨이버에 대한 집행정지·신속심리 신청을 기각했고, 본안은 진행 중입니다[03]. 면제는 주간 통상에 적용되는 상충 주 규정의 집행을 제한하지만, 주내 운송에 같은 면제를 적용할지는 각 주가 정합니다[01]. 캘리포니아는 4 월 중량 자율주행차를 시험·무인 시험·배치 단계로 여는 규정을 채택했고, 이에 대한 소송이 진행 중입니다[13].

배경

- 적용 제외: 위험물·승객 운송, H·X·P·S 면허 요구 운행, 3 연결 차량[01]
- 첫 웨이버(2025.10~2026.1) 기간 34 대·50 만 마일 이상 운행, 그중 경광등 실제 작동은 약 10 시간(관보 기준)[01]

SECTION 03 · 노동·직무 전환

운전 과업의 자동화와 새 직무 확대

원격 감독·현장 운영 직무가 늘어날 수 있다 — 다만 운전직 감소를 얼마나 흡수할지, 전환 규모는 별도 검증이 필요하다

핵심 판단

이번 주 사례들은 차 안의 운전 과업 일부가 원격 감독, 선도 차량의 숙련 운전, 터미널 현장 운영 같은 직무로 옮겨가는 모습을 보여 줍니다. 그러나 관제·정비·현장 대응 직무가 운전직 감소를 얼마나 흡수할지는 아직 판단하기 어렵습니다. 전환 인원과 고용조건을 함께 살펴야 합니다.

분석

노동경제학의 과업 모형은 기술이 직업 전체가 아니라 직업을 이루는 개별 과업을 대체하고, 동시에 새로운 과업을 만든다고 설명합니다.

원격 감독자라는 새 직무

Einride–EASE Logistics 가 오하이오 메리즈빌에서 운영하는 전기트럭 2 대는 차내 탑승자가 없는 레벨 4 운행이며, 외부 원격 운영자가 상시 감시하다 필요할 때 개입합니다[06]. 중국 카얼동력(卡尔动力)의 군집 운행은 숙련 운전자가 탄 선도 트럭을 운전자 없는 후행 트럭이 따르는 방식으로, 회사는 선도 운전자 1 명이 후행 차량을 최대 5 대까지 이끌 수 있다고 설명하지만 실제 운영은 주로 후행 1 대입니다[14]. 운전 과업 일부가 '한 사람이 여러 대를 맡는 감독 과업'으로 바뀌는 방향이나, 그 비율이 곧 인력 감축 비율은 아닙니다.

비용 구조가 말해 주는 것

카얼동력은 운송 원가를 통행료 30%, 에너지 30%, 인건비 20%, 정비·감가상각 각 10%로 제시합니다(회사 설명 기준)[14]. 이 구조라면 인건비 절감만으로는 개선 폭에 한계가 있고, 연료 절감과 가동률 향상이 함께 작동해야 합니다. 정책연구실의 해석으로는, 경제성이 인건비보다 자산 가동률에 크게 기댄다면 노동 논의에서도 운전직 감소와 함께 운영 인력의 구성 변화를 살필 필요가 있습니다.

반대는 절차와 일자리를 함께 묻는다

OOIDA 는 FMCSA 가 자체 경고장치 연구를 마치기 전에 결정했다고 비판했고[02], Teamsters California 는 차량국이 경제적 영향 평가를 건너뛰었다며 소송을 내면서 운전자 일자리 상실 비용을 핵심 쟁점으로 제기했습니다[13]. Charger 대표는 '자율주행이 고객과 운전자 모두를 위한 네트워크를 가능케 한다'고 말했지만[07] 이는 회사 발언이며 운전자 재배치 규모는 공개되지 않았습니다.

배경

- Einride–EASE: 8 월 말 투입, 9 월부터 운영 자료 수집, 운행 횟수·거리는 미공개[06]
- 카얼동력: 100 대 규모 레벨 4 화물차, 누적 1,000 만 km 이상(회사 설명, 차종·탑승 조건별 집계는 미공개), 9.22 출범·10.8 보도[14]
- 카얼동력은 2025.5 군집 상업 시범, 2026.4 지역 간 원격 상업 시범 허가를 받은 것으로 보도(10.10 보도, 발행 전 보완)[15]
- Teamsters California 소송: 2026.8.5 앨러미다 카운티 주 법원 제소, 진행 중[13]

SECTION 04 · 물류 인프라·지역 거버넌스

회랑과 환승 거점이 먼저 제도를 얻는다

자율주행 화물은 도시 전체가 아니라 회랑·환승 거점·시범운행지구처럼 경계가 분명한 공간에서 먼저 제도화된다

핵심 판단

각국은 안전·운영 책임을 명확히 하면서도 기존 운송 허가와 자율주행 전용 허가의 관계를 서로 다르게 설계하고 있으며, 한국에서는 기존 허가와의 연계 방안과 별도 허가 방안을 비교할 필요가 있습니다. 이번 주 미국의 회랑, 일본의 환승 거점, 한국의 시범운행지구는 그 설계가 이뤄지는 '제도적 착륙장'입니다.

분석

제도적 보완성이란 한 제도의 효과가 다른 제도와 함께 갖춰질 때 커지는 성질입니다. 자율주행 화물에서는 차량 허가, 운송사업 허가, 도로·거점 인프라가 서로를 받쳐야 합니다.

국경 회랑과 주 회랑

Kodiak 은 라레도항이 2025 년 미·멕시코 교역의 약 40%를 처리했다고 밝혔습니다(회사 발표 기준)[07]. Einride 의 오하이오 운행은 주 교통부들이 2021 년 시작한 880 만 달러 규모 트럭 자동화 회랑 사업의 틀 안에 있습니다[06].

일본: 환승 거점이 인프라가 된다

일본 T2 는 고속도로 무인 구간과 일반도로 유인 구간을 잇는 환승 거점을 구축 중이며, 10 월 8 일 자원에너지청의 차세대 연료 환경가치 인증·이전 실증(청정연료 증서 제도 구축)에 참여한다고 밝혔습니다. 레벨 4 간선 운행은 2027 회계연도 이후가 회사 목표입니다. 환승 거점에 연료탱크를 두면 급유 효율을 높일 수 있다는 것은 회사의 전망이며, 올가을 설치 계획은 가나가와 차고지 탱크입니다[16].

한국: 특례와 본 허가 사이

대구시는 9 월 29 일 쿠팡로지스틱스서비스·CJ 대한통운 등과 협약을 맺고, 25 톤 트럭 2 대를 포함한 7 대로 10 월 실증에 착수할 계획을 발표했습니다. 실증 단계에는 안전요원이 탑승하며, 무상 운송으로 자료를 모은 뒤 유상 운송 허가를 받아 전환할 계획입니다[17]. 자율주행자동차법 제 10 조는

시범운행지구 안의 유상 화물운송에 국토교통부 장관 허가를 요구하고, 이 경우 화물자동차 운수사업법 제 3 조(운송사업 허가)를 적용하지 않습니다[18]. 정책연구실의 제안은, 지구 밖 확산 단계에서 기존 화물운송 허가·수급조절 체계를 토대로 한 통합·이행 설계를 자율주행 화물 전용(별도) 허가 방안과 비교 검토하자는 것입니다. 운송사가 면허를 쥐는 모델과 기술사가 쥐는 모델이 공존할 수 있기 때문입니다.

배경

- 국토교통부, 4 월 라이드플럭스에 자율주행 화물 유상운송 허가(배경자료, 당시 보도)[19]
- 대구 실증: 2026.7~2027.6, 국비·시비 12 억 원, 미들마일 2 개·라스트마일 2 개[20]
- 강릉 ITS 세계총회(10.19~23), 화물 자율주행 노선 세션 예정[21]
- 영국 Deliveroo–Coco, 10 월 런던부터 보도 배송로봇 출시(회사 발표)[22]
- 중국 공안부 표준 GA/T 2388-2026「지능형 커넥티드카 도로시험·시범응용 안전통행 규범」, 2.28 발표·7.1 시행(배경자료)[23]

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 주 관전 포인트 — 확인해야 할 지표와 정책 검토 과제

01 FMCSA 면제의 참여 사업자와 후속 안전성 자료

어떤 레벨 4 운송사가 사전 통지를 내고 면제에 합류하는지, 제 7 순회항소법원 본안 일정이 어떻게 잡히는지 확인할 필요가 있습니다. 매년 11 월 1 일 연례 보고의 고장·전원 자료는 후속 안전성 평가의 자료가 되지만, 영업비밀로 지정된 부분은 공개되지 않을 수 있습니다. 주별로 주내 운송에 같은 면제를 채택하는지도 살펴볼 지표입니다.

02 기업별 탑승 인력의 역할과 무인 전환 시점

탑승 인력의 명칭과 권한은 기업마다 다르며 공통의 법정 단계가 아닙니다. Kodiak–Charger 노선의 안전운전자 하차 시점, Kodiak 댈러스–휴스턴 무인 장거리 운행(연말, 회사 목표), Waabi–Volvo 의 관찰자 역할과 무인 전환 시점을 실적과 구분해 추적하는 것이 바람직합니다. 10 월 28 일 Aurora 3 분기 발표에서 무인 운행 대수·노선 관련 지표가 공개되는지도 살펴볼 필요가 있습니다.

03 한국: 시범운행지구 화물 유상운송의 다음 단계

10 월 19~23 일 강릉 ITS 세계총회에서 화물 자율주행 노선·허가 논의가 어떻게 오가는지, 대구 실증의 실제 운행 개시와 유상 전환 시점, 허가 요건이 무엇인지 주목할 필요가 있습니다. 정책연구실의 검토 의견으로는, 기존 허가·수급조절 체계 연계안과 전용 허가안을 놓고 책임·보험·운전자 전환 항목별 비교표를 마련하는 것이 바람직합니다.

04 노동 전환의 측정 지표

Teamsters California 소송의 진행 상황과 함께, 원격 감독자 1 인당 차량 수·자격 요건·근무 형태가 공개되는지를 확인하는 것을 권합니다. 신규 직무 수와 줄어드는 운전직 수, 기존 종사자의 전환율과 임금·근무지역 자료가 함께 쌓여야 순고용 효과를 논의할 수 있습니다.

SOURCES

출처

본문 인용 번호는 첫 등장 순서이며, 각 항목에 자료 성격과 기준일을 표시했습니다

[01] Federal Motor Carrier Safety Administration (U.S. DOT), Federal Register. Parts and Accessories Necessary for Safe Operation; Application for Exemption From Aurora Operations, Inc (USDOT #341156), FR Doc. 2026-20734, Docket FMCSA-2026-0958 (2026.10.09 게재, 2026.10.07 발효)
https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2026-10-09/html/2026-20734.htm — 1 차 — 최종 관보, 근거 49 U.S.C. §§31136(e), 31315(b)·(d)

[02] FreightWaves (Thomas Wasson). AV truck fleets win 5-Year exemption on warning beacons (2026.10.08) *https://www.freightwaves.com/news/fmcsa-aurora-warning-beacon-exemption-five-year* — 2 차 — 의견·업계 반응은 보도 기준

[03] Commercial Carrier Journal (Matt Cole). Court shoots down operator's driverless warning-device waiver lawsuit as FMCSA gives 5-year extension (2026.10.08, 10.10 갱신)
https://www.ccjdigital.com/regulations/article/15837000/court-shoots-down-operators-driverless-warningdevice-waiver-lawsuit-as-fmcsa-gives-5year-extension — 2 차 — 제 7 순회항소법원 10.5 결정 보도

[04] FreightWaves (Thomas Wasson). Kodiak AI, Charger Logistics launch autonomous Laredo lane (2026.10.09) *https://www.freightwaves.com/news/kodiak-charger-autonomous-trucks-dallas-laredo* — 2 차 — Charger–Aurora 계약 구조는 보도 기준

[05] Volvo Autonomous Solutions. Volvo and Waabi kick off customer operations in Texas (2026.10.05)
https://www.volvoautonomoussolutions.com/en-en/news-and-insights/press-releases/2026/oct/volvo-and-waabi-kick-off-customer-operations-in-texas--starting-.html — 1 차 — 회사 보도자료

[06] FreightWaves (Thomas Wasson). Einride, EASE begin daily driverless freight runs in Ohio (2026.10.06) *https://www.freightwaves.com/news/einride-ease-daily-driverless-trucks-ohio* — 2 차 — 보도 기준

[07] Kodiak AI·Charger USA, GlobeNewswire (Finviz 전재). Kodiak AI and Charger USA Launch Autonomous Trucking Between Dallas and Laredo (2026.10.08) *https://finviz.com/news/400442/kodiak-ai-and-charger-usa-launch-autonomous-trucking-between-dallas-and-laredo* — 1 차(전재) — 회사 보도자료

[08] FreightWaves (Thomas Wasson). Waabi takes its autonomous truck pitch beyond truckload (2026.10.06) *https://www.freightwaves.com/news/waabi-volvo-warp-autonomous-ltl-customer-operations* — 2 차 — 10.5 발표, 회사 발언 기준

[09] FreightWaves (Thomas Wasson). ISEE partners with investor Holman on autonomous yard trucks (2026.10.05) *https://www.freightwaves.com/news/isee-holman-partnership-autonomous-yard-trucks* — 2 차 — 발표 10.2, 보도 10.5

[10] Pulse 2.0. Parallel Systems Raises $100 Million Series C To Commercialize Autonomous Freight Rail (2026.10.07) *https://pulse2.com/parallel-systems-raises-100-million-series-c/* — 2 차 — 회사 발표 기준

[11] eCFR (U.S. Government Publishing Office). 49 CFR §392.22 Emergency signals; stopped commercial motor vehicles *https://www.ecfr.gov/current/title-49/section-392.22* — 1 차 — 현행 법문

[12] U.S. House Office of the Law Revision Counsel. 49 U.S.C. §31315 Waivers, exemptions, and pilot programs *https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title49-section31315&num=0&edition=prelim* — 1 차 — 법문

[13] Transport Topics (Noël Fletcher). Teamsters California Sues DMV Over Autonomous Truck Rules (2026.08.11, 8.14 갱신) *https://www.ttnews.com/articles/teamsters-california-sues* — 2 차, 배경자료(당시 보도) — 2026.8.5 앨러미다 카운티 주 법원 제소

[14] 新浪科技 (雷锋网 전재, 田哲).「无驾驶舱」重卡上路，卡尔动力押注无人货运规模化 (2026.10.08) *https://finance.sina.com.cn/tech/roll/2026-10-08/doc-iniunmin5290104.shtml* — 2 차(전재) — 수치는 회사 설명 기준, 사건일 9.22·보도일 10.8

[15] 21 财经 南财号 (光锥智能, 刘俊宏). 人类司机不够，无人重卡来凑 (2026.10.10) *https://m.21jingji.com/article/20261010/herald/fb48326562d505c4211d425dc011d8c5.html* — 2 차, 발행 전 보완(10.10 보도) — 플랫폼 기고문

[16] 株式会社 T2, PR TIMES. T2、自動運転トラックと次世代燃料の掛け合わせで物流の脱炭素化 — 経産省の実証事業に参画 (2026.10.08) *https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000102.000110471.html* — 1 차 — 회사 보도자료, 목표·계획은 회사 기준

[17] 테크 M (이수호). 물류센터 로봇 넘어 25 톤 트럭까지…쿠팡, '자율주행 물류' 시동 (2026.09.30) *https://www.techm.kr/news/articleView.html?idxno=155690* — 2 차, 배경자료(당시 보도) — 10 월 투입 계획 보도

[18] 국가법령정보센터. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제 10 조(화물자동차 운송사업에 관한 특례) *https://www.law.go.kr/법령/자율주행자동차상용화촉진및지원에관한법률* — 1 차 — 법령

[19] 이투데이 (김지영). 택배 실은 자율주행 트럭, 고속도로 달린다 (2026.04.16) *https://www.etoday.co.kr/news/view/2576073* — 2 차, 배경자료(당시 발표)

[20] 글로벌이코노믹 (이광재). 대구, 물류도 자율주행 시대 연다…10 월부터 실제 도로 달린다 (2026.09.30) *https://www.g-enews.com/article/General-News/2026/09/202609300821531271d2e64277d7_1* — 2 차, 배경자료(당시 보도) — 사업 기간·예산·차종 계획

[21] 베타뉴스 (이승희). 마스오토, 강릉 ITS 세계총회서 미국 교통부와 자율주행 트럭 상용화 해법 논의 (2026.10.08) *https://www.betanews.net/article/view/beta202610080011* — 2 차 — 행사 계획 기준

[22] Robotics & Automation News (Sam Francis). Deliveroo and Coco Robotics to roll out robot deliveries across the UK (2026.10.06) *https://roboticsandautomationnews.com/2026/10/06/deliveroo-and-coco-robotics-to-roll-out-robot-deliveries-across-the-uk/105572/* — 2 차 — 회사 발표 기준

[23] 中华人民共和国公安部 (公安标准 목록). GA/T 2388-2026 智能网联汽车道路测试与示范应用安全通行规范 (2026.02.28 발표, 2026.07.01 시행) *https://ywtb.mps.gov.cn/gabzh/portal/stdDetail/320419* — 1 차, 배경자료 — 표준 목록 정보

참고 (본문 미인용 관련 자료)

[참고 1] TechCrunch (Kirsten Korosec). TechCrunch Mobility: A roadblock clears for self-driving trucks (2026.10.11) *https://techcrunch.com/2026/10/11/techcrunch-mobility-a-roadblock-clears-for-self-driving-trucks/* — 참고, 발행 전 보완(10.11)

[참고 2] FreightWaves (Thomas Wasson). Autonomous truck beacon waiver moves closer to October renewal amid legal challenge (2026.10.02) *https://www.freightwaves.com/news/fmcsa-aurora-beacon-waiver-reissue-challenge* — 참고, 배경자료 — 웨이버 이력·제 7 순회 청원(9.8)

DISCLAIMER · 면책 조항

본 Freight Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 제시한 정책 대안은 정책연구실의 검토 의견으로 협회 공식 입장과 다를 수 있습니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.