(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-43 · 2026.10.12 – 10.16

FREIGHT WEEKLY REVIEW

주간 화물·물류 자율주행 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 19 일 (월) · Week 43

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

공장 장착형 트럭의 공급 계획과 운송사의 운영 책임 — 센서가 보지 못하는 영역은 누가 맡는가

이번 주 화물 자율주행의 새 소식은 기술보다 '역할'에 관한 것이었습니다. 트럭 200 대 이상을 굴리는 자산형 운송사 Warrior Logistics 는 10 월 14 일 Waabi 의 자율주행 트럭을 자사 댈러스–휴스턴 운송망에 통합해 반복 화물을 나르는 상업 협력을 발표했습니다[01]. 댈러스–러레이도 노선에서 Kodiak·Aurora 와 협력하는 Charger Logistics 의 디렉터는 10 월 15 일 '트랙터의 센서는 봉인된 트레일러 안을 볼 수 없다'며 트레일러 데이터의 연계를 요구했습니다(웨비나 발언, 보도 기준)[02]. 대형 운송사 Werner 의 CFO 는 '기술은 진짜지만 경제성은 아직'이라며, 과실이 불분명한 사고의 책임 '회색지대'를 확산의 선결 조건으로 꼽았습니다(9 월 15 일 발언, 10 월 12 일 보도)[03].

공장 장착형 트럭의 공급 계획은 2027 년을 가리킵니다. PlusAI 는 10 월 13 일 SPAC 합병 등록서류 제출을 공표하며 2027 년 공장 장착 트럭 출시를 목표로 제시했고(회사 목표)[04], 오로라 드라이버를 공장에서 장착한 볼보 트럭도 시승 당시 안전운전자가 동승한 단계였습니다[05]. 다만 Kodiak 은 장거리 무인 상업운행을 2026 년 말 목표로 제시하고 있어(회사 목표)[06], 일정은 차종·운행구역·사업모델별로 나눠 볼 필요가 있습니다. 보도 위에서는 시카고 배송로봇 운영사를 상대로 한 생체정보 소송 2 건이 알려졌고[07], 영국 노조 GMB 는 배송로봇 확대를 비판했습니다[08].

정책연구실의 해석으로는, 자율주행 트럭이 운송사의 운영망 안으로 들어오면서 논점은 '센서가 보지 못하는 영역 — 트레일러 안의 화물, 과실이 불분명한 사고, 보도 위의 데이터 — 을 누가 맡는가'로 옮겨가고 있습니다. 한국은 시범운행지구 특례허가 단계에서 받을 운영 데이터의 항목을 먼저 정하고, 그 자료로 기존 화물운송 허가 연계 방안과 자율주행 전용 허가 방안을 같은 기준에서 비교할 필요가 있습니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 트럭은 운송사의 운송망 안으로 — 기술 공급과 운송서비스를 결합하는 협력 사례가 늘었지만, 자본·책임의 배분은 개별 계약에 달려 있다.

02 규제·책임 공장 장착형 트럭의 2027 년 계획과 2026 년 말 무인 목표가 공존한다 — 일정은 사업모델별로, 지표는 정의부터 확인하고, 사고 책임의 회색지대는 계약과 보험에 남아 있다.

03 노동 전환 '보완'이라는 말이 여러 곳에서 나왔다 — 이번 발표들은 그 말을 판단할 재배치 인원·수입 변화를 제시하지 않았다.

04 물류 거버넌스 수용성은 운영 규칙에서 결정된다 — 보도 위 데이터, 일몰 조항, 도로 측 인프라가 지역과 국가의 설계 대상이 되고 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

10 월 12~16 일의 주요 발표·보도 중심 · 이전 사건은 본문에서 배경자료로 표시

01 Waabi–Warrior Logistics, 댈러스–휴스턴 상업 협력

트럭 200 대 이상의 자산형 운송사가 Waabi 트럭을 자사 운송망에 통합(10.14 발표), 아직 무인 운행은 아니며 발표에 운용 대수는 없음(보도 기준).

02 Charger "생태계는 트럭과 트레일러를 합친 것"

트랙터 센서는 봉인된 트레일러 안을 볼 수 없다며 화물·냉장 데이터의 자율주행 시스템 연계를 요구(10.15 웨비나, 보도 기준).

03 Werner CFO "기술은 진짜, 경제성은 아직"

안전운전자 동승 단계의 비용과 과실이 불분명한 사고의 책임 '회색지대'를 확산의 선결 조건으로 지목(9.15 발언, 10.12 보도).

04 PlusAI S-4 공표와 공장 장착형 트럭 계획

2027 년 공장 장착 트럭 출시는 회사 목표(10.13 공표), 10.19(현지) SPAC 임시주총은 기한 연장 표결이며 합병은 별도 표결 예정.

05 시카고 배송로봇 생체정보 소송 2 건·영국 GMB 반발

Coco·Serve 상대 쿡 카운티 제소(10.13·10.15 보도), 두 회사는 개인 식별을 부인. GMB 는 노팅엄 배송로봇 도입을 비판(10.15 보도).

06 아시아: 일본 '자동물류도로' 실증 채택·서울 APEC 포럼

다이세이건설·티어포 등이 국토교통성 2026 년도 실증에 채택(10.14 발표), 국토교통부는 APEC 스마트 모빌리티 포럼 개최(10.14~16).

SECTION 01 · 비즈니스 모델·운영 분업

트럭이 운송사의 네트워크 안으로 들어온다

텍사스의 주요 화물 노선에서 기술 공급과 운송서비스를 결합하는 협력 사례가 하나 더 늘었다

핵심 판단

지난 주(W42)에 진단했던 '같은 노선, 두 개의 계약' 흐름에 이번 주 협력 사례가 하나 더 더해졌습니다. 개발사의 트럭을 운송사가 자기 운송망에 통합하는 Waabi–Warrior 협력입니다. 정책연구실의 해석으로는, 협력 방식이 다양해질수록 운송사가 맡는 몫 — 화물·트레일러·양 끝 집배송 — 이 허가·책임 설계에서 살펴볼 변수가 됩니다.

분석

거래비용 이론은 거래에 특화된 자산(자산 특수성)이 클수록 시장 계약보다 한 회사 안으로 묶는 쪽이 유리하다고 설명합니다.

세 협력 사례의 운영 역할

Warrior 는 10 월 14 일 Waabi Driver 트럭을 자사 운송망에 통합해 식음료·소비재 화주의 반복 화물을 나른다고 발표했습니다[01]. 발표에는 운용 대수가 없고, 이 트럭들은 아직 무인 운행이 아닙니다(보도 기준). 댈러스–러레이도 노선에서 운송사 트럭에 시스템을 공급하는 Kodiak–Charger[09], 회사 주주서한이 TaaS(운송서비스 제공)로 부르는 Aurora–Charger 와 함께 보면[10], 텍사스의 주요 화물 노선에서 기술 공급과 운송서비스 제공을 결합하는 협력이 늘고 있습니다. 공개 발표로 파악되는 운영 역할은 다르지만, 자본 부담과 사고·화물손해 책임의 배분은 개별 계약에 따라 달라집니다.

트레일러 안은 누가 보나

Charger 디렉터는 자율주행 시스템이 트럭을 모는 동안에도 트레일러 점검은 사람이 하고 있다며, 냉장 장치 이상 같은 판단에는 트레일러 데이터가 필요하다고 말했습니다(텔레매틱스 기업 주최 웨비나, 보도 기준)[02]. 정책연구실의 해석으로는, 무인 간선에서 운송사의 역할이 집배송을 넘어 화물 상태 정보의 관리로 넓어질 수 있습니다. 다만 안전 정차·재출발의 권한과 책임은 개별 계약과 안전 설계로 정해질 사안입니다.

더 오래 달리는 것과 더 많이 나르는 것

규모·범위의 경제 관점에서 더 오래 달리는 것과 더 많이 나르는 것은 다릅니다. 스웨덴 국가 화물 모형은 무인 트럭 전면 도입 시 트럭 주행거리 증가(약 35%)가 도로화물 수송실적(톤킬로미터) 증가(약 22%)보다 클 수 있다고 추정했습니다(모형 시나리오)[11]. 복화율과 적재율이 공개돼야 경제성을 말할 수 있습니다.

배경

- Waabi–Warrior: 운행 개시 이후 정시 집배송 100%·안전사고 0 건(회사 발표 기준)[01]
- Warrior: 자체 트럭 200 대 이상, Waabi COO 는 '내년 무인 전환 궤도'라고 발언(회사 계획, 보도 기준)[12]
- Aurora–Charger: 회사 주주서한이 TaaS 로 부르는 댈러스–러레이도 노선 계약(7.29 공시, 배경자료)[10]

SECTION 02 · 규제·허가·책임

2027 년 계획과 지표의 정의

공장 장착형 트럭의 2027 년 계획, 2026 년 말 무인 목표, 이미 진행 중인 무인 운행 — 일정은 사업모델별로 나눠 보고, 지표는 정의부터 확인해야 한다

핵심 판단

공장 장착형 트럭의 본격 공급은 일부 기업의 2027 년 확대 계획에서 중요한 조건입니다. 그러나 이미 진행 중인 무인운송과 2026 년 말 전환 목표도 있어, 차종·운행구역·사업모델별 일정을 구분해 볼 필요가 있습니다. 공시와 규제 보고는 목표를 추적하는 통로가 되고 있지만 지표의 정의는 기업마다 다르고, 사고 책임의 회색지대는 계약과 보험에 남아 있습니다.

분석

정보 비대칭이란 거래의 한쪽이 더 많은 정보를 가진 상태를 말합니다. 주인-대리인 문제는 정보를 덜 가진 쪽(투자자·규제기관·화주)이 더 가진 쪽(개발사)의 성과를 어떻게 검증하느냐의 문제입니다.

하나의 해로 묶이지 않는 일정

PlusAI 는 10 월 9 일 제출한 합병 등록서류(S-4)[13]를 13 일 공표하며 트라톤·현대자동차·이베코와 공장 통합을 진행 중이라고 밝혔습니다(회사 발표 기준)[04]. 볼보 VNL 은 시승 당시 안전운전자가 동승했고, 2027 년 1 분기 안전운전자 제거와 2027 년 말 300 대 이상은 회사 계획입니다[05]. 반면 Kodiak 은 장거리 무인 상업운행을 2026 년 말 목표로 제시했고, 퍼미언 분지 산업 현장에서는 차내 인원 없는 트럭 35 대를 운행 중이라고 밝혔습니다(2 분기 말, 회사 발표 기준)[06].

두 개의 정보 통로

지난 주(W42)에 정책연구실은 FMCSA 면제의 매년 11 월 1 일 연례 보고가 후속 안전성 평가의 자료가 될 것이라고 보았습니다. 이번 주에는 자본시장이 또 하나의 통로로 부각됐습니다. 10 월 19 일(현지) SPAC 임시주주총회는 기업결합 기한 연장을 표결합니다[14]. 다만 Kodiak 의 무인운행 안전 입증체계 준비도(ARM)는 SEC 분기보고서에도 설명된 회사 자체 지표로[15], 안전 입증 항목의 완성도를 가중 평가합니다. 정의·가중치·운행 범위가 다른 기업의 지표와 수치만으로 비교하기는 어렵습니다.

남아 있는 회색지대

Werner CFO 는 개발사가 소프트웨어 결함 사고는 책임지겠다고 하지만 과실이 불분명한 사고에는 '많은 회색지대'가 있다고 말했습니다[03]. 계약이 모든 경우를 미리 정할 수 없다는 불완전 계약의 문제입니다. 면제를 두고는 OOIDA 가 '기업 맞춤형 예외'라고 비판했고[16], 제 7 순회항소법원의 재고 신청은 진행 중입니다[17].

배경

- FMCSA 면제: 10.7 발효~2031.10.7, 경고장치 세 조항의 예외로 운행 포괄 허가가 아님. 사전 서면 통지, 경광등이 작동했거나 작동했어야 할 상황의 사고는 달력일 5 일 내 보고, 매년 11.1 연례 보고가 조건(배경자료)[18]
- PlusAI 연초 이후 매출 2,500 만 달러는 자율주행 운송이 아닌 플랫폼 매출(회사 발표 기준)[04]
- TVA III 임시주총: 현지 10.19 오후 1 시(한국 10.20 오전 2 시), 기한을 2026.10.24 에서 2027.7.24 로 연장하는 안건이며 합병은 별도 주총에서 표결(위임장 자료 기준)[14]

SECTION 03 · 노동·직무 전환

‘보완’이라는 말을 검증하는 법

운송사도 배달 플랫폼도 “대체가 아니라 보완”을 말했다 — 이번 발표들은 그 말을 판단할 자료를 제시하지 않았다

핵심 판단

이번 주 Werner, 맥레인, 딜리버루, Coco 가 각기 자율주행 트럭과 로봇이 사람의 일을 보완한다고 설명했습니다. 지난 주(W42)에 ‘새 직무가 운전직 감소를 얼마나 흡수할지는 별도 검증이 필요하다’고 진단한 흐름은 이번 주에도 검증 단계에 머물렀습니다. 재배치 인원과 수입 변화가 공개돼야 판단할 수 있습니다.

분석

노동경제학의 과업 모형은 기술이 직업 전체가 아니라 직업을 이루는 개별 과업을 대체하고, 동시에 새 과업을 만든다고 봅니다. 그래서 질문은 ‘일자리가 사라지는가’보다 ‘어떤 과업이 누구에게로 옮겨가는가’가 됩니다.

간선과 집배송의 분업

맥레인 사례는 10 월 13 일 다시 소개되며, 간선(미들마일)은 오로라 드라이버가, 점포 배송은 기존 운전자가 맡는 ‘하이브리드 모델’로 조명됐습니다(5 월 6 일 발표의 재소개)[19]. 점포 배송에는 하차·검수·거래처 응대가 따르므로 운전자의 과업이 남습니다. 그러나 회사 발표에는 간선 운전자가 몇 명, 어디로 재배치됐는지가 없어 이 사례를 운전직 전체의 순고용 효과로 넓힐 수는 없습니다.

트레일러 판단이라는 새 과업

Charger 디렉터의 발언은 운전자가 해 오던 일 가운데 운전이 아닌 과업 — 화물 쏠림이나 냉장 장치 이상에 대한 판단 — 을 드러냈습니다[02]. 무인 간선에서는 이 과업이 운송사 관제나 허브 인력으로 옮겨갈 수 있다는 것이 정책연구실의 가설이며, 그 규모와 임금은 실제 운영 자료로 확인할 과제입니다.

보도 위의 노동

딜리버루는 주문 대다수를 라이더가 계속 처리한다고 밝혔지만[20], GMB 는 ‘혁신이 실제 사람을 희생시키며 이뤄져서는 안 된다’며 변화는 노동자와 교섭돼야 한다고 주장했습니다[08]. 뉴욕타임스

보도에서 Coco CEO 는 로봇 10 대당 엔지니어 일자리 하나가 생긴다고 말했습니다(회사 발언)[21].

정책연구실의 해석으로는, 로봇이 맡는 주문 유형과 라이더 수입 변화를 정기적으로 공개하는 장치가 '보완' 선언보다 유용합니다.

배경

- 맥레인 감독 운행 시범 28 만 마일·1,400 건·정시율 100%, 무인 전환 승인·선벨트 확대는 5.6 발표 당시 계획(회사 발표 기준, 배경자료)[22]
- 딜리버루–Coco: 런던 커내리워프 10 월 개시, 4 개 지역 순차 확대 계획, 발표에 로봇 대수는 없음(10.5 발표, 배경자료)[20]
- Werner CFO 의 '앞으로 더 많은 운전자가 필요할 것'은 한 회사의 전망(발언, 보도 기준)[03]
- OECD/ITF 등 공동 보고서(2017): 전직 지원, 노사정 전환 자문기구, 허가 체계를 통한 도입 속도 조절을 제시(연구기관 자료)[23]

SECTION 04 · 물류 인프라·지역 거버넌스

수용성은 운영 규칙에서 결정된다

보도 위 데이터, 파일럿의 일몰 조항, 도로 쪽 인프라 — 무인 물류의 조건이 지역과 국가의 설계 대상이 되고 있다

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 시카고 소송과 일본의 자동물류도로 실증은 그 설계가 차량만이 아니라 데이터와 도로의 문제이기도 하다는 점을 보여 줍니다.

분석

제도적 보완성이란 한 제도의 효과가 다른 제도와 함께 갖춰질 때 커지는 성질입니다. 무인 물류에서는 차량 인증, 운송 허가, 데이터 규칙, 도로 인프라가 서로를 받쳐야 합니다.

보도 위 센서는 무엇을 보는가

시카고에서 Coco·Serve 를 상대로, 배송로봇이 얼굴·손·몸을 스캔해 생체정보를 동의 없이 수집했다고 주장하는 소송 2 건이 쿡 카운티에 제기됐습니다[07]. 두 회사는 개인 식별·생체정보 수집을 부인했으며, 소장의 주장은 확정된 사실이 아닙니다. 뉴욕타임스는 각지의 파손·반발 사례를 전했습니다[21].

정책연구실의 해석으로는, 수용성의 쟁점이 혼잡·파손에서 데이터로 넓어지고 있습니다.

일본, 도로 쪽에서 푸는 접근

다이세이건설·티어포·다이세이로텍은 10 월 14 일 국토교통성의 2026 년도 '자동물류도로' 실증에 채택됐다고 발표했습니다. 화물 전용 공간에서 무인 운반 차량이 물건을 나르는 구상으로, 시험차 3 대로 대열 주행·교행·합류·정차 정밀도와 필요 차로폭을 검증하고 차량 센서와 도로 측 설비 요건을 덜 수 있는지 봅니다(회사 발표 기준)[24]. 이 호에서 다룬 미국 간선 트럭 사례와 달리, 도로 측 설비도 함께 검증한다는 점이 특징입니다.

한국, 특례 단계의 데이터 설계

자율주행자동차법 제 10 조는 시범운행지구 안의 유상 화물운송에 국토교통부장관 허가를 요구하고, 이 경우 화물자동차 운수사업법 제 3 조를 적용하지 않습니다[25]. 정책연구실의 제안은, 특례 단계의 운영 데이터에 적재함·화물 상태 감시 주체와 차량 장착 방식을 넣고, 그 자료로 기존 화물운송 허가·수급조절 체계를 토대로 한 통합·이행 설계와 자율주행 화물 전용(별도) 허가 방안을 같은 기준에서 비교 검토하자는 것입니다.

배경

- 시카고 배송로봇 파일럿: 시의회 조치가 없으면 2027 년 5 월 종료되는 일몰 구조(배경자료)[26]
- 국토교통부 APEC 스마트 모빌리티 포럼 10.14~16 서울 개최(사전 안내 기준), 강릉 ITS 세계총회 10.19~23[27]
- 대구 실증: 9.29 협약, 25 톤 트럭 2 대 10 월 운행 계획·안전요원 동승, 무상 실증 후 유상운송 허가 취득 계획(배경자료, 보도 기준)[28]

ACTION POINTS

액션 포인트

향후 주요 일정과 관전 포인트 — 확인해야 할 지표와 정책 검토 과제

01 자본시장과 실적 발표에서 확인할 지표

10 월 19 일(현지) TVA III 임시주주총회의 기한 연장 표결 결과와 환매 규모, Kodiak 의 연말 장거리 무인 상업운행 개시 여부(회사 목표), 10 월 28 일 Aurora·11 월 5 일 Kodiak 3 분기 발표에서 무인 운행 대수·노선 수와 안전운전자 동승 운행·무인 운행의 구분이 공개되는지 확인할 필요가 있습니다. 회사 목표 대수와 ARM 같은 자체 지표는 정의를 확인한 뒤 실적과 구분해 읽는 것이 바람직합니다.

02 운송사 계약의 역할 배분

Waabi–Warrior 의 운용 대수와 안전운전자 제거 시점(회사 계획), Charger 노선의 트레일러·냉장 데이터 연계 방식, 맥레인 노선의 운전자 재배치 규모가 공개되는지 살펴볼 필요가 있습니다. FMCSA 면제에 서면 통지한 사업자와 11 월 1 일 연례 보고의 공개 범위도 함께 볼 지표입니다.

03 한국: 강릉 ITS 총회와 특례 단계의 데이터 설계

10 월 19~23 일 강릉 ITS 세계총회의 화물 자율주행 세션 논의, 대구 실증의 실제 운행 개시와 유상 전환 시점에 주목할 필요가 있습니다. 정책연구실의 검토 의견으로는, 제 10 조 특례허가 단계의 보고 항목(주행거리·개입 횟수와 사유·정차·사고·적재율·적재함 상태 감시 주체)을 정하고, 기존 허가·수급조절 체계 연계안과 전용 허가안을 책임·보험·운전자 전환 항목별로 비교하는 표를 마련하는 것이 바람직합니다.

04 보도 위 로봇의 수용성 지표

시카고 소송의 원용 법률과 법원의 초기 판단, 파일럿 연장 논의, 영국 확대 지역의 실제 일정과 라이더 수입 자료의 공개 여부를 확인하는 것을 권합니다. 한국에서는 운행안전인증·도로교통법·개인정보 보호법이 각각 다루는 범위를 구분한 뒤, 지자체 운영 조건에 사고·파손 집계 주체와 영상 처리 방침 공개를 넣는 방안을 검토할 필요가 있습니다.

SOURCES

출처

[01] Waabi·Warrior Logistics, AJOT 전재. Waabi and Warrior Logistics partner on autonomous trucking operations in Texas (2026.10.14) *https://www.ajot.com/news/waabi-and-warrior-logistics-partner-on-autonomous-trucking-operations-in-texas* — 1 차(전재) — 수치는 회사 발표 기준

[02] Truck News (James Menzies). Autonomous trucking needs smarter trailers, Charger Logistics says (2026.10.15) *https://www.trucknews.com/technology/autonomous-trucking-needs-smarter-trailers-charger-logistics-says/1003223380/* — 2 차 — Phillips Connect 주최 웨비나(10.15) 발언

[03] Trucking Dive (Haley Cawthon). Werner backs autonomous trucks, but economic and liability hurdles remain (2026.10.12) *https://www.truckingdive.com/news/werner-backs-autonomous-trucks-but-economic-and-liability-hurdles-remain/832549/* — 2 차 — 발언 2026.09.15 투자자 콘퍼런스

[04] PlusAI·Texas Ventures Acquisition III Corp., SEC Form 425. PlusAI and Texas Ventures Acquisition III Corp. Announce Filing of Registration Statement on Form S-4 (2026.10.13) *https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/2033991/000110465926115488/tm2627470d1_425.htm* — 1 차 — 수치·목표는 회사 발표 기준

[05] CCJ (Jason Cannon). Inside an 80,000-pound autonomous Volvo VNL (2026.10.13) *https://www.ccjdigital.com/equipment-controls/autonomous/video/15837266/inside-an-80000pound-autonomous-volvo-vnl* — 2 차 — 300 대 목표는 관계자 발언

[06] Kodiak AI. Kodiak AI On Track for Year-End Driverless Long-Haul Launch as Autonomy Readiness Measure Jumps to 96% (2026.10.06) *https://kodiak.ai/news/autonomy-readiness-96-driverless-long-haul-launch* — 1 차, 배경자료 — 회사 발표 기준

[07] ABC7 Chicago Digital Team. Lawsuit claims Coco, Serve Robotics are collecting biometric data without consent (2026.10.15) *https://abc7chicago.com/post/food-delivery-robot-lawsuit-chicago-claims-coco-serve-robotics-are-collecting-biometric-data-consent/19941835/* — 2 차 — 보도 기준

[08] Retail Technology Innovation Hub. Panic on the streets of Nottingham: GMB union slams Deliveroo, Coco Robotics delivery robots trial (2026.10.15) *https://retailtechinnovationhub.com/home/2026/10/14/panic-on-the-streets-of-nottingham-gmb-union-slams-deliveroo-and-coco-robotics-delivery-robots-trial* — 2 차 — GMB 발언 보도

[09] 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), 배경자료

[10] Aurora Innovation, SEC Form 8-K Ex.99.1. Second Quarter 2026 Shareholder Letter (2026.07.29) *https://ir.aurora.tech/_assets/aurora/sec/0001828108-26-000075/0001828108-26-000075.pdf* — 1 차, 배경자료 — Charger 계약을 TaaS 로 설명(3 쪽)

[11] Transportation Research Part A, Vol.154 (Engholm·Kristoffersson·Pernestål). Impacts of large-scale driverless truck adoption on the freight transport system (2021) *https://ideas.repec.org/a/eee/transa/v154y2021icp227-254.html* — 학술 — 스웨덴 모형 시나리오 결과

[12] FreightWaves (Thomas Wasson). Waabi signs Warrior Logistics for Dallas-Houston freight (2026.10.14) *https://www.freightwaves.com/?p=583171* — 2 차 — 무인 전환 시점은 회사 발언

[13] Texas Ventures Acquisition III Corp., SEC EDGAR. Form S-4 (Plus Automation, Inc. 합병 등록서류) (2026.10.09 제출)

https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/0002033991/000119312526418671/ck0002033991-20261009.htm — 1 차 — 합병 등록서류

[14] Texas Ventures Acquisition III Corp., SEC DEF 14A. Notice of Extraordinary General Meeting 및 Extension Amendment Proposal (2026.09.28) *https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/2033991/000110465926111418/tm2625539-2_def14a.htm* — 1 차 — 위임장 자료

[15] Kodiak AI, SEC Form 10-Q. Quarterly Report, period ended June 30, 2026 — 위험요인의 ARM 설명(44~45 쪽) (2026.08.07) *https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1853138/000162828026054835/kdk-20260630.htm* — 1 차 — 공시

[16] Trucking Dive (Haley Cawthon). FMCSA lets driverless trucks swap warning triangles for cab-mounted beacons (2026.10.13) *https://www.truckingdive.com/news/fmcsa-lets-driverless-trucks-swap-warning-triangles-for-cab-mounted-beacons/832674/* — 2 차

[17] Land Line (Mark Schremmer). FMCSA exemption gives driverless trucks a green light (2026.10.09) *https://landline.media/fmcsa-exemption-gives-driverless-trucks-a-green-light/* — 2 차, 배경자료

[18] Federal Motor Carrier Safety Administration, Federal Register. Parts and Accessories Necessary for Safe Operation; Application for Exemption From Aurora Operations, Inc., FR Doc. 2026-20734 (2026.10.09) *https://www.federalregister.gov/documents/2026/10/09/2026-20734/parts-and-accessories-necessary-for-safe-operation-application-for-exemption-from-aurora-operations* — 1 차, 배경자료(직전 주)

[19] Distribution Strategy Group. McLane Puts AI-Powered Trucks on Freight Routes, Keeps Drivers on Customer Deliveries (2026.10.13) *https://distributionstrategy.com/2026/10/mclane-puts-ai-powered-trucks-on-freight-routes-keeps-drivers-on-customer-deliveries* — 2 차 — 5.6 발표의 재소개

[20] Deliveroo. Deliveroo and Coco Robotics announce exclusive partnership to scale robot deliveries across the UK (2026.10.05) *https://deliveroo.co.uk/more/news-articles/autonomous-robot-launch* — 1 차, 배경자료(직전 주)

[21] The New York Times (Madaleine Rubin), The Philadelphia Inquirer 전재. A robot will deliver your food, if it doesn't get smashed first (2026.10.12) *https://inquirer.com/news/nation-world/robot-food-delivery-vandalism-attacks-los-angeles-philadelphia-20261012.html* — 2 차(전재)

[22] Aurora·McLane. Aurora and McLane Company Partner to Bring Autonomous Trucks to U.S. Restaurant Supply Chain (2026.05.06) *https://ir.aurora.tech/news-events/press-releases/detail/138/aurora-and-mclane-company-partner-to-bring-autonomous-trucks-to-u-s-restaurant-supply-chain* — 1 차, 배경자료(당시 발표)

[23] OECD International Transport Forum (ACEA·IRU·국제운수노련 공동). Managing the Transition to Driverless Road Freight Transport (2017.05) *https://www.oecd.org/en/publications/managing-the-transition-to-driverless-road-freight-transport_0f240722-en.html* — 연구기관

[24] 大成建設·ティアフォー·大成ロテック, PR TIMES (response.jp 전재). 国土交通省「自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」に採択 (2026.10.14) *https://response.jp/release/prtimes/20261014/316315.html* — 1 차(전재) — 회사 발표 기준

[25] 국가법령정보센터. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제 10 조(시범운행지구 유상 화물운송 특례) (2026.06.18 시행) *https://www.law.go.kr/법령/자율주행자동차상용화촉진및지원에관한법률* — 1 차 — 법령

[26] Axios Chicago (Carrie Shepherd). Chicago's delivery robots face a make-or-break year (2026.09.21) *https://www.axios.com/local/chicago/2026/09/21/chicago-delivery-robots-coco-serve-robotics* — 2 차, 배경자료(당시 보도)

[27] 국토교통부. 2026 APEC 스마트 모빌리티 포럼 개최 안내 (2026.10.13)

https://molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95092492 — 1 차 — 사전 안내

[28] 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)

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.