(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-44 · 2026.10.19 – 10.23

FREIGHT WEEKLY REVIEW

주간 화물·물류 자율주행 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 26 일 (월) · Week 44

> 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

운전석을 비운 뒤 남는 일과 비용 — 보험·자본·주유·데이터의 접점은 누가 맡는가

이번 주 화물 자율주행 소식은 차량의 성능보다 운전석 밖의 조건에 관한 것이었습니다. 10 월 21 일 대구 심포지엄에서 마스오토는 물류사 차량의 사고 이력을 이유로 국내 보험사 여러 곳이 가입을 거절했다고 말했고, 라이드플럭스는 가입 차량이 적어 보험료가 예상보다 높다고 말했습니다(회사 발언, 보도 기준)[01]. 미국트럭협회 경영총회의 오로라 세션은 무인 트럭의 주유를 주유소 직원이, 단속 대응을 원격지원팀이 맡는 자사 절차를 소개했습니다(10 월 19 일 세션, 10 월 21 일 보도 기준)[02]. 플러스 AI 의 상장 통로인 SPAC 은 10 월 19 일 기한 연장을 가결했지만 공모주의 78.66%가 환매됐습니다(SEC 8-K 기준)[03].

차량과 지표 쪽에서는 현대차·기아가 마스오토·라이드플럭스와 각각 차량을 연동하는 레벨 4 대형트럭 실증 협약을 10 월 20 일 발표했고(안전운전자 탑승, 보도 기준)[04][05], 코디악은 퍼미안 분지 무인 트럭 1 대의 64 일 연속 가동을 발표했습니다(회사 발표 기준)[06]. 다임러트럭은 공장 이중화 섀시 위에 가상운전자를 마일당 요금으로 붙이는 모델을 설명했습니다(경영진 발언, 보도 기준)[07]. 정부는 10 월 23 일 무인 자율차 기업 간 거래(B2B)용 성능인증제의 연말 우선 운영, 자율주행 서비스 사업자 제도화, 사고책임 가이드라인, 이동로봇 분야별 규제특례를 추진한다고 발표했습니다(정부 추진 계획)[08].

정책연구실의 해석으로는, 이번 주의 공통 질문은 '운전석을 비울 수 있는가'보다 '운전석을 비운 뒤 남는 과업과 비용을 누가 지는가'입니다. 지난 주(W43)에 던진 '센서가 보지 못하는 영역은 누가 맡는가'라는 질문에 오로라의 절차가 한 회사의 답안을 내놓은 셈입니다. 한국에서는 특례 단계의 운행 실적과 보험 자료를 공통 양식으로 쌓고, 그 자료로 기존 화물운송 허가·수급조절 체계를 토대로 한 통합·이행 설계와 자율주행 화물 전용(별도) 허가 방안을 같은 기준에서 비교 검토할 필요가 있습니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 소유와 과금이 나뉘는 설계가 늘었다 — 다만 가동 시간과 절감률은 수송량·실적과 다른 지표이며, 계산 단위를 맞춘 뒤 비교해야 한다.

02 규제·책임 보험 인수와 공모 자본의 잔량이 운행 허가 밖의 제약으로 드러났다 — 외부 신호 규칙도 국가마다 적용 상황이 다르다.

03 노동 전환 운전자의 비운전 과업이 주유소·계량소·단속 인력·원격지원팀으로 나뉜다 — 누가 어떤 보수로 맡는지는 아직 공개되지 않았다.

04 물류 거버넌스 실증의 대수보다 실적을 허가와 보험으로 잇는 절차가 관건이다 — 정부가 10.23 밝힌 성능인증·이동로봇 특례 추진도 같은 질문과 맞닿아 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

10 월 19~23 일의 주요 발표·보도 중심 · 이전 사건은 본문에서 배경자료로 표시

01 현대차·기아, 레벨 4 대형트럭 물류 실증 협약

마스오토·라이드플럭스가 차량 2 대에 각각 시스템을 연동, 2027 년 기존 물류 노선 운행 계획이며 안전운전자 탑승(10.20 발표, 보도 기준).

02 코디악, 무인 트럭 1 대 64 일 연속 가동

퍼미안 분지에서 6.30~9.1 가동(10.20 회사 발표). 가동 시간은 수송량과 다른 지표이며 2027 년 중반 100 대는 회사 계획.

03 플러스 AI SPAC 연장 가결, 공모주 78.66% 환매

약 1 억 8,726 만 달러가 신탁에서 인출(10.19 임시주총, 8-K 기준). 합병 승인은 별도 절차.

04 대구 심포지엄: 보험 가입 반려와 절감률 17%·38%

가입 반려·보험료 부담은 회사 발언, 절감률은 가동 조건을 가정한 회사 자체 추정(10.21, 보도 기준).

05 오로라의 주유·계량소·단속 절차, 다임러의 마일당 요금

무인 트럭 운영의 외부 접점과 소유·과금 분리 모델이 공개 석상에서 설명됨(10.19 세션, 10.20~21 보도).

06 국토교통부, 성능인증·서비스 사업자·이동로봇 제도 추진

무인 자율차 B2B 성능인증제 연말 우선 운영, 이동로봇 특별법(9.3 발의) 연내 제정 목표 등 정부 추진 계획(10.23 발표).

SECTION 01 · 비즈니스 모델·운영 분업

소유와 과금이 갈라진다

차량은 운송사가, 소프트웨어는 마일당 요금으로 — 다만 가동 시간과 절감률은 수송량·실적과 다른 지표다

핵심 판단

이번 주 발표들은 차량 소유, 소프트웨어 공급, 운영을 서로 다른 주체에 나누는 설계를 보여 주었습니다. 정책연구실의 해석으로는 이 분리가 운송사의 자본 부담과 개발사의 수익 구조를 바꿀 수 있지만, 그 효과는 요금 수준·최소 주행 조건·적재 운행 비중이 공개된 뒤에 판단할 수 있습니다.

분석

거래비용 이론은 특정 거래에만 쓰이는 자산(자산 특수성)이 클수록 시장 계약보다 한 회사 안으로 묶는 쪽이 유리하다고 설명합니다. 차량과 자율주행 시스템의 연동 규격이 공통화되면 그 특수성이 낮아져 소유와 공급을 나누기 쉬워진다는 것이 우리의 가설입니다.

한 대의 트럭, 여러 계약 주체

다임러트럭 경영진은 제동·조향 이중화를 갖춘 캐스케디아를 운송사가 구매하거나 금융으로 들이고, 가상운전자는 마일당 소프트웨어 요금으로 붙는 구조를 설명했습니다(보도 기준, 2026 년 말 첫 무인 노선은 회사 계획)[07]. 오로라는 9 월 투자자 자료에서 자사 소유 TaaS(마일당 약 2 달러, 유류할증료 포함)와 고객 소유 DaaS(마일당 0.85 달러 이상)를 구분했으며, 포함 비용이 달라 그대로 비교할 수 없습니다[09]. 현대차·기아의 실증은 두 기술사의 연동을 다루지만 공통 규격의 표준화 수준과 과금 구조는 발표에 없습니다[04].

64 일은 수송량이 아니다

코디악의 64 일은 차량이 서비스 가능 상태였던 기간이며 실은 화물량이나 운행 거리가 아닙니다(회사 발표 기준)[06]. 운전자가 없는 차량은 고정비 비중이 커서 정지 시간이 줄수록 대당 고정비가 분산되지만, 톤마일(거리×적재중량)과 매출은 적재 운행 비중에 따라 달라집니다.

17%와 38% 사이의 가정

라이드플럭스는 현 조건 17%, 월 운행일 22.3→29 일·일 가동 11→20 시간을 가정하면 최대 38%의 비용 절감 가능성을 제시했습니다(25 톤 트럭 기준 회사 자체 추정)[10][11]. 현대차가 인용한 총소유비용 30~40% 절감은 맥킨지 보고서의 2 차 인용입니다[12]. 규모의 경제와 복화율의 관점에서 차이는 기술보다 가동

조건에서 나오며, 마일당 요금이 공차 구간에도 붙는다면 복화율이 낮을수록 부담이 커질 수 있다는 것이 정책연구실의 가설입니다.

배경

- 현대차·기아 실증: 엑시언트 수소전기 1 대·일반 1 대, 복합 약 100km·고속도로 약 400km, 2027 년 초 차량 제공~2027 년 말 운행 계획(10.19 체결·10.20 발표, 보도 기준)[04][05]
- 코디악–아틀라스: 6 월 30 일 기준 무인 트럭 35 대, 유상 무인 운행 4 만 시간 이상(회사 발표 기준)[06]
- 아인라이드: 엔비디아 알파마요를 섀도 모드로 평가할 계획, 도로 평가는 2027 년 하반기 목표(10.21 회사 발표)[13]
- 봇오토 하드웨어 대당 5 만 달러는 회사 목표 원가(10.13, 배경자료)[14], 마스오토 장착비 약 1,000 만 원은 포함 범위가 달라 직접 비교하지 않음(회사 발언)[01]

SECTION 02 · 규제·허가·책임

허가 다음의 관문 — 보험과 자본

유상운송 허가를 받은 뒤에도 보험 인수와 공모 자본의 잔량이 확장 속도를 가를 수 있다

핵심 판단

이번 주 드러난 제약은 운행 허가 밖에 있었습니다. 국내에서는 보험 가입과 보험료가, 미국 자본시장에서는 SPAC 신탁의 대규모 환매가 드러났습니다. 외부 신호 규칙도 중국 초안과 미국 면제가 다루는 상황이 다르므로, 해외 제도를 하나의 흐름으로 일반화하기보다 적용 범위부터 구분할 필요가 있습니다.

분석

정보 비대칭이란 거래의 한쪽이 더 많은 정보를 가진 상태입니다. 보험사가 자율주행 트럭의 위험을 판단할 자료가 적을 때 인수를 거절하거나 높은 요율을 매기는 것은 이 문제에서 흔히 나타나는 반응입니다.

사고 이력과 작은 가입 규모

마스오토는 물류사 소유 차량의 사고 이력을 이유로 국내 보험사 여러 곳이 가입을 거절했고, 기존 물류사 보험의 보상한도가 1 억 원이라고 말했습니다(회사 발언, 담보 종류·사고당 구분은 제시되지 않음)[01]. 라이드플럭스는 가입 차량 규모가 작아 보험료가 예상보다 높다고 했습니다[01]. 정책연구실의 해석으로는 두 요인이 제약이 될 수 있으나, 보험사의 심사 기준은 공개되지 않았으므로 운행 조건·안전 자료·보장 범위가 인수 심사에 어떻게 반영되는지 함께 볼 필요가 있습니다.

표결은 통과했고 자본은 빠져나갔다

지난 주(W43)에 자본시장을 성과 검증의 또 하나의 통로로 보았던 진단은 이번 주 결과로 진전됐습니다. 텍사스 벤처스 III 는 10 월 19 일 정관상 기한을 2027 년 7 월 24 일로 연장했고, 공모주 17,699,488 주(78.66%)가 주당 약 10.58 달러에 환매돼 약 1 억 8,726 만 달러가 인출됐습니다(8-K 기준)[03]. 합병 승인은 별도 절차이며, 환매 후 신탁 현금과 전환사채·PIPE 유입액을 합쳐 4,000 만 달러 이상이라는 최소현금 조건(계약상 면제 가능)이 적용됩니다[15].

같은 '외부 신호', 다른 상황

중국 공업정보화부는 10 월 20 일 L3 이상 차량과 그 견인차에 연결된 트레일러에 청록색 ADS 표지등을 선택 설치하고, 장착하면 작동과 연동해 자동 점등하도록 하는 강제성 국가표준 의견수렴안을 공개했습니다(초안 기준)[16]. 미국 FMCSA 5 년 면제는 정차 시 경고삼각대를 캡 장착 경광등으로 대체하는 특정 규정의

예외입니다[17]. 장치를 지정하는 수단 규제라는 점은 같지만, 하나는 주행 중 상태 표시를, 다른 하나는 정차 시 경고를 다룹니다.

배경

- 자율주행자동차법 제 10 조: 시범운행지구 유상 화물운송에 국토교통부장관 허가, 이 경우 화물자동차 운수사업법 제 3 조 적용 배제. 임시운행허가(자동차관리법 제 27 조)와는 별개 제도로 한 사업에서 함께 검토될 수 있음[18]
- FMCSA 면제: 2026.10.7~2031.10.7, 정차 후 5 분 내 점등·서면 통지·연차 보고 조건, 포괄 운행 허가 아님(배경자료)[17]
- 중국 초안: 의견 마감 12.19, 제안 시행일 2028.1.1, L3 미만 차량 설치 금지는 보도 기준[19]
- TVA III 잔여 공모주 4,800,512 주, 합병계약상 해지 기준일(2027.6.2)은 정관상 기한과 구분[03][15]
- 정부 10.23 발표: 자율주행 서비스 사업자 제도화와 민사상 책임분담 가이드라인 마련은 추진 계획[08]

SECTION 03 · 노동·직무 전환

운전석이 비면 일은 여러 곳으로 흩어진다

주유소 직원, 계량소, 단속 인력, 원격지원팀 — 비운전 과업이 누구에게 어떤 보수로 옮겨 가는지는 아직 공개되지 않았다

핵심 판단

오로라의 설명은 운전자가 해 오던 운전 이외의 일이 사라지지 않고 여러 주체로 나뉜다는 점을 보여 주었습니다. 정책연구실의 가설은 이 접점 노동이 기존 주유소·휴게소·정비업·운송사의 영역과 겹친다는 것이며, 그 규모와 보수는 실제 운영 자료로 확인할 과제입니다.

분석

노동경제학의 과업 모형은 기술이 직업 전체가 아니라 직업을 이루는 개별 과업을 대체하고, 동시에 새 과업을 만든다고 봅니다. 장거리 운전자의 직무에서 운전을 덜어 내면 무엇이 남는지가 이번 주의 질문이었습니다.

주유·계량소·단속의 재배치

오로라 사업개발 부사장은 10 월 19 일 세션에서 주유소에 약 15 분 전 도착을 알리고, 지정 주유기에서는 측면 호박색 등이 직원에게 접근해도 안전하다는 신호를 보내며, 계량소 바이패스 신호는 소프트웨어가 인식하고, 단속 인력은 트랙터에 적힌 24 시간 번호로 원격지원팀과 연결된다고 설명했습니다(보도 기준)[02]. 직원 서비스 요금이 붙을 수 있다는 언급은 발언자의 전망입니다.

부족의 원인은 임금일 수 있다

ATRI 가 10 월 18 일(일) 발표한 2026 년 산업 현안 조사에서 운전자 부족은 5 위로 복귀했고 운전자 보수(9 위)·유지(10 위)도 함께 순위에 올랐으며, 운전자 응답자는 트럭 주차를 2 위로 꼽았습니다(약 3,100 명 응답)[20][21]. 정책연구실의 해석으로는 부족 순위만을 무인화의 근거로 쓰기보다 임금·근무 조건과 함께 읽는 것이 바람직합니다. 국내 심포지엄에서는 대형 화물운송 종사자 평균 연령 58.7 세가 제시됐습니다(현대차가 한국교통연구원 자료로 제시, 보도 기준)[11].

전환 경로는 제안 단계

마스오토는 운전자를 원격관제사로 전환하는 자격 체계를 제도 과제로 제안했습니다(회사 제안, 보도 기준)[10]. 지난 주(W43)에 '보완'이라는 말을 판단할 재배치 인원·수입 자료가 없다고 진단한 흐름은 이번 주에도 같은 단계에 머물렀습니다. 원격지원 인력의 자격·근무 조건과 주유 직원의 보수는 이번 주 발표에 나오지 않았습니다.

배경

- 오로라는 국경순찰대와 2022 년부터 내륙 검문소 통과 절차를 협의(세관 통관과는 별개), 눈길 운행은 시험 중(발언, 보도 기준)[02]
- ATRI 1 위는 연료비(지난해 18 위), 경기는 1 위에서 6 위로, ‘트럭 산업의 AI’ 7 위는 자율주행만을 가리키는 항목이 아님[20]
- 미국 교통부: 12 개 주 14 개 트럭 주차 사업에 2 억 달러 배정(10.14 발표, 배경자료)[22]
- 현대차 팀장 발언: 국내는 항속거리·노선 설계로 중간 주유를 줄일 수 있으나 미국 장거리는 허브 간 주유·정비 인프라 설계가 필요(보도 기준)[11]

SECTION 04 · 물류 인프라·지역 거버넌스

대수보다 실적을 허가로 잇는 절차

실증도시·시범운행지구·회랑이 늘수록, 실증 기록을 허가 심사와 보험 인수로 연결하는 공통 양식이 필요해진다

핵심 판단

국내에서는 실증 확대 계획과 성능인증 도입 계획이 나왔고, 사업자들은 실증 실적의 정식 허가 연계를 과제로 제기했습니다. 정책연구실의 해석으로는 실증 대수의 확대가 입증 자료의 축적으로 이어지려면 운행 기록의 정의를 먼저 맞출 필요가 있습니다.

분석

제도적 보완성이란 한 제도의 효과가 다른 제도와 함께 갖춰질 때 커지는 성질입니다. 무인 물류에서는 운행 허가, 보험 인수, 거점 인프라, 데이터 규칙이 서로를 받쳐야 합니다.

3,000 대와 5~6 개월

정부는 10 월 23 일 2027 년부터 확대되는 실증도시에 실증차량 3 천 대 이상을 투입하고, 임시운행허가 패스트트랙으로 절차를 1 개월 이상 줄이며, 무인 자율차 기업 간 거래(B2B)용 성능인증제를 올해 말부터 우선 운영하겠다고 밝혔습니다(정부 추진 계획)[08]. 성능인증은 차량 거래를 위한 제도로, 운행구역·조건과 유상 화물운송 허가의 관계는 별도로 정리할 사항입니다. 21 일 심포지엄에서 사업자들은 유상운송 허가까지 5~6 개월의 리드타임과 실증 실적의 정식 허가 연계를 과제로 제기했고[10], 대구시는 시범운행지구를 21.9 ㎢·도로 133.25km 로 확대한다고 밝혔습니다[23].

회랑과 거점

강릉 ITS 세계총회(10 월 19~23 일)에는 21 일 미국 교통부 주최 '자율주행에 대비한 운송 노선 구축' 세션이 편성됐습니다(사전 발표 기준)[24]. 회랑 단위 운행 데이터의 정의(동승·무인 구분, 노선별 운행량, 중단 사유)를 맞추는 일이 국제 협력의 출발점이 될 수 있다는 것이 우리의 가설입니다. 테슬라 세미의 양산 개시(설비용량 연 2 만 5 천 대는 생산 실적과 구분)는 전동화 간선과 자율주행 간선이 같은 거점의 충전·주유 설비를 두고 만난다는 점을 상기시킵니다[25].

보도 위 로봇의 다음 쟁점

정부는 같은 날 공동주택·주차장·물류시설 등에서 이동로봇을 쓰기 위한 분야별 규제특례와 운영기준을 추진하고, 9 월 3 일 발의된 이동로봇 특별법의 연내 제정을 국회와 협조해 추진 중이라고 밝혔습니다(발의

법안·정부 계획)[08]. 시카고 배송로봇 생체정보 소송은 주장 단계로 재보도됐습니다[26]. 정책연구실의 제안은 로봇 운영기준에 데이터 수집 범위의 고지와 기존 배송 사업자·종사자의 참여 방식을 넣는 것이며, 간선에서는 기존 화물운송 허가·수급조절 체계를 토대로 한 통합·이행 설계와 자율주행 화물 전용(별도) 허가 방안을 같은 기준에서 비교 검토할 필요가 있습니다.

배경

- 광주 실증도시 200 대 투입 중(국토교통부 발언, 보도 기준)[27]
- 라이드플럭스: 4·5 월 두 노선 유상운송 허가, 7 월 운송 개시(안전요원 탑승), 2028 년 일부 구간 무인 전환은 회사 목표[10]
- 지능형로봇법 2023.5.16 일부개정(법률 제 19412 호): 실외이동로봇 운행안전인증·보험 의무[28]

ACTION POINTS

액션 포인트

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

01 실적 발표에서 확인할 지표

10 월 28 일 오로라 3 분기 사업 리뷰에서 무인 운행 마일과 운행 대수(회사 보유 대수와 FMCSA 면제 대상 대수의 구분), 11 월 5 일 코디악 실적의 무인 트럭 대수·유상 무인 운행 시간과 연말 I-45 무인 장거리 운행 목표(회사 목표)의 진행을 확인할 필요가 있습니다. 가동 시간·ARM 같은 자체 지표는 정의를 확인해 수송량·매출과 구분해 읽는 것이 바람직합니다.

02 사업모델의 계약 조건

다임러·토크의 마일당 요금 수준과 최소 주행 조건, 2026 년 말 첫 무인 노선 개시 여부(회사 계획), 현대차·기아 실증의 허가 유형과 안전운전자 제거 조건, 텍사스 벤처스 III 합병 주총 일정과 추가 환매 규모를 살펴볼 필요가 있습니다.

03 한국: 보험 자료와 실적 양식

정부가 추진하는 성능인증·서비스 사업자 제도·사고책임 가이드라인의 세부안이 화물 운송사업 허가와 어떻게 연결되는지 지켜볼 필요가 있습니다. 정책연구실의 검토 의견으로는 유상운송 노선의 보험 형태(특약·책임보험·보상한도)를 특례 단계의 보고 항목에 넣고, 운행 실적을 공통 양식(주행거리·개입 횟수와 사유·정차·사고·적재율)으로 기록해 허가 심사와 보험 인수에 함께 쓰는 방안이 바람직합니다. 그 자료로 기존 허가·수급조절 체계 연계안과 전용 허가안을 같은 항목으로 비교하는 표를 마련할 필요가 있습니다.

04 접점 노동과 외부 신호

강릉 ITS 총회 화물 세션의 결과 자료, 중국 표지등 초안의 의견수렴(12 월 19 일 마감) 결과, 국내에서 주유·단속·검문 접점을 경찰·도로관리청 절차와 맞추는 논의가 시작되는지 확인하는 것을 권합니다. 이동로봇 특별법의 국회 심사 진행과 원격지원 인력의 자격·근무 조건 공개 여부도 관전 지표입니다.

SOURCES

출처

[01] **머니투데이 (이정우).** 택배도 자율주행 트럭이 나른다…현대차·스타트업 '무인 물류' 승부수 (2026.10.21)
https://www.mt.co.kr/industry/2026/10/21/2026102116382598999 — 2 차 — 심포지엄 보도, 보험·장착비는 회사 발언

[02] **Truck News (Neil Abt).** How does a driverless truck get refueled or stop at a weigh station? (2026.10.21)
https://www.trucknews.com/transportation/how-does-a-driverless-truck-get-refueled-or-stop-at-a-weigh-station/1003223825/ — 2 차 — 10.19 ATA 세션 발언 보도

[03] **Texas Ventures Acquisition III Corp., SEC Form 8-K.** 임시주주총회 결과 및 환매 (2026.10.19 서명)
https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/2033991/000110465926116990/tm2627867d1_8k.htm — 1 차 — 공시

[04] **현대자동차그룹 뉴스룸.** 현대차·기아, 레벨 4 자율주행 대형트럭 실증 추진 (2026.10.20)
https://www.hyundaimotorgroup.com/ko/news/hyundai-motor-company-kia-level-4-autonomous-heavy-truck-demonstration — 1 차 — 회사 발표 기준

[05] **서울신문 (하종훈).** 현대차그룹 자율주행 트럭 '400 ㎞ 물류의 길' 달린다 (2026.10.21)
https://www.seoul.co.kr/news/economy/car/2026/10/21/20261021032006 — 2 차 — 체결일·안전운전자 탑승 근거

[06] **Kodiak AI.** Kodiak Driver Sets New Uptime Record By Running 64 Consecutive Days on an Unsupervised Driverless Truck (2026.10.20) *https://investors.kodiak.ai/news-releases/news-release-details/kodiak-driver-sets-new-uptime-record-running-64-consecutive-days* — 1 차 — 회사 발표이며 실제 수송량·수익성의 독립 검증 결과와 구분

[07] **FreightWaves (Adam Wingfield).** Daimler Is Building Autonomy Into The Truck At The Factory, And Leaving The Software Choice Open (2026.10.20) *https://www.freightwaves.com/news/daimler-is-building-autonomy-into-the-truck-at-the-factory-and-leaving-the-software-choice-open* — 2 차 — 경영진 발언 간접 인용, 일정은 회사 계획

[08] **국토교통부.** 자율주행자동차, 이동로봇 상용화 지원, 창업기업 서류 53% 정비 (보도자료, 2026.10.23)
https://www.korea.kr/common/download.do?fileId=198575997&tblKey=GMN — 1 차 — 정부 발표, 추진 계획(2~5 쪽)

[09] **Aurora Innovation, SEC Form 8-K Ex.99.2.** Analyst & Investor Day 발표자료, 슬라이드 41 TaaS·DaaS (2026.09.23) *https://ir.aurora.tech/sec-filings/all-sec-filings/content/0001828108-26-000082/auroraanalystinvestorday.htm* — 1 차, 배경자료(당시 발표)

[10] **지디넷코리아 (김재성).** 자율주행 트럭, 유상운송 넘어 무인화로…상용화 관건은 제도·경제성 (2026.10.21)
https://zdnet.co.kr/view/?no=20261021140241 — 2 차 — 회사 발언·추정 보도

[11] **모터매거진 (이승용).** 자율주행 트럭, 주유는 누가 하나?…국내 유상운송 시작 후 남은 과제 (2026.10.21)
https://www.motormag.co.kr/news/articleView.html?idxno=22258 — 2 차 — 회사 발언 보도

[12] **파이낸셜뉴스 (김동호).** '자율주행 트럭' 운행 시동… '운용비 최대 40% 줄인다' (2026.10.21)
https://www.fnnews.com/news/202610211811562731 — 2 차 — 맥킨지 수치는 2 차 인용

[13] Einride. NVIDIA 협력 확대 및 Alpamayo 섀도 모드 평가 계획 (2026.10.21)
https://www.einride.tech/press/3385407 — 1 차 — 일정은 회사 목표

[14] FreightWaves (Thomas Wasson). Bot Auto taps Lenovo, Nvidia, pegs autonomy hardware at $50,000 (2026.10.13) *https://www.freightwaves.com/?p=582933* — 2 차, 배경자료(당시 보도)

[15] Texas Ventures Acquisition III Corp., SEC Form 8-K. 합병계약 체결 (2026.09.02 서명)
https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/2033991/000110465926104858/tm2619716d3_8k.htm — 1 차, 배경자료 — 최소현금 조건 근거

[16] 中华人民共和国工业和信息化部 装备工业一司. 公开征求《汽车数据安全要求》等五项强制性国家标准的意见 및《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装要求（征求意见稿）》(2026.10.20)
https://www.miit.gov.cn/jgsj/zbys/qcgy/art/2026/art_0ea967f5be48474b9f50c3c6f7db8e1f.html — 1 차 — 의견수렴안 §1·§5.24

[17] FMCSA, Federal Register. Parts and Accessories Necessary for Safe Operation; Application for Exemption From Aurora Operations, Doc. 2026-20734 (2026.10.09)
https://www.federalregister.gov/d/2026-20734 — 1 차, 배경자료 — 49 U.S.C. §31315(b) 면제

[18] 국가법령정보센터. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제 10 조 (2026.06.18 시행); 자동차관리법 제 27 조
https://www.law.go.kr/lsLinkCommonInfo.do?chrClsCd=010202&lsJoLnkSeq=1027495565 — 1 차 — 법령

[19] 上海证券报 (董楠), 央广网 전재. 汽车自动驾驶系统标志灯将有统一标尺 (2026.10.22)
https://auto.cnr.cn/2015xc/20261022/t20261022_527849480.shtml — 2 차 — 보도 기준

[20] American Transportation Research Institute. Fuel Prices Emerge as the Trucking Industry's Top Concern (2026.10.18) *https://truckingresearch.org/2026/10/fuel-prices-emerge-as-the-trucking-industrys-top-concern/* — 1 차(연구기관) — 10.18(일) 발표

[21] Transport Topics. Fuel prices rank as trucking's most pressing concern (2026.10.18)
https://www.ttnews.com/articles/atri-top-issues-2026 — 2 차

[22] U.S. Department of Transportation. Transportation Secretary Sean P. Duffy Delivers $200 Million for Truck Parking (2026.10.14) *https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-delivers-200-million-truck-parking* — 1 차, 배경자료(직전 주)

[23] 세계일보. '운전자 없는 화물차' 시대 온다…'규제 풀고 제도 정비해야' (2026.10.21)
https://www.segye.com/newsView/20261021526672 — 2 차

[24] 테크 M (조성준). 마스오토, 美·유럽 교통 전문가 만난다…강릉 ITS 총회서 자율주행 트럭 상용화 모색 (2026.10.08) *https://www.techm.kr/news/articleView.html?idxno=155951* — 2 차, 배경자료 — 사전 발표 기준

[25] FreightWaves (Noi Mahoney). Tesla Semi enters volume production as 2027 rollout approaches (2026.10.21) *https://www.freightwaves.com/news/tesla-semi-enters-volume-production-as-2027-rollout-approaches* — 2 차 — 실적 자료·콜 보도

[26] Insurance Journal. Delivery Robots Accused of Sharing Biometric Data Without Consent (2026.10.22)
https://www.insurancejournal.com/news/midwest/2026/10/22/890055.htm — 2 차 — 소송상 주장, 두 회사는 부인

[27] 아주경제 (오주석). '물류산업 새 성장동력'…자율주행 화물운송 상용화, 안전성·규제 개선이 관건 (2026.10.21)
https://www.ajunews.com/view/20261021171628224 — 2 차 — 국토교통부 발언 보도

[28] 국가법령정보센터. 지능형 로봇 개발 및 보급 촉진법 개정 이력 (2023.05.16 일부개정 법률 제 19412 호)
https://law.go.kr/LSW/lsRvsDocListP.do?chrClsCd=010202&lsId=010728&lsRvsGubun=all — 1 차 — 법령

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.