(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-45 · 2026.10.26 – 10.30

FREIGHT WEEKLY REVIEW

주간 화물·물류 자율주행 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 11 월 2 일 (월) · Week 45

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

운송사가 트럭을 소유하는 계약이 늘어난 한 주 — 겹치는 숫자를 풀어 읽고, 위험이 어디로 옮겨 가는지 살펴야 한다

이번 주 간선 자율주행 트럭 소식의 중심은 앞으로 도입할 트럭을 운송사가 소유하는 것을 전제로 한 계약·협의였습니다. 10 월 26 일 차저 로지스틱스는 오로라 드라이버 탑재 트럭을 최대 500 대 소유·운영하는 비구속 양해각서(MOU)를 발표했고[01], 10 월 28 일 코디악은 DTL 트랜스포트와 무인 트럭 75 대의 DaaS(Driver-as-a-Service, 운송사가 트럭을 소유하고 자율주행 시스템을 마일당 요금으로 쓰는 방식) 계약을 발표하며 이를 구속 계약이라고 표현했습니다(회사 발표 기준, 인도는 2028 년으로 보도)[02][03]. 같은 날 오로라는 생산 램프가 약 6 주 지연돼 200 대 이정표를 “2027 년 2 월 말”로 옮겼다고 밝혔습니다(3 분기 주주서한, 회사 발표 기준)[04].

이번 주의 숫자들은 더해서 읽을 숫자가 아닙니다. 오로라 콜에서 나온 초기 200 대의 계약 상태, TaaS 약 500 대 규모의 배정 상태, 2027~2028 년 DaaS MOU 1,000 대, 2030 년 누적 3 만 대 목표는 기간·범위·계약 단계가 서로 다르고 일부는 겹칩니다(공개 전사 기준)[05]. 지난 주(W44)에 진단했던 ‘소유와 과금이 갈라진다’는 흐름은 이번 주 코디악–DTL 계약으로 한 걸음 진전됐지만, 정책연구실의 해석으로는 자본비용·잔존가치·적재 운행 비중의 위험도 운송사 쪽으로 옮겨 갑니다.

한국에 주는 시사점은 차량의 승인과 사업자의 허가를 나누어 보는 일입니다. 정부가 10 월 23 일 밝힌 B2B 성능인증·자율주행 서비스 사업자 제도는 추진 계획 단계입니다[06]. 정책연구실의 검토 의견으로는 소유 구조별로 운송 허가·보험의 명의가 어디에 붙는지를 정리하면서, 기존 화물운송 허가·수급조절 체계를 토대로 한 통합·이행 설계와 자율주행 화물 전용(별도) 허가 방안을 같은 지표로 비교 검토할 필요가 있습니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 운송사 소유를 전제로 한 계약·협의가 늘었다 — 다만 계약 상태·배정·MOU·장기 목표는 범위가 겹치므로 더해서 읽으면 안 된다.

02 규제·책임 안전을 입증하는 잣대가 회사 지표·업계 평판·규제 절차로 나뉜다 — 면제는 만료일이 정해져 있고, 연방 법안은 아직 심의 단계다.

03 노동 전환 운전석 밖의 과업이 소프트웨어와 현장 인력으로 나뉘기 시작했다 — 운행시간의 확대가 적재 주행으로 이어지는지는 별개 문제다.

04 물류 거버넌스 운행 환경과 센서 배치는 별개의 분류다 — 국내에서는 차량 단위 인증과 사업자 단위 허가의 두 층을 나눠 설계할 필요가 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

10 월 26~30 일의 주요 발표·보도 중심 · 이전 사건은 본문에서 배경자료로 표시

01 오로라 3 분기: 생산 램프 약 6 주 지연, 200 대는 "2027 년 2 월 말"

자재 가용성·부품 품질·라인 말단 검사가 이유(회사 설명). 2 세대 20 대 이상 제작(전량 가동을 뜻하지 않음), 주당 20 대 생산은 12 월 초 목표(10.28).

02 코디악–DTL, 무인 트럭 75 대 DaaS 계약

회사가 "구속 계약"으로 표현. DTL 이 소유·운영하고 마일당 요금 지불(요율 비공개), 인도는 2028 년(보도 기준, 10.28).

03 차저–오로라, 최대 500 대 비구속 MOU

최종 계약 시 차저가 트럭을 소유·운영하는 DaaS 구조, 인도 2027~2028 년은 회사 계획(10.26).

04 팩카 3 분기 콜: 자체 자율주행 차량 플랫폼과 "점진 배치"

안전 우선·양산 부품 검증·노선과 기후 조건을 속도의 이유로 제시(10.27, 공개 전사 기준).

05 NHTSA, FMVSS 108 개정안 연방관보 게재

시안색 ADS 표지등은 개정안 기준 선택 설치 장비, 의견 기한 11 월 25 일(10.26, 91 FR 67243).

06 BMW 공장 내 자율주행 100 만 대, 에이투지 물류용 시제차

공장 인프라 센서로 신차 이동(10.27 회사 발표), 2027 년 공장 간 부품 운송 실증은 회사 계획(10.29 보도 기준).

SECTION 01 · 비즈니스 모델·운영 분업

계약의 계단, 소유의 이동

트럭을 사는 쪽이 바뀌면 위험도 옮겨 간다 — 겹치는 숫자와 생애 주행거리를 함께 읽어야 한다

핵심 판단

이번 주 계약들은 앞으로 도입할 트럭을 운송사가 소유하고 개발사가 마일당 요금을 받는 구조를 공통으로 담았습니다. 정책연구실의 해석으로는 이 구조가 개발사의 자본 부담을 줄이는 대신 자본비용·잔존가치·가동률 손실의 위험을 운송사 쪽으로 옮기며, 그 손익은 요율·적재 운행 비중·현장 비용이 공개된 뒤에야 판단할 수 있습니다.

분석

거래비용 이론은 특정 거래에만 쓰이는 자산(자산 특수성)이 클수록 시장 계약보다 소유로 묶는 쪽이 유리하다고 설명합니다. 지난 주(W44)에 진단한 '소유와 과금이 갈라진다'는 흐름은 이번 주 진전됐습니다. 다만 트럭이 특정 시스템과 강하게 결합된 자산이라면, 소유를 넘겨받은 운송사가 그 특수성의 위험도 함께 진다는 것이 우리의 가설입니다.

더해서는 안 되는 네 개의 숫자

오로라 CEO 는 초기 200 대가 "완전히 계약됐다"고 말한 뒤, 같은 TaaS 확대 계획의 상한 약 500 대가 "거의 배정됐다"고 설명했습니다. 두 숫자는 서로 더할 물량이 아니며, CFO 는 2030 년 3 만 대 이상이 장기 누적 목표라고 밝혔습니다(공개 전사 기준)[05]. CEO 가 말한 2027~2028 년 인도분 DaaS MOU 1,000 대 가운데 이번 주 발표된 차저 건(최대 500 대)은 비구속입니다[01]. 코디악–DTL 75 대는 구속 계약이지만 인도가 2028 년으로 보도돼, 당장의 운영 대수가 아닌 배치 약정입니다[03].

생애 주행거리와 적재 운행 비중

오로라의 DaaS 요금은 마일당 0.85 달러 이상(회사 제시, 배경자료)[07]으로, ATRI 가 집계한 2025 년 운전자 임금 81.8 센트·복리후생 21 센트와 비슷한 수준입니다[08]. 코디악 2025 년 투자자 자료의 0.97 달러는 당시 인간 운전자의 마일당 비용이지 DaaS 요율이 아닙니다[09]. CFO 가 밝힌 '트럭 1 대를 4~5 년간 100 만 마일'은 회사의 운용 목표입니다[05]. 차량의 취득가·잔존가치·생애 총주행거리는 거리당 자본비용에 영향을 주고, 적재 운행 비중은 그 거리 중 운송매출을 만드는 비율입니다. 운송사의 채산성은 요율과 적재 비중, 현장·정비 비용을 함께 비교해야 판단할 수 있습니다.

지연은 공장에서 왔다

오로라가 든 지연 이유는 자재·부품 품질·라인 말단 검사였고, 2026 년 매출 전망은 약 900 만 달러로 제시됐습니다(회사 발표 기준)[04]. 규모의 경제가 차량 공급망의 속도에 묶여 있다는 신호로 읽힙니다.

배경

- 오로라 3 분기: 매출 300 만 달러(무인 운송·운전자 감독 운송 합산), 순손실 2 억 3,400 만 달러, 현금·단기투자 10 억 달러 이상, 9 월 누적 유상 무인 50 만 마일(회사 발표 기준)[04]
- 무인 운송 고객 수: 콜 전사 기준 10 곳, 블룸버그 보도(인슈어런스저널 전재본) 기준 9 곳. 추가 자본조달 가능성은 CFO 언급[10]
- 오로라 4 분기 현금 사용 전망 약 2 억 5,000 만 달러(설비투자 포함, 회사 전망)[04]
- 코디악–DTL 초기 구간: 댈러스–엘패소·댈러스–애틀랜타(I-20), 요율 비공개(회사 발표 기준)[02]

SECTION 02 · 규제·허가·책임

안전을 입증하는 세 개의 잣대

회사 지표·업계 평판·규제 절차는 서로를 대신하지 않는다 — 연방 규칙은 아직 제안과 심의의 단계에 있다

핵심 판단

이번 주 안전과 관련된 숫자는 성격이 다른 세 곳에서 나왔습니다. 코디악이 10 월 30 일 99%라고 밝힌 자사 준비도 지표, 업계의 평판 순위, 규제기관의 개정안입니다. 정책연구실의 해석으로는 이 셋은 서로를 대신하지 않으며, 한국의 B2B 성능인증도 제출 자료·심사 주체·검증 깊이를 해외 절차와 항목별로 비교해 설계할 필요가 있습니다.

분석

규제는 특정 장치·방법을 정하는 수단 규제와, 달성할 안전 수준만 정하고 방법은 맡기는 성과 규제로 나뉩니다.

선택 장비를 표준화하는 개정안

NHTSA 의 FMVSS 108(등화 기준) 개정안이 10 월 26 일 연방관보에 게재됐습니다(91 FR 67243, 의견 기한 11 월 25 일)[11]. 시안색 ADS 표지등은 개정안 기준 선택 설치 장비이며 장착 시 4~8 개·지상 15 인치 이상 등의 요건이 붙습니다. '장착한다면 이렇게'의 규정이어서 연결차량 뒤쪽의 식별 가능성이 의견 제출의 쟁점입니다.

면제의 남은 기간과 차량 도입 시점

FMCSA 는 정차 시 경고장치 규정의 조건부 면제(49 U.S.C. §31315(b))를 2031 년 10 월 7 일까지 부여했습니다(10.7 발효, 배경자료)[12]. 이 면제는 특정 장치·운행 조건에 관한 것으로 차량 수명 전체의 운행 허가가 아니며, 2028 년에 도입하는 차량이 그때부터 새로 5 년을 보장받는 것도 아닙니다. 운송사는 도입일부터 만료일까지 남은 기간을 계산하고, 갱신 지연·조건 변경에 따른 비용을 자산 계획에 반영할 필요가 있습니다. 후사경 대체 장치의 면제는 별도의 근거·조건·만료일을 따릅니다[13].

법안은 법안이다

BUILD America 250 Act(H.R.8870)는 하원 위원회를 62 대 2 로 통과했지만 본회의 미통과·상원 문안 없음 상태입니다(10.9 법률 해설 기준)[14]. 발의안은 정해진 작동 조건에서 레벨 4·5 ADS 제조사가 실시간 운행과 동적 운전 과업에 관한 운전자 의무를 부담하도록 제안하며, 같은 조항은 새로운 청구원인 창설 등을 제한합니다(제안 §31140(a)(3))[15][16]. 사고책임 전체를 제조사에 일괄 귀속하는 규정으로 읽어서는 안 되며,

현행 제도도 아닙니다. 캘리포니아 중량 자율주행차 규정에 대한 팀스터스 소송(8.5 제소)도 진행 중입니다[17].

배경

- 코디악 ARM(안전성 입증체계의 주장·근거가 실질적으로 완료된 비율, 자사 지표) 99%(10.30, 9 월 96%) — 사고 예방 확률·안전 인증·상업 개시 승인이 아님[18]
- 입증체계 완성 후 댈러스–휴스턴 I-45(219 마일) 무인 서비스 개시, 출시 협력 화주 IKEA(회사 계획)[18]
- FreightTech 25(10.26 시상): 오로라 4 위·코디악 12 위 — 업계 패널 평판 순위로 안전 인증이 아님[19]
- 경고장치 면제 조건: 검증된 운행설계영역 한정·위험물 제외·사고 5 일 내 보고[12]

SECTION 03 · 노동·직무 전환

운전석 밖으로 흩어지는 과업

계량소는 소프트웨어가, 출발 전 점검은 현장 인력이 — 운행시간의 확대는 적재 주행과 다른 문제다

핵심 판단

오로라는 이번 주 운전자가 하던 비운전 과업 일부를 소프트웨어로, 일부를 고객 사이트의 인력으로 나누는 방식을 공개했습니다. 정책연구실의 해석으로는 과업이 사라지기보다 다른 사람과 장소로 옮겨 가고 있으며, 그 인력의 고용 형태·보수·책임 배분은 아직 공개되지 않았습니다.

분석

노동경제학의 과업 모형은 직업을 여러 과업의 묶음으로 보고, 자동화가 직업 전체가 아닌 일부 과업을 대체하며 나머지는 재배치된다고 설명합니다. 지난 주(W44)에 진단한 '비운전 과업이 주유소·계량소·원격지원팀으로 나뉜다'는 흐름은 이번 주 한 회사의 구체적 분담으로 진전됐습니다.

계량소·검문소·출발 전 점검

오로라 CEO 는 콜에서 시스템이 계량소의 개방 여부를 인식하고 저울 차선에 진입하는 기능을 소개했고, 11 월부터 일부 고객 사이트에서 보안 검문소 자동 통과를 포함한 직접 운행을 시작할 계획이라고 밝혔습니다(공개 전사 기준)[05]. 회사는 출발 전 점검과 발착에 현장 인력이 필요하다고 설명하면서도, 기존 시설·야드 인력을 활용하고 일부 추가 비용을 차량군 전체에 분산할 수 있어 중대한 비용으로 보지는 않는다는 입장을 밝혔습니다. 실제 추가 비용은 시설과 운영 조건별로 검증할 필요가 있습니다.

운행시간 제한을 넘는 운행

코디악은 DTL 계약의 효용으로 "운행시간 제한을 넘는 운행"을 제시했습니다(회사 발표 기준)[02]. 미국 연방 규정은 화물 운전자의 운전을 11 시간, 근무창을 14 시간으로 제한합니다(49 CFR §395.3)[20]. 정책연구실의 해석으로는 운행 가능시간의 확대가 적재 주행거리로 이어지는지는 수요·배차·상하차 조건에 달려 있으며, 2 인 교대 팀 운행과는 두 운전자의 합산 비용을 실제 주행거리로 나눈 값으로 비교해야 합니다.

원격 감독자의 근로시간

BUILD America 250 Act 법안은 원격운전자에게 CDL 을 요구하고, 원격운전자와 법안이 정한 운전 과업을 수행하는 원격지원자의 감독 시간을 운행시간에 포함하는 조항을 담았습니다(미통과)[15][21]. 모든 관제·배차 인력의 대기시간에 적용되는 조항은 아닙니다. 국내 화물 운수종사자는 휴게 없이 2 시간 연속운전

시 15 분 이상 휴게가 기준입니다(화물자동차 운수사업법 시행규칙 제 21 조 제 23 호)[22]. 차내 운전자가 없는 운행과 원격 감독 인력에 이를 어떻게 적용할지는 정리 과제입니다.

배경

- 스톤리지–코디악 협력(10.28): 카메라 모니터 시스템 적용과 센서포드 소형·경량화 계획(회사 발표 기준)[13]
- 코디악 2025 년 투자자 자료의 대당 연 반복매출 15 만~19 만 달러는 인간 운전자 비용을 기준으로 한 예시(배경자료)[09]
- ATRI 2025 년 마일당 총운영비 2.336 달러, 이 가운데 운전자 임금 81.8 센트(Transport Topics 보도 기준, 배경자료)[08]

SECTION 04 · 물류 인프라·지역 거버넌스

공도·사유지·공장, 그리고 두 층의 허가

자율주행이 들어가는 자리마다 필요한 승인이 다르다 — 차량의 인증과 사업자의 허가를 나누어 설계해야 한다

핵심 판단

완성차는 '점진'을, 개발사는 '연말'을 말했고, 공장 안에서는 차량 대신 인프라가 보는 방식이 100 만 대를 넘겼습니다. 정책연구실의 해석으로는 운행 환경과 센서 배치 방식은 별개의 분류이며, 국내에서는 차량 단위 성능인증과 노선·사업자 단위 운송 허가를 나눠 설계할 필요가 있습니다.

분석

제도적 보완성은 한 제도의 효과가 함께 작동하는 다른 제도에 달려 있다는 개념입니다. 차량 인증이 열려도 운송 허가·보험이 맞물리지 않으면 상용 운행으로 이어지기 어렵다는 것이 이번 주 국내외 사례를 읽는 우리의 관점입니다.

공장 통합과 개조 경로

팩카 CEO 는 10 월 27 일 실적 콜에서 자체 자율주행 차량 플랫폼으로 공장 통합을 쉽게 하겠다며 안전 우선·양산 부품 검증·노선과 기후 조건을 속도의 이유로 들었습니다(공개 전사 기준)[23]. 7 월에는 "현시점에 운전자를 뺄 계획이 없다"고 했고, 오로라 2 세대는 인터내셔널 LT 를 러시가 개조하는 경로입니다(보도 기준)[24]. 두 방식은 검증·보증·정비의 협력 구조가 다를 수 있으나 책임 배분은 결함 원인·법령·계약에 따라 정해집니다.

차량이 보는가, 공장이 보는가

BMW 그룹은 4 개 공장에서 공장 인프라의 라이다로 신차를 이동시켜 누적 100 만 대를 넘겼다고 발표했습니다(하루 약 3,500 건, 회사 발표 기준)[25]. 아인라이드–리들의 독일 공도 운행은 KBA 허가를 받은 차량 탑재 센서 방식입니다(9.15 발표, 배경자료)[26]. 센서의 위치와 도로의 법적 성격은 별개의 분류입니다.

국내의 세 경로와 하나의 출구

오토노머스에이투지는 10 월 29 일 물류용 스케이트보드형 시제차를 공개하고 2027 년 광주글로벌모터스 부품 운송 실증을 계획했습니다(회사 계획, 보도 기준)[27]. 국내 화물 실증은 규제 샌드박스, 시범운행지구 특례, 공장 구내 실증으로 경로가 갈려 있습니다. 정책연구실의 검토 의견으로는 샌드박스·자율주행자동차법

제 10 조 특례·공장 실증의 세 경로가 일반 상용화 단계의 운송사업 허가로 이어지는 기준을 먼저 정리할 필요가 있습니다[28].

배경

- 정부 10.23 규제합리화 방안: B2B 성능인증 연내 운영 시작, 서비스 사업자 제도 2027 년 추진, 민사책임 TF(정부 추진 계획, 배경자료)[06]
- BMW 그룹은 스파턴버그 공장에 2027 년 양산 적용을 계획(회사 계획)[25]
- 아인라이드–리들: 물류센터–매장 구간 공도 운행, 차내 인원 없음(회사 발표, 배경자료)[26]
- 팩카는 2025 년 5 월 오로라 무인 출시 몇 주 뒤 관찰자의 운전석 복귀를 요청한 것으로 보도됨(배경자료)[24]

ACTION POINTS

액션 포인트

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

01 코디악·서브 로보틱스 실적(11 월 5 일)

코디악 3 분기 실적에서 DTL 계약의 인도 일정·요율 구조가 어디까지 공개되는지, ARM 99% 이후 안전성 입증체계의 완성 시점과 연말 댈러스–휴스턴 무인 출시(회사 목표)의 진행, 안전운전자 제거 조건을 확인할 필요가 있습니다. 같은 날 서브 로보틱스 실적에서는 배송로봇 운영 대수와 배송 건수를 회사 목표와 구분해 읽는 것이 바람직합니다.

02 오로라의 '계단' 추적

12 월 초 주당 20 대 생산(회사 목표), 11 월 고객 사이트 직접 운행의 개시와 차내 관찰자 동승 여부, 2027 년 2 월 말 200 대 이정표를 제작 대수와 운행 대수로 나누어 확인할 필요가 있습니다. 경고장치 면제의 만료일(2031.10.7) 대비 신규 도입 차량의 잔여기간도 관전 지표입니다. FMCSA 면제의 연례 보고(11 월 1 일 기한) 내용이 공개되는지도 관전 지표입니다.

03 미국 제도: 의견 마감과 의회 시한

FMVSS 108 개정안 의견(11 월 25 일 마감)에서 트럭·트레일러 업계가 연결차량의 표지등 식별 문제를 어떻게 제기하는지, IIJA 연장 시한(12 월 11 일) 전후 BUILD America 250 Act 의 본회의·상원 진행을 지켜볼 필요가 있습니다. 법안 조항은 통과 전까지 현행 제도와 구분해 읽는 것이 바람직합니다.

04 한국: 차량 인증과 운송 허가의 두 층 비교

정책연구실의 검토 의견으로는 B2B 성능인증 세부안이 공개될 때 인증 단위(차량)와 허가 단위(노선·사업자)를 나눠 읽고, 소유 구조(운송사 소유·기술사 소유·위수탁)별로 운송 허가·보험의 명의를 정리한 비교표를 마련할 필요가 있습니다. 그 위에서 기존 화물운송 허가·수급조절 체계 연계안과 자율주행 화물 전용(별도) 허가안을 같은 항목으로 비교하고, 원격 감독 인력의 휴게·근로시간 기준도 함께 검토하기를 권합니다.

SOURCES

출처

[01] Aurora Innovation (Business Wire). Charger Logistics and Aurora to Begin Scaling Autonomous Fleet to 500 Trucks (2026.10.26) *https://ir.aurora.tech/news-events/press-releases/detail/154/charger-logistics-and-aurora-to-begin-scaling-autonomous-fleet-to-500-trucks* — 1 차(회사 발표) — 비구속 MOU

[02] Kodiak AI. Kodiak AI and DTL Transport Reach Historic Agreement To Deploy 75 Driverless Trucks (2026.10.28) *https://kodiak.ai/news/deal-marks-first-ever-binding-commitment-by-a-long* — 1 차(회사 발표) — "구속 계약"은 회사 표현

[03] TechCrunch (Kirsten Korosec). Kodiak lands first commercial deal to supply driverless trucks for public highways (2026.10.28) *https://techcrunch.com/2026/10/28/kodiak-lands-first-commercial-deal-to-supply-driverless-trucks-for-public-highways/* — 2 차 — 인도 시점은 보도 기준

[04] Aurora Innovation. Third Quarter 2026 Shareholder Letter (2026.10.28) *https://ir.aurora.tech/news-events/press-releases/detail/155/aurora-announces-third-quarter-2026-results* — 1 차(회사 IR) — 재무 기준일 9.30, 서한 PDF 는 같은 IR 페이지

[05] The Motley Fool. Aurora (AUR) Q3 2026 Earnings Call Transcript (2026.10.28) *https://www.fool.com/earnings/call-transcripts/2026/10/28/aurora-aur-q3-2026-earnings-call-transcript/* — 공개 전사(2 차) — 10.28 콜

[06] 국토교통부 등. 자율주행 규제합리화 방안 (보도자료, 2026.10.23) *https://www.korea.kr/common/download.do?fileId=198575997&tblKey=GMN* — 1 차(정부 발표), 배경자료 — 추진 계획 기준

[07] Aurora Innovation. Aurora Outlines 2030 Vision to Scale to 30,000 Driverless Trucks (2026.09.23) *https://www.businesswire.com/news/home/20260923278327/en/* — 1 차, 배경자료 — 요율은 회사 제시

[08] Transport Topics (Keiron Greenhalgh). Truck operating costs rose 3.4% in 2025, ATRI finds (2026.07.17) *https://www.ttnews.com/articles/atri-truck-costs-2025* — 2 차, 배경자료 — ATRI 수치의 보도 기준

[09] Kodiak Robotics, SEC Form 425. Investor Presentation, 슬라이드 41~42 (2025.06.04) *https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1853138/000119312525134963/d948498d425.htm* — 1 차(공시), 배경자료

[10] Insurance Journal (Bloomberg 전재, David Welch). Aurora's Driverless Trucks on Pace for 2027 Expansion Target (2026.10.29) *https://insurancejournal.com/news/national/2026/10/29/890739.htm* — 전재 — CFO 인터뷰 기준

[11] NHTSA, Federal Register. Modernization of FMVSS No. 108 To Accommodate ADS-Equipped Vehicles, 91 FR 67243, NHTSA-2026-1519 (2026.10.26) *https://www.federalregister.gov/d/2026-21794* — 1 차(규칙 제정안) — 개정안, 의견 기한 11.25

[12] FMCSA, Federal Register. Application for Exemption From Aurora Operations, Inc., 91 FR 64736 (2026.10.09) *https://www.federalregister.gov/d/2026-20734* — 1 차, 배경자료 — §31315(b) 5 년 면제

[13] Stoneridge·Kodiak AI (PR Newswire). Stoneridge and Kodiak AI Announce Collaboration (2026.10.28) *https://www.prnewswire.com/news-releases/stoneridge-and-kodiak-ai-announce-collaboration-to-advance-autonomous-commercial-vehicles-302922481.html* — 1 차(회사 발표)

[14] Holland & Knight. Beyond the Midterms: Converging Year-End Deadlines (2026.10.09) *https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2026/10/beyond-the-midterms-congress-faces-converging-year-end-deadlines* — 2 차(법률 해설), 배경자료

[15] 미국 정부출판국(GovInfo). H.R.8870 BUILD America 250 Act 발의안(IH), 제안 §31140(a)(3)·(c) *https://www.govinfo.gov/content/pkg/BILLS-119hr8870ih/html/BILLS-119hr8870ih.htm* — 1 차(법안 원문) — 발의안 기준, 미시행

[16] Sidley Austin. The BUILD America 250 Act: A Federal Framework for Autonomous Commercial Vehicles (2026.06.01) *https://environmentalhealthsafetybrief.sidley.com/2026/06/01/the-build-america-250-act-creating-a-federal-framework-for-autonomous-commercial-vehicles/* — 2 차(법안 해설), 배경자료

[17] Transport Topics (Noël Fletcher). Teamsters California sues DMV over autonomous truck rules (2026.08.11) *https://www.ttnews.com/articles/teamsters-california-sues* — 2 차, 배경자료 — 판결 전

[18] Kodiak AI. Kodiak Autonomy Readiness Measure reaches 99% (2026.10.30) *https://kodiak.ai/news/kodiak-autonomy-readiness-99* — 1 차(회사 발표) — ARM 은 자사 지표

[19] FreightWaves. 2027 FreightTech 25 winners announced at F3 (2026.10.27) *https://www.freightwaves.com/news/2027-freighttech-25-winners-announced-at-f3* — 2 차 — 업계 패널 평판 순위

[20] Legal Information Institute (Cornell). 49 CFR §395.3 (Maximum driving time) *https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/395.3* — 1 차(법문 게재본) — 공식본은 ecfr.gov

[21] Holland & Knight. House Passes AV Framework for Commercial Motor Vehicles (2026.06) *https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2026/06/house-passes-autonomous-vehicles-framework* — 2 차(법안 해설), 배경자료

[22] 국가법령정보센터. 화물자동차 운수사업법 시행규칙 제 21 조 제 23 호(운송사업자의 준수사항, 2025.12.29 시행) *https://www.law.go.kr/LSW/lsSideInfoP.do?docCls=jo&joBrNo=00&joNo=0021&lsiSeq=282123&urlMode=lsScJoRltInfoR* — 1 차(법령)

[23] Stock Analysis. PACCAR Q3 2026 Earnings Call Transcript (2026.10.27) *https://stockanalysis.com/stocks/pcar/transcripts/717217-q3-2026/* — 공개 전사(2 차) — 프레스턴 파이트 CEO 발언

[24] Transport Topics. Paccar leaves drivers in autonomous trucks for now (2026.07.29) *https://www.ttnews.com/articles/paccar-drivers-autonomous* — 2 차, 배경자료(당시 보도)

[25] BMW Group PressClub. One million vehicles moved without drivers (2026.10.27) *https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0462233EN/* — 1 차(회사 발표) — 공장 구내 운행

[26] Einride. Einride and Lidl deploy first cab-less autonomous truck on public road in Germany (2026.09.15) *https://www.einride.tech/press/3361628* — 1 차(회사 발표), 배경자료

[27] 디지털투데이 (석대건). 에이투지, 물류용 자율주행 플랫폼 시제차 제작...2027 년 GGM 화물 실증 (2026.10.29) *https://www.digitaltoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=710829* — 2 차 — 일정은 회사 계획

[28] 국가법령정보센터. 자율주행자동차법 제 10 조(시범운행지구 화물운송 특례); 화물자동차 운수사업법 제 2 조·제 3 조(운송사업 허가) *https://www.law.go.kr/법령/자율주행자동차상용화촉진및지원에관한법률* — 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.