

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-18 · 2026.04.27 – 2026.05.01

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 5 월 4 일 (월) · Week 18

Weekly Review 는 한 주간 로보택시·자율주행·모빌리티 플랫폼 분야에서 발생한 개별 사건들을 비즈니스 모델·규제·노동 전환·도시 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

이번 주를 관통하는 구조적 해석 — '속도'에서 '책임'으로

2026년 4월 다섯째 주는 글로벌 로보택시 산업이 그동안 자랑해 온 '속도'의 시대를 마감하고 '책임 능력'으로 재평가받기 시작한 한 주였다. 4월 1일 우한에서 100여 대의 바이두 아폴로로 차량이 클라우드 통신 단절로 일제히 도로 한가운데서 정지한 사건은, 4월 29일 중국 정부의 신규 자율주행 라이선스 일괄 중단으로 이어졌다. 이는 단지 한 국가의 행정 조치가 아니라 산업 전체에 '페일세이프 비용'이라는 새로운 비용 항목을 주입한 사건이다. '무인 운영의 단가 우위'라는 산업의 오랜 가설은, '차량 단독 회귀 능력'이라는 안전 요건의 무게 위에서만 유효하다는 사실이 비싼 학습 비용과 함께 드러났다.

같은 주 미국에서는 헬츠-우버의 'Oro Mobility' 파트너십(4/30)과 우버의 100억 달러 자율주행 베팅이 가시화되며 마진의 결정 변수가 '차량을 누가 만드느냐'에서 '플릿을 누가 통제하느냐'로 옮겨가고 있음을 시장에 명확히 알렸다. 테슬라가 샌프란시스코에서 12월 대비 평균 41% 요금을 올리고도 여전히 웨이모 대비 절반 수준에 머무는 현실은, '저가→점유→정상화' 사이클의 중반 진입을 보여준다. 한국에서는 4월 28일 광주 도시 전역 500km²가 자율주행 실증도시로 지정되며 도시 단위 거버넌스 실증의 첫 무대가 열렸다.

표면적으로 산발적인 이번 주의 사건들은 한 가지 질문으로 수렴한다 — '무인의 환상이 깨진 자리에 누가 무엇을 책임질 것인가'. 이 질문에 답하는 사업자만이 다음 12개월 시장에서 살아남으며, 한국 정책에는 '조정형 규제'를 설계할 수 있는 짧지만 분명한 시간 창이 남아 있다.

섹션별 핵심 판단

01. 권력의 이동 — 차량을 만드는 자가 아니라, 플릿을 통제하는 자가 다음 마진의 주인이 된다. 헬츠 +13% / 에이비스 +2%의 차별적 평가는 그 신호다.

02. 가격의 정직성 — Tesla SF 평균요금 +41%, 그러나 여전히 웨이모 대비 절반 수준. 후발 주자의 의도적 저가 전략이 작동 중이며, 정상화 사이클은 아직 절반도 진행되지 않았다.

03. 책임의 무게 — 우한 사태는 ‘페일세이프’를 비용 항목이 아닌 라이선스의 조건으로 격상시켰다.

‘리턴던시 비용’을 누가 부담할 것인가가 차세대 거버넌스의 본질적 쟁점이다.

04. 한국의 시간표 — 광주 500 km² 전역 지정은 ‘진입 가능한 마지막 시점’의 정책 결단이며, 그 가치는

차량 대수가 아니라 ‘대당 운행 밀도’와 ‘도시 거버넌스 KPI’의 설계에 달려 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

Week 18 · 2026.04.27 – 2026.05.01 · 발행 2026.05.04 (월)

01 중국, 자율주행 신규 라이선스 전면 중단 — 우한 사태의 규제 여진

MIIT 등 3 개 부처가 파일세이프 기술 요건 협의 착수(4/29). 차량 단독 회귀 기능 의무화 가능성 부상.

02 Hertz-Uber, 베이 지역 로보택시 플릿 파트너십 ‘Oro Mobility’ 공식 발표

자율주행 차량과 드라이버 동승 차량을 동일 플랫폼에서 운용(4/30). 헬츠 +13%, 에이비스 +2%로 차별적 시장 평가.

03 Uber, 100 억 달러 규모 로보택시 공급·지분 배팅 가시화

차량 조달 약 75 억 달러 + AV 개발사 지분 약 25 억 달러. 리비안·루시드·바이두 등 다층 파트너 결합.

04 Tesla 무인 로보택시, 텍사스 3 개 도시 누적 25 대로 확장

오스틴·댈러스·휴스턴 동시 가동(4/30). 1 월 한 자릿수 → 4 월 말 25 대. 사이버캡 양산 본격 시동.

05 EU AI Act 8 월 2 일 본격 시행 D-100 — 자율주행 ‘고위험 AI’ 통합 형식승인 단계

차량 형식승인 체계와 AI Act 가 결합되는 첫 적용 분기. 규제 샌드박스·자율주행 회랑(corridor)도 2026 년 시작.

06 韓 광주, 도시 전역 500 km² 자율주행 실증도시 지정 — 도시 거버넌스 실증의 첫 사례

현대차·에이투지·라이드플렉스 선정(4/28). 규제특례·재정·세제 패키지 결합. 약 200 대 차량 투입.

SECTION 01

권력의 이동 — 차량에서 플릿으로

마진은 어디로 옮겨가는가

핵심 판단

차량을 누가 만드느냐가 아니라, 플릿을 누가 통제하느냐가 다음 단계 마진의 결정 변수다. 이번 주 헐츠-우버 ‘Oro Mobility’ 파트너십과 우버 100 억 달러 베팅은, 자율주행이 만드는 새로운 마진 풀(margin pool)이 ‘차량 제조’와 ‘소프트웨어 라이선싱’ 사이에 위치한 ‘플릿 자산·운영’에 있음을 시장이 가격에 반영하기 시작했음을 보여준다. 헐츠 +13% / 에이비스 +2%의 차별적 평가가 그 신호다.

분석

지난 12 개월간 자율주행 산업의 중심 서사는 ‘웨이모 대 테슬라’의 기술 노선 비교에 머물러 있었다. 그러나 이번 주의 두 사건은 그 좌표가 더 이상 충분하지 않음을 알려준다. 새로운 마진 풀의 위치는 명확하다. 차량 제조사는 양산 능력을 가지지만 운영 데이터를 가지지 못하고, 소프트웨어 사업자는 알고리즘을 가지지만 차량을 가지지 못한다. 그 사이에서 ‘플릿 자산을 보유하고, 운영을 통제하며, 수요를 매칭하는’ 사업자가 새 마진 층을 만들어낸다.

헐츠와 에이비스, 같은 업종의 다른 가격

이번 주 헐츠 주가는 13% 급등한 반면 동종 업종 에이비스(Avis)는 2% 상승에 그쳤다. 두 회사 모두 렌터카 사업을 영위하고, 보유 차량 자산의 규모도 비교 가능한 수준이지만, 시장은 두 회사를 전혀 다르게 평가했다. 차이는 단 하나, ‘플릿 자산을 어떤 운영 플랫폼에 결합했는가’다. 헐츠는 우버라는 메타 운영자에 결합했고, 에이비스는 그렇지 않았다. 이는 향후 24 개월간 자산 보유 사업자의 가치 평가가 ‘얼마나 많은 차량을 가졌는가’가 아니라 ‘어느 운영 플랫폼에 결합되었는가’로 재정의될 것임을 시장이 먼저 알린 신호다.

Uber의 정체성 재정의 — 메타 운영자의 출현

우버의 100억 달러 자율주행 베팅은 차량 조달 75억 달러 + AV 개발사 지분 투자 25억 달러로 설계됐다. 자금 집행은 특정 배포 마일스톤과 연동된다. 우버는 차량 제조도, 자율주행 스택도 보유하지 않지만, 차량 제조사(리비안·루시드)·자율주행 개발사(바이두 등)·플릿 자산 보유자(헬츠)를 동시에 묶는 ‘메타 운영자’의 위치를 차지한다. ‘플랫폼 수수료 사업자’에서 ‘자산 통합 오케스트레이터’로의 정체성 전환이며, 산업이 단일 사업자 통합 모델이 아닌 모듈식 분업 모델로 이동하고 있음을 보여주는 가장 분명한 사례다.

한국 사업자에게 주는 함의

한국 시장 진입을 고민하는 사업자에게 이번 주의 시사점은 분명하다. ‘차량을 만들 것인가, 알고리즘을 만들 것인가’가 아니라 ‘어느 플릿 운영자와 어떻게 결합할 것인가’가 첫 질문이 된다. 현대차·KT·SK·대형 렌터카 등 자산을 보유한 사업자에게는 ‘플릿 자산을 어느 운영 플랫폼에 결합할 것인가’가 향후 12개월 전략의 출발점이다. 이때 결합 대상은 글로벌 운영자에 한정될 필요가 없으며, 광주 실증을 시발점으로 한 ‘한국형 메타 운영자’의 등장 가능성도 정책 차원에서 검토해 볼 가치가 있다.

배경

- 4/30 Hertz-Uber, 베이 지역 자율주행 + 드라이버 동승 차량 통합 운영 ‘Oro Mobility’ 파트너십 발표.
- 4/30 시장 반응 — 헬츠 +13%, 에이비스 +2%. 자산 결합 모델의 차별적 가격 인식.
- Uber 자율주행 자본 투입 약 100억 달러 — 차량 조달 75억 + AV 지분 25억.
- Uber 파트너 — 리비안, 루시드, 바이두. 자금 집행은 배포 마일스톤과 연동.
- Waymo — 약 3,000대, 미국 10개 도시, 주당 50만 건 유료 운행 유지.
- Q4 2025 Uber 매출 143.7억 달러(+20% YoY), 잉여현금흐름 28.1억 달러, 분기 운행 38억 회.

SECTION 02

가격의 정직성 — 41% 인상이 알려주는 것

The Honesty of Prices

핵심 판단

테슬라가 샌프란시스코에서 12 월 대비 평균 41% 요금을 올렸음에도 여전히 웨이모 대비 약 절반 수준에 머무른다는 사실은, 후발 주자가 의도적으로 마진을 깎아 점유를 확보하고 있다는 의미다. 그리고 그 격차가 좁혀지는 속도가 시장 정상화 사이클의 길이를 결정한다. 향후 4-6 분기의 가격 회복 속도가 ‘성장’과 ‘이익’의 분기점이 된다.

분석

가격은 거짓말하지 않는다. 로보택시 산업의 손익 구조는 표면적으로는 ‘차량 제조원가↓ + 운전자 인건비↓’라는 단순한 공식을 가진다. 그러나 실제 이익 곡선은 ‘초기 점유 확보를 위한 가격 할인 → 시장 안착 → 가격 정상화’의 3 단계로 움직이고, 이번 주의 +41%는 그 전환점이 어디에 있는지를 시장에 알려주는 신호다.

+41%가 의미하는 것

테슬라의 가격 인상 폭은 결코 작지 않다. 12 월 대비 41%는 시장이 일정 수준의 점유를 확보했다는 자신감의 표현이며, 동시에 ‘성장 우선’ 단계에서 ‘현금흐름 확보’ 단계로의 전환 신호다. 그러나 그 인상에도 불구하고 절대 가격이 여전히 웨이모의 절반 수준이라면, 정상화 사이클은 아직 절반도 진행되지 않았다고 보는 편이 합리적이다. 댈러스에서도 테슬라가 웨이모 대비 약 절반의 요금을 책정한 것이 첫 동시 비교에서 확인됐다. 단일 도시의 일회성 현상이 아닌 ‘후발 주자의 구조적 가격 정책’이 작동 중이라는 뜻이다.

플랫폼 사업자의 비대칭 인센티브

흥미로운 것은 가격 회복이 모든 참여자에게 동일하게 좋은 것이 아니라는 점이다. 우버처럼 차량을 직접 보유하지 않고 플랫폼만 운영하는 사업자에게는, 가격 회복 사이클이 길수록 차량 조달 비용이 평탄화되는 동안 점유율을 키울 수 있는 유리한 환경이 만들어진다. 우버의 100 억 달러 베팅이 단순한 자율주행 진입이 아니라 ‘회복 사이클의 비대칭 인센티브를 활용한 점유 확장 전략’으로 읽혀야 하는 이유다.

정상화의 시간표 — 5 월 첫째 주 어닝

5 월 첫째 주에 예정된 우버·리프트 어닝 콜이 ‘자율주행 자본 집행 마일스톤’ 가이드언스의 첫 점검 시점이다. 이때 두 사업자가 어떤 회계 인식 방식(차량 자산 귀속·운영 수익 배분)을 제시하는지가, 헬츠-우버 모델의 표준화 가능성과 자산중심 전환기의 새 밸류에이션 기준을 결정한다. Q4 2025 우버 매출 143.7 억 달러(+20% YoY), 분기 운영 38 억 회라는 기존 본업의 흐름 위에 자율주행 베팅의 손익이 어떻게 얹히는지를 보는 것이 다음 한 주의 핵심 관전 포인트다.

배경

- Tesla SF 평균요금 12 월 대비 약 +41% — ‘저가→점유→정상화’ 사이클 중반 진입.
- 절대 가격은 여전히 웨이모 대비 약 50% 수준 유지.
- 댈러스 첫 동시 비교에서도 테슬라가 웨이모 대비 절반 수준 요금 — 후발 주자의 구조적 가격 정책 확인.
- Uber Q4 2025 매출 143.7 억 달러(+20% YoY), 잉여현금흐름 28.1 억 달러, 분기 운영 38 억 회.
- Lyft 액티브 라이더 2,920 만 명(+18% YoY), 자사주 매입 10 억 달러 개시.
- 5 월 첫째 주 우버·리프트 어닝 콜 — 자율주행 자본 집행 마일스톤 가이드언스 첫 점검 시점.

SECTION 03

책임의 무게 — 우한 사태가 바꾼 게임 규칙

The Weight of Accountability

핵심 판단

4월 1일 우한 바이두 아폴로고 사태와 4월 29일 중국의 신규 라이선스 일괄 중단은 산업이 인지하기 시작한 가장 비싼 학습 비용이다. 무인 운영의 단가 우위는 ‘클라우드 의존도’와 ‘차량 단독 파일세이프 능력’의 균형 위에서만 유효하다. 차세대 사업자 평가에서 ‘대당 운영 비용’만큼이나 ‘파일세이프 인프라 투자’가 핵심 KPI로 부상한다.

분석

우한 사태의 본질은 ‘소프트웨어 결함’이 아니라 ‘시스템 단절 상황에서의 회복력 부재’였다. 차량 자체는 정상 작동했지만, 클라우드 디스패치 시스템과의 통신이 끊기자 100여 대의 차량이 도로 한가운데서 정지했다. 이는 자율주행 안전 기준의 무게중심을 ‘주행 알고리즘의 정확성’에서 ‘시스템 단절 상황에서의 회복력’으로 옮기게 만든다. 무인 운영의 진정한 가능성은 ‘평상시 단가’가 아니라 ‘비상시 회복력’의 함수임이 이번 사태로 분명해졌다.

리턴던시 비용 — 누가 부담할 것인가

차량 단독 회귀 능력, 통신 리턴던시(이중·삼중화), 분산형 디스패치 아키텍처, 정기 파일세이프 시뮬레이션은 모두 운영 단가에 가산된다. 이 ‘리턴던시 비용’을 누가 부담할 것인가가 다음 단계 거버넌스 설계의 본질적 쟁점이다. 보험사 부담(중국형)·사업자 부담(미국형)·차량 형식승인 비용 내재화(EU형) 사이에서 한국은 ‘공공-사업자 부담 + 도시 거버넌스 인센티브’ 모델을 시도해볼 만하다. 이는 단순한 비용 분배의 문제가 아니라, 사고 발생 시 책임 사슬의 1차 절차를 어디에 둘 것인가의 문제이기도 하다.

글로벌 규제 동시 액션 — 우연이 아니다

이번 주는 글로벌 자율주행 규제가 ‘기술이 규제를 앞선다’는 그간의 통념에서 ‘선규제·후배포(regulate-then-deploy)’로 무게중심을 옮긴 한 주였다. 중국의 라이선스 전면 중단(4/29), 미 하원 SELF DRIVE Act 2026 토론 초안 공개, EU AI Act 8 월 2 일 본격 시행 D-100 이 같은 주에 겹친 것은 우연이 아니다. 우한 사태가 던진 충격은 단지 한 국가의 행정 조치가 아니라, 전 세계 규제 당국이 ‘기술 도입 속도’를 ‘안전 거버넌스 능력’으로 다시 측정하기 시작하는 전환점이다.

모듈식 분업의 양면성

이번 주 발표된 헬츠-우버 파트너십은 ‘플릿 자산 보유-운영-수요 매칭’의 분업 구조를 명문화한 사례다. 모듈화는 진입 장벽을 낮추고 자본 효율성을 높이지만, 동시에 ‘책임 분산’이라는 부작용을 만든다. 우한 사태는 그 부작용이 어떻게 발현되는지를 압축적으로 보여줬다 — ‘분업의 어느 한 고리’가 깨지면 시스템 전체가 멈춘다는 것. 다음 단계 사업자에게 ‘페일세이프’는 단가의 문제가 아니라 라이선스의 조건이며, 보험 인수의 1 차 필터가 된다.

배경

- 4/1 우한, 100 여 대 바이두 아폴로고 차량 클라우드 통신 단절로 일제 정지 — 승객 90 분+ 고립.
- 원인 — 차량 소프트웨어 결함이 아닌 ‘차량 단독 페일세이프 능력의 부재’.
- 4/29 중국, 자율주행 신규 라이선스 발급 일괄 중단. 우한 서비스 공식 조사 위해 중단.
- MIIT 등 3 개 부처가 시범도시 관계자 회의 소집, 차량 단독 회귀 기능 의무화 협의 착수.
- EU AI Act 8 월 2 일 본격 시행 — 고위험 AI 시스템 관련 거의 모든 조항 발효(D-100).
- 미 하원 Bob Latta·Debbie Dingell, SELF DRIVE Act 2026 토론 초안 공개.

SECTION 04

한국의 시간표 — 광주가 마지막 진입 시점인 이유

Korea's Timetable

핵심 판단

광주 도시 전역 500 km² 자율주행 실증도시 지정(4/28)과 200 대 차량 투입은 한국 자율주행 정책의 의미 있는 분기점이다. 그러나 그 진짜 가치는 차량 대수가 아니라 ‘도시-사업자-보험-금융-시민’ 사이 권한과 책임을 어떻게 분배하는가에 있다. 광주 실증은 ‘기술 실증’의 차원을 넘어 ‘도시 거버넌스 실증’으로 설계할 때 후속 도시(부산·인천·대전 등) 확산의 정책 템플릿이 된다.

분석

한국 자율주행 산업이 직면한 핵심 질문은 ‘얼마나 많은 차량을 깔 것인가’가 아니라 ‘어떻게 운영 데이터를 빠르게 누적할 것인가’다. 글로벌 1 위 진영(웨이모 약 3,000 대)과 한국(광주 200 대) 사이에는 ‘배수’가 아닌 ‘자릿수’의 격차가 존재하기 때문이다. 따라서 한국 정책의 우선순위는 ‘대수의 빠른 확장’이 아니라 ‘대당 데이터 누적 속도의 보완’이어야 한다.

운행 밀도 — 한국이 새로 정의해야 할 KPI

향후 12-18 개월의 핵심 과제는 차량 대수 증대가 아니라 ‘대당 운행 밀도(operating density)’를 끌어올려 데이터 누적 속도를 보완하는 것이다. 이는 차량 사양이나 알고리즘의 문제가 아니라 도시 거버넌스(가용 노선·시간·우선통행권)의 문제다. 광주 도시 전역 지정의 의의는 바로 여기에 있다 — 운행 밀도를 정책 변수로 쓸 수 있는 도시 단위 자산이 처음으로 생긴 것이다. 광주 실증 운영 보고서의 표준 항목에 ‘대당 일평균 운행 횟수’, ‘일평균 신규 운행 시나리오 수’, ‘도시-사업자 결정권 분배 비율’ 등이 포함되어야 후속 도시 확산의 정책 자산이 된다.

Eva Cab 과 전용설계 카테고리의 등장

4 월 24 일 지리(Geely)-차오차오가 오토차이나 2026 에서 공개한 ‘Eva Cab’은 산업이 ‘승용 모델 위에 자율주행 키트를 얹는’ 단계에서 ‘처음부터 자율 무인 운영을 전제로 설계된 차량’ 단계로 이행하고 있음을 보여준다. 무인 청소·소독, 무인 충전, 어린이·고령자·휠체어 동선 최적화가 차체 설계 단계부터 반영된 차량은 ‘대당 일평균 운행 시간’과 ‘대당 일평균 운행 횟수’ KPI 에서 개조형 대비 구조적 우위를 가진다. 이 카테고리에 늦은 진입은 곧 운영 노하우의 누적 격차로 직결되며, 광주 실증은 한국이 이 카테고리에 늦지 않게 참여할 수 있는 거의 마지막 시점의 결정이다.

조정형 규제의 짧은 창

한국은 ‘다른 나라 규제가 만들어진 뒤 따라가는’ 추격형 규제가 아니라, 이미 형성되고 있는 글로벌 규제 자료들을 조합·조정하는 ‘조정형 규제’ 설계의 짧은 창을 가진다. 행정 효율성(중국형)·절차의 정당성(미국형)·제품안전 일관성(EU 형)을 조합한 한국형 모델 설계가 가능한 시간 창은 매우 짧으며, 이번 분기 안에 ‘광주 실증 운영 가이드라인’으로 그 골격을 잡아야 한다. 늦으면 한국은 ‘세 좌표축의 어딘가에서 어쩔 수 없이 따라가는’ 위치로 고정된다.

배경

- 4/28 광주광역시 전역 500 km² 자율주행 실증도시 지정 — 도시 일부 아닌 전역 단위 지정은 국내 최초.
- 참여 기업 — 현대차·에이투지·라이드플렉스(국토부 선정). 차량·운송 플랫폼 현대차, 보험 삼성화재.
- 차량 약 200 대 투입 + 규제특례·재정·세제 패키지 결합. 하반기부터 실증 본격 가동.
- 4/24 지리-차오차오 ‘Eva Cab’ 오토차이나 2026 공개. Qianli Haohan G-ASD L4 통합. 양산 2027 년.
- EU 자동차 형식승인 체계 개편 + 규제 샌드박스 + 자율주행 회랑(corridor) 2026 년부터 도입.
- 한국교통연구원(KOTI) 등 — ‘인프라·사업화에 대한 과감한 정부 지원’ 필요성 거듭 제기.

ACTION POINTS

액션 포인트

01 시장 신호 — 5 월 첫째 주 우버·리프트 어닝

자율주행 자본 집행 마일스톤 가이드스가 어떻게 제시되는지가 헐츠-우버 모델의 회계 인식 표준화 가능성을 결정한다. 자산중심 전환기 밸류에이션의 새 기준이 형성되는 첫 분기점이다.

02 규제 신호 — 중국 페일세이프 요건과 EU AI Act D-100

중국 MIIT 의 페일세이프 기술 요건 발표 시점이 임박했고, 차량 단독 회귀 능력의 의무화 수준이 글로벌 사업자의 비용 구조에 직접 영향을 준다. 동시에 EU AI Act 8 월 2 일 본격 시행이 D-100 안에 들어와, 한국 자동차 산업의 EU 시장 대응 가이드스 마련이 시급하다.

03 국내 신호 — 광주 실증 운영 KPI

광주 도시 전역 실증의 효과는 ‘대당 운행 밀도’와 ‘도시 거버넌스 KPI(권한,책임,시민의견 처리)’로 검증되어야 한다. 실증 첫 분기 보고서의 표준 가이드라인이 후속 도시 확산의 정책 템플릿이 된다.

04 노동 전환 신호 — 도시 단위 시범 패키지

뉴욕주 로보택시 인가 법안 철회와 SF·시애틀·LA·NYC 시위 확산은 ‘기술 도입의 진짜 병목은 노동 전환 인프라의 부재’임을 보여준다. 한국에서도 광주 실증과 동시에 ‘도시 단위 노동 전환 시범 패키지(재교육·소득 보전·라이선스 전환)’ 설계 착수가 합리적이다.

SOURCES

출처

-
- [01] **Bloomberg.** China Suspends Autonomous Driving Permits After Baidu Outage (2026-04-29)
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-04-29/china-suspends-new-autonomous-driving-permits-after-baidu-outage>
 - [02] **electrive.com.** System failure incident prompts China to suspend robotaxi licensing (2026-04-29)
<https://www.electrive.com/2026/04/29/china-suspends-licensing-for-robotaxis/>
 - [03] **CNN.** Baidu robotaxis stranded on roads in central China, Wuhan due to 'system failure' (2026-04-02)
<https://www.cnn.com/2026/04/02/china/baidu-robotaxi-wuhan-system-failure-intl-hnk>
 - [04] **Uber Investor Relations.** Hertz and Uber Partner to Power Autonomous Robotaxi and Driver-Led Fleet Operations (2026-04-30) <https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2026/Hertz-and-Uber-Partner-to-Power-Autonomous-Robotaxi-and-Driver-Led-Fleet-Operations/default.aspx>
 - [05] **24/7 Wall St..** Hertz Gains 13% on Uber Robotaxi Deal While Avis Rises 2% (2026-04-30)
<https://247wallst.com/investing/2026/04/30/hertz-gains-13-on-uber-robotaxi-deal-while-avis-rises-2-a-tale-of-two-rental-car-stocks/>
 - [06] **Benzinga.** Uber Bets Big On Robotaxis With \$10 Billion Investment Push (2026-04)
<https://www.benzinga.com/markets/tech/26/04/51823153/uber-bets-big-on-robotaxis-with-10-billion-investment-push>
 - [07] **Electrek.** Tesla 'Robotaxi' unsupervised fleet finally shows some signs of ramping up (2026-04-30)
<https://electrek.co/2026/04/30/tesla-robotaxi-unsupervised-finally-signs-ramping-up/>
 - [08] **Eletric-vehicles.com.** Tesla Undercuts Waymo by Half in First Dallas Fare Comparison (2026-04)
<https://eletric-vehicles.com/tesla/tesla-undercuts-waymo-by-half-in-first-dallas-fare-comparison/>
 - [09] **Insideevs.** Waymo's Expansion Is Leaving Tesla In The Dust (2026-04)
<https://insideevs.com/news/788284/waymo-expansion-tesla-cities-2026/>
 - [10] **Manila Times / GlobeNewswire.** China's First Purpose-Built Robotaxi Customized for CaoCao Debuts at Auto China 2026 (2026-04-25) <https://www.manilatimes.net/2026/04/25/tmt-newswire/globenewsire/chinas-first-purpose-built-robotaxi-customized-for-caocao-debuts-at-auto-china-2026-with-mass-production-planned-for-2027/2328437>
 - [11] **ACT News.** House Introduces Discussion Draft of SELF DRIVE Act of 2026 (2026-04) <https://www.act-news.com/news/house-introduces-discussion-draft-of-self-drive-act-of-2026/>
 - [12] **Volvo Autonomous Solutions.** EU AI Act explained: Impact on autonomous transport (2025-11)
<https://www.volvonautomoussolutions.com/en-en/news-and-insights/stories/2025/nov/eu-ai-act-explained-how-europe-s-new-ai-regulations-will-affect-autonomous-transport.html>
 - [13] **The Economy.** New York State Scraps Robotaxi Authorization Bill Amid Public Backlash (2026-02)
<https://economy.ac/news/2026/02/202602288334>
 - [14] **서울신문.** '국가대표 자율주행 기업'에 현대차·에이투지·라이드플렉스 (2026-04-28)
<https://www.seoul.co.kr/news/economy/2026/04/28/20260428500255>
 - [15] **아시아경제 CORE.** 韓, 로보택시 대중화 위해 과감한 인프라·사업화 지원 필요 (2026-04-28)
<https://core.asiae.co.kr/article/2026042817444895815>
-

DISCLAIMER · 면책 조항

본 Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 내부 논의용 분석 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.