

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 5 월 25 일 (월) · Week 21

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

무인은 기술의 상태가 아니라 마케팅 언어다 – 진짜 운영자는 자본과 화면 뒤, 그리고 규제 설계 안에 있다.

지난 주(W20) 우리는 산업이 '시연'을 졸업하고 '단위경제 검증'과 '상용 인증'의 단계로 진입했다고 진단했다. 이번 주 Uber의 결정은 그 검증이 다음 장면으로 넘어갔음을 보여준다. Uber는 100억 달러 이상(지분 25억, 차량 구매 약정 75억)을 리비안·루시드·뉴로에 투입해 자체 자율주행 플릿을 구축하기로 했다. 오랫동안 '자산을 갖지 않는다'를 원칙으로 삼아온 플랫폼이, 스스로 자산 기업으로 옷을 갈아입은 것이다.

그 이유는 단순하다. 운전자가 알고리즘으로 대체되면, 과거 운전자 몫의 수익은 그 알고리즘과 차량을 소유한 쪽으로 흘러간다. 중개 수수료만 받던 Uber의 위치는 '언제든 우회될 수 있는 한 겹'이 된다. Waymo의 기업가치가 15개월 만에 450억에서 1,260억 달러로 약 세 배 된 것도 같은 논리의 거울상이다. 투자자는 자율주행을 '코드'가 아니라 '도로 위에 깔리는 자본재'로 가격 매기고 있다.

정책의 질문도 바뀌었다. 더 이상 '자율주행을 허용할 것인가'가 아니라 '누가, 어느 층위에서 이것을 통치할 것인가'다. SELF DRIVE Act가 하원 상임위를 12-11, 단 한 표 차로 통과한 사실, 그리고 마키 상원의원 보고서가 드러낸 '차량 3,000대를 원격관제 인력 70명이 지원하는' 구조는, '무인'이라는 단어가 가린 두 개의 빈틈 – 보이지 않는 노동과 성긴 책임 제도 – 을 동시에 보여준다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스·플랫폼 경쟁** Uber의 100억 달러 수직계열화는 로보택시 시대의 수익이 '소프트웨어 마진'이 아니라 '자산 회전율'에서 나온다는 사실을 드러낸다.
- 02 규제·정책** 12 대 11 표결은 연방 단일 규칙의 정당성이 아직 취약함을 보여준다. 핵심 쟁점은 안전 기준의 내용이 아니라 주(州) 권한의 선점 여부다.
- 03 노동 전환** 자율주행은 운전 노동을 제거하는 것이 아니라 '화면 뒤, 때로는 국경 너머'로 재배치한다. 초점은 전환의 속도가 아니라 공정성이다.
- 04 도시 거버넌스** 로보택시의 편익은 차량 성능이 아니라 가격·연석(curb)·공공교통 연계 정책이 결정한다. 표준이 굳기 전이 후발 도시의 기회다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

이번 주 모빌리티 지형을 바꾼 여섯 가지 사건.

01 Uber, 100 억 달러 투입해 자체 자율주행 플릿 구축

지분 25 억 + 차량 구매 약정 75 억, 리비안·루시드·뉴로. '플랫폼=자산 경량' 공식의 종언을 알리다.

02 Waymo, 서비스 권역 27% 확장 — 11 개 도시 1,400 평방마일

신규 도시가 아닌 '기존 도시 내 밀도 전략'. 사업 모델이 검증됐다는 신호다.

03 Tesla, 텍사스 무인 로보택시 추가 — 머스크 '연말 약 12 개 주'

그러나 상반기 7 개 도시 목표 중 5 곳 미달. 여전히 '확장'이 아닌 '검증'의 숫자다.

04 샤오펑, 광저우서 첫 양산형 로보택시 공식 출시

2027 년 초 완전 무인 목표. 중국발 '양산 비용 경쟁'의 신호탄.

05 SELF DRIVE Act of 2026, 하원 상임위 12-11 통과

제조사 안전 케이스 입증과 연방 사고 데이터 저장소가 핵심. 주(州) 권한 선점이 진짜 쟁점.

06 마키 보고서 / NHTSA, Avride 16 건 조사·웨이모 3,791 대 리콜

'3,000 대 대 70 명' 비율 공개. 안전 비용이 산업 재무제표에 본격 반영되기 시작.

SECTION 01

경쟁의 축이 기술에서 자본과 자산으로 이동하다

운전자가 사라진 자리에서 수익을 가져가는 것은 소프트웨어가 아니라, 차량이라는 자산 그 자체다.

핵심 판단

Uber 의 100 억 달러 결정은 로보택시 경제의 핵심 진실을 드러낸다. 운전자가 사라진 자리에서 수익을 가져가는 것은 소프트웨어가 아니라 차량이라는 자산이다. 시장이 Waymo 를 1,260 억 달러로 평가하는 것은, 그것을 소프트웨어 회사가 아니라 인프라 자산 회사로 본다는 뜻이다.

그리고 미국 내 2 강 구도보다 더 중요한 승부처는, 양산 능력을 앞세운 중국 기업과의 비용 경쟁이다. 기술은 여전히 진입의 전제조건이지만, 더 이상 승부를 가르는 변수는 아니다.

분석

지난 호에서 우리는 산업이 단위경제 검증 단계로 들어섰다고 보았다. 이번 주 Uber 의 결정은 그 검증의 다음 장면 — 플랫폼마져 자산 기업으로 변신하는 — 이다.

자산경량 모델의 자기 부정

Uber 의 사업 모델은 오랫동안 '자산을 갖지 않는다'는 원칙 위에 서 있었다. 차량도 운전자도 Uber 의 것이 아니었고, 수요와 공급을 잇는 중개 수수료만 가져갔다. 이 모델이 작동한 이유는 운전자라는 외부 자산이 사실상 무한히 공급됐기 때문이다. 그런데 운전자가 자율주행 알고리즘으로 대체되면, 그 알고리즘과 차량을 소유한 기업이 과거 운전자 몫까지 가져가고, Uber 의 중개 위치는 언제든 우회될 수 있는 한 겹이 된다. 그래서 Uber 는 25 억을 지분에, 75 억을 차량 구매 약정에 배분했다. 플랫폼 기업이 자산 기업으로 옷을 갈아입은 결정이다.

밀도 전략과 '면(面)'의 경제

Waymo 의 이번 확장이 의미심장한 이유는 '새 도시 진출'이 아니라 '기존 도시 내 권역 확대'라는 점이다. 새 도시에 깃발을 꽂는 것은 기술의 가능성을 보여주는 행위지만, 이미 운행 중인 도시의 면적을 넓히는 것은 사업 모델이 검증됐다는 신호다. 권역이 넓어질수록 한 대의 차량이 더 많은

수요를 흡수하고 차량 간 동선이 촘촘해지는 '밀도의 경제'가 작동한다. 주당 40 만 회에서 연말 100 만 회를 목표로 삼는 근거가 여기에 있다.

다음 국면은 양산 비용에서 갈린다

테슬라는 오스틴 44 대, 댈러스 1 대, 휴스턴 3 대 — 확장이 아니라 검증의 숫자다. 그러나 이 격차에만 시선을 두면 더 중요한 흐름을 놓친다. 샤오핑이 광저우에서 양산형 로봇택시를 출시하고 바이두 아폴로고가 주당 25 만 회 운행에 도달한 사실은, 중국 기업이 '한 대를 얼마에 만들어 도로에 올리느냐'라는 비용 곡선에서 미국 기업과 다른 궤도를 그리고 있음을 보여준다. 자율주행 경쟁의 다음 국면은 소프트웨어 성능이 아니라 차량 단가와 양산 속도에서 갈릴 공산이 크다.

배경

- Waymo: 2 월 드래고니어·DST 글로벌·세쿼이아 주도, 알파벳 최대 투자자로 160 억 달러 조달, 기업가치 1,260 억 달러. 약 3,000 대·11 개 도시·주당 약 40 만 회, 연말 100 만 회 목표.
- Uber: 리비안·루시드·뉴로와 100 억 달러 이상(지분 25 억, 차량 구매 약정 75 억). 두바이(아폴로고)·런던(웨이브)·댈러스(Avride) 제휴.
- Tesla: 상반기 7 개 도시 목표 중 피닉스·마이애미·올랜도·탬파·라스베이거스 5 곳 미달.
- 중국: 샤오핑 5/18 광저우 첫 양산형 로봇택시 출시, 2027 년 초 완전 무인 목표. 바이두 아폴로고 주당 25 만 회 운행, 두바이 등 해외 확장.

SECTION 02

누가, 어느 층위에서 통치할 것인가 — 연방주의의 1 표 차

규제는 비용이자 진입장벽이다 — 안전 케이스와 데이터 저장소는 데이터 자본을 이미 쌓은 선두에 유리하게 작동한다.

핵심 판단

SELF DRIVE Act 가 단 한 표 차로 통과했다는 사실은, 연방 단일 규칙이라는 발상 자체가 아직 정치적으로 취약함을 보여준다. 진짜 쟁점은 안전 기준의 구체적 내용이 아니라, 연방이 주(州)의 규제 권한을 어디까지 선점(preemption)할 것인가다.

동시에, 안전 규제는 본질적으로 고정비이며 고정비는 규모가 큰 기업에 유리하다. 규제는 비용인 동시에 진입장벽이다.

분석

이번 주 정책 영역을 관통하는 질문은 더 이상 '자율주행을 허용할 것인가'가 아니다. 차량은 이미 도로 위를 달리고 있다. 진짜 질문은 '누가, 어느 층위에서 이것을 통치할 것인가'다.

12 대 11 이 드러낸 연방주의의 긴장

미국의 자율주행 규제는 그동안 주별 패치워크로 작동해 왔다. 어떤 주는 관대했고 어떤 주는 엄격했으며, 기업은 50 개의 서로 다른 규칙 사이를 오갔다. 연방법은 이 혼란에 일관성을 부여한다는 분명한 장점이 있지만, 연방 규칙이 주의 권한을 선점하면 도시와 주가 지역 사정에 맞춰 속도와 조건을 조절할 여지는 줄어든다. 12 대 11 이라는 표결은 안전 기준에 대한 이견이라기보다, 바로 이 연방주의의 긴장을 그대로 드러낸 숫자다. 또한 법안은 정부가 사양을 사전에 명세하는 대신 제조사가 '안전 케이스'를 스스로 입증하고 NHTSA 가 평가하는 방식을 택했다 — 규제 당국의 인력과 전문성이 곧 안전의 상한선이 된다.

규제가 만드는 경쟁 구도

안전 케이스 제출은 고정비다. 수천 대를 운행하며 수억 마일의 데이터를 쌓은 Waymo 에게는 이미 보유한 자료의 정리 작업에 가깝지만, 신규 진입자에게는 사업을 시작하기도 전에 넘어야 할 벽이다. NHTSA 의 Avride 조사와 Waymo 리콜은 단기적으로 평판과 비용의 손실이지만, 사고 보고와

데이터 공유가 제도화되면 '깨끗한 안전 실적' 자체가 자산으로 전환된다. 도시와 보험사, 투자자가 비교 가능한 안전 데이터를 요구하는 순간, 실적이 좋은 기업은 더 낮은 비용으로 더 빨리 확장한다. 안전 규제를 '부담'으로만 읽으면 그것이 만들어내는 경쟁 구도를 놓친다.

사후 대응을 넘어, 그리고 한국

현재의 안전 거버넌스는 본질적으로 사후적이다(사고 보고 → 조사 → 리콜). 두 가지 약점이 있다. 데이터의 비교 가능성(기업마다 무엇을 어떻게 보고하는지가 다르다)과 투명성(원격 개입 빈도 같은 핵심 지표를 공개하지 않는다)이다. SELF DRIVE Act 가 명시한 연방 사고 데이터 저장소는 이 빈틈을 메울 잠재력이 있지만, 실제 안전을 끌어올리느냐는 '누가 접근하고, 무엇이 공개되며, 무엇이 기업 비밀로 남느냐'는 설계 디테일에 달렸다. 저장소를 만드는 것보다 운영 규칙을 정하는 일이 더 어렵고 더 중요하다. 한국처럼 아직 실증 단계에 있는 후발 주자에게는, 이 설계 원칙을 처음부터 세울 기회와 창이 열려 있다.

배경

- SELF DRIVE Act of 2026(H.R.7390): 2/5 로버트 라타 의원 발의, 하원 에너지통상위 12-11 통과. 제조사 안전 케이스 제출 의무, 연방 사고 데이터 저장소(NAVSDR) 설치, 사이버보안 계획 수립 의무. 아직 본회의 전 초안 단계, 주 권한 선점 조항 수정 논의 진행.
- NHTSA: 5/6 Uber 파트너 Avride 의 오스틴·댈러스 16 건 사고(차선 변경 중 충돌·장애물 회피 실패) 조사 개시.
- Waymo: 4/20 샌안토니오에서 시속 약 40 마일로 침수 도로 진입 사고 계기 5·6 세대 최대 3,791 대 리콜. 스쿨버스 위법 운행·1 월 아동 충돌 사고로 NHTSA·NTSB 동시 조사.
- 규제 분절: 주마다 다른 규칙 자체가 모든 기업에 부과되는 보이지 않는 비용.

SECTION 03

사라지지 않고 재배치되는 노동 — 화면 뒤, 국경 너머

'자율'이라는 단어는 노동을 은폐한다 — 일자리의 총량이 아니라, 일자리의 질의 전환을 보아야 한다.

핵심 판단

자율주행은 운전 노동을 없애지 않는다. 그것을 차량 밖, 화면 뒤, 때로는 국경 너머로 재배치할 뿐이다. '비가시 노동'으로 바뀐 이 일자리에 대한 규범의 공백은 안전 거버넌스와 노동권 양쪽 모두에서 사각지대를 만든다.

노동 정책은 일자리의 총량이 아니라 일자리의 '질의 전환'을 봐야 한다. 정책의 초점은 전환의 속도가 아니라 전환의 공정성에 맞춰져야 한다.

분석

'무인'이라는 단어 뒤에는 보이지 않는 사람들이 있다. 그들이 누구이고 어디에 있으며 어떤 보호를 받는지는, 아직 어떤 법전에도 적혀 있지 않다.

RAO — 운전자도 모니터 요원도 아닌 새 직군

마키 보고서가 드러낸 원격관제 인력(Remote Assistance Operator, RAO)은 운전자도 아니고 단순 모니터 요원도 아닌 새로운 직군이다. 이들이 어디에 있어야 하는지(국내인지 해외인지), 차량과의 통신 지연이 어느 수준까지 허용되는지, 어떤 자격을 갖춰야 하는지에 대한 규범은 사실상 비어 있다. 그래서 이것은 노동 이슈인 동시에 안전 이슈다 — 원격 인력의 자격과 응답 속도가 곧 도로 위 승객의 안전과 직결되기 때문이다. 현재 Waymo의 비율은 약 1대 43으로 추정되며, 이 비율이 1대 100, 1대 200으로 오르면 운영비가 급락하고 사업이 흑자로 향한다. 권역 확장 뉴스를 읽을 때 반드시 함께 봐야 할 선행지표다.

총량이 아니라 질, 그리고 국적

운전 일자리가 줄어드는 자리에 원격관제·플릿 정비 일자리가 생기는 것은 맞다. 그러나 새로 생기는 일자리가 야간·저임금·불안정 고용의 성격을 띠다면, 총량은 비슷하더라도 노동의 질은 후퇴한 것이다. 더욱이 원격 인력을 해외에 둘 수 있다는 사실은, 국내에서 사라진 일자리가 반드시

국내에서 다시 생기지는 않는다는 뜻이다. 노동 전환의 회계를 정직하게 하려면 '얼마나 사라지고 생기는가'만이 아니라 '어떤 질의, 어디의 일자리인가'를 함께 물어야 한다.

지난 호의 진단을 잇는다

지난 호(W20)에서 우리는 한국 운송 노동자(전체 약 30%)에 대한 전환 정책이 입법·예산 모두 공백이라고 진단했다. 이번 주 마키 보고서는 그 공백이 한국만의 문제가 아니라 글로벌 규제의 최전선임을 확인해 준다. 한국은 RAO의 자격·위치·통신 지연시간 기준을, 노동권과 안전 규제가 교차하는 지점에서 함께 설계해야 한다. 노동 정책과 안전 정책을 분리해 다루는 순간, 둘 다 놓친다.

배경

- 마키 상원의원 3/31 'Remote Backseat Operators' 보고서: Waymo가 유일하게 해외 원격 인력 운용, 전 세계 약 70명이 3,000여 대 지원. 모든 AV 기업이 원격 개입 빈도 공개 거부, 통신 지연 허용 기준 회사마다 상이. 원격 인력의 위치·지연·자격·보고 의무 입법 제안.
- 테슬라: 텔레오퍼레이션 엔지니어(연봉 12만~31.8만 달러)·야간 플릿 지원 인력을 여러 주에서 모집.
- GM 크루즈 등도 원격 인력에 의존. 산업 전체가 인간을 제거한 것이 아니라 '차량 밖, 화면 뒤'로 재배치.

SECTION 04

편익을 결정하는 것은 차량이 아니라 도시의 정책 설계다

표준이 굳기 전에 원칙을 세우는 도시는, 자신의 거리를 스스로 설계할 수 있다.

핵심 판단

로보택시가 도시를 개선할지 악화시킬지는 차량의 성능이 아니라 도시의 정책 설계에 달려 있다. 가격, 연석(curb) 관리, 공공교통 연계라는 세 개의 레버를 누가 어떻게 쥐느냐가 결과를 가른다. 한국처럼 아직 실증 단계에 있는 도시에는, 표준이 굳기 전에 설계 원칙을 선점할 기회之窗이 열려 있다.

분석

같은 기술에서 정반대의 도시가 나올 수 있다. 그 갈림길에 서 있는 것은 기술이 아니라 도시의 선택이다.

같은 기술, 두 갈래의 도시

한쪽 경로에서는 빈 차량이 승객을 찾아 끊임없이 순환하고, 값싼 로보택시가 도보·자전거·대중교통 수요를 잠식하며, 결과적으로 혼잡이 늘어난다. 다른 쪽 경로에서는 로보택시가 대중교통의 '마지막 1 마일'을 보완하고, 개인 승용차가 줄면서 가로 공간이 회복된다. 두 경로의 갈림길에 있는 것은 기술이 아니라 가격 정책과 토지 이용 계획, 그리고 대중교통과의 연계 설계다.

새로운 규제 표면, '연석'

로보택시가 어디서 승객을 태우고 내리느냐, 여러 차량이 같은 지점에 동시에 몰릴 때 누가 흐름을 조정하느냐는 곧 도시의 핵심 행정 과제가 된다. 차량 픽업·드롭의 오케스트레이션을 다루는 국제표준(ISO 25614-1)이 올해 발간을 앞두고 있다는 사실은, 지금이 후발 도시에게 결정적 시점임을 알려준다. 표준과 관행이 굳어진 뒤에 따라가는 도시는 남이 만든 규칙을 받아들여야 하지만, 지금 원칙을 세우는 도시는 자신의 거리를 스스로 설계할 수 있다.

한국의 기회의 창

한국은 현대차·모셔널을 중심으로 글로벌 시장 진입을 준비하고 있으나 아직 실증 단계에 있다.

6월부터 서울-진천 고속도로 구간에서 자율주행 트럭의 정식 유상 택배 운송이 시작될 예정이다.

국내 제도 설계 시 연석 관리와 공공교통 연계 원칙을 초기 단계에서 명문화하는 것이, 지난 호에서 말한 '이중 거버넌스'를 현실로 옮기는 첫걸음이다.

배경

- Waymo 권역 27% 확장 → 도시 입장에서 거버넌스 부담 증가. 인접 지점 동시 도착 시 차량 정렬 과정에서 국지적 혼잡 가능.
- 국제표준 ISO/WD DTS 25614-1(차량 오케스트레이션) 2026 년 발간 목표.
- 한국: 현대차·모셔널 중심 글로벌 진입 준비, 아직 실증 단계. 6월부터 서울-진천 고속도로 구간 자율주행 트럭 정식 유상 택배 운송 시작 예정.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 의사결정자가 추적할 네 가지 관전 포인트.

01 양산 비용 곡선을 핵심 추적 지표로 삼을 것

Waymo·Tesla 격차보다 샤오펑·바이두 등 중국 양산 모델의 차량 단가와 양산 속도를 추적할 것.
비용 곡선이 다음 경쟁 국면을 결정한다.

02 원격관제 인력 1 인당 차량 수를 산업 건전성 선행지표로

권역 확장 뉴스를 읽을 때 이 비율을 반드시 함께 확인할 것. RAO 자격·위치·통신 지연 기준의
입법화 여부도 노동·안전 교차점에서 점검해야 한다.

03 SELF DRIVE Act 의 주(州) 권한 선점 조항을 주시

본회의 논의에서 이 조항이 어떻게 수정되는지가 도시·지자체의 자율주행 거버넌스 여지를
결정한다. 데이터 저장소의 '공개 범위·접근 권한' 설계도 함께 모니터링할 것.

04 연석·공공교통 연계 원칙의 조기 명문화를 제언

ISO 25614 표준이 굳기 전에 한국 도시가 픽업·드롭 오케스트레이션과 공공교통 연계 원칙을
선점하도록 할 것. 표준이 굳은 뒤엔 따라가는 수밖에 없다.

SOURCES

참고 출처

-
- [01] **Electrek.** Waymo expands robotaxi coverage more than 20% (2026-05-13) *electrek.co*
- [02] **Electrek.** Uber turns on Waymo as it pours \$10B+ into robotaxi alternatives (2026-05-15) *electrek.co*
- [03] **Invezz.** Tesla expands robotaxi as Elon Musk predicts AI-led driving future (2026-05-18) *invezz.com*
- [04] **TechRepublic.** XPeng Rolls Out Its First Mass-Produced Robotaxi *techrepublic.com*
- [05] **Congress.gov.** H.R.7390 — SELF DRIVE Act of 2026 *congress.gov*
- [06] **TechCrunch.** Uber partner Avride is under investigation for self-driving crashes (2026-05-08) *techcrunch.com*
- [07] **U.S. Senate (Markey).** Remote Backseat Operators — Remote Assistance Investigation Report *markey.senate.gov*
- [08] **TechCrunch.** Waymo raises \$16B round to scale robotaxi fleet (Tokyo, London) *techcrunch.com*
- [09] **Digitimes.** South Korea's A2Z bets on autonomous buses as Waymo, Apollo Go dominate (2026-05-18) *digitimes.com*
- [10] **머니투데이.** 한국 자율주행 아직 실증단계...美·中 속도전서 뒤처지면 안돼 (2026-05-19) *mt.co.kr*
-

DISCLAIMER · 면책 조항

본 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. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.