

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-35 · 2026 년 8 월 17 일 ~ 8 월 21 일

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 8 월 24 일 (월) · Week 35

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

규제의 질문이 “안전한가”에서 “몇 대인가”로 바뀐 한 주

이번 주 로보택시 산업에서 가장 중요한 사건은 새로운 기술의 등장이 아니라, 규제 당국이 던지는 질문 자체가 바뀌었다는 사실입니다. 8 월 20 일 미국 네바다주 교통청(Nevada Transportation Authority, NTA)은 테슬라·우버·웨이모 세 사업자에게 클라크 카운티(라스베이거스 일대)에서 향후 12 개월간 최대 8,000 대의 로보택시를 운행할 수 있는 상업 운송 면허를 만장일치로 승인했습니다. 주목해야 할 것은 승인의 내용이 아니라 승인의 형식입니다. 이 결정은 차량이 안전한지를 판정하는 기술 규제가 아니라, 누구에게 몇 대를 허용할 것인지를 결정하는 운송사업 면허 심사였습니다.

자율주행 규제는 오랫동안 두 개의 축으로 나뉘어 있었습니다. 하나는 차량과 소프트웨어의 안전성을 검증하는 축이고(미국은 주(州) 차량국 DMV, 한국은 자율주행자동차 임시운행허가), 다른 하나는 그 차량으로 요금을 받고 사람을 태울 수 있는지를 결정하는 축입니다(캘리포니아 공익사업위원회 CPUC, 네바다 교통청 NTA, 한국의 여객자동차 운수사업 면허). 지난 몇 년간 산업의 시선은 전자에 집중돼 있었습니다. 그러나 기술 검증이 일정 수준을 통과한 지금, 병목은 후자로 옮겨갔습니다. 그리고 후자는 본질적으로 면허의 문제, 즉 총량과 배분의 문제입니다.

이 전환은 한국에 특별한 의미를 갖습니다. 우리에게 이미 여객운송 면허와 총량 관리라는 제도적 인프라가 존재합니다. 미국이 지금 주별로 새로 설계해 가고 있는 ‘상한이 설정된 사업 면허’ 체계는, 한국이 이미 보유한 틀과 구조적으로 닮아 있습니다. 따라서 우리의 과제는 이 틀을 걷어내는 것이 아니라, 기존 면허의 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 어떻게 통합해 엮을 것인가를 설계하는 일입니다.

섹션별 핵심 판단

01 원가를 낮추는 길은 둘뿐입니다 — 직접 만들거나, 남의 것을 빌리거나

웨이모는 반도체까지 내려간 수직통합으로, 중국계 사업자는 플랫폼에 올라타는 자산경량 모델로 답했습니다.

02 상한을 정하는 순간, 그것은 허가가 아니라 면허가 됩니다

네바다의 대수 상한 승인은 자율주행 규제가 운송사업 면허의 문법으로 편입되고 있음을 보여줍니다.

03 노동의 교섭 의제가 임금에서 ‘자동화의 도입 조건’으로 이동합니다

캘리포니아 35 만 기사의 단일 노조 출범과 현대차 노조의 전면 파업이 같은 주에 일어났습니다.

04 도시는 대수를 정하지 못합니다. 그래서 연석을 관리합니다

내슈빌과 새크라멘토는 총량 권한이 도시 바깥에 있다는 사실을 한 주 만에 두 번 확인시켰습니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

2026 년 8 월 17 일(월) ~ 8 월 21 일(금)

01 네바다, 로보택시 8,000 대 상업 운송 면허 승인 (8/20)

테슬라 5,000 대·웨이모 1,000 대·우버 1,000 대. 기존 택시·리무진 업계는 공급 과잉을 이유로 반대 의견을 제출했습니다.

02 웨이모, 자체 설계 5 나노 전용 반도체 공개 (8/20)

초당 1,000 조 회(1,000 TOPS) 이상을 처리하는 맞춤형 칩으로, 현재 상업 운행 중인 전 차량에 이미 탑재돼 있습니다.

03 웨이모 차세대 차량 ‘오하이(Ojai)’, 3 개 도시 전면 개방 (8/19)

중국 지커(Zeekr) 차체 기반의 저원가 전용 차량으로, LA·피닉스·샌프란시스코에서 일반 이용자 호출이 열렸습니다.

04 포니에이아이, 해외 배치 파이프라인 4,000 대 돌파 (8/18)

2 분기 로보택시 매출이 전년 대비 691% 늘었지만 순손실은 4,540 만 달러로 이어졌습니다.

05 캘리포니아 우버·리프트 기사 35 만 명, 단일 노조 출범 (8/17)

12 년에 걸친 조직화의 결실이 무인 차량 확대와 정확히 같은 시점에 도달했습니다.

06 현대자동차 노조, 10 년 만의 전면 파업 (8/21)

임금·정년과 함께 AI·로봇 도입에 대한 서면 고용 보장을 요구안에 명시했습니다.

SECTION 01

원가의 두 갈래 길

원가를 낮추는 방법은 두 가지뿐이다— 직접 만들거나, 남의 것을 빌리거나

핵심 판단

로보택시 경쟁의 축이 ‘누가 더 잘 달리는가’에서 ‘누가 더 싸게 달리는가’로 옮겨왔습니다. 이번 주 두 진영은 그 질문에 정반대의 답을 내놓았습니다. 웨이모는 반도체까지 직접 설계하는 수직통합으로, 중국계 사업자는 플랫폼 위에 차량을 얹는 자산경량(asset-light) 모델로 원가를 낮춥니다. 전자는 초기 부담이 크지만 규모와 함께 대당 원가가 내려가고, 후자는 확장이 빠르되 협상력이 플랫폼에 남습니다.

분석

지난 호(W34)에서 우리는 웨이모의 캘리포니아 18 개 카운티 확장 승인과 우버-포니에이아이의 유럽 2,000 대 계약을 근거로, “플랫폼은 기술을 소유하는 대신 수요를 소유하는 방향으로 이동한다”고 진단했습니다. 이번 주 그 진단은 절반이 검증되고 절반이 반전됐습니다. 우버는 네바다 심의에서 하이브리드 네트워크를 공식 주장하며 ‘수요 보유자’ 포지션을 분명히 했지만, 같은 주 웨이모는 공급의 가장 깊은 층위를 소유하는 카드를 꺼냈기 때문입니다.

웨이모의 답 — 반도체까지 내려간 수직통합

웨이모가 8 월 20 일 공개한 맞춤형 반도체(ASIC)는 라이다·레이더·카메라의 원시 데이터를 실시간 처리하는 전용 칩입니다. 중요한 것은 성능 수치가 아니라 그 칩이 존재한다는 사실입니다. 범용 칩은 쓰지 않을 기능에도 비용을 지불하지만, 하는 일이 정해진 워크로드에서는 전용 칩이 같은 성능을 훨씬 적은 전력과 단가로 냅니다. 이 카드를 지금 꺼냈다는 것은 주행 소프트웨어가 실리콘에 새겨도 될 만큼 안정화됐다는 판단으로 읽힙니다.

중국계 사업자의 답 — 플랫폼에 올라타는 자산경량 모델

포니에이아이의 해외 배치 파이프라인은 4,000 대를 넘어섰고, 2 분기 로보택시 매출은 전년 대비 691% 늘었습니다. 위라이드도 매출이 82% 늘었습니다. 다만 두 회사 모두 적자가 이어집니다. 차량 조달과 현지 운영은 파트너가 맡고 자신은 소프트웨어를 공급하는 구조는 확장 속도에서 압도적입니다. 그러나 자산경량은 자본을 아끼는 대신 협상력을 지불하는 모델입니다.

우버의 세 번째 답 — 소유하지 않고 조합한다

우버는 기술을 직접 개발하지 않고 여러 공급자를 병렬로 붙여 네트워크를 구성합니다. 더 주목할 것은 규제기관 앞에서 편 논리입니다. 우버는 로보택시가 인간 기사와 함께 운영되는 네트워크 위에서 굴러가야

하며, 그래야 도시가 수요 피크에 맞춰 무인 공급을 점진적으로 통합할 수 있다고 설명했습니다. 자사 역량의 한계를 헤치하는 전략이면서, 제도 설계 관점에서는 상당히 실용적인 제안이기도 합니다. 기존 공급을 유지한 채 신규 공급을 얻는 이행 경로가 갈등을 줄이면서 도입 속도를 오히려 높이기 때문입니다.

배경

- 웨이모는 8 월 20 일 5 나노 자체 설계 ASIC 을 공개했으며, 1,000 TOPS 이상으로 센서 데이터를 실시간 처리한다고 밝혔습니다.
- 차세대 전용 차량 ‘오하이’는 8 월 19 일부터 LA·피닉스·샌프란시스코 전 이용자에게 개방됐고 약 300 대가 운행 중입니다.
- 웨이모 서비스 면적은 11 개 도시 1,400 제곱마일 이상, 차량 약 3,000 대, 누적 운행 2,000 만 회를 넘어섰습니다.
- 포니에이아이 2 분기 로보택시 매출은 1,210 만 달러(+691.2%), 순손실은 4,540 만 달러이며 연말 3,500 대 이상이 목표입니다.
- 위라이드 2 분기 매출은 2 억 3,200 만 위안(+82%), 매출총이익률 37.5%, 순손실 4 억 100 만 위안입니다.

SECTION 02

면허가 돌아왔다

상한을 정하는 순간, 그것은 허가가 아니라 면허가 된다

핵심 판단

8월 20일 네바다 교통청의 결정은 로보택시 규제사의 분기점입니다. 규제 당국이 사업자별 운행 대수의 상한(ceiling)을 명시했기 때문입니다. 상한이 설정된 인허가는 개별 행위를 승인하는 ‘허가’가 아니라 시장 진입과 공급량을 함께 관리하는 ‘면허’입니다.

이는 한국의 제도 설계자에게 좋은 소식입니다. 우리가 이미 운용해 온 여객운송 면허와 총량 관리는 낡은 규제가 아니라 미국이 지금 새로 만들고 있는 바로 그 장치이기 때문입니다.

분석

승인된 세 건은 테슬라 5,000 대, 웨이모 1,000 대, 우버 1,000 대로 12개월간 최대 8,000 대입니다. 다만 심의에서 테슬라 측은 “5,000 대는 언제나 우리에게 상한선이었다”며 내년 2,500 대 수준이면 만족스러울 것이라고 답했습니다. 이 결정의 실질적 의미는 숫자가 아니라, 규제 당국이 ‘대수’라는 변수를 자신의 정책 수단으로 삼았다는 사실에 있습니다.

두 개의 규제 축, 그리고 이동한 병목

자율주행 규제는 처음부터 두 갈래였습니다. 첫째는 이 차량이 도로를 달라도 안전한가를 판정하는 축(미국 주 차량국, 한국의 임시운행허가)이고, 둘째는 그 차량으로 요금을 받고 승객을 태워도 되는가를 결정하는 축(캘리포니아 CPUC, 네바다 NTA, 한국의 여객자동차 운수사업 면허)입니다. 산업의 시선은 오랫동안 첫 번째에 있었지만, 병목은 이제 두 번째로 옮겨갔습니다.

상한이라는 장치가 실제로 하는 일

대수 상한은 언뜻 진입을 막는 장치처럼 보이지만 실제 기능은 그 반대에 가깝습니다. 상한이 있어야 규제 당국은 시장이 한꺼번에 뒤집히지 않으리라는 보장을 확보하고, 그 보장이 있어야 승인이 가능해집니다. 네바다 심의에서 리무진사업자협회와 지역 택시 업계는 공급 과잉과 구간 과밀을 이유로 반대 의견을 냈습니다. 주목할 것은 반대가 승인을 막지 못했다는 점이 아니라, 반대할 자리가 절차 안에 있었다는 점입니다.

한국에 주는 함의 — 이미 가지고 있는 틀

미국의 여러 주가 만들어 가는 것은 사실상 ‘상한이 설정된 운송사업 면허’이고, 한국은 이 장치를 이미 갖고 있습니다. 따라서 우리의 논의는 기존 면허 체계를 어떻게 견어낼 것인가가 아니라, 그 위에 무인 공급을

어떻게 었을 것인가여야 합니다. 이는 규제를 지키자는 주장이 아니라 도입 속도를 높이기 위한 판단입니다. 저항은 언제나 기술보다 오래 걸리기 때문입니다. 무인 차량을 기존 면허 총량 안의 새 공급 유형으로 정의하고, 기존 면허권자가 그 배분에 참여할 경로를 여는 설계가 필요합니다.

배경

- 네바다 교통청은 8 월 20 일 테슬라·우버·웨이모의 상업 로보택시 면허를 만장일치로 승인했습니다.
- 승인 대수는 테슬라 5,000 대, 웨이모 1,000 대, 우버 1,000 대로 12 개월간 최대 8,000 대입니다.
- 리무진사업자협회와 지역 택시 업계는 공급 과잉과 구간 과밀을 이유로 반대 의견을 제출했습니다.
- 캘리포니아 CPUC 는 8 월 중순 새크라멘토 확장을, 앞서 8 월 14 일 18 개 카운티 확장을 인가했습니다.
- 국토교통부는 2026 년 시범운행지구 지원사업에 30 억 원을 투입하며 ‘자율주행 서비스 사업’ 제도화를 추진 중입니다.

SECTION 03

교섭 테이블 위의 새 의제

노동의 요구가 임금에서 '자동화의 도입 조건'으로 이동한다

핵심 판단

8월 17일 캘리포니아에서 35만 명의 우버·리프트 기사가 단일 노조를 출범시켰고, 나흘 뒤 현대자동차 노조는 10년 만의 전면 파업에 들어갔습니다. 지리적으로도 산업적으로도 먼 두 사건이 같은 문장을 말합니다. 노동이 교섭하려는 대상이 임금 수준만이 아니라 자동화가 도입되는 속도와 조건으로 확장되고 있다는 것입니다.

이 변화는 노사 관계로만 끝나지 않습니다. 임금은 노사 양자가 결정할 수 있지만 자동화의 도입 속도는 상당 부분 규제가 결정하기 때문입니다.

분석

노동 문제를 다룰 때 흔히 빠지는 함정은 일자리 숫자만 세는 것입니다. 그러나 캘리포니아의 기사들과 울산의 생산직 노동자들은 일자리의 총량이 아니라 전환의 절차를 문제 삼고 있습니다. 얼마나 빨리, 어떤 예고를 거쳐 자동화가 도입되는가가 새로운 교섭 의제입니다.

12년의 조직화가 도착한 시점

세 개의 서비스노조(SEIU) 지부와 수만 명의 기사가 힘을 모아 캘리포니아 전역 35만 명을 캘리포니아 직위커노조(CGWU) 아래 묶었습니다. 그런데 이 승리에는 잔인한 타이밍이 겹칩니다. 파업권이 힘을 갖는 이유는 노동을 멈추면 서비스가 멈추기 때문인데, 무인 차량이 늘어나는 도시에서는 기사들이 멈춰도 서비스가 절반쯤 계속 굴러갑니다. 임금을 끌어올리는 데 성공할수록 자동화 유인은 오히려 강해집니다.

울산의 요구안에 적힌 문장

8월 21일 현대자동차 노조는 울산·전주·아산 전 공장에서 10년 만의 전면 파업에 들어갔습니다. 약 4만 명이 참여해 16시간의 생산이 멈췄고, 7월 말부터의 부분 파업까지 합하면 생산 차질은 5만 5,200대, 2조 3,000억 원을 넘습니다. 요구안의 구성이 파업의 성격을 말해 줍니다. 기본급 인상과 성과급이라는 전통적 요구가 한 축이고, 정년 연장과 함께 AI·로봇 도입 시 고용을 보장한다는 서면 합의 요구가 다른 한 축입니다.

임금이 아니라 속도가 협상 대상이 될 때

두 사건을 나란히 놓으면 하나의 구조가 보입니다. 노동 측이 확보하려는 것은 자동화를 막는 권한이 아니라 자동화의 시간표에 개입할 권한이며, 이 요구는 사용자만 상대해서는 충족되지 않습니다. 기존 택시 면허 체계 위에서 무인 공급을 통합하는 설계는 노동 전환의 속도 조절 장치이기도 합니다. 면허 총량 안에서 무인 공급

비중을 단계적으로 조정할 수 있다면 전환은 협상 가능해지지만, 별도 트랙으로 무제한 열리면 노동 측에 남은 선택지는 전면적인 반대뿐입니다.

배경

- 8 월 17 일 세 개의 SEIU 지부가 결합해 캘리포니아 각워커노조(CGWU)를 출범시켰습니다. 주 전체 35 만 명을 포괄합니다.
- 우버는 루시드·누로와의 제휴로 2026 년 중 샌프란시스코에서 로보택시 서비스를 시작할 계획입니다.
- 8 월 21 일 현대차 노조는 울산·전주·아산 전 공장에서 8 시간 전면 파업을 단행했습니다.
- 요구안에는 기본급 인상, 순이익의 30% 성과급, 정년 최대 65 세 연장, AI·로봇 도입 시 고용 보장이 포함됐습니다.
- 현대차그룹은 2028 년부터 미국 조지아 공장에 휴머노이드 로봇을 도입할 계획을 밝힌 바 있습니다.

SECTION 04

대수를 정하지 못하는 도시

도시는 총량을 정하지 못한다. 그래서 연석을 관리한다.

핵심 판단

로보택시가 실제로 굴러가는 곳은 도시의 도로지만, 몇 대가 굴러갈지를 정하는 곳은 도시가 아닙니다. 이번 주 내슈빌과 새크라멘토는 그 구조를 한 주 만에 두 번 확인시켰습니다. 주(州)가 규제 권한을 선점하고, 도시는 그 결정을 받아들입니다.

그러나 도시에 남은 권한이 없는 것은 아닙니다. 연석(curb) — 어디에 서고 어디에 서면 안 되는가 — 은 여전히 도시의 것입니다. 승하차 지점의 배치와 규율이 통행 품질을 좌우하는 실질적 통제 지점이기 때문입니다.

분석

도시 거버넌스의 관점에서 이번 주는 한 문장으로 요약됩니다. 로보택시 정책에서 도시는 결정자가 아니라 수용자입니다. 한국도 시범운행지구 지정과 여객운송 면허가 중앙정부 권한이라는 점에서 구조가 유사합니다. 차이가 있다면 우리는 아직 대규모 배치 이전이므로, 지금이 도시의 역할을 설계할 수 있는 시점이라는 것입니다.

내슈빌 — 주법이 도시의 손을 묶다

테네시주 내슈빌에서는 무인 차량이 승객을 태우기 시작하면서 지방정부가 이를 얼마나 규제할 수 있는가라는 질문이 떠올랐습니다. 시 경찰은 교통법규 위반을 적용할 수 있지만, 주법은 자율주행 기술에 대한 규제 권한을 주에 두고 있습니다. 시 교통·주차위원회가 사업자 대표를 출석시키려 했을 때, 시 법무 담당자들은 주법의 선점을 이유로 진행이 불가능하다고 판단했습니다. 시가 원한 것은 운행 금지가 아니라 설명 청취였는데, 그 최소한의 절차조차 권한 밖이었습니다.

새크라멘토 — 결정은 도시 바깥에서 이뤄진다

같은 주 캘리포니아 공익사업위원회는 새크라멘토 지역으로의 여객 운송 확장을 승인했습니다. 눈여겨볼 대목은 새크라멘토시 자체에는 인허가 권한이 없다는 사실입니다. 차량 시험·배치는 주 차량국이, 여객 운송은 공익사업위원회가 관장합니다. 주도(州都)인 새크라멘토조차 그렇습니다.

남은 권한, 연석

그렇다면 도시는 무엇을 할 수 있는가. 대부분의 북미 도시는 대수 상한을 정할 수 없지만, 어디에 정차할 수 있는지는 정할 수 있습니다. 로보택시가 먼저 도입된 도시들에서는 차량이 버스 정류장을 막고, 자전거 도로에

정차하고, 긴급차량 통행을 방해하는 사례가 보고됐습니다. 모두 예방 가능한 문제이며, 예방의 수단은 승하차 지점에 대한 실효적 규율입니다. 서울시는 올해 하반기 상암에서 운전석을 비운 레벨 4 실증을 예고하고 있습니다. 총량과 면허가 중앙정부 소관이라면, 지자체가 준비할 것은 승하차 거점의 배치와 대기 공간, 정류 규율, 위반 시의 제재 수단입니다.

배경

- 테네시 주법은 자율주행 규제 권한을 주에 부여하며, 내슈빌 시 법무 담당자들은 위원회 안건 진행이 불가하다고 판단했습니다.
- 내슈빌 경찰은 교통법규 위반을 적용할 수 있으나, 운영 방식 자체를 규율할 권한은 없습니다.
- 캘리포니아는 차량 시험·배치를 DMV 가, 유상 여객 운송을 CPUC 가 관장하며 새크라멘토시에는 인허가 권한이 없습니다.
- 미국 대부분의 도시는 주 선점 원칙에 따라 자율주행 차량의 대수 상한을 설정할 수 없습니다.
- 서울시는 2026 년 하반기 상암 자율주행지구(6.6 km²)에서 국내 최초로 무인 레벨 4 로보택시 실증을 추진합니다.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 지켜봐야 하는가

이번 주의 사건들은 대부분 아직 결론이 아니라 시작점입니다. 다음 한 주 동안 다음 네 가지 지점을 함께 살펴볼 필요가 있습니다.

01 네바다형 ‘상한부 면허’ 모델이 다른 주로 확산되는지

대수 상한을 명시한 운송사업 면허가 다른 주에서도 채택된다면, 이는 미국식 로보택시 규제의 표준형이 될 가능성이 큼니다. 국내 제도 설계 논의에서도 이 모델의 구체적 조건 — 상한 산정 방식, 갱신 주기, 기존 사업자 의견 청취 절차 — 을 함께 검토할 필요가 있습니다.

02 우버의 하이브리드 네트워크 논리가 규제에 반영되는지

인간 기사와 무인 차량을 같은 네트워크에서 운영하도록 하는 요구가 규제 문안에 실제로 들어가는지가 관건입니다. 이 논리가 채택된다면 기존 공급을 유지한 채 신규 무인 공급을 얻는 이행 경로에 국제적 선례가 생깁니다. 관련 심의 기록을 계속 추적하는 것이 바람직합니다.

03 캘리포니아 신설 노조의 첫 교섭 의제 구성

35 만 명을 포괄하는 신설 노조가 첫 단체교섭에서 임금 외에 자동화 도입 조건을 명시적으로 제기하는지 확인할 필요가 있습니다. 제기된다면 이는 플랫폼 노동에서 ‘전환 절차 교섭’이 제도화되는 첫 사례가 됩니다.

04 국내 상암 레벨 4 실증의 제도 설계 경로

하반기 서울 상암 실증이 기존 택시 면허 체계와 어떤 방식으로 연결되는지가 핵심입니다. 무인 공급을 별도 트랙으로 둘 것인지, 기존 면허 총량 안의 새로운 공급 유형으로 정의할 것인지에 따라 이후 확산 속도와 갈등 양상이 달라집니다. 국토교통부의 ‘자율주행 서비스 사업’ 제도화 논의와 함께 살펴보기를 권합니다.

SOURCES

출처

본 호에 인용된 보도 및 자료

-
- [01] **TechCrunch.** Tesla, Uber, and Waymo all get the OK to operate thousands of robotaxis in Nevada (2026-08-20) <https://techcrunch.com/2026/08/20/tesla-uber-and-waymo-all-get-the-ok-to-operate-thousands-of-robotaxis-in-nevada/>
- [02] **Semafor.** Waymo builds custom chip for robotaxi fleet (2026-08-21) <https://www.semafor.com/article/08/21/2026/waymo-builds-custom-chip-for-robotaxi-fleet>
- [03] **Bloomberg.** Alphabet's Waymo Has Built a Custom Chip for Its Robotaxis (2026-08-20) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-08-20/google-s-waymo-has-built-a-custom-chip-for-its-robotaxis>
- [04] **TechCrunch.** Waymo's cheaper, next-gen robotaxi is now open to all riders in these three cities (2026-08-19) <https://techcrunch.com/2026/08/19/waymos-cheaper-next-gen-robotaxi-is-now-open-to-all-riders-in-these-three-cities/>
- [05] **Automotive World.** Pony.ai's overseas pipeline grows past 4,000 robotaxis (2026-08-18) <https://www.automotiveworld.com/news/pony-ais-overseas-pipeline-grows-past-4000-robotaxis/>
- [06] **TradingKey.** WeRide (WRD) Q2 2026 Earnings Call: Revenue Growth, Margin Expansion and Robotaxi Scale (2026-08-17) <https://www.tradingkey.com/news/transcripts/262107158-tradingkey>
- [07] **Automotive World.** Autonomous Mobility Newsletter – August 17 2026 (2026-08-17) <https://www.automotiveworld.com/newsletters/autonomous-mobility-newsletter-august-17-2026/>
- [08] **The San Francisco Standard.** Rideshare drivers win the right to unionize — right as AVs threaten their jobs (2026-08-17) <https://sfstandard.com/2026/08/17/uber-drivers-union-robotaxi-threat/>
- [09] **Automotive News Europe.** Hyundai union stages first full strike in decade over retirement age, AI job fears (2026-08-21) <https://www.autonews.com/hyundai/ane-hyundai-korea-strike-0821/>
- [10] **Reuters.** Hyundai Motor's union stages first full strike in 10 years over wage talks (2026-08-21) <https://finance.yahoo.com/economy/policy/articles/hyundai-motors-union-stages-first-022205155.html>
- [11] **Dentons Driverless Commute.** This Week in AV News: Week of August 17 (2026-08-17) <https://www.thedriverlesscommute.com/this-week-in-av-news-week-of-august-17/>
- [12] **KCRA.** Sacramento moves closer to commercial robotaxi service after CPUC approval (2026-08-17) <https://www.kcra.com/article/sacramento-waymo-cpuc-approval/73438527>
- [13] **Electrek.** Waymo wins California approval to expand robotaxis across 18 counties (2026-08-14) <https://electrek.co/2026/08/14/waymo-cpuc-approval-california-expansion-18-counties/>
- [14] **American Planning Association.** As Robotaxis Arrive, Cities Face a New Transportation Challenge (2026-07) <https://www.planning.org/planning/2026/jul/as-robotaxis-arrive-cities-face-a-new-transportation-challenge/>
- [15] **뉴스 1.** 서울 상암서 국내 첫 '로보택시' 운영... 국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026-02-24) <https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
-

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.