# 时间点

美国

美国从上世纪60 年代起开始着手研究智能交通系统( ITS) ，但真正有计划和系统性地发展始于上世纪90 年代。但

1995年3月，美国交通部出版了“国家[智能交通](https://www.qianjia.com/res/News/Search?Keyword=%E6%99%BA%E8%83%BD%E4%BA%A4%E9%80%9A&System=%E5%8D%83%E5%AE%B6%E7%BD%91)系统项目规划”，明确规定了智能交通系统的7大领域和29个用户服务功能，并确定了到2005年的年度开发计划。7大领域包括出行和交通管理系统、出行需求管理系统、公共交通运营系统、商用车辆运营系统、电子收费系统、应急管理系统、先进的车辆控制和安全系统。已处于该领域的领头羊地位，已经成为一个智能交通系统大国，而且相关的产品居全球前列。

**发展重点和方向的调整以解决现实问题及需求为主要导向**

**欧洲**

在20世纪80年代中期，欧洲10多个国家投资50多亿美元，旨在完善道路设施，提高服务水平。欧盟从1984年到1998年仅用于ITS共同研究开发项目的预算就达280亿欧洲货币单位。

**中国**

回顾我国智能交通的发展，从1995 年起步到2001 年技术开发与小型示范，再到2006 年，特别是以北京奥运会、上海世博会和广州亚运会的集成应用示范，到最近几年组织的新一代智能交通技术开发，我国在智能交通领域经历了由弱到强的过程。

# **不同**

**发展模式不同。**欧洲智慧城市建设是一种混合型发展模式，同时吸收居民、市场与政府三方力量，且以自下而上的发展推进模式为主；美国智慧城市建设则偏向政府和企业主导型的发展模式，以大力推动信息基础设施建设为先导；国内智慧城市建设仍处于初期发展阶段，更倾向于政府主导型的智慧城市发展模式

**理念目标不同。**欧洲智慧城市的建设更侧重于环境的智能化改善以及切实生活环境的信息化建设，城市整体的发展建设以可持续性为基本原则；美国智慧城市的建设则更注重以信息基础设施建设拉动本国经济的提升；中国智慧城市建设的理念更为宏观，以建设世界一流智慧城市为目标，以加强城市基础设施建设、提高信息化的城市监管、调整经济结构为落脚点，实现绿色城镇化及居民生活质量提高等目标

**实践应用领域不同。**欧洲智慧城市的项目应用主要分为公共服务、公共管理以及产业经济3个方面；应用领域中，公共设施建设项目仍是推进过程中的首要关注领域。美国智慧城市项目的应用主要为公共设施建设类，以信息基础设施建设为首要发展领域。国内智慧城市建设实践领域覆盖面较广，包括但不限于城市规划、农业、工业、商业、制造业、教育、餐饮、医药、电子商务等。政府主导项目以公共设施为主，智慧民生、智慧政务等均为实践的主要领域；非政府主导项目则主要包括商业类项目，以电子商务和交通为主

**技术研发不同。**欧洲城市研究并应用了多种技术，均以城市可持续发展为目标，以环境改善和能源节约为理念；美国城市政府则主要关注网络与信息技术研发，旨在强化城市服务供给、改善交通、应对气候变化和刺激经济复苏。中国借鉴了许多国外较为成熟的技术和发展理念，并将其灵活转换为应对国内各方面国情需求的应用模式，驱动城市智慧发展和经济增长；政府十分重视技术研发，提供多方面的引导和支持，如鼓励高校科研及创建技术开发区等。