

综合国内外车路协同自动驾驶发展情况（见附录 1），全球车路协同自动驾驶相关技术研究、测试示范、法规标准制定总体还处于探索和起步阶段，我国虽然起步较晚，但发展迅速，总体上处在第一阵营地位，中国完全有机会充分发挥自身的体制机制优势、战略政策优势、技术产业优势，建设高等级智能道路，发展车路协同自动驾驶，引领自动驾驶快速规模化落地。

建设高等级智能道路，通过连接交通、汽车、电子、通信、互联网等多个行业，除了服务于车路协同自动驾驶外，还能充分发挥智能道路的全要素高精度感知能力、车路云一体化智能化管控和服务能力，探索开展更多创新应用和创新服务，催生出数字经济发展新机遇，加快新型智慧城市建设，助力实现交通强国宏伟目标，推动我国经济转型升级和高质量发展。

SECTION 1

5.1 建设高等级智能道路的中国优势

（1）体制机制层面，国家统筹能力优势

我国国情决定了国家拥有强大的全局统筹能力，可以在新技术的研发落地的各个阶段发挥其强大的号召引领作用。这种统筹能力可在车路协同自动驾驶的研究与落地中显得尤为突出，比如国家或地方通过制定优惠政策，批准设立测试示范区和先导区（如表 5.1 所示），牵头大公司合作等方式加速技术研发，并逐步完成全国范围内的道路基础设施重新规划与升级。

表 5.1 国家级智能网联汽车示范区/先导区

时间	批复单位	先导区/示范区
2015.06	工信部	国家智能网联汽车（上海）试点示范区
2015.09	工信部	国家 5G 车联网应用示范区（浙江云栖小镇、乌镇）
2016.01	工信部	国家智能汽车与智慧交通（京冀）示范区
2016.01	工信部	智能汽车集成系统实验区（i-VISTA）（重庆）
2016.11	工信部	国家智能网联汽车与智慧交通吉林（长春）示范区
2016.11	工信部	国家智能网联汽车与智慧交通湖北（武汉）示范区
2017.07	工信部、公安部	国家智能交通综合测试基地（无锡）
2017.11	工信部	国家级中德智能网联汽车四川试验基地（成都）
2018.03	工信部	国家基于宽带移动互联网智能网联汽车与智慧交通应用示范区（广州）
2018.07	工信部	国家智能网联汽车应用（北方）示范区
2019.05	工信部	国家级江苏（无锡）车联网先导区
2019.12	工信部	国家级天津（西青）车联网先导区
2020.09	长三角三省一市	国家级长三角区域车联网先导区
2020.10	工信部	国家级湖南（长沙）车联网先导区

（2）战略政策层面，国家新基建政策会加速车路协同的全面发展

在国家战略层面，我国基本明确了车路协同与单车智能结合的发展道路。在单车智能领域，我国与美国有一定差距，同时由于我国路况和交通环境更加复杂，相较而言，将车路协同作为发展智能交通、无人驾驶的杠杆着力点，重点发展车路协同，则有望实现换道超车。