

沈阳市智能网联汽车先导区建设方案

(征求意见稿)

为贯彻落实党的二十大精神，加快发展数字经济，促进数字经济与实体经济深度融合，紧紧抓住汽车产业智能化、网联化转型升级的重要机遇，全力打造沈阳市智能网联汽车先导区，特制定本方案。

一、发展目标

聚焦汽车产业发展“新赛道”，以推动智能网联汽车“中国方案”城市级别落地为抓手，加快智能网联特别是自动驾驶商用化进程，促进自动驾驶与智慧交通、智慧城市协同发展，打造东北首个智能网联汽车先导区、京沈智能网联政策创新协同区、全国重要的智能网联汽车产业和技术创新高地。

第一阶段（2023年），在大东区完成试验环境搭建，实现应用场景部署，建设智慧道路100公里以上，测试运营车辆100辆以上，商用场景5个以上，初步验证车路云一体化建设技术路线。

第二阶段（2024-2025年），以大东区全域101平方公里为实施单元，构建商业运营模式，全面完成区域内“智慧的路、聪明的车、实时的云、可靠的网和精确的图”五大体系建设，形成车路协同自动驾驶数据集，自动驾驶出行商业化服务年均达到万人次，道路交通通行指标大幅优化，集聚产业链上下游企业百家以上。

第三阶段（2026-2027年），按照“安全为要、逐步扩展、连片发展”原则，加快大东区试点经验在全市范围复制推广，分阶段完成300平方公里城市级智慧路网全覆盖，建成市级车路云一体化生态系统，在政策体系、技术体系上形成“沈阳经验”，打造全国重要的智能网联汽车产业和技术创新高地。

二、组织架构和运营模式

按照“市级主导、区级承接、市场运营”为原则，在市政府强力推动下，大东区具体承接沈阳市智能网联汽车先导区建设工作。以京沈合作为契机，与北京市高级别自动驾驶示范区运营单位共同搭建沈阳市智能网联汽车先导区市场化运营平台，充分借鉴北京市高级别自动驾驶示范区试点经验，推动京沈两地智能网联、自动驾驶领域政策协同创新。

1. 组织架构。成立**市智能网联汽车先导区建设领导小组**（以下简称**领导小组**），负责协调调度先导区建设中的重大事项，由市政府主要领导担任领导小组组长，分管市领导任副组长，领导小组成员单位由市工信局、市公安局、市交通局、市自然资源局和大东区政府组成。**市智能网联汽车先导区建设领导小组**下设**办公室**（以下简称**先导区办公室**），设在大东区政府，负责先导区建设和运营的日常工作，会同相关部门研究提出智能网联汽车政策和制度体系，如需市级协调及决策事项，由先导区办公室提出，市汽车产业链专班审核，报领导小组审定，由领导小组授权先导

区办公室代市政府制定和发布各类政策和技术标准。

2. 运营模式。采取京沈合作模式，由北京市高级别自动驾驶示范区运营平台与沈阳市、大东区国资采取合资合作方式进行建设和后续运营。沈阳汽车城开发建设集团有限公司（大东区属国资平台）、北京亦庄智能城市研究院集团有限公司（北京市属国资二级公司）、沈阳盛京金控集团按照 45%、45%、10%的股权比例成立合资公司，为大东区属一级国有企业，第一阶段匡算投入资本金约 2 亿元，上述企业分别派出合资公司的董事长、总经理和其他管理人员，并可根据业务发展需要，在二级公司层面引入华晨宝马、百度等成立子公司。合资运营平台公司作为先导区唯一的基础设施及云控平台建设和运营公司，持有并运营核心资产及数据，主要承担三方面工作：**一是基础设施投资建设**，包括多杆合一、挂载摄像头、雷达、路侧单元等路侧感知设备及云控平台等，各股东方按股权比例出资并进行融资，初期先行注册出资 1000 万元成立合资公司，用于项目启动，后期根据项目建设内容和预算情况逐步增资。同时，明确对基础设施资产的政府采购服务方式，确保投资回报；**二是商用场景设计运营**，引进测试企业，开放自动驾驶出租、无人售卖、无人物流等场景，逐步积累测试数据、形成数据资产，为形成数据交易盈利模式提供基础；**三是产业生态招商引资**，重点引进智能网联相关研发和生产企业落地，培育技术研发、成果转化和生产制造等产业生态。

三、重点建设任务

借鉴北京市高级别自动驾驶示范区建设经验，围绕技术体系、政策体系、标准体系和场景体系四个体系，重点抓好六个方面重点任务。

1. 建设路侧智能化基础设施

在前期已建成及在建的 39.5 公里智慧道路基础上，对上通北盛片区 21.5 公里、宝马片区周边 10 公里以及沈铁路两侧 23 公里，共计 54.5 公里道路进行统一设计和智能化改造升级，包括开展多功能综合杆的多杆合一建设（参考《北京市多杆合一工作导则》），挂载摄像头、雷达、MEC（路侧边缘计算单元）、RSU（路侧通信单元）、路侧信控单元等设备路侧感知设备，建设路侧设备设施运维管理平台，用于监控、监测路侧设备设施运行状态，逐步推广到全市其他区域范围。

2. 建设市级云控基础平台

建立全市统一标准的云控平台，主要包括大屏业务引擎、数字孪生系统、后台运营系统、低速无人车服务、公共基础服务、高精地图服务等核心系统。建设以智能网联产业为服务对象的智算中心，用于部署云控平台以及为运行车辆提供中心算力。保持中心云和边缘云两级架构，将前期建设完成的智慧道路相关设备数据及后续建设智慧道路数据一并接入云控基础平台，提供车路云一体化服务，开展自动驾驶车辆运行监管，同时为智慧城市建

设进行数据赋能。

3. 推进商用场景应用

拓展自动驾驶车辆应用场景范围，重点推进自动驾驶出租车、自动驾驶清扫车、无人零售、无人配送等场景测试并逐步商用化，服务于智能网联自动驾驶产业链企业及C端用户。持续深化细分场景建设，与华晨宝马、上通北盛等整车厂对接，探讨自动驾驶物流卡车测试运营业务。逐步新增建设包括自动驾驶短途接驳车辆及循环物流车、干线自动驾驶卡车等，探索公务车、特种车辆（环卫车、消防车）、渣土车等加装智能网联车载终端，因地制宜形成沈阳特色运营模式。

4. 建设封闭测试场和高速测试路段

建设自动驾驶封闭测试场，实现各种V2X测试场景，复现多种交通场景，满足自动驾驶测试的需要。通过封闭测试提供真实测试数据、支撑政策制定，同时，提供共通的云端服务、通讯服务，为产业链中的研发企业提供专业高效的测试基础环境，为产业链中的测试服务企业提供快速的测试能力接入条件。建设高速测试路段，满足华晨宝马测试需求。探讨建立中汽中心智能网联汽车检测基地（沈阳），在智能网联汽车的技术研发、标准研究、测试认证等领域全面合作。

5. 出台政策体系和技术标准

加大政策法规创新力度，逐步出台满足先导区建设和运营的

政策法规和技术标准，主要包括自动驾驶无人化、商业化出行服务试点，城市快速路、高速路自动驾驶测试与示范应用，无人配送、无人清扫等各类自动驾驶车辆道路测试与示范应用的实施细则等。加快路侧单元、车载终端、云控平台数据接入、多功能综合杆等标准规范制定。进一步推动先导区数据安全和测试运营安全水平，建立数据安全分类分级管理制度，推进智能网联数据安全治理机制的落地实施。

6. 加快产业生态集聚

持续举办中国（沈阳）智能网联汽车国际大会，将其打造成国内智能网联汽车行业科技展示、交流合作、产业项目落地的金字招牌。充分发挥北京亦庄智能院、中汽中心、东软睿驰等行业龙头作用，每年举办4次以上专题智能网联专题招商推介会，引进和培育相关企业。加快华途智能网联产业技术研究院等研发机构建设，持续加强底层技术攻关，与北京亦庄开展联合创新。组建智能网联产业投资基金，优化完善金融服务。加速8.8万平方米的智能网联大厦建设，打造产业生态聚集地。

四、保障措施

1. 强化组织领导

发挥市智能网联汽车先导区建设领导小组作用，建立多部门协同、市区联动的工作机制，形成工作合力。在前两个发展阶段，由大东区承担主要建设和运营内容，第三发展阶段涉及推广任务

的各级政府都要成立区级专班，明确牵头单位，组建专业化团队，负责推动区域内建设工作，并安排专项经费予以保障。

2. 加强政策支持

强化政策引领，在各部门出台的产业政策、科技政策、金融政策中，将智能网联产业作为重点支持方向，适时出台专项政策。明确多功能综合杆、云控平台等服务的采购模式、标准，同时为跨区域推广奠定基础。积极推动智能网联汽车应用场景开放，不断创新应用领域。建立容错纠错机制，鼓励智能网联领域制度创新。

3. 做好人才引育

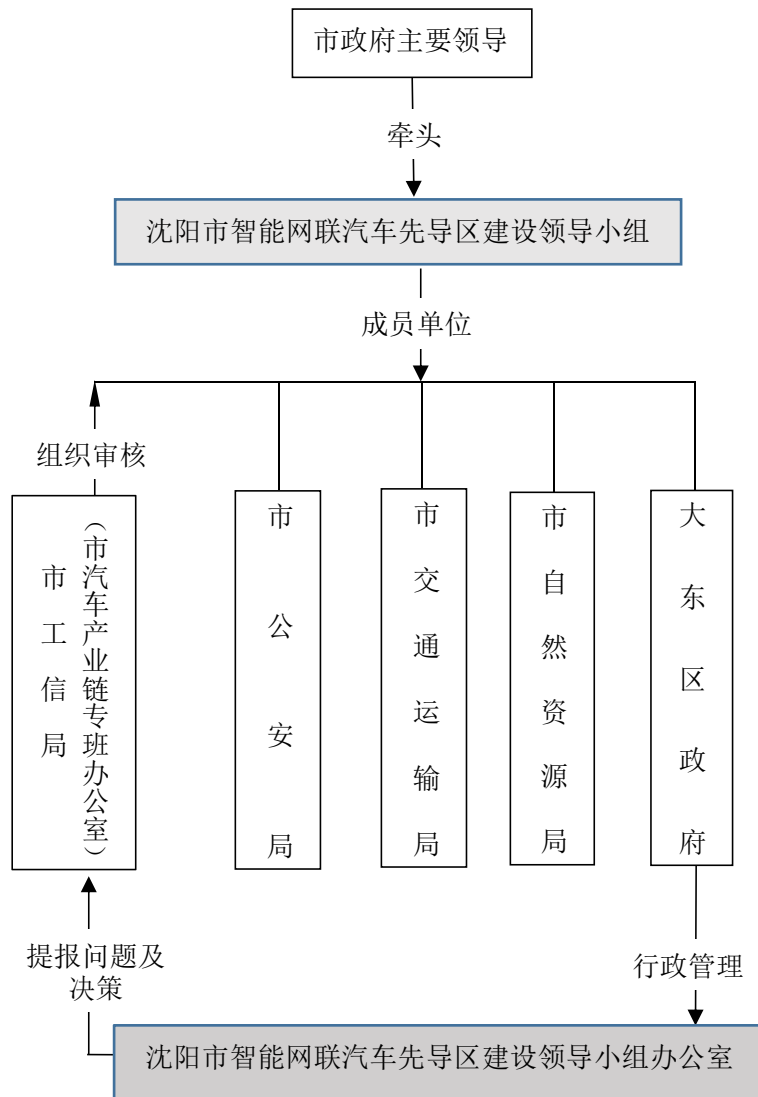
加强智能网联人才队伍建设，先导区办公室、平台公司等专业机构可以通过引进高级人才的方式，进一步充实专业力量。鼓励整车厂、信息技术企业与高校院所、职业院校等开展合作交流，共建人才实习实训基地，联合开展应用型人才培养。组织智能网联产业学会交流，不断发掘和引进高端技术人才。

附件：1.沈阳市智能网联汽车先导区建设领导小组组织架构图

2.沈阳市智能网联汽车先导区运营模式图

附件 1

沈阳市智能网联汽车先导区建设 领导小组组织架构图



附件 2

沈阳市智能网联汽车先导区运营模式图

