

标准缺失 一哄而上 规划混乱 认可度低

智慧城市建设亟待打破“弱智”困局

□本报记者 张莉 姚轩杰

近年来,智慧城市已经成为全国各地城市信息化建设的主流概念。有数据显示,目前国内一线城市、50%以上二线城市均已明确提出智慧城市的目标及相关规划方案。国务院参事牛文元日前透露,截至2011年底,有154个城市规划投入的建设资金超过1.5万亿元,而在他看来,真正能够体现智慧城市内涵的一个也没有看到。

据中国证券报记者采访了解,目前各地智慧城市建设的确存在规划混乱、投资盲目、重复建设以及标准缺失等诸多问题。而从投资层面而言,一些企业承担的智慧城市项目也出现了短暂的资金回款不足、项目搁置现象。同时,对于债务高企的地方财政,能否支撑新一轮智慧城市大体量投资的质疑也随之而来。

不过,多位专家及企业相关负责人认为,尽管不能忽视智慧城市建设过程中可能出现的诸多难题。但总体而言,智慧城市依然是信息化与新型城镇化构建的重要着力点,具备难以估量的市场发展潜力,后续仍将需要大量的投资跟进。而业内人士建议,各地需要基于地方资源特点搭建智慧城市平台,同时,国家级层面需要出台统一标准和规划,实现公共系统之间的跨部门运作,这将是提升智慧城市内涵的关键。

从2010年开始,打造智慧城市已经成为各地新一轮城市化建设的重点工程。从总体部署到各地规划方案陆续出炉,智慧城市被视为升级城市公共系统、改善政府公共服务的重要发展方向,而由此带出的万亿市场规模也着实令各方期待。全国各地城市纷纷出台智慧城市规划方案,斥巨资力推智慧城市建设,有城市甚至提出在三年内建成智慧城市的目标。

据了解,多部委近两年陆续公布智慧城市试点名单,鼓励部分地方实践智慧城市,成为智慧城市热潮的重要驱动力。今年1月,住建部启动首批90个国家智慧城市试点工作之后,8月又公布第二批103个智慧城市试点名单,这意味着中国智慧城市试点数量增至193个。今年10月初,科技部办公厅、国家标准委办公室联合发布《关于开展智慧城市

试点示范工作的通知》,确定国家“智慧城市”技术和20个全国标准试点城市。除此之外,工信部也确定了扬州、常州等城市作为智慧城市试点。

不过,在如火如荼的建设热潮中,不少市级城市出现了盲目投资、重复建设、乱贴智慧标签、投入产出率低下等诸多问题。由地方政府主导的智慧城市建设至今仍有半数停留在“规划阶段”,部分则被包装为地方发展的新政策工程。在业内专家看来,由于缺乏统一规划,对智慧城市概念的认识模糊,加上地方自身要素资源缺乏对智慧城市搭建的支撑能力,导致智慧城市建设出现“有口号无内容,有规划无内涵”的困境。

有些城市在建设智慧城市方面仍然是粗放式的,一些带有基础设施方面的投资也被划入智慧城市的规划下,存在浪费和盲目是客观情况。

而一些中小城市,在信息工程资源条件并不充分的情况下,没有建智慧城市的城市的条件,也在大规模投资,这也是问题所在。”中国电子信息产业发展研究院副总工程师樊文会指出,智慧城市实际上是需要各个部门信息系统的互通互联,并不是传统意义上的数字城市和智能城市概念,这是很多城市没有认识到的问题。所谓智慧医疗、智慧交通仅仅只是部门内的系统集成,而智慧城市一定是跨行业跨部门的数据共享,不是简单搭建一个网络就能实现的。”

曾参与多个上市公司智慧城市项目调研的广恒证券高级分析师王聰认为,目前智慧城市建设的确存在一些问题,一是建设呈现条块化,多个部门同时在建,造成一定程度的重复建设;二是由于目前包括交通、安防、医疗等各个系统尚未实现联网,这也让智慧城市实

现政府联合办公、统一服务存在困境。对于承接智慧城市项目的公司而言,如果不同的职能部门没有实现统一,对于他们承接更大体量的订单存在一定制约。”

一位长期从事智慧城市项目的专家向中国证券报记者表示,现在各地开展的智慧城市项目大多仍停留在概念打造阶段,许多项目缺乏合理统筹,因而难以进入实质落地阶段。目前智慧城市建设仍需要解决包括电网、燃气、自来水等在内的,诸多城市公共系统之间的信息孤岛问题,如果企业只专注于各自领域的技术开发,而无法做到统一平台中进行信息互换,智慧城市最终会陷入低水平重复建设的循环中。”此外,对于智慧城市的新技术方面,在普通市民中尚缺乏足够的认可度,民众参与程度不高,这也让智慧城市建设陷入相对尴尬的境地。

“智慧造城”显现虚火过旺

资金筹集和使用效率堪忧

在各地智慧城市建设“高烧”迹象显而易见,不少质疑声则将矛头指向巨量投资的方向与项目使用。比如,从地方智慧城市的规划方案来看,一般智慧城市规划将涵盖包括交通、医疗、政务等公共系统服务,多数属于动辄上亿或十几亿的工程,这对于地方债规模颇大的三四线城市而言,智慧城市的漫长投资无疑也构成了庞大的财政压力。

中国证券报记者梳理部分城市规划发现,多数智慧城市建设的投资体量庞大、周期漫长,其建设过程往往考验地方政府的融资运营能力。以《武汉智慧城市总体规划与设计》为例,其建设总投资将超过817亿元,未来8年需要带动11200亿元的产业增加值。山东烟台今年8月对智慧城市长期发展规划方案进行公开招标,消息人士称,年内将重点推进列入导向计划的总投资1100亿元的360个技改项目,以推动智慧城市建设。

樊文会认为,仔细区分地方智慧城市建设投资不难发现,一些城市将涉及道路、管网建设以及安防



CFP图片 合成/苏振

系统的投资均划入智慧城市的投资中,而实际上这些基础设施投资规模本身体量已经庞大,但这些投资不完全是信息化投资。如果按照各地智慧城市规划计算,总体规模可能还会相对1.5万亿更高。不过,从智慧城市建设周期来看,地方需要在做好信息基础设施网络基础上实现公共系统的升级,未来智慧城市的投资仍然会比较大,因为这是城市发展的必然趋势,在这一点上不能否认。”

不过,巨量的投资工程对于力推智慧城市项目的地方政府而言,仍然不得不考虑智慧城市建设的资金筹集和使用效率。据消息人士透露,部分城市的智慧城市工程的资金支持,有三分之二依靠中标公司的资金支撑,而部分项目由于政府资金到位不足,而陷入项目暂停或延后的情况。我们在行业调研过程中了解到,一些地方新的智慧城市项目原本期望在今年八九月份进行招投标,而目前已经开始往后拖延。”

从目前智慧城市项目的资金来源看,不少上市公司的募集资金

也多数投向了这一新领域。7月31日,威创股份发布公告称,将投资1.2亿元用于智慧城市管控中心大数据可视化解决方案建设项目。10月24日,万达信息公告称,拟使用部分超募资金3000万元投资设立全资子公司,以尽快发展中国智慧城市领域的业务。

值得注意的是,由于智慧城市建设投资规模总体体量较大,一些涉及智慧城市概念的上市公司的投资并未明显带动业绩增加。从已披露的数据看,有部分公司应收账款大幅增加,且营收占比率较大。应收账款增长过快主要与政府回款速度慢有关。智慧城市的建设资金主要是政府投入,如果政府财政收紧,承接智慧城市项目的公司的回款就会延后。”以智能交通为主营业务的银江股份董秘吴越在接受中国证券报记者采访时表示。

事实上,智慧城市主要由各地政府推动,涉及的领域包括交通、通讯、教育、医疗、安防等,范围很广,与之相关的政府部门也非常多。现在智慧城市建设面临的问题

是政府缺乏统一规划,部门之间都是各自为战。比如,交通部门只管智能交通,卫生部门只管智能医疗,导致有些资源没有被很好利用,而有些投入又属于重复建设。”吴越表示,应收账款过大是行业共性问题。随着智慧城市领域不断扩大,上市公司承接的项目也越来越大,这样就导致建设周期长,账款回收期也会相应拉长。

据王聰分析,地方智慧城市项目出现回款不足的现象,一方面由于政府在做项目时大多采取BT模式(建设-移交),在资金落地地上存在时间差,也会导致企业做项目的资金链出现问题,甚至出现停工的可能性;另一方面则是由于部分县级城市或中西部三四线地区政府财政收入相对紧张,加上前期地方债务审核的压力,在智慧城市方面的投资节奏上有所控制。智慧城市的资金来源,主要程度上仍是以各级政府财政承担,或者间接由政府买单,比如后续可能出现政府购买服务的模式,先由企业负责初次的投资运营,再由政府购买服务,这在运营效率上会提高很多。”

统一标准和规划亟待出台

以实现互联互通。所以智慧城市一定要走顶层设计,如果让某一个部门单独推动,最终实现的难度会非常大,城市的智慧化也无法形成。”

王聰建议,在政府层面可以推出共性的基础数据平台,包括交通、医疗、社保、教育等应用都可以在数据平台共享信息,各个行业在平台运营的基础上实现相互通联。

从目前智慧城市发展的进程来看,由于各部各行业需要统一接口和标准,预计政府层面会有统一规划和措施出台,尽管全国城市不可能套用一个模式,但各城市可以根据自身的资源条件来推出不同类型的通用模板。”

据了解,在顶层设计方案形成方面,国家发改委、工业和信息化部、科技部、公安部、财政部、国土

资源部、住房和城乡建设部、交通运输部在广泛征求有关部门和地方政府意见的基础上,研究起草了《关于促进智慧城市健康发展的指导意见》,并于7月上报国务院发布。有消息人士称,国家将有望建立智慧城市建设部际联席会议制度,启动10个领域智慧工程建设,组织100个城市开展试点示范,上述方案有望在今年四季度正式对外发布。这也意味着一旦指导意见公布,全国智慧城市建设将结束政出多门、盲目建设“乱象”,从而进入统筹推进的新阶段。

另一方面,智慧城市的商业化运营则需要通过政府主导,在各大信息平台之间做好协调与资源共享,形成智慧城市的市场化机制,以解决智慧城市项目建成后

运营难题。吴越建议,企业可以选择民生领域有刚性需求或者一些细分领域资金链投入不大的项目,交通、医疗等民生问题,是每个城市都迫切需要解决的,因此在智能交通、智能医疗领域政府愿意投入,资金也有保障。在这些领域,政府认为投入产出比是比较高的。”

而对于某些地方政府资金紧张而导致相关项目达不到预期的情况,吴越认为,智慧城市是一项投入很大的工程,如何保证后续资金能持续跟进,这将考验政府对项目的运营能力。比如企业为政府做好整个城市的智能交通系统后,政府就可以通过大数据的挖掘,为用户提供路况信息、路线选择等有偿服务,以解决后期的系统维护费,甚至将资金投入到其他项目。”

运营模式倾向多元化

智慧城市或带来万亿市场规模

□本报记者 张莉

产业链的垂直整合,使企业之间的合作不断深化与加强,并带来万亿产业规模,进而成为国内经济长期增长的重要推动力。

由于目前各地对于智慧城市概念的认识仍不同,各类涉及信息系统平台搭建以及智能联网等内容的行业均被纳入智慧城市建设范畴,包括平安城市、应急管理和电子政务、数字医疗、数字教育、数字娱乐、智能交通、食品安全、智能电网、智能水网、智能建筑、智能家居等众多领域,其中智慧城市还与云计算、物联网、三网融合等诸多概念重叠,涉及其中的上市公司更是不胜枚举。

以平安城市为例,布局城市安防系统是智慧城市的重要内容之一,在一定程度上为城市智慧化运营交通和应急指挥带来便利,同时还能兼顾灾难事故预警、安全生产监控等各类系统。据《中国安防行业十二五发展规划》,2015年我国安防行业总产值将达5000亿元。

除此之外,包括美国费城、日本东京等城市在内,已经开始采用运营商独立投资建网运营,主要提供基于Wi-Fi的无线网络及无线网络的各种应用。广恒证券高级分析师王聰认为,未来智慧城市项目完全可以采取社会资本进行市场化运营模式,目前上海、厦门、广州等地已经实现电子政务、城市应急指挥、远程医疗、气象预报等业务的应用。

除此以外,包括美国费城、日本东京等城市在内,已经开始采用运营商独立投资建网运营,主要提供基于Wi-Fi的无线网络及无线网络的各种应用。广恒证券高级分析师王聰认为,未来智慧城市项目完全可以采取社会资本进行市场化运营模式,目前上海、厦门、广州等地已经实现电子政务、城市应急指挥、远程医疗、气象预报等业务的应用。

得益于智慧城市的智能交通行业,则被市场认为是目前细分领域中最具前景、政策倾斜最多的行业。据交通运输部7月31日发布的《交通运输业智能交通发展战略(2012-2020年)》预测,到2020年智能交通产业总产值将达1200亿元需求,占安防年产值的40%。

受益于智慧城市的智能交通行业,则被市场认为是目前细分领域中最具前景、政策倾斜最多的行业。据交通运输部7月31日发布的《交通运输业智能交通发展战略(2012-2020年)》预测,到2020年智能交通产业总产值将达1200亿元需求,占安防年产值的40%。

得益于智慧城市的智能交通行业,则被市场认为是目前细分领域中最具前景、政策倾斜最多的行业。据交通运输部7月31日发布的《交通运输业智能交通发展战略(2012-2020年)》预测,到2020年智能交通产业总产值将达1200亿元需求,占安防年产值的40%。

得益于智慧城市的智能交通行业,则被市场认为是目前细分领域中最具前景、政策倾斜最多的行业。据交通运输部7月31日发布的《交通运输业智能