

1月1日起,公众可以直接使用财政电子票据作为报销凭证——

# 财政电子票据全面推开了吗

本报记者 董碧娟

每当大家去医院就医,或者开学季交学费时,往往都会收到一张票据,这就是财政票据。它是行政事业单位的收款凭证,主要用于征收政府非税收入或者从事非营利活动,广泛应用于医疗、教育、交通等领域。

为加快推进数字型政府建设,更好方便群众办事,我国在2018年底开始启动财政电子票据管理改革。经济日报记者从财政部综合司了解到,截至2020年12月,全国已有29个省(自治区、直辖市)开展了这项改革,覆盖医疗票据、非税票据、捐赠票据等所有票据种类。

根据财政部规定,财政电子票据和纸质票据具有同等法律效力,自今年1月1日起,公众可以直接使用财政电子票据作为报销凭证,相关单位也可以直接使用财政电子票据开展财务入账和档案管理。业内人士认为,此举将助推财政电子票据改革红利持续释放。

目前,这项改革落地情况究竟如何?记者近日来到首个开展医疗电子票据改革的在京三甲医院——北京大学第一医院一探究竟。

进入医院门诊楼大厅,记者看到一处海报架上写着“北大医院电子票据上线啦”“扫码取电子票不排队”的宣传语,并详细介绍了电子票据领用流程。

在该医院财务办公室会议厅,3位来自医院财务及信息处的工作人员向记者讲述了他们的改革过程:2019年3月起,医院多位工作人员周末无休加班加点,奋战两个多月,顺利完成了信息系统改造、测试及联调,对接到财政部财政电子票据管理系统。当年5月底,他们成功开出了第一张医疗门诊收费电子票据,截至目前已累计开出600多张。

“目前,电子票据主要应用于门诊急诊的自费患者。患者无论在线上还是线下支付,均可以



北京大学第一医院一处自助服务机旁,摆放着电子票据宣传海报。

本报记者 董碧娟摄

府和智慧城市;等等。

记者还从重庆市财政局了解到,自2018年推广电子票据以来,目前重庆已有2600多家单位使用了电子票据。在医疗电子票据方面,重庆更有90%的医疗机构已开始应用。与2019年相比,重庆市2020年的票据印刷费节约了60%。

“数字经济加速发展下,财政电子票据改革是大势所趋。”中央财经大学财政税务学院院长白彦锋认为,但在具体执行过程中,由于一些地方和部门的规定还不尽统一,或者一些经办人员对电子票据仍心存顾虑,限制了这项改革进一步深化。“相关部门要进一步推进底层数据集成共享,为财政电子票据推广应用创造更好的外部环境和条件。”白彦锋表示。

据了解,目前已已有22个省(自治区、直辖市)实行了财政电子票据全国联网,可实现全国异地查验票据真伪,为医保、商业保险等异地报销打下了基础。财政部有关负责人表示,财政部将推进财政电子票据入账报销与应用试点,尽快实现财政电子票据开具、流转、传输、报销、入账与归档全流程电子化管理。同时,将医疗电子票据运用到医保报销、商业保险报销中去,打通便民利民“最后一公里”。

下一步,财政部还将继续推动各地使用全国统一的财政电子票据式样、数据规范和接口规范,推进全国联网工作,实现与全国统一的财政电子票据公共服务平台对接,做到一个入口查验票据真伪和查询票据状态,实现全国异地报销异地查验。

## 一项多方获益的改革

曾金华

数据化、网络化、智能化的发展给生活带来了诸多便利,也对政府公共服务提出了更高要求。财政电子票据管理改革,就是深化“放管服”改革、落实“互联网+政务服务”、便利百姓生活的重要举措,也是推进国家治理体系和治理能力现代化建设的内在要求。

排队缴费打印票据,是百姓生活中常见的难点痛点问题。财政电子票据管理创新实践“互联网+”思维,开启了从“群众跑腿”到互联网“数据跑腿”的服务管理新模式。从医院就医、高校缴纳学费到道路停车,在诸多应用场景中,这项改革给百姓节省了大量时间、精力,提高了办事效率,同时也提升了相关单位管理效率,节约了管理成本。从记者调查中可以看出,单位和百姓都对该项改革充分肯定、欢迎。

小小票据,折射出推进国家治理体系和治理能力现代化的不断进步。在信息化技术支撑下,电子票据改革以简政放权、创新监管、提升服务为核心,为规范政府非税收入管理提供了有效手段,有效提升了财政监管水平和效率。

改革必须注重顶层设计和制度建设。日前,财政部发布有关规章,赋予了财政电子票据与纸质票据同样的法律地位,这将推动改革红利效应持续扩大。在改革中,有必要不断总结经验,进一步完善相关制度措施。

目前,财政电子票据管理改革仍在推进中。下一步,还需在全国范围内大力推广,解决好报销入账、电子归档等问题,并通过大力宣传让社会各界更加知晓、支持这项改革。同时,改革需要各部门、单位加强协作,特别是要将医疗电子票据运用到医保报销、商业保险报销中去,充分发挥这项“多赢”改革的红利,让百姓感受到更多便利。

点评

受新冠肺炎疫情影响,航空产业链遭受较大冲击。作为产业链重要环节的航空租赁业,也正在承受资产端与金融端的双重挤压,目前面临的问题主要是租金延收导致经营和现金流出现压力,同时新市场、新业务拓展乏力,融资难度加大。

十年增长,戛然而止。一年多来,受新冠肺炎疫情影响,旅客出行特别是全球范围内的跨境出行大幅减少,大量飞机不得不停在世界各个地方,任凭风吹雨淋。全球航空业长达10年的上升周期也就此终止。

饱受冲击的不仅是航空公司。全球在飞的2.5万架飞机中约40%都归航空租赁公司所有,而在国内这一比例更是达到70%。航空租赁公司本身具有金融属性,更拥有飞机等实体资产,在本次冲击中面临严峻挑战。

面临着持续不断的冲击,航空租赁行业到底情况如何?采取了哪些方法“自救”?未来又将走向何方?对此,经济日报记者进行了调研采访。

### 强化风险管理“必修课”

航空租赁作为航空产业链的重要环节,对于航空产业发展发挥着非常重要的促进作用。飞机租赁公司的存在,为航空公司减轻了资金周转压力,同时降低了航空公司的资产负债情况,大大降低了航空公司的经营风险。

天津东疆保税港区目前是全球第二大飞机租赁聚集地。50多家租赁公司占据国内新飞机租赁90%以上的市场份额,其中已有7家跻身全球排名前20位,持有全球近四分之一的飞机资产。

天津东疆保税港区管理委员会主任沈蕾告诉记者:“2020年以来,飞机租赁公司发挥积极作用,对受疫情影响的市场主体加强资金保障,提供融资支持方案。在租金延缓收取情况下,航空租赁公司还积极筹措资金,做好融资还款,隔离银行风险,发挥了行业稳定器和防火墙的重要作用。”记者在天津东疆采访时看到这样一份记录,1月4日,华夏航空以融资租赁方式引进第二架ARJ21飞机,它将进入重庆至太原、重庆至浦东、重庆至福州等航线执飞。而出租方苏银金租通过在天津东疆保税港区设立的单机融资租赁公司办理了相关手续,实现了公司首架ARJ21飞机的成功交付。

但实际上,航空租赁企业也面临着巨大的挑战。记者采访了多位业内人士,大家普遍认为航

# 航空租赁路在何方

## ——疫情冲击下的航空租赁产业状况调查

本报记者 商瑞

空公司的经营风险正向上游产业链传导。由于航空租赁行业具有金融融资与飞机实体资产的双重属性,因此受到了来自金融端与资产端的双重挤压。

在金融端,租赁公司待租压力空前,现金流紧张,租赁收入降低或延迟收款,生存堪忧。在资产端,破产航空公司飞机大量涌入二手市场,严重冲击了飞机资产价值。

而从中长期来看,航空租赁行业格局将面临重塑,行业竞争激烈程度将提升。中国航空租赁起步正好赶上全球航空业黄金十年,尚未经历过行业周期洗礼。如今行业迎来拐点,中国航空租赁业面对风险又该如何把控?

交银金融租赁有限责任公司副总裁孙磊在接受记者采访时说,飞机租赁公司正面临着行业周期性考验,同时叠加了对资产价值管理的挑战。对于一家租赁公司来讲,专业能力很重要,但更需要发挥法律团队、技术团队作用,包括跟全球第三方合作资源调配的能力。

而对于航空租赁业,中国租赁公司不能陷入低价竞争的泥淖,要避免出现恶性竞争。

中国的航空租赁企业不要仅做航空产业链条上的利益分配者,更要做价值创造者,优秀的租赁公司应能为整个航空业形成增信,吸引全球优质资本投入航空产业,提升行业的信用等级。

### 构建全生命周期产业链

飞机租赁是一个高度专业化、市场化、国际化的行业,其核心是让飞机在使用寿命中将创造的价值最大化。一方面要关注出租期内租金收入水平以及出租率高低,另一方面则要在租赁期结束后“榨干”其剩余残值。

从2019年开始,国内相当数量保税租赁飞机租期陆续结束,租赁公司面临续租、转租、客货拆解等不同处置选择。可以说,前几年“飞机资产全生命周期管理”仅仅是个概念,而如今已成为租赁企业不得不面对的现实课题。

中国飞机租赁集团控股有限公司是我国专业化的飞机经营性租赁机构,他们提出了飞机全生命周期产业链解决方案。在疫情之下,全生命周期的资产管理模式正为中飞租赁打开新的市场空间。

记者了解到,在二手飞机的全产业链上,中飞租赁通过重新排列组合,使剩余寿命较好的机身和发动机延伸了使用价值,从而延伸了变现价值。通过提升改造,中飞租赁让二手飞机和老旧飞机满足了客改货的需求,并为建立大物流货运航线网络提供了支撑。

而通过全产业链布局,二手航材成为俏销资源。2020年2月,中国民航局出台了二手航材的相关政策,填补了中国航空产业链空白。过去超

过90%的航材都是靠海外进口,而如今二手航材正在为中国在执的3800架飞机提供航材供应和航材储备。

“中飞租赁直接向波音、空客、商飞采购,专门进行经营性租赁业务,同时涵盖二手飞机机队管理、二手飞机买卖维修及拆解、飞机生命尽头零部件销售等多个环节,形成了飞机全生命周期产业链和产融结合商业模式。”中飞租赁执行董事刘晚亭告诉记者。

而从另一个角度来看,中国的飞机租赁业正站在新一轮行业大周期的新起点,正处于航空业投资布局的机遇期。在全球范围内,航空旅游具有不可替代性,人与货运点对点的移动对接是现代社会的刚需,市场需求终将驱动行业恢复到疫前水平。在未来两年内,全球2.8万架飞机中,有6000多架飞机的机龄将超过25岁,在疫情中它们将首先被淘汰。“我们相信2023年或更晚一点的时间,旅客量一定会回来。但当疫情结束,旅客需求恢复时,大概率全球飞机数量已经没有2.8万架。这就是新的市场。”刘晚亭对行业发展前景很有信心。

同时,国产飞机的交付运行将为飞机租赁业带来发展新机遇。记者在中国商飞公司了解到,商飞有三种处于不同阶段的机型,ARJ21持续交付、C919试验试飞、CR929设计阶段。目前,

ARJ21飞机已交付34架,其中29架通过租赁方式投放,超过80%。国产C919大飞机2021年将交付首架,预计在2023年、2024年交付数量会不断增长。

民生金融租赁股份有限公司总裁万晓芳建议,全球疫情肆虐背景下,世界政治经济形势复杂多变,飞机租赁企业运营面临诸多不确定性。企业要首先调整自身经营战略,优化机队机型配置,更多关注或增加与国内租赁公司的战略合作,不断扩大国内合作的“朋友圈”。

### 期待更多政策创新

对于航空租赁公司而言,从短期看,目前面临的问题主要是租金延收导致经营和现金流出现压力,同时新市场、新业务拓展乏力,国际融资难度加大;从长期看,飞机资产不确定性让资产处置面临新的问题。

天津东疆一直密切关注行业变化,并有针对性地出台了一系列政策并全力落实。天津海关拓展异地监管使用范围,标的物已经从飞机、船舶拓展到发动机、模拟机等大型设备,覆盖至全国的10多家海关。经过初步测算,全年调用飞机成本可以节省5000多万元。

此外,结合企业离岸租赁业务需求,国家外汇管理局在天津东疆试点政策,解决了企业收取境外租金和海外资产权属登记问题,促进了境外资产有效回归。

天津东疆积极支持飞机和发动机存量转租赁

业务,优化财税结构,支持航空公司开展飞机售后回租业务,帮助盘活资产,通过完善交易结构、打通政策障碍、搭建服务平台,促进了租赁资产交易和资产处置进一步活跃。据天津税务部门统计,天津东疆2020年上半年退税金额达到了10多亿元。

而在金融方面,天津各主要银行加大了对飞机租赁公司的授信额度,降低企业融资成本。部分企业获得的融资成本达到了全国最低,部分飞机租赁公司获得的融资额最高可达飞机价值的100%。飞机抵押融资抵押率最高可达90%,飞机残值融资提升到30%。

万晓芳说:“希望金融机构能够给航空产业更多支持,特别是对资金渠道少、融资能力相对薄弱的国内中小型航空公司和民营航空公司。同时,境内租赁企业取回飞机更多需要诉讼解决,诉讼周期相对较长,这无疑给资产保护及流转增加了不确定性。期待更多有针对性的政策出台并早日实施。”

飞机租赁行业是资金密集型行业,需要多元化融资渠道,以及多元化境内外融资模式。“2020年以来,中飞租赁通过国内外双融资平台,发行了十几种不同的融资产品,摆脱对单一市场、单一渠道的融资依赖,这是商租类公司发展和流动性管理非常重要的保障。”刘晚亭告诉记者。

中国商飞公司市场与销售部副总经理杨洋认为,现在中国的航空公司购机融资主要来自银行借款,交易模式以自购和租赁为主,融资渠道和交易结构相对单一。“中国商飞公司希望能在融资渠道和交易模式上进行一些创新,并将创新方式应用到今后交付的国产飞机上,让国产飞机融资更加多样化。”杨洋说。

