

## 六 布局 SAF 能源转型，做战新产业链链长，服务健全民航绿色发展体系

战略性新兴产业是加快构建现代化产业体系、发展新质生产力的重要载体，国资委正在实施现代产业链链长行动计划，遴选“链长”企业，引领现代产业链。新能源与航空航天作为战略性新兴产业正在快速壮大，全球民航业正在积极探索绿色低碳发展的途径，国资委明确 SAF 是航油公司战略性新兴产业的核心方向。对中国航油来说，SAF 就是未来的航油市场、主责主业，也是突破行业限制，提升产业链带动能力的全新赛道，要把握历史机遇，思考布局 SAF 产业链链长。

### （一）布局上游资源，主导生产供应链

相比传统航煤产业链上游供给侧由石油石化企业主导，中国航油可依托供应主体地位、全国一体化运营优势，与地方政府携手引导大型能源企业进入 SAF 生产领域并以合资合作方式参与主导上游产业，促进产能规模化、本土化发展；通过航油供应规模优势，解决上游销售后顾之忧，在全国布局形成“SAF 加注中心”；最终结合现有供油保障网络形成以中国航油为主导的 SAF 产业链。

鉴于当前中国石化公司已进军 SAF 领域，并与道达尔能源公司签署合作框架协议，利用某一炼厂生产 SAF，并设定 SAF 生产目标。中国航油需加紧推进上游资源布局。

### （二）建立检验中心，增强安全保障链

中国航油在完善 SAF 供应系统时，要以质量管理为重心，布局建设全规格检验实验室，尽快具备传统航煤及任意比例 SAF 全规格检验能力，守稳油品质量底线，提高安全保障能力；同时定位全国及行业，打造具有合成烃组分（SBC）全规格检验能力中心实验室，具备油品质量检验、油品质量争议仲裁和油品及产业研究创新平台等三项功能，打造形成 SAF 检验中心和 SAF 质量仲裁中心。

### （三）强化链条延伸，引领产业发展链

1. 推动产业政策出台，培育产业发展。参考新能源汽车产业发展，政府政策支持至关重要，中国航油可积极争取推动政策条件出台。在供应侧，向政府、行业寻求激励政策，吸引能源公司进入行业生产，支持有产能规模企业获取适航认证。在需求侧，通过碳配额提高 SAF 需求，

同时政府给予加注补贴和环境收益政策，减轻航司负担，提高 SAF 与传统化石燃料竞争力，在此环节可争取直接补贴至中国航油，降低终端销售价格，巩固链长地位。

2. 打造凭证交易中心，增强产业活力。我国正在推进实现“双碳”目标，航空业的二氧化碳排放量约占全球总排放量的 2%，排放量相对较小，但其主要来源于难以避免的航油燃烧，微小的减排也是极其困难，SAF 可减少 80% 碳排放，将是民航减碳可行途径，且 CORSIA 机制允许航空公司通过使用经 ICAO 认证的 SAF 减少碳排放。最终 SAF 必将进入常态化保障阶段，也将进入碳排放权交易新阶段，中国航油需加快减排量计算、证书权威性、碳市场研究，参考绿色电力交易（绿电交易、绿证交易），打造全国 SAF 凭证交易中心。

3. 引领标准体系建设，组建产业联盟。中国航油加大关键核心技术的攻关，探索建立覆盖 SAF 全业务流程的质量和供应安全标准制度及操作规范；配合民航局做好可持续认证体系和评价标准工作，持续提升行业话语权。同时中国航油牵头组建产业联盟，成员包括当地政府、民航局、机场、航空公司和 SAF 生产商。一是构建全产业链条。引进企业建设上游产业、打通中游运输、确保下游需求量，形成上下游联动、产业共建局面，逐步推进供应和需求规模化发展。二是探索产业机制。执行并完善产业政策、质量标准规范、运营机制、碳交易规则等产业机制，促使成本共担、利益共享，逐步推进商业化应用发展。三是促进技术创新以降低成本。开展技术交流与创新，特别是原料生产、炼制工艺及流程等关键环节的技术创新，以提高生产效率，降低规模化生产成本，实现产业链可持续发展。

（作者单位：航油华南蓝天河南分公司）