

Bộ Công Thương: Ban hành Chỉ thị về phát triển, ứng dụng nhiên liệu hàng không bền vững SAF cho vận tải hàng không

15:22 13/08/2025

Thực hiện cắt giảm phát thải khí CO₂ theo xu hướng chung của thế giới và quy định của ICAO, các đơn vị quản lý ngành, các nhà cung cấp nhiên liệu bay và hãng hàng không của Việt Nam cần nhanh chóng xây dựng kế hoạch nghiên cứu phát triển, sản xuất, nhập khẩu và cung ứng SAF để thích ứng với yêu cầu của thực tiễn.



Nhằm giảm thiểu lượng khí CO₂ phát thải từ hoạt động của ngành hàng không, Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) đặt mục tiêu giữ mức phát thải CO₂ ổn định cho giai đoạn sau năm 2020 ở mức 85% so với năm 2019 (trước đại dịch Covid-19, khoảng 1,0 tỷ tấn), giảm 5% vào năm 2030, giảm mạnh trong các năm tiếp theo và đạt mức phát thải ròng về “0” vào năm 2050 theo Thỏa

thuận Paris về biến đổi khí hậu. Một loạt các giải pháp đã được ICAO đưa ra nhằm đạt mục tiêu đã đề ra, trong đó, xác định cải tiến công nghệ, quy trình vận hành máy bay và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) là các giải pháp ưu tiên, ICAO yêu cầu các hãng hàng không thành viên thực hiện các giải pháp giảm phát thải CO₂ bắt buộc từ 2027.

Liên minh Châu Âu (EU) đã ban hành Quy định về đảm bảo hoạt động bình đẳng cho vận tải hàng không bền vững (ReFuelEU Aviation 2023/2405), áp dụng từ 1/1/2025 cho các quy định chính thức. Theo đó, quy định cung ứng nhiên liệu cho các chuyến bay từ các sân bay của EU phải phối trộn tối thiểu 2% SAF vào Jet A-1 từ năm 2025, tăng dần lên 6% vào năm 2030, 20% vào năm 2035, tiếp tục nâng dần tỷ lệ và tiến tới đạt 70% vào năm 2050.

Thực hiện cắt giảm phát thải khí CO₂ theo xu hướng chung của thế giới và quy định của ICAO cũng như cam kết của Việt Nam về đưa phát thải ròng CO₂ về “0” vào năm 2050 và tuân thủ quy định của các thị trường hàng không lớn, các đơn vị quản lý ngành, các nhà cung cấp nhiên liệu bay và hãng hàng không của Việt Nam cần nhanh chóng xây dựng kế hoạch nghiên cứu phát triển, sản xuất, nhập khẩu và cung ứng SAF để thích ứng với yêu cầu của thực tiễn. Bên cạnh mục tiêu môi trường, việc phát triển SAF còn mang lại lợi ích kinh tế lâu dài thông qua việc hình thành thị trường SAF nội địa và xuất khẩu ra các thị trường tiềm năng như EU và khu vực ASEAN. Việt Nam có tiềm năng lớn về nguyên liệu tái tạo như phụ phẩm nông nghiệp, dầu tái chế, sinh khối,... tạo điều kiện để sản xuất SAF với chi phí cạnh tranh. Việc tham gia chuỗi cung ứng SAF toàn cầu sẽ góp phần nâng cao vị thế công nghiệp xanh của Việt Nam.

Bộ Công Thương yêu cầu các đơn vị chức năng thuộc Bộ, các đơn vị sản xuất, cung ứng nhiên liệu bay, các Hiệp hội Xăng dầu Việt Nam, Hiệp hội Nhiên liệu sinh học Việt Nam thực hiện một số nhiệm vụ.

H.M