



新闻稿

国际航协：SAF 产量令人失望

2026 年 6 月 6 日，里约热内卢——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布的估算数据显示，2026 年全球 SAF（可持续航空燃料）产量预计将达到约 240 万吨，仅占航空燃料总用量的 0.8%，航空公司支出成本为 43 亿美元。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“对于 SAF 生产而言，又是令人失望的一年。行业作出 2050 年净零碳排放目标的承诺已过去五年，但今年 SAF 的产量仅占航空公司燃料总用量的 0.8%。由于政府政策缺乏有效统筹，加之石油公司明显缺乏兴趣，实现 2050 年 SAF 满足 65% 燃料需求目标的难度正逐年增加。当前的能源危机本应进一步凸显发展可再生能源，包括 SAF 的紧迫性。然而，无论是能源危机、实现能源独立与创造就业的需求，还是缓解气候变化的紧迫性，都尚未转化为建立成熟 SAF 市场所需的激励措施。”

为加速 SAF 的规模化发展，国际航协呼吁在以下四个优先领域采取协同行动：

- 扩大可再生能源供应，为 SAF 生产提供支撑，确保充足的原料和清洁能源供应。
- 确保燃料基础设施（包括管道、仓储和机场供油系统）的开放准入，促进公平竞争和高效分销。
- 加强政策支持，在实施任何强制性规定之前，通过合理的生产激励措施和投资框架安排，提供确定性并降低风险。
- 应构建一个供应充足、价格具有商业可行性的全球 SAF 市场，以支持航空公司的财务稳健和经济可持续。“登记与认定”（book-and-claim）机制对于推动 SAF 市场从区域性走向全球性至关重要，可使航空公司和 SAF 生产商不受所在地限制参与其中。全球 SAF 市场还需以协调一致的标准为支撑，建立长期稳定的规则，并保障公平竞争。

当前 e-SAF 的症结

除源自生物燃料的 SAF 外，e-SAF（电制可持续航空燃料）也将在航空运输业的脱碳进程中发挥日益重要的作用。e-SAF 可通过 PtL（电力转液体）工艺，利用可再生电力生产。生产 e-SAF 无需生物质或废油，但需要消耗大量的可再生电力、绿氢、水和二氧化碳。

欧盟和英国已设定强制性目标，要求在 2030 年 e-SAF 产量达到约 60 万吨。然而，目前全球已投产及在建的产能仅为约 2 万吨，且实际运营的生产设施仅有一处。要达到规定的产量目标，大约需要建设 20 座商业规模的炼油厂。此外，过去一年中，尚未有关于 e-SAF 设施的新投资项目做出最终投资决定。

国际航协可持续发展事务高级副总裁兼首席经济学家 Marie Owens Thomsen 表示：“英国和欧盟设定的 2030 年 e-SAF 目标已经不只是不切实际，而是彻底脱离现实。在尚未具备生产能力的情况下设定强制性目标，这种能源市场构建策略是鲁莽的，只会推高价格。再加上惩罚性措施，这将导致本应投入到实际二氧化碳减排工作中的稀缺资源被挪用。考虑到欧洲的可再生能源价格全球最高，这一策略更令人费解。真正务实的策略应当是首先扩大可再生能源生产规模以降低成本，并在合理的经济效益基础上建立 e-SAF 产能。只有在这些条件具备后，强制性目标才能真正实现预期成效。”

旅客支持航空业脱碳之举



国际航协 2026 年 4 月最新的旅客调查显示，旅客对航空运输脱碳持强烈且一贯的支持态度。89%的受访旅客认为，即便政府减少相关努力，航空业也应继续降低排放；同时，比例相近的旅客认为，航空出行是一项必要需求，应通过提升可持续性来保障其发展，而不是通过限制出行来实现减排。

这一支持态度伴随着积极的行动意愿：约三分之二（66%）的受访旅客表示愿意支付额外费用以抵消碳排放，近 88% 的受访旅客预计，可持续发展投资将推高机票价格。

旅客也明确倾向于“实质性”的脱碳解决方案：25%的受访旅客优先支持将资金用于 SAF，23%支持用于减排技术，均显著高于支持征税的旅客（10%）。

值得注意的是，可持续发展理念已开始影响旅客行为：近半数（48%）的受访旅客在选择航班时会关注碳排放情况；在关注此项指标的旅客中，超过 85%表示这会影响其决策，约四分之三表示更倾向于选择环境表现最佳的航空公司。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 370 家成员航空公司，定期国际航班客运量占全球的 85%。
- [飞向净零碳排放](#)