



新闻稿

## 国际航协：SAF 产量增长缓慢令人失望

2024 年 12 月 10 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）最新 SAF（可持续航空燃料）产量预期报告显示：

- 2024 年，SAF 产量达到 100 万吨（13 亿升），是 2023 年产量 50 万吨（6 亿升）的两倍。SAF 占全球喷气燃料产量的 0.3%，占全球可再生燃料\*产量的 11%。
- 这一产量大幅低于此前预期，即 2024 年 SAF 产量应可达到 150 万吨（19 亿升），但美国主要 SAF 生产设施已将产量提升推迟到 2025 年上半年。
- 2025 年，SAF 产量预计将达到 210 万吨（27 亿升），占喷气燃料总产量的 0.7%，占全球可再生燃料产能\*的 13%。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“SAF 产量仍在增长，但增速缓慢令人失望。政府向石油公司发出了复杂的信号，这些公司继续获得化石石油和天然气勘探的生产补贴。新一代燃料生产商的投资者似乎在等待宽松的资金保证，才能全力以赴。由于航空公司是价值链的核心，净利润率仅为 3.6%，SAF 投资者的盈利预期需要缓中求稳，而不是迅疾猛烈。但毫无疑问，航空公司渴望购买 SAF，看好脱碳长期前景的投资者和公司也能从中获利。政府可以通过逐步取消化石燃料生产补贴，代之以战略生产激励措施和明确的政策加快进展，支持包括 SAF 在内的可再生能源未来的发展。”

### 航空业是全球能源转型的一环

国际航协可持续发展高级副总裁兼首席经济学家 Marie Owens Thomsen 女士表示：“航空业的脱碳必须被视为全球能源转型的一环，而不是运输业的问题。解决航空业的能源转型挑战也将有利于更广泛的经济的发展，因为可再生燃料炼油厂还可生产其他行业使用的各种燃料，而只有一小部分是航空公司使用的 SAF。我们需要全世界共同努力生产尽可能多的可再生能源。航空公司只是想获得公平的产量份额。”

国际航协分析显示，为了在 2050 年实现净零碳排放，将需要新建 3,000 至 6,500 多个可再生燃料工厂。这些工厂亦可为其他行业生产可再生柴油和其他燃料。在最乐观的情况下，30 年时间建造新设施所需的年均资本支出约为 1,280 亿美元。重要的是，这一数额远低于 2004 年至 2022 年间太阳能和风能市场每年 2,800 亿美元的总投资额。

沃尔什先生强调：“各国政府必须迅速推出具体的政策激励措施，以加快可再生能源的生产。向风能和太阳能过渡已为能源转型提供成功的模式。值得庆幸的是，实现包括 SAF 在内的能源转型年度投资，还不到大规模风能和太阳能生产所需投资的一半。所需资金的很大一部分可以重新分配政府给予化石燃料行业的部分，通过逆向补贴来实现。”

### 短期措施

可有三种方式加快扩大 SAF 生产和使用进展：

- **增加共处理：** 现有炼油厂可用于与原油流一起共处理高达 5% 的经批准的可再生原料。该解决方案可以快速实施，只需要最少的物质投资。应紧急扩大规模，允许更多的可再生原料进行共处理。2050 年，共处理预计可节省 3,470 亿美元的资本支出，因为不需要新建 260 多个可再生燃料厂。



- **SAF 生产多样化：**有 11 种经过认证的 SAF 生产方法，但 HEFA 方法[加氢处理的酯脂肪酸（用过的食用油、动物脂肪等）]在未来五年内约占产量的 80%。通过增加投资和其他认证途径扩大生产，特别是使用生物/农业废弃物和残留物的醇制航煤（AtJ）及费托合成（FT），提高 SAF 产量。
- **建立全球 SAF 计算框架：**建立一个登记名录至关重要，航空公司能够从 SAF 采购的环境中受益，并以透明的方式将其与义务挂钩，防止重复计算。为实现在全球市场范围内，所有航空公司都可以购买 SAF，所有 SAF 生产商都可以向航空公司出售燃料，登记名录的建立十分必要。

### 旅客支持

国际航协近期的一项调查显示，公众对 SAF 的支持率很高。约 86% 的受访旅客赞同政府应为航空公司提供生产激励措施，使其能够使用 SAF。此外，86% 的旅客赞同石油公司应优先向航空公司供应 SAF。

- IATA -

### 编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 340 家成员航空公司，其定期国际航班客运量超过全球的 80%。
- [飞向净零碳排放](#)
- \*由于纳入项目的标准更加严格，今年 SAF 在可再生燃料产量中所占的比例远高于 2023 年的 3%。统计只包括当前或已公布未来 SAF 产量的项目，从而减少了纳入考量的项目总数。这并不意味着可再生燃料项目正在转向更多的 SAF，而是可再生燃料项目的整体基数较小，导致 SAF 占比相对增加。