



新闻稿

## 国际航协：政策缺陷致可持续航空燃料生产面临风险

2025年6月1日，新德里——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）宣布，2025年可持续航空燃料（SAF）产量预计将达到200万吨（25亿升），占航空公司总燃料消耗量的0.7%。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“SAF产量在2025年预计翻倍至200万吨的消息令人鼓舞，但仍仅占航空业总燃料需求的0.7%。即便如此，这点产量仍将推升全球航空业的燃料成本增加44亿美元。必须快速提升产量和提高效率，实现降本。”

### 强制配额的问题

目前，大部分SAF流向欧洲，因为欧盟和英国的强制配额政策已于2025年1月1日生效。然而，由于SAF生产商或供应商收取的合规费用，航空公司在欧洲购买SAF的成本翻倍。按照2025年为满足欧洲强制配额而采购的100万吨SAF，以当前市场价格计算成本为12亿美元。合规费用预计将额外增加17亿美元，这一金额本可用于减少350万吨的碳排放。欧洲的SAF强制配额政策非但没有促进其使用，反而使SAF的成本五倍于传统航空燃料。

“这凸显了在市场条件尚未成熟、缺乏防止不合理市场行为保障措施的情况下实施强制配额导致的问题。能源转型的成本预计高达4.7万亿美元，政策的目标或结果不应是进一步增加成本。欧洲需认识到其现行方式的失败，寻找替代方案。”沃尔什先生指出。

### 国际航协在支持全球SAF市场发展中的作用

为支持全球SAF市场的发展，国际航协已推出两项举措：

- **SAF 登记名录：**由民航脱碳组织（CADO）管理，提供透明和标准化的系统，用于追踪可持续航空燃料的购买、使用及相关减排情况，符合 CORSIA（国际航空碳抵消与减排计划）和欧盟排放交易体系等国际法规。
- **SAF 供需对接平台：**通过匹配航空公司的 SAF 需求与供应商的供给，促成采购。

### 亟需政府采取行动

国际航协敦促各国政府重点关注以下三个领域：

1. **制定更有效的政策。**消除可再生能源生产商相较于大型石油公司的劣势，是扩大可再生能源生产及 SAF 生产的必要条件，包括将全球每年为化石燃料提供的 1 万亿美元补贴的一部分进行重新分配。
2. **制定包含 SAF 的综合能源政策。**首先，推进 SAF 生产需要增加可再生能源产量，因为 SAF 依赖于可再生能源。其次，需要制定政策确保可再生能源生产中适当分配给 SAF。整体性政策应支持基础设施的联合使用、协同生产以及其他惠及航空和其他经济部门能源转型的措施。
3. **确保 CORSIA 的成功。**这是应对国际航空碳排放的唯一市场机制。国际航协敦促各国政府向航空公司提供合格排放单位（EEUs）。迄今为止，圭亚那是唯一向航空公司提供碳信用以履行 CORSIA 义务的国家。

### 聚焦印度



作为全球新兴经济体之一，印度是仅次于美国和中国的第三大石油使用国。印度推出了全球生物燃料联盟，将生物燃料定位为能源转型和经济增长的关键。包括在 2028 年实现国际航班 2% SAF 掺混目标，并出台支持性政策，如价格保障、新项目的资本支持和技术标准。国际航协将与印度糖业与生物能源制造商协会（ISMA）和 Praj 工业有限公司合作，提供关于印度原料使用生命周期评估的全球最佳实践指导。

作为全球第三大民航市场，印度可通过渐进式政策加速采用 SAF，加强其在生物燃料领域的领导地位。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 350 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 80%。
- [飞向净零碳排放](#)