美国联邦航空管理局批准波音生产并交付额外35架777F货机，使这些飞机可以在2028年新排放规定生效后继续取得适航证。豁免有效期截至2030年12月31日，为波音在现款777F与下一代777-8F之间保留生产过渡空间。

豁免仅覆盖35架新生产飞机

根据批准方案，波音可在2028年1月1日以后，为最多35架777F申请原始适航证。按照波音预计每月完成约两架飞机的生产速度，这批货机大约需要18个月完成。

豁免将在2030年底到期，同时设有明确的数量限制，并不代表777F获得长期排放标准豁免。现役777F不受新规影响，因为相关限制针对2028年起新生产并首次取得适航证的飞机。

美国相关规定采用国际民航组织制定的飞机二氧化碳认证标准。部分亚音速喷气式飞机自2028年起必须满足新的燃油效率和温室气体排放门槛，现款777F由于无法达到规定指标，原本需要在2027年底前结束生产。

为下一代777-8F争取过渡期

波音申请豁免的主要原因，是下一代777-8F无法在新规生效前投入使用。该公司原先计划让777F和777-8F实现连续交付，但777X项目多次延期，777-8F目前预计到2030年左右才能进入市场。

监管决定使波音能够在777-8F准备就绪前继续供应大型远程货机，也有助于维持777生产线及相关供应链运转。不过，777F与777-9、777-8F共用部分生产资源，波音仍需在客机和货机交付之间安排产能。

现款777F由GE90发动机提供动力，最大结构载荷约107吨，满载航程约5000海里。该机型自2009年投入运营以来，已成为波音销量最高的货机产品之一。

777-8F将承担后续替代任务

777-8F采用777X平台和GE9X发动机，最大结构载荷约118吨，在装载110吨货物时航程约5000海里。波音称，其燃油消耗和二氧化碳排放较所替代的上一代大型货机可降低约30%。

FAA此次决定保留了现款777F的有限生产窗口，但波音大型货机业务能否顺利衔接，仍取决于777X认证进度以及777-8F能否按最新计划投入交付。