

卡達斷交危機之議題分析

議題緣起

2017 年 6 月 5 日中東國家包括沙烏地阿拉伯 (Saudi Arabia)、阿拉伯聯合大公國 (United Arab Emirates)、巴林 (Bahrain) 與埃及 (Egypt) 指控卡達 (Qatar) 政府支持與援助恐怖組織，宣布與卡達斷交。因中東諸國與卡達斷交，實施經濟與交通之封鎖，而卡達為台灣 LNG 最大進口來源，對國內天然氣供應恐造成影響，本研究特以此議題進行分析，提出相關研究論述。

一、背景說明

(一) 卡達斷交危機情勢說明

卡達為一阿拉伯體系國家，位於波斯灣西岸凸出半島，國內擁有豐富石油及天然氣資源。除為石油輸出國組織 (OPEC) 之一員，卡達更為目前全球最大液化天然氣供應國，透過大量出口液化天然氣累積鉅額財富。卡達與對岸的伊朗 (Iran) 擁有良好外交關係，惟伊朗一直被外界認定對恐怖組織提供軍備與經濟支援，美國自 1984 年即將伊朗列為支持恐怖主義之國家。沙烏地阿拉伯與伊朗外交關係不睦，於政治與經濟上常持反對意見，雖同屬為伊斯蘭宗教國家，但雙方於宗教立場有極大分歧，沙烏地阿拉伯屬於遜尼派 (Sunni)，伊朗則屬於什葉派 (Shia)，兩派對於教義認知之不同，處於一極端之對立。

因部分阿拉伯國家認定伊朗為資助恐怖主義之國家，加上伊朗與沙烏地阿拉伯等國之關係長期處於不合，故卡達與伊朗間之良好關係即成為這些阿拉伯國家與卡達斷交之理想藉口。2017 年 6 月 5 日巴林外交部首先發難，宣布與卡達斷交，同日沙烏地阿拉伯、阿拉伯聯合大公國、埃及、葉門、利比亞、馬爾地夫與模里西斯均表態與卡達斷交，約旦政府亦於隔日宣布降低與卡達的外交關係，6 月 7 日西非

的毛利坦尼亞亦宣布與卡達斷交。斷交公佈後，各國除了驅逐卡達大使，與卡達同為海灣阿拉伯國家合作委員會（GCC）成員的沙烏地阿拉伯、阿巴伯聯合大公國與巴林，更宣布將封鎖對卡達的陸海空交通，通令境內卡達公民 14 天內「限期離境」。卡達與中東各國地理位置可參見圖 6。



資料來源：Wikitravel。

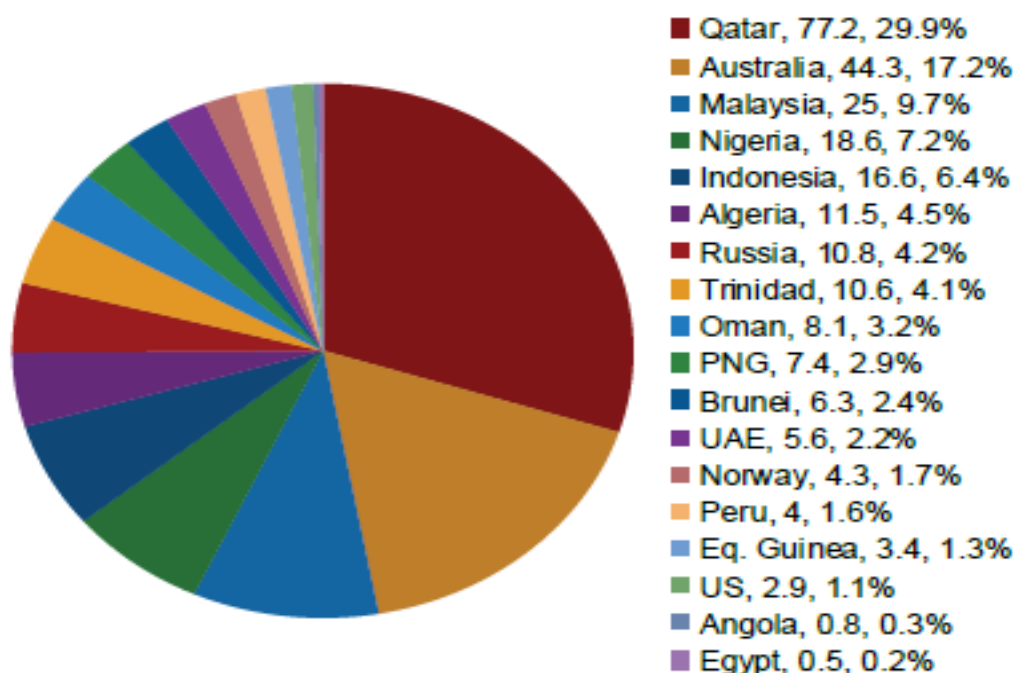
圖 6 卡達與中東國家地理位置圖

阿拉伯國家指控卡達資助恐怖組織與極端團體，其中包括穆斯林兄弟會（Muslim Brotherhood）、伊斯蘭國（Islamic state）及蓋達組織（Al-Qaeda）等，且卡達出資成立之半島電視台（Al Jazeera）在阿拉伯世界煽動極端伊斯蘭主義，各國直指卡達破壞中東區域之和平。對於此項空前的斷交舉動，卡達認為其他斷交國的舉動並無正當理由，且斷交舉動已侵犯卡達國家主權，各國透過斷交手段對卡達進行施壓，企圖迫使卡達改變其原有經濟與外交之選擇。沙烏地阿拉伯、阿拉伯聯合大公國、埃及與巴林 4 國態度強硬，提出多項要求，其中包括關閉半島電視台、切斷與伊朗及各極端組織往來，甚至要求卡達賠

償。卡達斷交危機非單純的政治區域問題，故已有部分國家表態願意協助卡達與阿拉伯國家修復外交關係。

（二） 全球液化天然氣（LNG）出口現況

卡達因擁有豐沛石油與天然氣資源，現為全球最大液化天然氣出口國。根據國際天然氣組織（IGU）的「2017 年能源展望報告」，2016 年卡達共出口 7,720 萬噸液化天然氣，約占全球液化天然氣出口的 30%，其次依序為澳洲（4,430 萬噸）、馬來西亞（2,500 萬噸）、奈及利亞（1,860 萬噸）及印尼（1,660 萬噸）。前兩大出口國卡達與澳洲占全球液化天然氣出口約 47%，掌控國際近半數 LNG 來源，而卡達與澳洲之供應市場主要為亞太區域。2016 年全球 LNG 出口情形可參見圖 7。



Note: Numbers in the legend represent total 2016 exports in MT, followed by market share. Source: IHS Markit, IGU

資料來源：2017 World LNG Report，IGU。

圖 7 全球 LNG 出口數量與占比（2016 年）

（三）台灣 LNG 進口現況

台灣因國內天然氣資源稀少，自產天然氣逐漸枯竭，極度仰賴自國外大量進口 LNG 以因應國內天然氣消費需求，進口來源尤以卡達為最大宗。根據能源統計月報資料，2016 年台灣自卡達進口約 621 萬噸 LNG，約總體 LNG 進口比例 42%，顯見卡達 LNG 對我國的重要性。2016 年國內 LNG 進口來源可參見表 16。

表 16 台灣 LNG 進口來源（2016 年）

進口來源	數量（萬噸）	占比（%）
卡達	621	42
馬來西亞	255	17
印尼	202	14
巴布亞紐幾內亞	134	9
俄羅斯	127	8
汶萊	30	2
澳大利亞	26	2
其他	88	6
合計	1,485	100

資料來源：能源統計月報（2017/8）。

二、卡達天然氣出口概況

（一）天然氣出口產能

卡達現行天然氣儲量為世界第三，2016 年達到 858 兆立方英尺

，僅次於伊朗（1,183 兆立方英尺）與俄羅斯（1,140 兆立方英尺）。卡達擁有現行全球最大的天然氣田—北方氣田（North Field），位於卡達東北部外海（參見圖 8）。卡達石油公司（Qatar Petroleum）自 1991 年即開發北方氣田，國內天然氣生產量快速增加，1993~1994 年因應國內天然氣之量產，先後成立拉斯天然氣公司（RasGas）和卡達天然氣公司（Qatar Gas），專門從事北方氣田的開發和 LNG 的生產與經營。卡達的天然氣除國內自用及通過管道向阿拉伯聯合大公國等國輸送銷售外，其餘部分皆加工成 LNG 銷售。



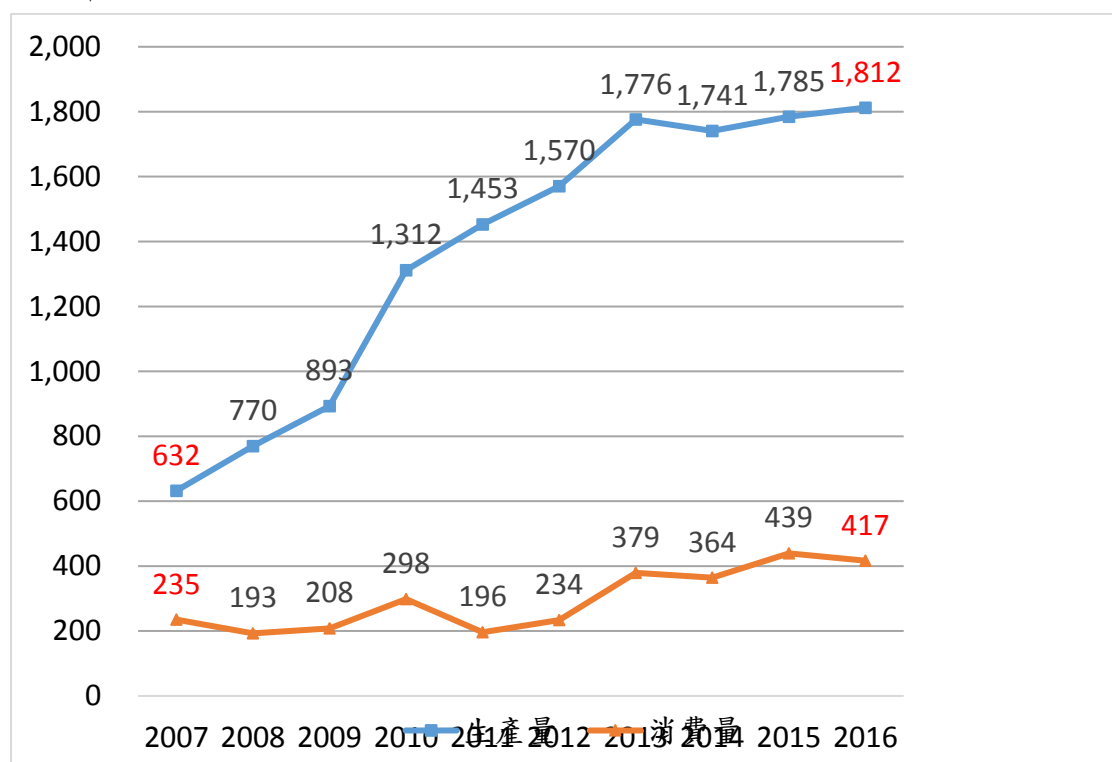
資料來源：美國能源情報署（EIA）。

圖 8 卡達北方氣田地理位置

近 10 年卡達國內天然氣生產呈現穩定成長趨勢，2007 年天然氣產量為 632 億立方公尺，2016 年則增加至 1,812 億立方公尺，成長近 1.87 倍。而 2007 年卡達國內天然氣消費為 235 億立方公尺，2016 年僅增加至 417 億立方公尺，消費量僅成長 77%。若以 2016 年天然氣生產量與消費量比較，卡達國內天然氣消費量僅占生產量的 23%，故大量的天然氣餘裕可供國際貿易之需。卡達以國內優異之天然氣儲量與日益成長之天然氣生產量作為強大後盾，促使卡達能成為全球第一大 LNG 出口國。卡達近 10 年國內天然氣之生產量與消費量可參見圖

9。

單位：億立方公尺



資料來源：Statistical Review of World Energy 2017，BP。

圖 9 卡達近 10 年天然氣生產與消費情勢

(二) LNG 出口情勢

1. 對象與數量

卡達 LNG 主要出口流向為亞太市場，約占卡達總出口 66%，其次為歐洲市場。2016 年亞洲國家向卡達進口 LNG 之國家中，進口量最大為日本的 1,200 萬噸，韓國與印度則分別進口 1,170 萬噸與 1,126 萬噸，上述三國亦為卡達出口之前三大國。而卡達出口的第三大市場為中東地區，包括此次與卡達斷交的阿拉伯聯合大公國、埃及與約旦皆有進口 LNG，整體中東區域占卡達總出口的 9.8%。其他區域如北美洲與中南美洲，因美洲大部分國家蘊藏豐富天然氣資源，故僅有少數國家向卡達進口 LNG。如美國、加拿大及墨西哥等中、北美洲國家皆無自卡達進口天然氣，僅阿根廷、巴西與智利等南美洲國家有少量

進口。卡達 2016 年 LNG 出口情形可參見表 17。

表 17 卡達 LNG 出口流向（2016 年）

單位：萬噸

區域	國家	出口數量	總計	占比
亞洲	日本	1,200	5,215	66.2%
	韓國	1,170		
	印度	1,126		
	台灣	630		
	中國大陸	504		
	泰國	296		
	巴基斯坦	207		
	新加坡	67		
	馬來西亞	7		
歐洲	英國	719	1,763	22.4%
	義大利	407		
	西班牙	200		
	比利時	178		
	波蘭	74		
	土耳其	67		
	法國	52		
	葡萄牙	37		
中東	埃及	474	770	9.8%
	科威特	156		
	杜拜	96		
	約旦	44		
中南美洲	阿根廷	74	126	1.6%
	巴西	52		
	智利	7		
合計			7,874	100.0%

註：因各研究機構熱值轉換或取樣之不同，數量會有稍許差異，原始單位為 bcm（10 億立方公尺）。

資料來源：The Oxford Institute for Energy Studies（2017/6）。

2. 出口路徑

I. 亞太市場

卡達出口至亞洲市場最關鍵之路徑為荷姆茲海峽（Strait of Hormuz），其為連接波斯灣和印度洋之海峽，亦是進出波斯灣的唯一水道。荷姆茲海峽北邊為伊朗，南邊則為阿曼，上述兩國目前皆未與卡達斷交，故卡達仍可經荷姆茲海峽出口 LNG 至亞洲市場。荷姆茲海峽地理位置可參見圖 10。



資料來源：Malaysian Industrial Development Finance Berhad（MIDF），2017/6。

圖 10 荷姆茲海峽地理位置圖

荷姆茲海峽為石油及天然氣船運進出波斯灣的主要樞紐，因現行卡達 LNG 船能自由進出荷姆茲海峽，故出口 LNG 至亞洲市場並無太大窒礙。卡達出口 LNG 至東亞市場主要路徑依序為荷姆茲海峽、阿拉伯海（Arabian Sea）、拉克代夫海（Laccadive Sea）、麻六甲海峽（Strait of Malacca）以及南海（South China Sea），LNG 船至南海後可再分別運往中國大陸、台灣、日本及韓國（參見圖 11）。

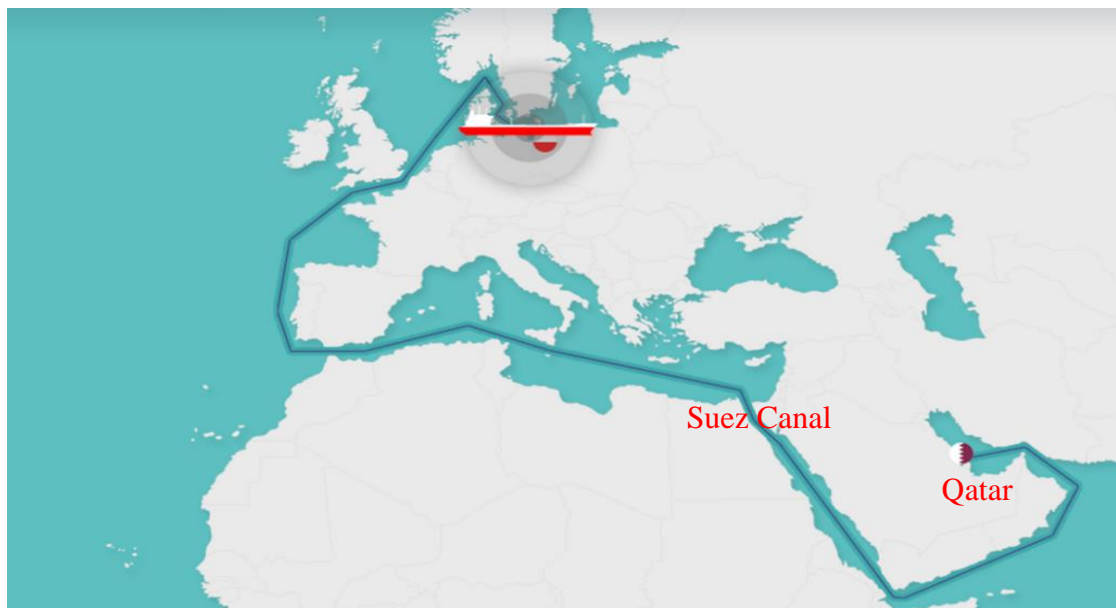


資料來源：Finance Training Course，2017/7。

圖 11 卡達出口至亞洲市場船運路徑

II. 歐洲市場

卡達出口至歐洲市場之路徑為荷姆茲海峽、亞丁灣（Gulf of Aden）、曼德海峽（Mandeb Strait）以及紅海（Red Sea），再經由蘇伊士運河（Suez Canal）進入地中海（Mediterranean Sea），即可將 LNG 船運往歐洲各國。卡達 LNG 出口至歐洲之路徑可參見圖 12。



資料來源：Polish Energy Market Analytics。

圖 12 卡達出口至歐洲市場船運路徑

（一） 管道天然氣（PNG）出口情勢

1.對象與數量

卡達除經船運將 LNG 大量出口至各地，亦透過 PNG 銷往其他國家。卡達 PNG 主要出口對象為阿拉伯聯合大公國與阿曼。卡達將其北方氣田所生產之天然氣透過 Dolphin 天然氣管道（Dolphin Natural Gas Pipeline）輸往前述兩國，每年約有 177 億立方公尺供應至阿拉伯聯合大公國，21 億立方公尺供應至阿曼。

2.出口途徑

Dolphin 天然氣管道供應路線可參見圖 13。



資料來源：AFAQ。

圖 13 Dolphin 天然氣管道分布情形

三、 卡達斷交危機議題分析

中東各國與卡達斷交後紛紛欲以外交、政治及經濟封鎖與抵制迫使卡達與其進行協商，卡達目前仍表示不會因各國施壓而妥協。目前

外界最為關心之面向，即是卡達 LNG 出口是否會因斷交產生改變，嚴重影響卡達經濟，甚至造成各 LNG 進口國之能源供應危機。根據目前情勢，卡達的 LNG 仍進行出口作業，未遭受中東國家海域之封鎖，本研究將以各面向分析卡達斷交危機的後續發展情勢。

（一） 卡達天然氣出口產能之變化

儘管卡達因斷交危機，恐面臨中東國家的經濟制裁與交通封鎖，惟卡達已向外界宣誓其捍衛 LNG 出口地位之決心。根據彭博社（Bloomberg）2017 年 7 月 4 日的報導，卡達石油公司宣布，將擴增現有 LNG 出口產能之 30%，卡達將提高其於全球 LNG 出口產能之占比，加速全球 LNG 出口，更計畫推廣天然氣能源替代傳統石油能源。卡達石油公司計畫未來將 LNG 出口產能提升至 1 億噸以上，相當於 2016 年全球出口產能的 40%，遠高於卡達現行出口產能之 7700 萬噸。根據彭博社新能源財經（Bloomberg New Energy Finance）資訊，澳洲已花費高達 2,000 億美元新建 LNG 出口廠，若情況樂觀，將於 2018 年超越卡達 LNG 出口產能，惟卡達擴增計畫若順利完成，長期下澳洲仍無法超越卡達。詳細情形可參見圖 14。



資料來源：Bloomberg New Energy Finance，2017。

圖 14 未來液化天然氣產能擴張趨勢

卡達石油公司表示，未來天然氣需求成長將遠超過石油，雖現行國際市場充斥過多天然氣供應量，但預計 2021~2024 年天然氣需求將大幅成長，屆時將有天然氣產能不足之情形。為因應後續天然氣需求，擁有全球現行最大天然氣田的卡達，規劃擴增天然氣田產能，未來每日將可生產 40 億立方英尺天然氣，並預計於 2022~2024 年啟動計畫，以滿足未來國際天然氣之成長需求。

（二） 卡達 LNG 出口情勢之變化

卡達 LNG 出口兩大市場為亞洲市場與歐洲市場，依 2016 年卡達 LNG 出口資料顯示，亞洲市場占總體 LNG 出口 66.2%，歐洲市場則為 22.4%，顯現卡達將出口重心擺在亞洲市場。本研究將分別以亞洲與歐洲市場進行卡達 LNG 出口情勢分析。

1. 亞洲市場

卡達出口至亞洲市場的前五大國家依序分別為日本、韓國、印度、台灣及中國大陸，上述五國亦為全球前五大 LNG 進口國，顯現各國皆對卡達 LNG 有龐大需求。伊朗與卡達外交關係十分友好，故伊朗加入斷交國的機率極低，阿曼目前仍與卡達維持外交關係。考量較悲觀的情況，若阿曼遭受其他斷交國如沙烏地阿拉伯、阿拉伯聯合大公國與葉門等國之壓力，迫使阿曼與卡達斷交，卡達仍可將 LNG 船航道較偏向伊朗領海，遠離阿曼領海並通過荷姆茲海峽，卡達 LNG 出口仍不受其影響。

現行除中東國家外，其他地區並未更改對卡達之外交關係，或甚至與卡達斷交，故 LNG 船駛離荷姆茲海峽後將不會受到阻礙。而亞洲多數國家皆有龐大 LNG 需求，各國為維持其國內能源穩定供應，政治與外交立場會較傾向卡達，故亞洲國家與卡達斷交之機率極低。

若卡達因斷交危機而無法供氣，東亞國家中台灣與韓國之影響最為明顯。目前卡達 LNG 出口至東亞國家總量以日本居冠，韓國次之，台灣居第四，然而卡達僅占日本總進口量的 14%，主要進口來源為

澳洲；台灣則極度仰賴自卡達進口 LNG，約 42% 來自卡達；韓國自卡達進口比例亦極高，約占 36%。卡達對東亞天然氣供應尤為重要，分析上述東亞三國之情境，日本天然氣市場自由化程度相當高，各電力公司或城市瓦斯公司均擁有天然氣接收站，可進口天然氣自用，國內 LNG 進口呈現分散情形。台灣與韓國天然氣進口來源皆由獨占企業一手掌握，韓國為 KOGAS，台灣則為台灣中油公司，故韓國與台灣不像日本擁有多家天然氣進口事業，僅由單一買家進行進口。若卡達無法供氣將影響全國天然氣供應，而台灣與韓國皆使用天然氣作為發電燃料，屆時不只影響天然氣消費，電力短缺將連帶影響國內各產業之發展。日本、韓國與台灣進口來源可參見表 18。

表 18 東亞國家 LNG 進口來源

國家	LNG 進口來源	進口占比(%)
日本	澳洲	27
	馬來西亞	19
	卡達	14
	俄羅斯	9
	印尼	8
	其他	23
韓國	卡達	36
	澳洲	14
	印尼	13
	阿曼	12
	馬來西亞	11
	其他	14
台灣	卡達	42
	馬來西亞	17
	印尼	14
	巴布亞紐幾內亞	9
	其他	18

資料來源：MIDF（2017/7），台灣部分採用能源統計月報。

2. 歐洲市場

歐洲為卡達第二大 LNG 出口市場，如英國、義大利與西班牙等國皆向卡達進口 LNG。蘇伊士運河為卡達 LNG 出口歐洲市場之關鍵點，可減少船運航行時程大幅降低船運成本。根據牛津能源研究所（Oxford Institute for Energy Studies）資料顯示，以卡達 LNG 船運到英國為例，若卡達船運途徑不通過蘇伊士運河，需繞過非洲南端的好望角（Cape of Africa），將可能增加 6,200~12,000 海里之航運距離，導致船運成本可能上升 0.5 美元/mmBtu。

蘇伊士運河於國際上之商業與戰略價值皆極為重要，現由埃及蘇伊士運河管理局（Suez Canal Authority）管理，亦是埃及政府重要外匯來源收入。埃及目前為卡達斷交國的其中一員，同時又掌管蘇伊士運河，故若斷交危機情勢惡化，埃及有可能阻絕卡達 LNG 船通過。根據牛津能源研究所資料，於卡達斷交危機（6 月 5 日）後，6 月 12 日仍有兩艘卡達的 LNG 船通過蘇伊士運河將 LNG 運往英國，顯現目前卡達 LNG 船出口至歐洲仍未受阻礙。倘若埃及日後禁止卡達的 LNG 船通過，因 LNG 可透過國際各天然氣交易中心進行購買，非直接向卡達進行購買，多數能源企業或船運公司可至卡達提貨，此時因 LNG 船之國籍非屬卡達，故仍可通過蘇伊士運河，對卡達出口至歐洲市場僅有微幅影響。

歐洲市場目前仍以 PNG 為主，掌握歐洲天然氣市場的霸主則為俄羅斯，而俄羅斯 PNG 主要由俄羅斯天然氣工業公司（Gazprom）所主導。俄羅斯對歐洲天然氣之供應具極大重要性，其近三分之一的天然氣需求皆由俄羅斯供應。短期內歐洲若因卡達斷交危機使自卡達 LNG 進口量減少，歐洲各國可擴大對俄羅斯 PNG 之進口以補足 LNG 缺口，對於天然氣進口數量與價格僅有少許衝擊。

若埃及阻礙卡達自蘇伊士運河通往歐洲市場，卡達 LNG 船運輸途徑只能繞過非洲好望角，沿著非洲西岸海域到達歐洲，將耗費大量船運時程，進而提高船運成本。上述情境可能迫使卡達將出口至歐洲

市場的 LNG 量挹注至亞洲市場。相對蘇伊士運河被埃及所掌握，出口至亞洲市場的路徑較無太大影響，故卡達原擬出口至歐洲的 LNG 將流向亞洲，有望壓低亞洲市場天然氣現貨價格，並刺激其他天然氣供應商將出口目標從亞洲市場轉移至歐洲市場。

（三）卡達 PNG 出口情勢之變化

阿拉伯聯合大公國現為與卡達斷交之一員，若卡達因斷交危機執意停止 Dolphin 管道天然氣之輸送，將會大幅影響阿拉伯聯合大公國國內用氣情形。根據卡達與阿拉伯聯合大公國所簽訂之天然氣協議，於合約條款中有註記，若因遭受「不可抗力」(force majeure) 之因素，卡達可停止供氣，而卡達與鄰國斷交情形亦符合不可抗力之條件。

若卡達停止對阿拉伯聯合大公國的天然氣供應，阿拉伯聯合大公國將從其他管道補足天然氣，或減少其 LNG 海外出口，以因應國內天然氣短缺情形。根據牛津能源研究所資料，卡達對阿拉伯聯合大公國 PNG 價格約為 1.61 美元/mmBtu，若阿拉伯聯合大公國以國際 LNG 現貨補足，現貨價格約為 5.5 美元/mmBtu。單以進口價格來看，阿拉伯聯合大公國將承受龐大利益損害。另外，阿拉伯聯合大公國透過 ADGAS DAS LNG 出口廠將 LNG 供應至亞洲國家（如日本、印度與新加坡等國），若將欲出口的天然氣移轉至國內天然氣消費，將喪失龐大海外利潤，故 Dolphin 天然氣管道對阿拉伯聯合大公國有其重要性。鄰近的阿曼亦會因 Dolphin 天然氣管道停止供氣受到影響，為滿足國內天然氣需求，需減少液化天然氣海外出口數量，牛津能源研究所預估，阿曼若因供氣停止至少會損失約 4.2 億美元。

然而綜觀現況，卡達目前仍透過 Dolphin 天然氣管道出口天然氣至阿拉伯聯合大公國，並未因斷交危機停止供應。卡達表示雖然阿拉伯聯合大公國為斷交國的一員，為顧及彼此之間的「兄弟情誼」，不願中斷對阿拉伯聯合大公國的 PNG 供應。所以，阿拉伯聯合大公國不願卡達對其停止供氣，除可確保國內天然氣供應，防止天然氣短缺

與穩定國內發電情形，並免於因 PNG 供應中斷需承受的龐大經濟損失。卡達持續 Dolphin 天然氣管道供應除作為能源貿易賺取利潤，亦是與阿拉伯聯合大公國的良好協商籌碼，使其不易輕舉妄動，未來甚至可使阿拉伯聯合大公國政治與外交立場傾向支持卡達。Dolphin 天然氣管道現行不僅是雙方重要的能源「供應管道」，甚至是雙方進行談判最有力的「溝通管道」。

（四）卡達斷交危機對台灣的影響

1. LNG 船航道現行未受阻礙

卡達 LNG 出口至亞洲必須通過荷姆茲海峽，離開波斯灣得以東行至台灣。目前荷姆茲海峽所屬領海為伊朗與阿曼所掌握，而此二國未參與斷交行動，故卡達 LNG 船通過荷姆茲海峽並無太大窒礙，卡達 LNG 出口至我國暫不受斷交危機之影響。若阿曼未來遭受其他斷交國施壓，進而加入斷交行動，卡達仍可將 LNG 船之航道較偏向伊朗領海，遠離阿曼領海以順利通過荷姆茲海峽，故卡達 LNG 出口至台灣亦不受其影響。

2. 卡達歐洲市場受阻之情境分析

倘若未來埃及對卡達 LNG 船進行封鎖，使 LNG 船無法出口至歐洲市場，預計將有大量卡達 LNG 流向亞洲市場。近年亞洲 LNG 現貨需求龐大，現貨價格亦逐漸攀升，若依據上述情形，因大量 LNG 出口至亞洲市場，有望使 LNG 現貨價格降低，國內將得以更便宜的價格進口天然氣。近年台灣國內天然氣消費需求日益高漲，而天然氣作為發電燃料，因應季節性需求而常於夏季面臨尖峰用電情形，使天然氣臨時性與突發性需求大增。為解決用氣需求攀升，台灣中油公司需進行船期調度或自現貨市場購買 LNG 以供應天然氣發電需求。若卡達因歐洲市場受阻而使其 LNG 大量流入亞洲市場，恰好可因應台灣國內 LNG 現貨購買之需，台灣中油公司於現貨市場則較易購得 LNG

現貨，且受惠於現貨價格之下降，亦可減少國內天然氣進口成本。

3. 卡達無法供氣之情境分析

2016 年卡達 LNG 占台灣天然氣進口來源約 42%，為主要進口來源，倘若因斷交危機之後續情勢惡化，致卡達無法進行 LNG 出口，將對我國天然氣供應及能源安全造成嚴重衝擊。若卡達無法供氣，我國勢必需盡速與他國或企業簽訂短約，或自天然氣現貨市場進行採購，以補足天然氣供應缺口。然而卡達 LNG 價格相對其他進口來源國相對便宜，即便自其他國家與現貨市場補足氣源，預計仍會使國內天然氣平均進口價格上升，將連帶影響國內天然氣終端價格，且因我國天然氣多用於發電，國內發電成本亦將隨之上升，而電力價格之上漲將不利於國內各產業發展，甚至影響國民生計。

四、卡達斷交危機綜合結論

綜觀現況，目前卡達液化天然氣出口仍未受斷交危機影響，LNG 船仍可自由進出港口，卡達出口至台灣的 LNG 目前亦不受影響，仍正常供應。根據本文前述各項論點，卡達於此斷交敏感時機，仍向外界宣示其擴增 LNG 出口產能之決心，顯現卡達應評估斷交情勢不會影響其 LNG 出口，故大膽宣布其未來出口產能之規劃。

卡達 LNG 主要出口的亞洲與歐洲市場現行仍通行無阻，顯見各斷交國雖進行海域與外交之封鎖，仍對卡達 LNG 海外出口無太大影響。而多數歐盟國家皆自卡達進口 LNG，若歐洲市場航線受阻，勢必會引起歐洲國家的反彈，進而促使各國聯合向斷交國施壓。卡達對中東國家的 PNG 出口亦可作為協商時必要的談判籌碼，使外交情勢不致惡化，甚至可改變部分國家的外交傾向。美國總統川普於卡達斷交危機爆發後，即表態美國與卡達仍維持外交關係，並欲協助卡達修復與其他國家的外交關係。此外，部分中東國家亦有所表態，如伊朗於卡達遭斷交後即刻呼籲卡達與斷交國進行對話，並聲明伊朗物資可在 12 小時內運送至卡達，而土耳其政府則表示可扮演此次斷交調停的

角色，必要時更可提供卡達經濟與物資協助。綜上所述，顯現各國皆關注卡達之情勢且欲提供協助，以解除卡達斷交危機。

綜上所述，卡達斷交危機目前對其天然氣供應並未造成太大影響，卡達對台灣的 LNG 出口仍與往常一樣持續運作，後續仍可持續觀察斷交國與卡達之間的動態，得以掌握卡達斷交危機之情勢。