

美伊衝突下中東能源與航運市場變化

市場情報中心 孫佳悌

2026.9.14 撰擬

一、美伊衝突現況

美伊衝突自 2026 年 2 月底爆發以來已持續半年，期間雖歷經數次停火與談判，但始終未能達成長期協議，美伊衝突也由初期的高強度軍事對抗，轉為軍事、經濟制裁與航運風險相互交織的長期僵局。

1. 外交僵局延續，美國擴大經濟施壓

美國和伊朗 2026 年 6 月簽署的 14 點諒解備忘錄（Memorandum of Understanding, MOU）於 8 月 17 日到期後，雙方在荷姆茲海峽通行權、核問題及制裁解除等核心議題上仍缺乏共識，談判未能達成實質進展。隨後，美國於 8 月 24 日宣布「經濟孤立行動」（Operation Economic Outcast），擴大對伊朗的經濟施壓，除強化石油、金融及貿易限制外，亦以二級制裁施壓持續與伊朗往來的第三國企業及金融機構。儘管中國反對美國相關措施，多數國家亦未全面跟進，但在經濟制裁與海上封鎖雙重作用下，伊朗石油出口已大幅受阻、外匯收入驟減。

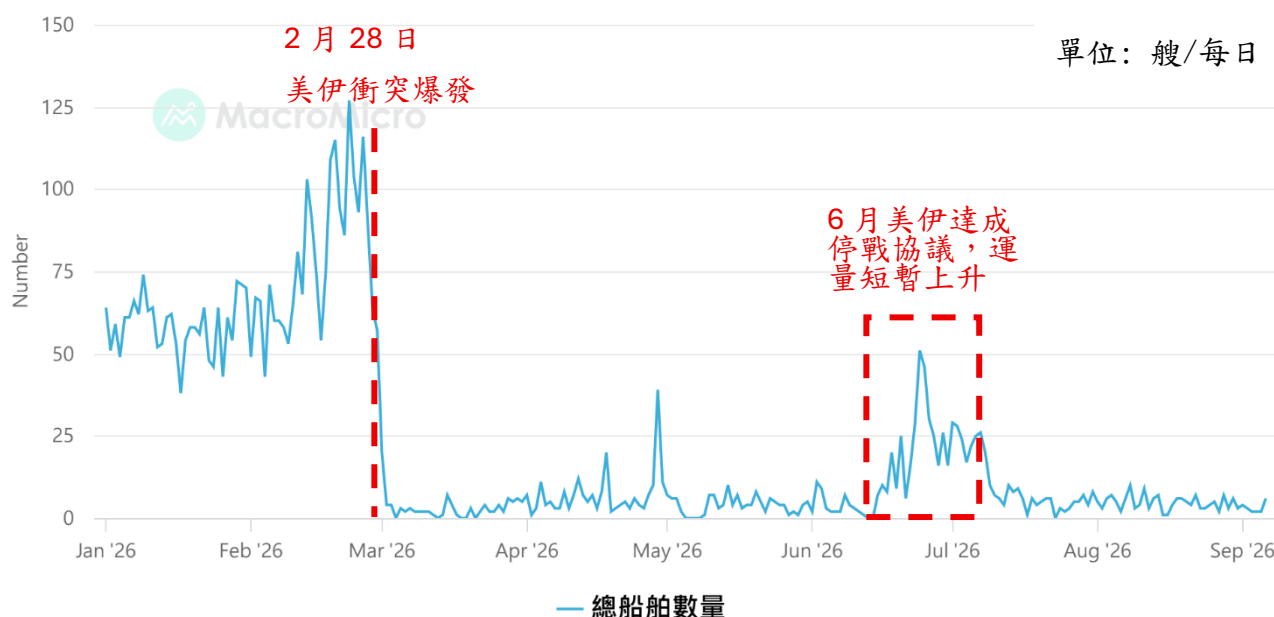
2. 有限軍事衝突再起，關鍵基礎設施成打擊重點

9 月上旬，美伊軍事衝突升溫，中東地區的港口、能源設施及海上航運面臨的安全風險同步升高。近期攻擊已由軍事目標延伸至能源與民生基礎設施，例如：伊朗先前曾針對海灣國家的能源及海水淡化設施發動攻擊，美國亦持續打擊伊朗能源運輸相關目標，顯示關鍵基礎設施逐漸成為雙方施壓的重要工具。目前美伊雙方仍試圖控制直接軍事衝突的規模，國際智庫 S&P Global 認為，衝突可能持續在暫停與低於高強度戰爭門檻的軍事打擊之間反覆，美伊短期內達成長期協議的可能性偏低，未來一年仍存在重新升級為高強度戰爭的風險。

3. 荷姆茲海峽成為美伊主要角力場域

美國持續透過海上封鎖、軍事護航及制裁施壓伊朗，伊朗則要求掌握荷姆茲海峽船舶通行控制權，並持續威脅或攻擊其認定未經授權通行的船舶。根據 IMF PortWatch 資料(如圖 1)，9 月上旬平均每天僅約 5 艘商品運輸船通過荷姆茲海峽，降至 5 月以來最低水準。加上飛彈、無人機及水雷等安全威脅持續，使荷姆茲海峽的運量因此處於低檔，也使中東能源出口與國際航運面臨高度不確定性。

圖 1: 2026 年 1 月 1 日至 9 月 6 日通過荷姆茲海峽總船舶數量



資料來源: MacroMicro、IMF PortWatch、本研究整理

二、雙重航運風險衝擊中東能源市場

1. 荷姆茲、曼德海峽「雙咽喉」受阻，替代出口路徑受衝擊

過去中東航運風險多集中於單一航道，但美伊衝突使中東海上貿易兩大咽喉荷姆茲海峽、曼德海峽同時面臨安全威脅，其中，荷姆茲海峽是海灣國家能源出口的核心通道，曼德海峽則為通往蘇伊士運河的必經之地，兩者均為中東能源輸往國際市場的重要航道。荷姆茲海峽受阻後，沙烏地利用東西向輸油管，將波斯灣一側原油輸往紅海沿岸延布港（Yanbu）出口，全球約有 4% 的原油由此路徑運輸。然而，胡塞武裝(Houthis)9 月 11 日以無人機攻

擊該輸油管並迫使其停運，並攻占曼德海峽附近城市，使紅海入口安全風險進一步升高。中東能源運輸風險已由主要海上咽喉向替代輸油管等基礎設施擴散，原先用以分散荷姆茲海峽風險的備援路徑亦受到直接衝擊。

受紅海安全風險升高影響，多家主要航商選擇避開紅海航線，部分歐亞航線改繞非洲好望角，航程因而增加約 10 至 14 天。航程拉長也提高船舶周轉時間，使部分有效運力被長途航線占用，增加航運市場的供給壓力。

2. 原油供應持續收縮，國際油價突破百美元

國際能源總署（IEA）指出，沙烏地 8 月原油供應量降至每日約 600 萬桶，較前月減少 230 萬桶，創 30 多年來最低水準，並預估 2026 年全球石油供應量將較前一年減少每日 570 萬桶，降幅約 6%，即使產油國啟用替換管線與港口，仍難完全彌補主要航道受阻造成的供應缺口。

中東原油供應量減少，加上市場地緣政治風險溢價升高，持續推升國際油價，如圖 2 所示，布蘭特原油 9 月 11 日收盤價升至每桶 104.6 美元，自 5 月 20 日以來重返每桶 100 美元以上。隨著中東主要產油國出口受阻，加上沙烏地東西向輸油管遭攻擊，即使主要產油國具備增產能力，若荷姆茲海峽、紅海航運及替代出口設施持續受阻，新增產量仍難順利進入國際市場，全球原油供應壓力恐將增加。

圖 2: 2026 年 1 月 1 日至 9 月 11 日布蘭特原油期貨價格走勢



資料來源: MacroMicro、本研究整理

三、臺灣業者能源與物流成本上升，供應鏈風險加劇

臺灣能源高度仰賴進口，中東原油供應受阻及國際能源價格上漲，已逐步反映於進口端成本。2026 年 8 月臺灣以美元計價進口物價指數年增 20.45%，創近 5 年最大漲幅，其中礦產品上漲 27.09%；生產者物價指數(PPI)亦年增 16.75%，相較之下，消費者物價指數(CPI)僅年增 2.04%，顯示目前國際能源及原物料價格上漲的影響主要反映在進口及生產端，企業承受的成本壓力明顯高於一般消費者。由於國內能源價格平穩機制等因素，目前進口成本上升尚未明顯傳導至終端消費價格，尚無明顯轉嫁至終端消費者的輸入性通膨現象。若中東局勢持續緊張、國際油價長期維持高檔，後續成本傳導情形仍值得關注。

中東航運風險升高後，部分亞洲往來歐洲航線航程天數增加，並伴隨戰爭風險保費及相關航運附加費上升。若荷姆茲海峽與曼德海峽航運風險持續，對臺灣業者的影響將不再侷限於運價上升，航程延長與船期不確定性亦將增加企業在途庫存、備貨及交期管理壓力，考驗業者供應鏈調度能力。

參考資料

1. 標普全球(S&P Global)《Middle East War》2026.09.09, 《Red Sea maritime and aviation risks》2026.09.11
2. 經濟學人智庫(EIU)《Iran and US exchange contained military strikes》2026.09.04
3. Reuters 《Saudi oil supply hits more than three-decade low after Houthi attacks, IEA says》2026.09.11