



12 de octubre de 2026

Singapur: ¿una potencia energética sin yacimientos?

1

Singapore: an energy power without oil fields?

Abstract:

Singapore has turned the absence of domestic energy resources and its high geographic vulnerability into the foundation of a distinctive energy model. This paper examines its historical evolution from a free port into a hub for refining, storage, bunkering, trading and financial services; assesses the role of the Strait of Malacca in Asian energy security and the regional responses to its risks; and analyses supply diversification through liquefied natural gas, electricity interconnections, ASEAN agreements and new infrastructure. Singapore demonstrates how state planning, maritime and financial connectivity, and regional integration can offset a lack of natural resources, while the country remains structurally dependent on the stability of maritime routes and the international economic order.

Keywords:

Singapore, energy security, Strait of Malacca, ASEAN, energy hub.

Cómo citar este documento:

FERNÁNDEZ GARCÍA, Pedro Alberto. *Singapur: ¿una potencia energética sin yacimientos?*
Documento de Análisis IEEE 102/2026.

Singapur: de puerto comercial a centro energético del continente asiático

Singapur no se consolidó como actor energético por la vía convencional de la dotación de recursos. En una isla de apenas 700 km² y 3,66 millones de habitantes, no existen yacimientos de hidrocarburos; su relevancia procede, en cambio, de la capacidad para transformar una posición marítima excepcional en una plataforma de comercio, refinado, almacenamiento y redistribución de hidrocarburos y otros productos energéticos.

El contexto histórico permite comprender parte de la filosofía política y económica que ha guiado a sus gobernantes y explica la marcada vocación mercantil de la sociedad singapurense hasta nuestros días.

El 29 de enero de 1819, sir Stamford Raffles, en representación de la *British East India Company*, eligió Singapur por su puerto natural, la disponibilidad de agua dulce (recurso escaso en otras islas de la región) y su posición en el extremo meridional del estrecho de Malaca¹.

Raffles concibió Singapur como un puerto libre, abierto a buques de todas las nacionalidades, en contraste con el sistema monopolístico neerlandés vigente en el resto del archipiélago. La presencia británica generó tensiones con los Países Bajos, que reclamaban soberanía sobre el archipiélago. Sin embargo, el Tratado de Londres de 1824 dividió la región en esferas de influencia: los neerlandeses reconocieron el control británico sobre Singapur y Malaca, mientras que los británicos cedieron sus posesiones en Sumatra².

El enclave también desempeñó un papel estratégico durante las guerras del Opio (1839-1842 y 1856-1860), al servir como punto de redistribución de esta droga hacia China.

¹ NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Founding of Singapore», *NLB*. Singapur. Disponible en: <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuiid=ad81b9fa-1a01-47a9-a5ba-d50be96a6ff0> (consultado el 31 de julio de 2026).

² NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Signing of the Anglo-Dutch Treaty (Treaty of London) of 1824», *NLB*. Singapur, 25 de febrero de 2014. Disponible en: <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuiid=5005d886-9c27-421e-a22d-44fb5965350c> (consultado el 31 de julio de 2026).

Ese comercio llegó a representar entre el 40 y el 60 % de los ingresos coloniales de los *Straits Settlements*³.

Atraídos por las oportunidades económicas y empujados por las difíciles condiciones de vida en el sur de China, miles de inmigrantes procedentes principalmente de las provincias meridionales de Fujian y Guangdong se establecieron en la isla. Muchos eran denominados despectivamente «culíes», trabajadores contratados mediante el sistema de «billete a crédito», por el que el empresario pagaba el pasaje desde China a cambio de doce meses de trabajo. Estos trabajadores se emplearon en la construcción, los muelles, las plantaciones y el transporte fluvial⁴.

En 1836, la población china ya había superado a la comunidad malaya original como principal grupo étnico de la isla. En la actualidad, los ciudadanos de origen chino constituyen aproximadamente tres cuartas partes de la población.

La localización estratégica de la colonia permitía al Imperio británico conectar las principales rutas marítimas entre Europa, la India británica, China y el Sudeste Asiático. Los vientos monzónicos, aprovechados históricamente por las embarcaciones comerciales, favorecían el tránsito a través del estrecho, mientras que las características naturales del enclave ofrecían un puerto seguro para el fondeo y el avituallamiento de los buques.

La importancia estratégica del puerto aumentó todavía más tras la apertura del canal de Suez en 1869.

Sin embargo, buena parte de las características que actualmente definen el modelo económico y energético singapurense se originaron en los primeros años posteriores a la independencia de 1965. La necesidad de garantizar la viabilidad económica y la supervivencia del nuevo Estado, laico y situado en un entorno regional predominantemente musulmán, favoreció un enfoque marcadamente pragmático,

³ NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Chasing the Dragon: The Scourge of Opium», *BiblioAsia*, vol. 11, n.º 3. Octubre-diciembre de 2015. Disponible en: <https://biblioasia.nlb.gov.sg/all-sections/vol-11-issue-3-oct-dec-2015-scourge-of-opium/> (consultado el 31 de julio de 2026).

⁴ NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Chinese coolies», *NLB, Singapur*. 17 de enero de 2018. Disponible en: <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuiid=1934198c-b5bf-4980-abc7-0aeb29ed39c9> (consultado el 31 de julio de 2026).

orientado a la planificación a largo plazo, la apertura económica y la captación de inversión extranjera.

Con el tiempo, este enfoque se convirtió en una de sus principales ventajas competitivas frente a muchos países vecinos.

El instrumento que articuló esa transformación fue el *Economic Development Board* (EDB), creado en 1961 con un capital inicial de 100 millones de dólares singapurenses⁵.

El marco legislativo resultó igualmente decisivo. El *Economic Expansion Incentives Act* de 1967 estructuró un régimen de incentivos, fundamentalmente fiscales, dirigido a atraer inversión extranjera de alto valor añadido⁶.

Entre ellos figuraba el *Pioneer Certificate*, que eximía del impuesto sobre la renta, durante un período de hasta quince años, a las empresas pioneras en sectores no establecidos o insuficientemente desarrollados en el país⁷.

Shell fue la primera petrolera beneficiaria de este esquema fiscal⁸.

La apertura de la primera refinería de Shell en Pulau Bukom marcó un punto de inflexión, al demostrar que Singapur podía atraer instalaciones de refino a gran escala pese a no disponer de yacimientos ni de producción propia de crudo.

En las décadas posteriores, el desarrollo de Pulau Bukom, Pulau Ayer Chawan y Jurong Island consolidó un complejo energético y petroquímico integrado, capaz de combinar almacenamiento, refino, reaprovisionamiento de combustible para buques, *blending* de productos refinados y la reexportación de estos, principalmente al resto del continente. Singapur se convirtió así en uno de los principales centros energéticos del mundo, pese a carecer de reservas de petróleo y gas.

⁵ NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Economic Development Board», *NLB*. Singapur, 31 de agosto de 1999. Disponible en: <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuid=1ea4456f-dac4-4f57-9f9d-35d24af35807> (consultado el 31 de julio de 2026).

⁶ SINGAPORE STATUTES ONLINE. *Expansion Incentives (Relief from Income Tax) Act 1967*, secciones 6 y 13. Attorney-General's Chambers, Singapur, 15 de diciembre de 1967. Disponible en: <https://sso.agc.gov.sg/Act/EEIRITA1967> (consultado el 31 de julio de 2026).

⁷ MINISTRY OF TRADE AND INDUSTRY. «Written reply to PQ on Pioneer Certificate Incentive», *MTI*. Singapur, Disponible en: <https://www.mti.gov.sg/newsroom/written-reply-to-pq-on-pioneer-certificate-incentive/> (consultado el 31 de julio de 2026).

⁸ NATIONAL LIBRARY BOARD OF SINGAPORE. «Shell opens Singapore's first oil refinery at Pulau Bukom», *NLB*. Singapur, 28 de septiembre de 2011. Disponible en: <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuid=37c6a7dd-c7de-4378-819e-e2407839f8d5> (consultado el 31 de julio de 2026).

En la actualidad, ese modelo continúa vigente, aunque opera bajo condiciones diferentes. Singapur está evolucionando desde un centro energético basado en combustibles fósiles hacia otro que pretende compatibilizar su tradicional centralidad logística con la transición hacia un sistema más diversificado y con menores emisiones de carbono.

No se trata de abandonar su función histórica, sino de adaptarla mediante inversiones en infraestructuras, interconexiones regionales dentro y fuera de la ASEAN y nuevas capacidades tecnológicas.

Estas circunstancias históricas explican por qué la seguridad del suministro, la conectividad internacional y la estabilidad regional continúan ocupando un lugar central en el modelo económico y energético singapurense.

El ecosistema energético de Singapur

La consolidación de Singapur como centro financiero y comercial no se explica por la disponibilidad de recursos naturales, que, como ya se ha visto, son inexistentes, sino por la capacidad del Estado para construir un entorno de elevada previsibilidad institucional, sofisticación regulatoria y conexión con los principales flujos de capital y mercancías de Asia.

Este modelo de inserción internacional, basado en la apertura, las relaciones estables con sus vecinos, la seguridad jurídica y la integración entre logística marítima, intermediación financiera y servicios de alto valor añadido, permitió que Singapur dejara de ser un simple puerto de tránsito y se convirtiera en una plataforma en la que convergen banca, la gestión de activos, la financiación del comercio, los seguros, los reaseguros y los mercados de materias primas.

Sus capacidades portuarias permiten apreciar la escala del modelo. El puerto de Singapur cerró 2025 con un récord de 44,66 millones de contenedores (TEU), un 8,6 % más que el año anterior, mientras que el tráfico marítimo alcanzó los 3.220 millones de toneladas de arqueo bruto.

Las ventas de combustible marino (*bunkering*), sector en el que Singapur ocupa el primer puesto mundial por volumen, registraron también un máximo histórico de 56,77 millones de toneladas⁹.

Como referencia, el puerto de Algeciras registra un volumen anual de aproximadamente entre 3 y 3,5 millones de toneladas de combustible marino y GNL. Estas cifras reflejan la distancia entre un centro logístico mundial y un puerto de alcance regional, y subrayan el peso de Singapur como nodo situado junto al estrecho de Malaca.

En el ámbito portuario, destaca también el desarrollo del megapuerto de Tuas, que concentrará todas las terminales de contenedores del país en una sola instalación. Cuando esté plenamente operativo, contará con 66 atraques distribuidos a lo largo de 26 kilómetros y una capacidad de 65 millones de TEU, casi el doble del volumen del tráfico actual. La planificación de este proyecto comenzó varias décadas antes, lo que constituye un reflejo de la visión a largo plazo que caracteriza a la Administración singapurense¹⁰.

Por otra parte, la conectividad aérea complementa la dimensión marítima. El aeropuerto de Changi, uno de los principales aeropuertos internacionales del mundo, gestionó casi 70 millones de pasajeros en 2025, con cerca de 100 aerolíneas que conectan Singapur con unas 170 ciudades de unos 50 países. La Terminal 5, prevista para mediados de la década de 2030, ampliará de forma sustancial el tamaño del aeropuerto y elevará su capacidad de 90 a 140 millones de pasajeros anuales.

Changi no es solo un punto de paso turístico o comercial: completa una plataforma logística integral en la que convergen mercancías y personas.

⁹ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE. «Singapore Retains Position as World's Leading Maritime Centre for 13th Consecutive Year», *MPA*. Singapur, 10 de julio de 2026. Disponible en: <https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/singapore-retains-position-as-worlds-leading-maritime-centre-for-13th-consecutive-year> (consultado el 31 de julio de 2026).

¹⁰ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE. «Port of the Future», *MPA*. Singapur. Disponible en: <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/port-of-the-future> (consultado el 28 de julio de 2026).

La apuesta por el *hub* aéreo responde a la misma lógica que el megapuerto de Tuas: mantener la relevancia de Singapur para los flujos comerciales de Asia-Pacífico en un escenario de creciente competencia entre centros regionales¹¹.

En el ámbito de la carga aérea, la ampliación del *Changi Airfreight Centre* y la creación de la *Changi East Innovation Zone* elevarán la capacidad anual de gestión de 3 a 5,4 millones de toneladas y reforzarán la posición de Singapur frente a otros *hubs* como Hong Kong o Shanghái.

Otro componente fundamental de este ecosistema es el sector financiero. La *Monetary Authority of Singapore* (MAS) lo presenta como un elemento esencial de la economía nacional y de su proyección internacional, con una función explícita de conexión entre el capital, la innovación y la economía real¹².

Según datos publicados recientemente por la MAS, el sector financiero creció un 4,3 % en 2025 y representó alrededor del 14 % del PIB singapurense. Por su parte, la gestión de activos (*assets management*) alcanzó los 6,7 billones de dólares a finales de 2025, y el país se mantuvo entre los principales centros mundiales del comercio de divisas. Esta densidad financiera refuerza su autonomía económica y amplía su capacidad para atraer inversión y participar en la fijación de estándares regionales e internacionales.

La *Singapore Exchange* (SGX) opera, además, como una bolsa continental de referencia. Su elevado volumen de negociación de derivados financieros, en especial sobre materias primas —mineral de hierro, caucho y productos petroquímicos—, así como de instrumentos de cobertura de riesgos (*hedging*) vinculados tanto a materias primas como a fletes marítimos, permite a productores, compradores, *traders*, navieras y otros participantes de los mercados energéticos y marítimos gestionar el riesgo (*risk management*) y la volatilidad de los precios en una misma plataforma, una capacidad inexistente en el resto de la región.

¹¹ LOI, Esther and FOO, Gavin. «The pulse of Changi: How one of the world's busiest airports keeps moving», *The Straits Times*. Singapur, 1 de julio de 2026. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/multimedia/photos/changi-airport-singapore> (consultado el 31 de julio de 2026).

¹² MONETARY AUTHORITY OF SINGAPORE. «Singapore as a Trusted Connector in a Changing World», MAS. Singapur, 2026. Disponible en: <https://www.mas.gov.sg/news/speeches/2026/singapore-as-a-trusted-connector-in-a-changing-world> (consultado el 31 de julio de 2026).

Los datos respaldan este liderazgo: en 2024, Singapur canalizó 1,9 billones de dólares estadounidenses en comercio internacional de todo tipo de materias primas, un 40 % más que una década antes.

Cerca de 400 empresas internacionales operan en el país, entre ellas todas las grandes petroleras mundiales, como Shell, Exxon, Saudi Aramco, PetroChina, etc.

Por otra parte, desde que las grandes agencias internacionales de valoración y fijación de precios de referencia de materias primas y productos derivados, como Platts o Argus, se instalaron en el país, Singapur se consolidó como el principal centro de formación de precios de productos petrolíferos al este del canal de Suez¹³.

Para atraer y retener esta actividad, el Gobierno mantiene incentivos fiscales específicos, algunos de los cuales han inspirado a otros competidores mundiales, como Dubái. Entre ellos se encuentran el *Global Trader Programme*, que aplica tipos impositivos reducidos a determinadas empresas de comercio internacional establecidas en Singapur, y el *Finance & Treasury Centre Incentive*, dirigido a centros corporativos de tesorería y acompañado de exenciones sobre determinados pagos de intereses a prestamistas extranjeros¹⁴.

El conjunto de estas políticas y proyectos responde a una estrategia deliberada: consolidar Singapur como una alternativa neutral y jurídicamente segura frente a Hong Kong, Tokio o Shanghái, atractiva tanto para el capital occidental como para el asiático.

En un entorno mundial marcado por la fragmentación jurisdiccional y la presión sobre los centros financieros tradicionales, la ciudad-Estado se ha posicionado como punto de convergencia de mercancías, personas y capitales.

La regulación prudencial de la MAS, que reúne la supervisión bancaria, aseguradora y de los mercados de capitales en una sola autoridad, aporta una estabilidad que las instituciones internacionales valoran como un activo estratégico.

¹³ ENTERPRISE SINGAPORE. «From rubber roots to risk management: Singapore's 60-year mastery of global trades», *Enterprise Singapore*. 9 de agosto de 2025. Disponible en: <https://www.enterprisesg.gov.sg/resources/media-centre/news/2025/august/from-rubber-roots-to-risk-management-singapores-60-year-mastery-of-global-trades> (consultado el 31 de julio de 2026).

¹⁴ SINGAPORE ECONOMIC DEVELOPMENT BOARD. «Finance & Treasury Centre Incentive», *EDB*. Singapur. Disponible en: <https://www.edb.gov.sg/content/dam/edb-en/how-we-help/incentive-and-schemes/factsheets/FTC%20Factsheet.pdf> (consultado el 31 de julio de 2026).

Tuas y la Terminal 5 de Changi no son proyectos aislados, sino la dimensión física de un modelo que integra infraestructuras, mercados e incentivos en un ecosistema singular en Asia-Pacífico.

El estrecho de Malaca y su papel en la seguridad energética del continente

El estrecho de Malaca, con unos 900 kilómetros de longitud, constituye uno de los principales puntos de estrangulamiento del comercio mundial y, por tanto, un elemento estructural de la seguridad energética asiática. Su punto más estrecho se sitúa en el *Phillips Channel*, junto a Singapur, y mide aproximadamente 2,7 kilómetros. Por este corredor, que conecta el océano Índico con el mar de China Meridional, transita alrededor del 22 % del comercio marítimo mundial y una media de 23 millones de barriles de petróleo diarios¹⁵. Como referencia, por el estrecho de Ormuz circulan unos 21 millones de barriles diarios¹⁶.

Aproximadamente, el 60 % del crudo que atraviesa el estrecho de Malaca procede del golfo Pérsico y, de ese volumen, el 48 % tiene como destino China. La concentración de orígenes (países productores) y de destinos (países con capacidad de refinado) en un número reducido de actores amplifica el riesgo: una alteración en el tránsito por el estrecho no afectaría por igual a todas las economías, sino de forma desproporcionada a las más dependientes del transporte marítimo. Singapur depende especialmente de la continuidad de esos flujos para sostener su modelo comercial, portuario y energético.

¹⁵ REUTERS. «Hormuz crisis throws spotlight on world's largest 'chokepoint', Malacca Strait», *Reuters*. 23 de abril de 2026. Disponible en: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/hormuz-crisis-throws-spotlight-worlds-largest-chokepoint-malacca-strait-2026-04-23/> (consultado el 31 de julio de 2026).

¹⁶ U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. «World Oil Transit Chokepoints», *EIA*. 2025. Disponible en: https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/world_oil_transit_chokepoints (consultado el 31 de julio de 2026).

Table 1. Volume of crude oil and petroleum liquids transported through world chokepoints and the Cape of Good Hope, 2020–1H25

million barrels per day

Location	2020	2021	2022	2023	2024	1H25
Strait of Malacca	22.8	22.1	23.0	24.0	22.5	23.2
Strait of Hormuz	19.2	19.7	21.9	21.8	20.7	20.9
Suez Canal and SUMED Pipeline	5.4	5.2	7.3	8.8	4.8	4.9
Bab el-Mandeb	5.7	6.0	8.0	9.3	4.1	4.2
Danish Straits ^a	3.1	3.1	4.2	5.0	4.9	4.9
Turkish Straits (Dardanelles)	3.2	3.3	3.2	3.5	3.6	3.7
Panama Canal ^b	1.7	1.8	2.2	2.2	2.0	2.3
Cape of Good Hope	7.9	7.2	6.1	6.2	9.3	9.1
World maritime oil trade	74.1	75.9	78.6	80.2	79.7	79.8
World total oil supply	94.1	95.8	100.6	102.6	103.3	104.4

Data source: U.S. Energy Information Administration (EIA), *Short-Term Energy Outlook*, February 2026, and EIA analysis based on Vortexa tanker tracking and Panama Canal Authority data, using EIA conversion factors and calculations

Figura 1. Volúmenes de crudo y productos derivados que transitan por los principales puntos mundiales de estrangulamiento del tráfico marítimo. Fuente: US Energy Information Administration (EIA).

La importancia estratégica del estrecho ha aumentado debido a la intensificación de la competencia geopolítica y a la mayor vulnerabilidad de las cadenas energéticas mundiales, perceptible tras la COVID-19 y tras las crisis recientes del estrecho de Ormuz.

Reuters, por ejemplo, ha señalado recientemente que Malaca es el mayor punto de estrangulamiento del tránsito petrolero mundial, con un volumen superior al de Ormuz, y que más de 100.000 buques atravesaron la zona en 2025.

El paso de petróleo y gas resulta decisivo para las economías de China, Japón o Corea del Sur, por no hablar del resto de los países asiáticos.

En este contexto, Singapur actúa como uno de los principales garantes de la seguridad, la información marítima y los servicios logísticos vinculados al estrecho, además de ser uno de los mayores beneficiarios del orden marítimo regional.

Una interrupción importante tendría efectos inmediatos sobre los costes logísticos, la seguridad del suministro y la estabilidad económica de Asia.

La seguridad del estrecho se apoya en una cooperación regional sostenida entre Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia.

El mecanismo más visible es la *Malacca Straits Patrol*, establecida en 2004 para reforzar la vigilancia, la lucha contra la piratería, la coordinación operativa y el intercambio de información en los estrechos de Malaca y Singapur.

Se articula mediante las patrullas marítimas coordinadas (MSSP), las patrullas aéreas conjuntas *Eyes in the Sky* y el Grupo de Intercambio de Inteligencia (IEG), que utiliza un sistema de información en tiempo real gestionado desde el *Information Fusion Centre* de Singapur. Este centro cuenta con oficiales de enlace de 24 países destinados en la base naval de Changi, situada cerca del aeropuerto del mismo nombre.

A este mecanismo se suma la cooperación bilateral entre Singapur e Indonesia en materia de seguridad marítima, control del tráfico y mejora de la navegación. La gobernanza del estrecho se basa, por tanto, menos en una autoridad central que en una red de acuerdos pragmáticos orientados a preservar la apertura de la ruta.

India, por su parte, no es miembro de la *Malacca Straits Patrol*, aunque también desarrolla acuerdos bilaterales específicos de colaboración. En 2017 se formalizó un acuerdo entre las armadas de India y Singapur, y en 2018, otro entre India e Indonesia para el corredor Andamán-Nicobar-Sabang. Ambos refuerzan la vigilancia y la cooperación naval en torno al tráfico que entra y sale del estrecho.

India posee, además, las islas Andamán y Nicobar, situadas a menos de 90 millas náuticas de la entrada occidental de Malaca y en una posición privilegiada para vigilar el acceso desde el océano Índico.

Nueva Delhi ha reforzado este archipiélago como plataforma de vigilancia avanzada y pretende desarrollar en Great Nicobar una importante infraestructura portuaria. El proyecto, con un coste estimado de 720.000 millones de rupias (aproximadamente 7.600 millones de dólares), contempla un puerto de transbordo en Galathea Bay con una capacidad inicial de 6 millones de contenedores, un aeropuerto internacional, una planta de generación eléctrica y un cable submarino de fibra óptica desde Chennai¹⁷.

¹⁷ BHARATSHAKTI. «Great Nicobar: India's Gateway to Indo-Pacific, Not Just Another Island Project», *BharatShakti.in*. 2026. Disponible en: <https://bharatshakti.in/great-nicobar-indias-gateway-to-indo-pacific-not-just-another-island-project-says-former-navy-chief/> (consultado el 31 de julio de 2026).

China, el otro gran interesado en la estabilidad del estrecho, también percibe su seguridad como una vulnerabilidad estratégica.

Ya en 2003, el entonces presidente Hu Jintao popularizó la expresión «dilema de Malaca» para describir la fuerte dependencia china de esta vía, por la que transitan aproximadamente el 75 % del crudo que China importa por vía marítima y cerca del 60 % del valor de su comercio marítimo¹⁸.

Pekín ha tratado desde entonces de reducir esa vulnerabilidad mediante medidas alternativas, como el oleoducto Kyaukpyu-Yunnan, operativo desde 2017, aunque este apenas cubre entre el 5 y el 6 % de las importaciones chinas de petróleo.

El carácter difícilmente sustituible de Malaca se aprecia también en los obstáculos para desarrollar estas posibles rutas alternativas.

Por ejemplo, Tailandia lleva años estudiando un puente terrestre de unos 100 kilómetros entre Ranong, en el mar de Andamán, y Chumphon, en el golfo de Tailandia. El proyecto contempla dos puertos de aguas profundas y conexiones ferroviarias y por carretera entre ambos.

El proyecto, valorado en torno a 38.000 millones de dólares, pretende desviar parte del tráfico del estrecho, pero parece haber sido pospuesto recientemente debido, por un lado, a las dudas sobre su rentabilidad y, por otro, a las dificultades de financiación¹⁹.

Aunque el puente terrestre tailandés y el desarrollo de Great Nicobar podrían modificar parcialmente los flujos marítimos, ninguno estaría en condiciones, por sí solo y a corto plazo, de alcanzar los niveles de conectividad portuaria, servicios financieros y logísticos o seguridad jurídica que ofrece Singapur.

¹⁸ BBC MUNDO. «El dilema de Malaca: por qué a China le preocupa tanto este estrecho», *BBC*. 2026. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/articles/ckgxp3d80j1o> (consultado el 31 de julio de 2026).

¹⁹ THE STRAITS TIMES. «Thailand to scrap \$38.3b land bridge project after study». Singapur, julio de 2026. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/thailand-to-scrap-38-3b-land-bridge-project-after-study> (consultado el 29 de julio de 2026).



Figura 2. El estrecho de Malaca y la posible ruta alternativa tailandesa. Fuente: Eurasiareview.com

Integración regional y evolución del modelo energético singapurense

Las tensiones geopolíticas registradas en Oriente Medio durante 2026 han vuelto a poner de manifiesto la elevada dependencia asiática del comercio internacional de energía y la vulnerabilidad de sus principales corredores marítimos.

Aunque el Sudeste Asiático ha podido amortiguar los efectos iniciales de las perturbaciones en el estrecho de Ormuz mediante la diversificación de proveedores y mecanismos comerciales alternativos, la región sigue siendo especialmente sensible a posibles interrupciones del suministro internacional.

La dependencia del petróleo y del gas natural licuado importados, junto con el crecimiento de la demanda derivado del desarrollo económico regional, ha reforzado la importancia de los mecanismos de cooperación impulsados por la ASEAN durante las últimas décadas. La seguridad energética forma parte de una agenda más amplia de conectividad, cooperación marítima e integración económica regional.

En este contexto, la seguridad energética singapurense no puede entenderse exclusivamente desde una perspectiva nacional. La ausencia de recursos energéticos propios ha llevado al país a diversificar progresivamente sus fuentes de suministro y a

integrarse en las principales iniciativas regionales en materia de energía, comercio y conectividad.

Agua, gas natural, electricidad y comercio marítimo forman parte de un sistema de interdependencias desarrollado con los países vecinos y las instituciones regionales del Sudeste Asiático. Singapur no ha eliminado sus vulnerabilidades estructurales, pero ha logrado reducirlas y gestionarlas mediante mecanismos de integración que refuerzan su posición como uno de los principales nodos energéticos de Asia.

La renovación del *ASEAN Petroleum Security Agreement* (APSA) constituye uno de los ejemplos más relevantes de esta tendencia. El acuerdo establece un marco regional para coordinar la respuesta de los Estados miembros ante situaciones de emergencia energética.

Cuando un país registra una escasez de crudo y productos derivados superior al 10 % de su demanda interna, puede activar el mecanismo y solicitar suministros a los demás miembros.

El APSA se complementa con otras iniciativas en desarrollo, como la *ASEAN Power Grid* y los proyectos regionales de cooperación gasista. En la renovación acordada en octubre de 2025, el marco se amplió para incluir el gas natural; hasta el momento, el mecanismo no ha tenido que ser activado²⁰.

La integración regional ha comenzado también a materializarse mediante interconexiones eléctricas. El *Laos-Thailand-Malaysia-Singapore Power Integration Project* (LTMS-PIP) es la primera iniciativa multilateral operativa dentro de la *ASEAN Power Grid* y permite importar electricidad hidroeléctrica de Laos a través de las redes de Tailandia y Malasia.

²⁰ ASEAN CENTRE FOR ENERGY. «Natural Gas in the New ASEAN Petroleum Security Framework», *Policy Brief*, n.º 3. ACE, Yakarta, 2026. Disponible en: https://storage.googleapis.com/aceweb-bucket-261225/pdf/publication/%5BPB%20No.%203%5D%20Policy%20Brief_Natural%20Gas%20in%20the%20New%20ASEAN%20Petroleum%20Security%20Framework_UAKljc4GR4oejdAD2zzT3qUdua2vHG4KflvuugdE.pdf (consultado el 31 de julio de 2026).

Paralelamente, Singapur ha aprobado de forma condicional varios proyectos para importar, antes de 2035, alrededor de seis gigavatios de electricidad de bajas emisiones de carbono desde Indonesia, Vietnam, Camboya y Australia²¹.

Estas iniciativas pretenden reducir la dependencia de un número limitado de proveedores y aumentar la flexibilidad del sistema eléctrico nacional.

Una evolución semejante se observa en el sector gasista. Singapur comenzó importando gas natural por gasoducto desde Malasia e Indonesia, lo que condicionó históricamente una parte significativa de su seguridad energética.

La entrada en funcionamiento de la terminal de gas natural licuado de Jurong Island en 2013 permitió incorporar suministradores internacionales, entre ellos Australia, Catar y Estados Unidos, y reducir la dependencia de un número limitado de proveedores regionales.

La estrategia continúa mediante la ampliación de las capacidades nacionales de importación de GNL y las iniciativas regionales que suceden al *Trans-ASEAN Gas Pipeline*, originado en 1991 con la conexión entre Singapur y Malasia y ampliado posteriormente hasta Indonesia. En la actualidad, estas iniciativas se integran en el programa de la ASEAN *Oil and Gas Connectivity, Security and Sustainability*.

Para reforzar el abastecimiento más allá de los contratos vigentes, Singapur creó en 2025 GasCo, un comprador estatal de GNL que comenzó a centralizar las adquisiciones en enero de 2026.

Catar suministra casi la mitad de los 5,93 millones de toneladas de GNL que Singapur importa anualmente. Además, está previsto que una segunda terminal receptora entre en funcionamiento antes de 2030²².

²¹ ENERDATA. «Indonesia and Singapore advance 3.4 GW low-carbon electricity export plan», *Enerdata*. 7 de julio de 2026. Disponible en: <https://www.enerdata.net/publications/daily-energy-news/indonesia-and-singapore-advance-34-gw-low-carbon-electricity-export-plan.html> (consultado el 31 de julio de 2026).

²² MARKET RESEARCH SINGAPORE. «Doubling Down on Gas: Singapore's Second LNG Terminal Plans and GasCo's 2026 Buying Debut», *MRS*. 10 de julio de 2026. Disponible en: <https://marketresearchsingapore.com/insights/articles/doubling-down-on-gas-singapores-second-lng-terminal-plans-and-gascos-2026-buying-debut> (consultado el 31 de julio de 2026).

Al mismo tiempo, Singapur ha estrechado sus vínculos energéticos con Australia, uno de sus principales socios económicos.

El Protocolo sobre Resiliencia Económica y Suministros Esenciales, firmado en julio de 2026 y enmarcado en el tratado bilateral de libre comercio, compromete a ambas partes a no imponer restricciones a la exportación de diésel y GNL. Australia es uno de los principales proveedores de GNL de Singapur y este, a su vez, es el mayor suministrador de productos refinados a Australia²³.

La integración regional del modelo singapurense trasciende el ámbito estrictamente energético. La *Johor-Singapore Special Economic Zone* (JS-SEZ), formalizada en enero de 2025, amplía funcionalmente el espacio económico del centro singapurense.

El acuerdo combina las capacidades financieras, comerciales y logísticas de Singapur con la disponibilidad de suelo e infraestructuras industriales en Johor y Pengerang, en Malasia, y contribuye a reforzar la competitividad de ambos territorios. Más que una relación de competencia directa, la iniciativa refleja la creciente interdependencia económica y energética entre los dos países.

Singapur también pretende situarse en la vanguardia de las energías renovables, a pesar de que Asia se encuentre todavía unos pasos por detrás de Europa. Tiene un interés especial en el hidrógeno verde y los biocombustibles, especialmente para suministrar a su centro de abastecimiento marítimo (*bunkering hub*).

En este ámbito destacan los corredores verdes y digitales de navegación establecidos con Europa, Australia y Estados Unidos (*Green and Digital Shipping Corridors*), concebidos para mejorar la resiliencia, la eficiencia y la sostenibilidad de las cadenas mundiales de suministro, así como para acelerar la descarbonización del transporte marítimo. China se incorporó recientemente a esta red mediante un acuerdo con el puerto de Tianjin²⁴.

²³ ARGUS MEDIA. «Australia, Singapore sign energy security, defence deal», *Argus Media*. 27 de julio de 2026. Disponible en: <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2857260-australia-singapore-sign-energy-security-defence-deal> (consultado el 31 de julio de 2026).

²⁴ THE STRAITS TIMES. «S'pore, China to establish national green and digital shipping corridor; pledge to deepen ties», *The Straits Times*. Singapur, 25 de octubre de 2025. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/singapore/spore-china-to-establish-national-green-and-digital-shipping-corridor-pledge-to-deepen-ties> (consultado el 31 de julio de 2026).

Conclusiones

La principal ventaja competitiva de Singapur no reside en la disponibilidad de un recurso energético determinado, sino en su capacidad para integrar infraestructuras críticas, servicios especializados, instrumentos financieros y relaciones regionales.

Este modelo no es el resultado de una única política, sino de una sucesión de decisiones estratégicas adoptadas desde el siglo XIX y profundizadas después de la independencia. La continuidad institucional y la permanencia del *People's Action Party* en el Gobierno han permitido aplicar políticas con horizontes temporales de varias décadas, evitando muchas de las discontinuidades observadas en otros países de la región.

El modelo singapurense descansa sobre tres elementos interrelacionados.

El primero es su posición junto al estrecho de Malaca, principal corredor entre el océano Índico y el mar de China Meridional, y una de las rutas esenciales para el abastecimiento energético asiático.

El segundo es la densidad de su ecosistema económico y logístico, formado por infraestructuras portuarias, capacidades de refinado y almacenamiento, servicios de abastecimiento de combustible a buques (*bunkering*), mercados de materias primas, gestión de riesgos (*risk management*), financiación y estabilidad bancaria.

El tercero es una red de acuerdos regionales que permite gestionar parcialmente la vulnerabilidad derivada de la falta de recursos naturales propios.

La transición energética no elimina esta lógica, sino que obliga a adaptarla. Singapur pretende incorporar nuevas fuentes de electricidad, gas natural licuado, biocombustibles, hidrógeno y combustibles marítimos alternativos sin renunciar a su función tradicional como nodo logístico y comercial.

La relevancia futura del país dependerá, por tanto, menos de la producción doméstica de energía que de su capacidad para seguir intermediando, financiando, almacenando y redistribuyendo los flujos energéticos del continente asiático.

La dependencia del estrecho de Malaca seguirá constituyendo un riesgo estructural. La cooperación entre los Estados ribereños, las patrullas coordinadas y los mecanismos de

intercambio de información reducen los riesgos asociados a la piratería, los accidentes y las interrupciones del tráfico, pero no pueden eliminar las consecuencias de una crisis regional de mayor escala.

Del mismo modo, el desarrollo de Great Nicobar, el proyecto tailandés del puente terrestre o la creciente presencia marítima de India y China podrían modificar parcialmente el equilibrio regional; sin embargo, ninguno de ellos podría sustituir el conjunto de capacidades concentradas en Singapur.

El caso singapurense demuestra que un Estado pequeño en extensión, sin recursos energéticos propios, puede alcanzar una influencia internacional considerable mediante la planificación a largo plazo, la apertura económica y la integración regional. Sin embargo, su experiencia difícilmente puede replicarse en otros países.

Finalmente, todo apunta a que Singapur proseguirá preservando su autonomía en un contexto de competencia creciente entre grandes potencias, como India, China o Estados Unidos. Más que una neutralidad estricta, parece que el país seguirá practicando un equilibrio pragmático con todos los actores de la región.

La capacidad para sostener ese equilibrio, sin asumir un alineamiento excluyente, continuará siendo uno de los principales activos para su propia seguridad energética y para la del continente durante las próximas décadas.

*Pedro A. Fernández García**
Aspirante alférez reservista