Сінгапур як бункерний порт

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Від вугільних куп до мазуту

Бункерування в Сінгапурі почалося з вугілля. Коли в XIX столітті в азійських водах з'явилися пароплави, порт став вугільною станцією для пароплавних мереж, що з'єднували Європу, Індію, Китай та Австралію.[1] Вугілля треба було імпортувати, зберігати й заносити на борт силами бригад робітників. Швидкість бункерування вугіллям незабаром стала чинником конкуренції між портами. Розділ V частини B описав вугільні причали Tanjong Pagar Dock Company і договірну норму сорок тонн на годину. Саме слово збереглося з тієї доби: «бункерами» називали відсіки, у яких пароплав зберігав вугілля, і цей термін перейшов на мазут, що у XX столітті витіснив вугілля.[2]

Перехід на нафту пов'язав бункерування з нафтовою галуззю, що виросла на південних островах. На початку 1890-х років M. Samuel & Co., лондонська фірма, яка згодом створила Shell Transport and

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Trading, звела на Пулау-Букомі нафтовий резервуарний склад. Пізніше на острові з'явилися великий нафтопереробний завод і термінал.[3] Нафтопереробні заводи, збудовані в Сінгапурі з 1960-х років, які розглядає розділ II цієї частини, виробляли залишковий мазут, який спалювали океанські судна. Мазут був важкою частиною нафтопереробного барелю й мав небагато інших застосувань. Тож порт, що переробляв сиру нафту для регіону, мав природний збут для своїх залишків — судна, які проходили його водами. Суднобудівні та судноремонтні верфі, створені після виведення британських військ і розглянуті в розділі III частини C, додали ремонт і технічне обслуговування до послуг, що приваблювали судна до Сінгапуру.

Масштаб ринку

Ринок з 2010 року зростав майже безперервно. Річні продажі бункерного палива зросли з 40,9 млн тонн 2010 року до 45,2 млн тонн 2015 року і 50,6 млн тонн 2017 року. 2019 року вони відступили до 47,5 млн тонн, 2022 року — до 47,9 млн тонн, а потім досягли 51,8 млн тонн 2023 року і 54,9 млн тонн 2024 року.[4] Показник 2025 року — 56,77 млн тонн за першим оголошенням і 56,79 млн тонн за переглянутим рядом MPA — став найвищим за всю історію спостережень. Продажі високосірчистого мазуту зросли на 7,8 % до 21,73 млн тонн, уп'яте поспіль, тоді як продажі низькосірчистого мазуту впали на 2,5 % до 28,83 млн тонн.[5] Решту становили переважно судновий газойль та альтернативні види палива, про які йдеться нижче.

Тенденція тривала й 2026 року, хоча й повільніше. Продажі із січня до серпня 2026 року сягнули 37,77 млн тонн, приблизно на 2,4 % більше, ніж за ті самі місяці 2025 року, попри Ормузьку кризу, яку розглядає розділ II цієї частини. За попередніми

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

даними, продажі за перші дев'ять місяців становили 42,50 млн тонн. Винятком стали біопаливні суміші: за перші вісім місяців вони впали приблизно до 0,52 млн тонн з 1,05 млн тонн роком раніше.[6] Продажі бункерного палива слід розглядати разом із трафіком порту. 2025 року тоннаж суден, що прибули до Сінгапуру, досяг рекордних 3,22 млрд валових тонн, а контейнерообіг — 44,66 млн TEU.[7] Багато суден, що бункеруються в Сінгапурі, не вантажать і не вивантажують там вантажів. Вони заходять лише по паливо, постачання та зміну екіпажу, використовуючи якірні стоянки як станцію обслуговування на шляху між Індійським океаном і Південнокитайським морем.

Чому судна бункеруються в Сінгапурі

Перша причина — географія. Розділ I частини A показав, що Малаккська протока — одне з головних «вузьких місць» світової торгівлі. Судно, що йде між Європою, Близьким Сходом чи Індією та Східною Азією, проходить повз Сінгапур, заходить воно туди чи ні. Заправка там коштує щонайбільше короткого відхилення від курсу, тоді як альтернативні порти на маршруті або не мають таких обсягів і вибору постачальників, або розташовані на околицях головних судноплавних шляхів. Фуджейра в Об'єднаних Арабських Еміратах, яку називають другим за величиною бункерним хабом світу, обслуговує судна біля входу до Затоки.[8] Роттердам відіграє відповідну роль для Північної Європи. Жоден із них не конкурує безпосередньо із Сінгапуром за торгівлю Східної Азії.

Друга причина — постачання. Сінгапур поєднує нафтопереробні заводи, незалежні термінали зберігання та велику спільноту нафтових трейдерів, які розглядають розділи II і V цієї частини. Мазут і газойль переробляють на місці або імпортують з

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Близького Сходу, Індії, Китаю та Європи, а потім змішують у терміналах зберігання до специфікацій, яких потребують судна. Ціноутворення відбувається в тому самому місті, адже сінгапурські оцінки цін на мазут слугують бенчмарками для всієї Азії. Тож судновласник може купити паливо в Сінгапурі за прозорою ціною, у низки конкурентних постачальників і майже в будь-якому обсязі.

Третя причина — регулювання, якому присвячено наступні підрозділи. Судновласники та фрахтувальники купують паливо в Сінгапурі, бо розраховують отримати ту кількість, за яку платять, якості, зазначеної в документах, від ліцензованого постачальника, якого можна притягнути до відповідальності. Небагато бункерних портів дають таку певність тією самою мірою. Це результат понад двох десятиліть регуляторної роботи MPA, яке перетворило ринок, сумнозвісний недопоставками та зловживаннями, на ринок, який тепер вивчають інші порти.

Ланцюг постачання бункерного палива

Типова поставка бункерного палива залучає кілька сторін. Покупець — це особа, відповідальна за паливо судна. За тайм-чартером це зазвичай фрахтувальник, тому багато бункерних контрактів укладають фрахтувальники, а не власники. Апеляційний суд 2012 року зазначив, що за тайм-чартером «саме фрахтувальник відповідає за забезпечення паливом і його оплату».[9] Покупець часто укладає договір із бункерним трейдером або брокером, який, своєю чергою, купує в ліцензованого в порту фізичного постачальника. Фізичний постачальник доставляє паливо бункерувальним танкером до судна на якірній стоянці або біля причалу.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Поставку оформлюють бункерною накладною, яку підписують вантажний помічник постачальника та старший механік судна; йому може допомагати незалежний бункерний сюрвеєр. Під час поставки відбирають проби й пломбують їх для подальшого аналізу. Оплата зазвичай настає на умовах кредиту в кілька тижнів, тож постачальник або трейдер фінансує паливо, доки покупець не заплатить. Саме паливо, як правило, спалюють задовго до настання строку оплати, і цей факт стає важливим, коли одна зі сторін ланцюга банкрутує. Тому банк, що фінансує бункерного трейдера, кредитує під дебіторську заборгованість судновласників і фрахтувальників, чию кредитоспроможність він мусить оцінити, і під паливо, яке незабаром зникне в двигунах суден.

Примітки

1. Wikipedia, “Port of Singapore” (дата звернення: листопад 2026 р.): з 1840-х років Сінгапур став важливою вугільною станцією для пароплавних мереж. ↩
2. Wikipedia, “Bunkering” (дата звернення: листопад 2026 р.): термін походить з доби пароплавів, коли вугілля зберігали в бункерах; нині “bunker” загалом позначає нафтопродукти, що зберігаються в танках. ↩
3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”, і Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapore, ISEAS, 1989, с. 81–124 (перші резервуари для зберігання гасу на Пулау-Букомі 1892 року), обидва джерела цитовано в розділі II цієї частини. ↩
4. Wikipedia, “Port of Singapore” (дата звернення: листопад 2026 р.), таблиця продажів бункерного палива: 40,9 млн тонн (2010), 45,2 (2015), 48,6 (2016), 50,6 (2017), 49,8 (2018), 47,5 (2019), 49,8 (2020),

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

50,0 (2021), 47,9 (2022), 51,8 (2023), 54,9 (2024), 56,77 (2025). MPA, “Bunker Sales” (файл Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, дата звернення: листопад 2026 р.): річні підсумки від 48 614,5 тис. тонн (2016) до 54 920,59 тис. тонн (2024), що узгоджується з цими цифрами; переглянутий підсумок за 2025 рік — 56 789,46 тис. тонн. ↩

5. Baird Maritime (Reuters), 13 січня 2026 р. (див. вище): високосірчистий мазут — 21,73 млн тонн 2025 року, зростання на 7,8 % і вже п’ятий рік поспіль; низькосірчистий мазут — 28,83 млн тонн, зниження на 2,5 %. ↩

6. MPA, “Bunker Sales” (файл Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, дата звернення: листопад 2026 р.): місячні підсумки за січень–серпень 2026 року в сумі 37 770,41 тис. тонн проти 36 870,53 тис. тонн за січень–серпень 2025 року; січень–вересень 2026 року (вересень — попередня оцінка) — 42 496,80 тис. тонн; сорти з біодомішками та B100 разом — 519,82 тис. тонн у січні–серпні 2026 року проти 1 050,83 тис. тонн у січні–серпні 2025 року. ↩

7. Baird Maritime (Reuters), 13 січня 2026 р. (див. вище): тоннаж суден, що прибули, — 3,22 млрд валових тонн, контейнерообіг — 44,66 млн TEU 2025 року. ↩

8. Wikipedia, “Port of Fujairah” (дата звернення: листопад 2026 р.): Фуджейру названо “the world second largest bunkering hub” з посиланням на інтерв’ю S&P Global від 16 квітня 2019 року. ↩

9. *The “Bunga Melati 5”* [2012] SGCA 46 (Court of Appeal, 21 серпня 2012 р.), п. [70], з цитуванням Girvin: за тайм-чартером “it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel”. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com