Угольная станция и военно-морская база

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

Уголь и переход в Нью-Харбор

Пароходам нужны были уголь, глубокая вода и ремонтные мощности, и ничего из этого река Сингапур дать не могла. Устье реки было мелким и забитым лихтерами. Для торговли джонок это подходило, но океанские пароходы туда не заходили. Решение нашлось к западу от города — в глубоком и защищённом проливе между главным островом и островами Блаканг-Мати и Пулау-Брани. В 1852 году P&O первой из судоходных компаний перенесла свою угольную станцию с реки Сингапур в этот Нью-Харбор и построила там собственный причал.[1] Другие компании последовали её примеру. 19 апреля 1900 года исполняющий обязанности губернатора переименовал якорную стоянку в Кеппел-Харбор в честь адмирала Генри Кеппела.[2]

© 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.

Уголь был громоздким грузом, который приходилось ввозить, хранить и грузить в больших количествах. Угольные кучи Нью-Харбора, бригады рабочих, носивших уголь на борт в корзинах, и лихтеры, бункеровавшие суда на рейде, стали привычными чертами порта. Скорость бункеровки превратилась в предмет конкуренции между портами, ведь каждый час стоянки стоил владельцу денег. В Танджонг-Пагаре договорная норма бункеровки была в итоге установлена на уровне 40 тонн в час. В период наибольшего расцвета доковая компания могла хранить 250 000 тонн угля и одновременно 200 000 тонн груза.[3] Здесь зародился бункерный бизнес, который глава III части G прослеживает вплоть до эпохи мазута, СПГ и аммиака.

Tanjong Pagar Dock Company

Важнейшим предприятием новой гавани была Tanjong Pagar Dock Company, основанная в 1864 году торговым агентским домом Guthrie and Company и китайским купцом Tan Kim Ching. Она была создана как акционерное общество для финансирования сухого дока и стала первой местной акционерной компанией в Сингапуре, предложившей свои акции публике. Первоначально планировалось привлечь 200 000 долларов, разместив 2000 акций по 100 долларов.[4] Таким образом, компания — одна из ранних вех в истории сингапурского рынка капитала, развитие которого до современной биржи прослеживает часть D.

Начало было трудным. Торговля 1860-х годов находилась в депрессии, а первый сухой док, Victoria Dock, открылся лишь 17 октября 1868 года, за год до открытия канала. Канал коренным образом изменил перспективы дока. Пароходов стало заходить больше, и к 1870 году доковые операции стали прибыльными. В 1879 году последовал второй док — Albert Dock. В 1874 году

© 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.

компания установила паровые лебёдки и краны, благодаря чему объём груза, обрабатываемого у её причалов за рабочий день, вырос с 200–300 до 500–800 тонн.[5]

Компания росла не только за счёт строительства, но и за счёт приобретений. В 1880-х годах она арендовала причал Jardine Matheson и купила причалы Borneo и Purvis. В 1899 году она слилась со своим конкурентом Paten Slip and Dock Company и стала контролировать пять сухих доков, около полутора миль причального фронта и примерно 375 акров. У компании была собственная полиция, набранная в основном из сикхов Пенджаба, и собственная пожарная команда.[6] Частная компания стала оператором большей части портовой инфраструктуры коронной колонии.

Экспроприация 1905 года

Такое положение породило конфликт между частным и публичным интересом. Чтобы не отставать от роста судоходства, порту требовались крупные инвестиции в новые причалы, доки и намыв территорий. Акционеры, многие из которых жили в Европе, предпочитали дивиденды. В марте 1904 года европейские акционеры отклонили план модернизации стоимостью 12 млн долларов. Колониальное правительство ответило Ордонансом о доке Танджонг-Пагар (Tanjong Pagar Dock Ordinance), принятым в апреле 1905 года, который передал компанию в публичную собственность. Акционеры получили по 761 доллару за каждую акцию номиналом 100 долларов при пиковой рыночной цене 600 долларов.[7]

Щедрость компенсации делает это решение поучительным. Колониальное государство взяло под контроль инфраструктуру, которую считало необходимой для экономики колонии. Оно

© 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.

сделало это законом и с компенсацией выше рыночной цены, так что у инвесторов было мало оснований для недовольства. Модель государства, которое забирает стратегическую инфраструктуру в публичные руки, уважая собственность и компенсируя владельцам потери, вновь появится в независимом Сингапуре — в государственных органах (statutory boards) и компаниях, связанных с государством, которые рассматриваются в части D.

Публичный доковый совет был преобразован в Совет гавани Сингапура (Singapore Harbour Board), учреждённый в соответствии с Портовым ордонансом Стрейтс-Сетлментс 1912 года и действовавший с 1913 года. В том же году, 26 августа 1913 года, открылся King's Dock, который тогда называли крупнейшим доком к востоку от Суэца. Мористый волнолом, достроенный в 1914 году, и намыв территорий у Телок-Айера дали порту современный причальный фронт.[8] Совет гавани — прямой предшественник Управления порта Сингапура (Port of Singapore Authority) и PSA International.

Угольная станция империи

Для Королевского военно-морского флота Сингапур был одним из звеньев цепи угольных станций и верфей, которые позволяли британским военным кораблям действовать по всему миру. Торговые и военно-морские интересы совпадали. Порт с запасами угля, сухими доками и квалифицированной рабочей силой служил флоту в войну и судоходным линиям в мирное время. Сингапур выигрывал от этой двойной функции: у имперского правительства была причина его защищать, а у купцов — причина им пользоваться.[9]

© 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.

Переход от угля к нефти начался ещё до Первой мировой войны. Нефтяные компании построили хранилища на островах к югу от Сингапура, которые впоследствии стали основой нефтеперерабатывающей отрасли, рассматриваемой в главе II части G. Стратегическое значение топлива ещё больше возросло, когда Королевский военно-морской флот перевёл свои корабли на нефть: базе в Азии теперь требовались не только доки, но и топливные резервуары.

Примечания

1. Wee Beng Geok, «The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang», *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, июль–сентябрь 2019 г.: “In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour”, где компания построила собственный причал. ↩
2. Wikipedia, «Keppel Harbour» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): 19 апреля 1900 г. исполняющий обязанности губернатора Джеймс Александр Светтенхэм переименовал гавань в Keppel Harbour в честь адмирала Генри Кеппела. ↩
3. PSA International, «Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore» (globalpsa.com, дата обращения: ноябрь 2026 г.): “The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour”; склады вмещали “200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals”. ↩
4. Wikipedia, «Tanjong Pagar Dock Company» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): основана в 1864 г. Guthrie and Company и Tan Kim Ching; Wee Beng Geok, «The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang», *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, июль–сентябрь 2019 г.: Tanjong Pagar Dock Company была первой местной акционерной компанией, предложившей акции публике; она намеревалась привлечь 200 000 долларов, разместив 2000 акций по 100 долларов. ↩

© 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.

5. Wee Beng Geok, «The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang», *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, июль–сентябрь 2019 г.: Victoria Dock открыт губернатором сэром Гарри Ордом 17 октября 1868 г.; после открытия Суэцкого канала в 1869 г. пароходов стало заходить больше, и к 1870 г. доковые операции стали прибыльными; PSA International, «Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): паровые лебёдки и краны, установленные в 1874 г., увеличили обработку грузов с 200–300 тонн за десятичасовой рабочий день до 500–800 тонн в день; «Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology», *The Postcolonial Web*: Albert Dock открыт в 1879 г. ↩

6. «Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology», *The Postcolonial Web* (дата обращения: ноябрь 2026 г.): 1884 г. — аренда причала Jardine Matheson; 1885 г. — покупка причалов Borneo Wharf и Purvis Wharf; 1899 г. — слияние с Paten Slip & Dock Co., давшее контроль над пятью сухими доками, 1¼ мили причального фронта и 375 акрами; Wikipedia, «Tanjong Pagar Dock Company» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): у компании была собственная полиция, в основном из сикхов Пенджаба, и собственная пожарная команда. ↩

7. Wee Beng Geok, «The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang», *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, июль–сентябрь 2019 г.: план модернизации стоимостью 12 млн долларов был отклонён европейскими акционерами в марте 1904 г.; Tanjong Pagar Dock Ordinance принят в апреле 1905 г.; акционеры получили 761 доллар за каждую акцию номиналом 100 долларов при пиковой биржевой цене 600 долларов. ↩

8. PSA International, «Heritage | Chapter Three» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): Singapore Harbour Board был “constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912”; Wikipedia, «Tanjong Pagar Dock

© 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.

Company» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): экспроприирована в 1905 г., переименована в Singapore Harbour Board в 1913 г., позднее — Port of Singapore Authority (1964); Wikipedia, «Keppel Harbour» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): King's Dock открыт 26 августа 1913 г.; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, июль–сентябрь 2019 г.: King's Dock открыт в 1913 г. как "the largest dock east of the Suez"; «Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology», *The Postcolonial Web* (дата обращения: ноябрь 2026 г.): 1907 г. — второй этап намыва у Телок-Айера и мористый мол; 1914 г. — завершение волнолома; 1932 г. — открытие бассейна Telok Ayer Basin. ↩

9. Wikipedia, «Singapore in the Straits Settlements» (дата обращения: ноябрь 2026 г.): "Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy". ↩

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. 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.

© 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

© 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.