Сингапур как бункерный 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

От угольных куч к мазуту

Бункеровка в Сингапуре началась с угля. Когда в XIX веке в азиатских водах появились пароходы, порт стал угольной станцией для пароходных линий, связывавших Европу, Индию, Китай и Австралию.[1] Уголь приходилось ввозить, хранить и переносить на борт силами бригад рабочих. Скорость погрузки угля вскоре стала фактором конкуренции между портами. Глава V части B описывала угольные причалы Tanjong Pagar Dock Company и договорную норму в сорок тонн в час. Само слово сохранилось с тех времён: «бункерами» называли отсеки, в которых пароход хранил уголь. Затем этот термин перешёл на мазут, сменивший уголь в XX веке.[2]

Переход на нефть связал бункеровку с нефтяной отраслью, выросшей на южных островах. В начале 1890-х годов M. Samuel & Co., лондонская фирма, позднее учредившая 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, построила на Пулау-Буком нефтяной резервуарный склад. Позднее на острове появились крупный НПЗ и терминал.[3] НПЗ, построенные в Сингапуре с 1960-х годов, которые рассматривает глава II этой части, производили остаточный мазут, на котором ходили океанские суда. Мазут был тяжёлой частью нефтеперерабатывающего барреля, и других применений у него было мало. Поэтому порт, перерабатывавший сырую нефть для региона, имел естественный рынок сбыта своих остатков — суда, проходившие через его воды. Верфи, созданные после вывода британских войск и рассмотренные в главе III части C, добавили к услугам, привлекавшим суда в Сингапур, ремонт и техническое обслуживание.

Масштаб рынка

С 2010 года рынок рос почти непрерывно. Годовые продажи бункерного топлива увеличились с 40,9 млн тонн в 2010 году до 45,2 млн тонн в 2015 году и 50,6 млн тонн в 2017 году. В 2019 году они снизились до 47,5 млн тонн, в 2022 году составили 47,9 млн тонн, затем достигли 51,8 млн тонн в 2023 году и 54,9 млн тонн в 2024 году.[4] Показатель 2025 года — 56,77 млн тонн по первоначальным данным и 56,79 млн тонн в пересмотренном ряду MPA — стал самым высоким за всю историю. Продажи высокосернистого мазута выросли на 7,8 % до 21,73 млн тонн, увеличившись пятый год подряд, а продажи малосернистого мазута снизились на 2,5 % до 28,83 млн тонн.[5] Остальное пришлось в основном на судовой газойль и альтернативные виды топлива, о которых речь пойдёт ниже.

© 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.

В 2026 году тенденция сохранилась, хотя рост замедлился. Продажи с января по август 2026 года достигли 37,77 млн тонн, примерно на 2,4 % больше, чем за те же месяцы 2025 года, несмотря на Ормузский кризис, который рассматривает глава II этой части. По предварительным данным, продажи за первые девять месяцев составили 42,50 млн тонн. Исключением стали смеси с биотопливом: за первые восемь месяцев их продажи упали примерно до 0,52 млн тонн против 1,05 млн тонн годом ранее.[6] Продажи бункерного топлива следует рассматривать вместе с судопотоком порта. В 2025 году тоннаж судов, прибывших в Сингапур, достиг рекордных 3,22 млрд валовых тонн, а контейнерооборот — 44,66 млн TEU.[7] Многие суда, принимающие бункерное топливо в Сингапуре, не грузят и не выгружают там грузы. Они заходят только за топливом, снабжением и для смены экипажа и используют якорные стоянки как станцию обслуживания на пути между Индийским океаном и Южно-Китайским морем.

Почему суда бункеруются в Сингапуре

Первая причина — география. Глава I части A показала, что Малаккский пролив — одно из главных узких мест мировой торговли. Судно, идущее между Европой, Ближним Востоком или Индией и Восточной Азией, проходит мимо Сингапура независимо от того, заходит ли оно туда. Бункеровка там стоит в худшем случае небольшого отклонения от курса. Альтернативные порты на этом маршруте либо не располагают такими объёмами и выбором поставщиков, либо лежат на окраинах главных судоходных путей. Фуджейра в Объединённых Арабских Эмиратах, которую называют вторым по величине бункерным хабом мира, обслуживает суда у входа

© 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.

в Залив.[8] Роттердам играет аналогичную роль для Северной Европы. Ни один из них не конкурирует с Сингапуром напрямую за торговлю Восточной Азии.

Вторая причина — предложение. Сингапур сочетает НПЗ, независимые терминалы хранения и крупное сообщество нефтетрейдеров, которые рассматривают главы II и V этой части. Мазут и газойль производятся на месте или ввозятся с Ближнего Востока, из Индии, Китая и Европы, а затем смешиваются в терминалах хранения до спецификаций, которые требуются судам. Формирование цен происходит в том же городе, поскольку сингапурские котировки мазута служат бенчмарками для всей Азии. Поэтому судовладелец может купить топливо в Сингапуре по прозрачной цене, у ряда конкурирующих поставщиков и практически в любом количестве.

Третья причина — регулирование, которому посвящены следующие разделы. Судовладельцы и фрахтователи покупают топливо в Сингапуре, потому что рассчитывают получить оплаченное количество заявленного в документах качества от лицензированного поставщика, которого можно привлечь к ответственности. Немногие бункерные порты дают такую уверенность в той же мере. Это результат более чем двадцатилетней регуляторной работы MPA, которое превратило рынок, печально известный недоливами и злоупотреблениями, в образец, который теперь изучают другие порты.

Цепочка поставок бункерного топлива

В типичной поставке бункерного топлива участвуют несколько сторон. Покупатель — лицо, отвечающее за топливо судна. При тайм-чартере это обычно фрахтователь, поэтому многие

© 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.

бункерные договоры заключают фрахтователи, а не владельцы. Апелляционный суд в 2012 году отметил, что при тайм-чартере “it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel”.[9] Покупатель часто заключает договор с бункерным трейдером или брокером, который, в свою очередь, покупает топливо у физического поставщика, лицензированного в порту. Физический поставщик доставляет топливо бункерным танкером к судну, стоящему на якоре или у причала.

Поставка оформляется бункерной накладной, которую подписывают грузовой помощник поставщика и старший механик судна. Ему может помогать независимый бункерный сюрвейер. Во время поставки отбираются пробы, которые опечатываются для последующего анализа. Оплата обычно производится в кредит на срок в несколько недель, так что поставщик или трейдер финансирует топливо, пока покупатель не заплатит. Само топливо, как правило, сгорает задолго до наступления срока оплаты, и это обстоятельство становится важным, когда один из участников цепочки терпит крах. Поэтому банк, финансирующий бункерного трейдера, кредитует его под дебиторскую задолженность судовладельцев и фрахтователей, чью кредитоспособность он должен оценить, и под топливо, которое скоро исчезнет в двигателях судов.

Примечания

1. Wikipedia, “Port of Singapore” (дата обращения: ноябрь 2026 г.): с 1840-х годов Сингапур стал важной угольной станцией для пароходных линий. ↩
2. Wikipedia, “Bunkering” (дата обращения: ноябрь 2026 г.): термин восходит ко временам пароходов, когда уголь хранили в

© 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.

бункерах; сегодня “bunker” обычно обозначает нефтепродукты, хранящиеся в танках. ↩

3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”, и Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapore, ISEAS, 1989, с. 81–124 (первые резервуары для хранения керосина на Пулау-Буком в 1892 году); оба источника цитируются в главе II этой части. ↩

4. Wikipedia, “Port of Singapore” (дата обращения: ноябрь 2026 г.), таблица продаж бункерного топлива: 40,9 млн тонн (2010), 45,2 (2015), 48,6 (2016), 50,6 (2017), 49,8 (2018), 47,5 (2019), 49,8 (2020), 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 обращения: ноябрь 2026 г.): годовые итоги от 48 614,5 тыс. тонн (2016) до 54 920,59 тыс. тонн (2024), что согласуется с этими цифрами; пересмотренный итог за 2025 год — 56 789,46 тыс. тонн. ↩

5. Baird Maritime (Reuters), 13 января 2026 года (см. выше): высокосернистый мазут — 21,73 млн тонн в 2025 году, рост на 7,8 % пятый год подряд; малосернистый мазут — 28,83 млн тонн, снижение на 2,5 %. ↩

6. MPA, “Bunker Sales” (файл Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, дата обращения: ноябрь 2026 г.): месячные итоги за январь — август 2026 года в сумме 37 770,41 тыс. тонн против 36 870,53 тыс. тонн за январь — август 2025 года; январь — сентябрь 2026 года (сентябрь — предварительная оценка) — 42 496,80 тыс. тонн; сорта со смесью биотоплива и B100 вместе — 519,82 тыс. тонн в январе — августе 2026 года против 1050,83 тыс. тонн в январе — августе 2025 года. ↩

© 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.

7. Baird Maritime (Reuters), 13 января 2026 года (см. выше): тоннаж прибывших судов — 3,22 млрд валовых тонн, контейнерооборот — 44,66 млн TEU в 2025 году. ↩
8. Wikipedia, “Port of Fujairah” (дата обращения: ноябрь 2026 г.): Фуджейра названа “the world second largest bunkering hub” со ссылкой на интервью S&P Global от 16 апреля 2019 года. ↩
9. *The “Bunga Melati 5”* [2012] SGCA 46 (Court of Appeal, 21 августа 2012 года), at [70], с цитатой из Girvin: при тайм-чартере “it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel”. ↩

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

© 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.