Singapur als Bunkerhafen

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

Von Kohlenhalden zu Schweröl

Das Bunkering in Singapur begann mit Kohle. Als im 19. Jahrhundert Dampfschiffe in asiatischen Gewässern auftauchten, wurde der Hafen zur Bekohlungsstation für die Dampfschiffnetze, die Europa, Indien, China und Australien verbanden.[1] Die Kohle musste eingeführt, gelagert und von Arbeiterkolonnen an Bord getragen werden. Die Geschwindigkeit der Bekohlung wurde bald zu einem Faktor im Wettbewerb der Häfen. Kapitel V von Teil B hat die Kohlenkais der Tanjong Pagar Dock Company und die vertraglich vereinbarte Leistung von vierzig Tonnen pro Stunde beschrieben. Das Wort selbst stammt aus dieser Zeit: Die „Bunker" waren die Abteile, in denen ein Dampfschiff seine Kohle lagerte. Der Begriff ging auf das Schweröl über, das im 20. Jahrhundert die Kohle ersetzte.[2]

Mit dem Übergang zum Öl wurde das Bunkering mit der Ölindustrie verknüpft, die auf den südlichen Inseln entstand. Anfang der 1890er-Jahre ließ M. Samuel & Co., das Londoner Haus, das später die Shell Transport and Trading gründete, auf Pulau Bukom ein Tanklager für Erdöl errichten. Die Insel wurde später Standort einer großen Raffinerie und eines Terminals.[3] Die seit den 1960er-Jahren in Singapur gebauten Raffinerien, die Kapitel II dieses Teils untersucht, erzeugten das Rückstandsschweröl, das Hochseeschiffe verbrannten. Schweröl war das schwere

© 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.

Ende des Raffineriefasses und hatte kaum andere Verwendungen. Ein Hafen, der Rohöl für die Region raffinierte, fand daher in den Schiffen, die seine Gewässer passierten, einen natürlichen Absatz für seine Rückstände. Die nach dem britischen Militärabzug gegründeten Werften, die Kapitel III von Teil C untersucht, ergänzten die Leistungen, die Schiffe nach Singapur zogen, um Reparatur und Wartung.

Die Größe des Marktes

Seit 2010 ist der Markt fast ununterbrochen gewachsen. Der jährliche Bunkerabsatz stieg von 40,9 Millionen Tonnen 2010 auf 45,2 Millionen Tonnen 2015 und 50,6 Millionen Tonnen 2017. Er fiel 2019 auf 47,5 Millionen Tonnen und 2022 auf 47,9 Millionen Tonnen zurück und erreichte dann 2023 51,8 Millionen Tonnen und 2024 54,9 Millionen Tonnen.[4] Der Wert für 2025, zunächst mit 56,77 Millionen Tonnen gemeldet und in der revidierten Reihe der MPA mit 56,79 Millionen Tonnen, war der höchste je verzeichnete. Der Absatz von schwefelreichem Schweröl stieg um 7,8 Prozent auf 21,73 Millionen Tonnen, der fünfte jährliche Anstieg in Folge. Der Absatz von schwefelarmem Schweröl sank um 2,5 Prozent auf 28,83 Millionen Tonnen.[5] Der Rest bestand vor allem aus Marinegasöl und aus alternativen Kraftstoffen, die weiter unten erörtert werden.

2026 setzte sich der Trend fort, wenn auch langsamer. Von Januar bis August 2026 erreichte der Absatz 37,77 Millionen Tonnen, rund 2,4 Prozent mehr als in denselben Monaten 2025, trotz der Hormus-Krise, die Kapitel II dieses Teils untersucht. Vorläufige Zahlen beziffern den Absatz der ersten neun Monate auf 42,50 Millionen Tonnen. Eine Ausnahme bildeten Biokraftstoffmischungen. Sie fielen in den ersten acht Monaten auf rund 0,52 Millionen Tonnen, nach 1,05 Millionen Tonnen ein Jahr zuvor.[6] Den Bunkerabsatz sollte man zusammen mit dem Verkehr des Hafens lesen. 2025 erreichte die Tonnage der in Singapur einlaufenden Schiffe den Rekordwert von 3,22 Milliarden Bruttoraumzahl, der Containerumschlag 44,66 Millionen TEU.[7] Viele Schiffe, die in Singapur bunkern, laden oder löschen dort keine Ladung. Sie laufen nur für Treibstoff, Versorgungsgüter und Crewwechsel an und nutzen die Ankerplätze als Tankstelle auf der Route zwischen dem Indischen Ozean und dem Südchinesischen Meer.

© 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.

Warum Schiffe in Singapur bunkern

Der erste Grund ist die Geografie. Kapitel I von Teil A hat gezeigt, dass die Straße von Malakka zu den wichtigsten Engpässen des Welthandels gehört. Ein Schiff, das zwischen Europa, dem Nahen Osten oder Indien und Ostasien fährt, passiert Singapur, ob es dort anläuft oder nicht. Das Bunkern dort kostet höchstens einen kurzen Umweg. Den alternativen Häfen auf der Route fehlen dagegen die Mengen und die Auswahl an Lieferanten, oder sie liegen am Rand der Hauptschifffahrtswege. Fujairah in den Vereinigten Arabischen Emiraten, als zweitgrößter Bunkerhub der Welt bezeichnet, versorgt Schiffe am Eingang des Golfs.[8] Rotterdam spielt die entsprechende Rolle für Nordeuropa. Keiner der beiden Häfen konkurriert unmittelbar mit Singapur um den Verkehr Ostasiens.

Der zweite Grund ist das Angebot. Singapur vereint Raffinerien, unabhängige Lagerterminals und eine große Gemeinschaft von Ölhändlern, die die Kapitel II und V dieses Teils untersuchen. Schweröl und Gasöl werden vor Ort raffiniert oder aus dem Nahen Osten, Indien, China und Europa eingeführt und dann in Lagerterminals nach den Spezifikationen gemischt, die Schiffe benötigen. Die Preisbildung findet in derselben Stadt statt, denn die Singapurer Bewertungen der Schwerölpreise dienen als Referenz für ganz Asien. Ein Reeder kann in Singapur daher Treibstoff zu einem transparenten Preis kaufen, von einer Reihe konkurrierender Lieferanten und in nahezu jeder Menge.

Der dritte Grund ist die Regulierung, der die nächsten Abschnitte gewidmet sind. Reeder und Charterer kaufen Treibstoff in Singapur, weil sie erwarten, die bezahlte Menge in der in den Dokumenten angegebenen Qualität zu erhalten, von einem lizenzierten Lieferanten, der sich zur Verantwortung ziehen lässt. Wenige Bunkerhäfen bieten diese Gewissheit im gleichen Maße. Sie ist das Ergebnis von mehr als zwei Jahrzehnten Regulierungsarbeit der MPA. Diese hat einen Markt, der für Fehlmengen und unsaubere Praktiken berüchtigt war, in einen Markt verwandelt, den andere Häfen heute studieren.

© 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.

Die Lieferkette beim Bunkern

An einer typischen Bunkerlieferung sind mehrere Parteien beteiligt. Käufer ist, wer für den Treibstoff des Schiffes verantwortlich ist. Bei einer Zeitcharter ist das in der Regel der Charterer. Das erklärt, warum viele Bunkerverträge von Charterern geschlossen werden und nicht von Eigentümern. Der Court of Appeal stellte 2012 fest, dass bei einer Zeitcharter „it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel".[9] Der Käufer schließt oft mit einem Bunkerhändler oder -makler ab, der seinerseits bei einem im Hafen lizenzierten physischen Lieferanten kauft. Der physische Lieferant liefert den Treibstoff per Bunkertanker an das Schiff, das vor Anker oder an einem Liegeplatz liegt.

Die Lieferung wird durch einen Bunkerlieferschein (Bunker Delivery Note) dokumentiert. Ihn unterzeichnen der Ladungsoffizier des Lieferanten und der leitende Ingenieur des Schiffes, der von einem unabhängigen Bunkersachverständigen unterstützt werden kann. Während der Lieferung werden Proben gezogen und für spätere Analysen versiegelt. Die Zahlung erfolgt meist mit einem Zahlungsziel von mehreren Wochen, sodass der Lieferant oder Händler den Treibstoff finanziert, bis der Käufer zahlt. Der Treibstoff selbst ist gewöhnlich lange vor Fälligkeit der Zahlung verbraucht. Das wird wichtig, wenn eine Partei der Kette ausfällt. Eine Bank, die einen Bunkerhändler finanziert, leiht daher gegen Forderungen gegenüber Reedern und Charterern, deren Bonität sie beurteilen muss, und gegen Treibstoff, der bald in den Maschinen der Schiffe verschwunden sein wird.

Anmerkungen

1. Wikipedia, „Port of Singapore" (abgerufen im November 2026): ab den 1840er-Jahren wurde Singapur zu einer wichtigen Bekohlungsstation für Dampfschiffnetze. ↩
2. Wikipedia, „Bunkering" (abgerufen im November 2026): der Begriff stammt aus der Zeit der Dampfschiffe, als Kohle in Bunkern gelagert wurde; heute bezeichnet „Bunker" allgemein die in Tanks gelagerten Erdölprodukte. ↩

© 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.

3. National Heritage Board, Roots.sg, „Shell in Singapore“, und Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapur, ISEAS, 1989, S. 81–124 (erste Kerosinlagertanks auf Pulau Bukom 1892), beide zitiert in Kapitel II dieses Teils. ↩

4. Wikipedia, „Port of Singapore“ (abgerufen im November 2026), Tabelle des Bunkerabsatzes: 40,9 Millionen Tonnen (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“ (Excel-Datei bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, abgerufen im November 2026): Jahressummen von 48.614,5 Tausend Tonnen (2016) bis 54.920,59 Tausend Tonnen (2024), übereinstimmend mit diesen Zahlen; revidierte Summe für 2025 von 56.789,46 Tausend Tonnen. ↩

5. Baird Maritime (Reuters), 13. Januar 2026 (a. a. O.): schwefelreiches Schweröl 21,73 Millionen Tonnen 2025, plus 7,8 Prozent und im fünften Jahr in Folge steigend; schwefelarmes Schweröl 28,83 Millionen Tonnen, minus 2,5 Prozent. ↩

6. MPA, „Bunker Sales“ (Excel-Datei bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, abgerufen im November 2026): Monatssummen für Januar–August 2026 von zusammen 37.770,41 Tausend Tonnen gegenüber 36.870,53 Tausend Tonnen für Januar–August 2025; Januar–September 2026 (September als vorläufige Schätzung) 42.496,80 Tausend Tonnen; Biomischsorten und B100 zusammen 519,82 Tausend Tonnen im Januar–August 2026 gegenüber 1.050,83 Tausend Tonnen im Januar–August 2025. ↩

7. Baird Maritime (Reuters), 13. Januar 2026 (a. a. O.): Tonnage der einlaufenden Schiffe von 3,22 Milliarden Bruttoraumzahl und Containerumschlag von 44,66 Millionen TEU 2025. ↩

8. Wikipedia, „Port of Fujairah“ (abgerufen im November 2026): Fujairah bezeichnet als „the world second largest bunkering hub“, unter Berufung auf ein Interview von S&P Global vom 16. April 2019. ↩

© 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.

9. *The "Bunga Melati 5"* [2012] SGCA 46 (Court of Appeal, 21. August 2012), Rn. 70, unter Zitierung von Girvin: bei einer Zeitcharter „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