Singapur como puerto de bunkering

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

De las pilas de carbón al fuelóleo

El bunkering en Singapur comenzó con el carbón. Cuando los buques de vapor aparecieron en aguas asiáticas en el siglo XIX, el puerto se convirtió en una estación carbonera para las redes de navegación a vapor que unían Europa, la India, China y Australia.[1] El carbón debía importarse, almacenarse y subirse a bordo por cuadrillas de jornaleros. La rapidez de la carga de carbón pronto se convirtió en un factor de competencia entre puertos. El capítulo V de la parte B describió los muelles carboneros de la Tanjong Pagar Dock Company y el ritmo contractual de cuarenta toneladas por hora. La propia palabra sobrevive de aquella época: los «bunkers» eran los compartimentos en que un vapor almacenaba su carbón, un término que pasó al fuelóleo que sustituyó al carbón en el siglo XX.[2]

La transición al petróleo vinculó el bunkering con la industria petrolera que creció en las islas meridionales. A comienzos de la década de 1890, M. Samuel & Co., la firma londinense que más tarde creó Shell Transport and Trading, hizo construir un depósito de tanques de petróleo en Pulau Bukom. La isla se convirtió después en el emplazamiento de una gran refinería y terminal.[3] Las refinerías construidas en

© 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.

Singapur a partir de los años sesenta, que examina el capítulo II de esta parte, producían el fuelóleo residual que quemaban los buques de altura. El fuelóleo era la fracción pesada del barril refinado, con pocos usos alternativos. Un puerto que refinaba crudo para la región tenía, por tanto, una salida natural para sus residuos en los buques que cruzaban sus aguas. Los astilleros establecidos tras la retirada militar británica, examinados en el capítulo III de la parte C, añadieron la reparación y el mantenimiento a los servicios que atraían a los buques a Singapur.

La dimensión del mercado

El crecimiento del mercado desde 2010 ha sido casi continuo. Las ventas anuales de combustible marino pasaron de 40,9 millones de toneladas en 2010 a 45,2 millones en 2015 y 50,6 millones en 2017. Retrocedieron a 47,5 millones de toneladas en 2019 y a 47,9 millones en 2022, para alcanzar después 51,8 millones en 2023 y 54,9 millones en 2024.[4] La cifra de 2025, 56,77 millones de toneladas según el primer anuncio y 56,79 millones en la serie revisada de la MPA, fue la más alta jamás registrada. Las ventas de fuelóleo de alto contenido en azufre aumentaron un 7,8 %, hasta 21,73 millones de toneladas, el quinto aumento anual consecutivo, mientras que las de fuelóleo de bajo contenido en azufre bajaron un 2,5 %, hasta 28,83 millones de toneladas.[5] El resto correspondió sobre todo a gasóleo marino y a combustibles alternativos, que se tratan más adelante.

La tendencia continuó en 2026, aunque más despacio. Las ventas de enero a agosto de 2026 alcanzaron 37,77 millones de toneladas, alrededor de un 2,4 % más que en los mismos meses de 2025, pese a la crisis de Ormuz que examina el capítulo II de esta parte. Las cifras provisionales sitúan las ventas de los nueve primeros meses en 42,50 millones de toneladas. Las mezclas con biocombustibles fueron la excepción: cayeron a unos 0,52 millones de toneladas en los ocho primeros meses, frente a 1,05 millones de toneladas un año antes.[6] Las ventas de combustible deben leerse junto con el tráfico del puerto. En 2025, el tonelaje de los buques que llegaron a Singapur alcanzó un récord de 3220 millones de toneladas brutas, y el movimiento de contenedores llegó a 44,66 millones de TEU.[7] Muchos de los buques que cargan combustible en Singapur no cargan ni descargan mercancía allí. Hacen escala solo

© 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.

para repostar, abastecerse y relevar a la tripulación, y utilizan los fondeaderos como estación de servicio en la ruta entre el océano Índico y el mar de la China Meridional.

Por qué los buques repostan en Singapur

La primera razón es la geografía. El capítulo I de la parte A mostró que el estrecho de Malaca es uno de los principales puntos de estrangulamiento del comercio mundial. Un buque que navega entre Europa, Oriente Medio o la India y Asia Oriental pasa por Singapur, haga o no escala allí. Repostar allí cuesta, como mucho, un breve desvío, mientras que los puertos alternativos de la ruta carecen del volumen y de la variedad de proveedores o se sitúan al margen de las principales rutas marítimas. Fujairah, en los Emiratos Árabes Unidos, descrito como el segundo centro de bunkering del mundo, atiende a los buques a la entrada del Golfo.[8] Róterdam desempeña el papel equivalente para el norte de Europa. Ninguno de los dos compite directamente con Singapur por el tráfico de Asia Oriental.

La segunda razón es el suministro. Singapur reúne refinerías, terminales de almacenamiento independientes y una amplia comunidad de traders de petróleo, que examinan los capítulos II y V de esta parte. El fuelóleo y el gasóleo se refinan localmente o se importan de Oriente Medio, la India, China y Europa, y después se mezclan en las terminales de almacenamiento conforme a las especificaciones que necesitan los buques. La formación de precios tiene lugar en la misma ciudad, ya que las evaluaciones de los precios del fuelóleo en Singapur sirven de referencia para toda Asia. Un armador puede así comprar combustible en Singapur a un precio transparente, entre una serie de proveedores que compiten entre sí y en casi cualquier cantidad.

La tercera razón es la regulación, que es el objeto de las secciones siguientes. Armadores y fletadores compran combustible en Singapur porque esperan recibir la cantidad que pagan, con la calidad indicada en los documentos, de un proveedor con licencia al que se pueden exigir responsabilidades. Pocos puertos de bunkering

© 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.

ofrecen esa garantía en la misma medida. Es fruto de más de dos décadas de trabajo regulatorio de la MPA, que convirtió un mercado conocido por las entregas incompletas y las malas prácticas en uno que hoy estudian otros puertos.

La cadena de suministro de combustible

Un suministro típico de combustible marino implica a varias partes. El comprador es la persona responsable del combustible del buque. En un fletamento por tiempo suele ser el fletador, lo que explica por qué muchos contratos de suministro de combustible los celebran los fletadores y no los armadores. El Court of Appeal observó en 2012 que, en un fletamento por tiempo, «it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel».[9] El comprador contrata a menudo con un trader o corredor de combustible, que a su vez compra a un proveedor físico con licencia en el puerto. El proveedor físico entrega el combustible mediante un buque cisterna de suministro al buque fondeado o atracado.

La entrega se documenta en un albarán de entrega de combustible (bunker delivery note) firmado por el oficial de carga del proveedor y por el jefe de máquinas del buque, que puede contar con la asistencia de un inspector de combustible independiente. Durante la entrega se toman muestras que se precintan para su análisis posterior. El pago suele hacerse con un aplazamiento de varias semanas, de modo que el proveedor o el trader financia el combustible hasta que paga el comprador. Normalmente, el combustible se consume mucho antes del vencimiento del pago, un hecho que cobra importancia cuando falla una de las partes de la cadena. Por eso, un banco que financia a un trader de combustible presta contra créditos frente a armadores y fletadores cuya solvencia debe evaluar, respaldados por un combustible que pronto desaparecerá en los motores de los buques.

Notas

1. Wikipedia, “Port of Singapore” (consultado en noviembre de 2026): a partir de la década de 1840, Singapur se convirtió en una importante estación carbonera para las redes de navegación a vapor. ↩

© 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.

2. Wikipedia, “Bunkering” (consultado en noviembre de 2026): el término procede de la época de los vapores, cuando el carbón se almacenaba en carboneras (bunkers); hoy «bunker» designa por lo general los productos petrolíferos almacenados en tanques. ↩
3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”, y Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapur, ISEAS, 1989, pp. 81–124 (primeros tanques de almacenamiento de queroseno en Pulau Bukom en 1892), ambos citados en el capítulo II de esta parte. ↩
4. Wikipedia, “Port of Singapore” (consultado en noviembre de 2026), tabla de ventas de combustible marino: 40,9 millones de toneladas (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” (archivo Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, consultado en noviembre de 2026): totales anuales de 48 614,5 miles de toneladas (2016) a 54 920,59 miles de toneladas (2024), coherentes con estas cifras; total revisado de 2025 de 56 789,46 miles de toneladas. ↩
5. Baird Maritime (Reuters), 13 de enero de 2026 (n. supra): fuelóleo de alto contenido en azufre, 21,73 millones de toneladas en 2025, un 7,8 % más y en aumento por quinto año consecutivo; fuelóleo de bajo contenido en azufre, 28,83 millones de toneladas, un 2,5 % menos. ↩
6. MPA, “Bunker Sales” (archivo Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, consultado en noviembre de 2026): totales mensuales de enero a agosto de 2026 que suman 37 770,41 miles de toneladas, frente a 36 870,53 miles de toneladas en enero–agosto de 2025; enero–septiembre de 2026 (septiembre, estimación provisional) 42 496,80 miles de toneladas; calidades con mezcla bio y B100 en conjunto 519,82 miles de toneladas en enero–agosto de 2026, frente a 1050,83 miles de toneladas en enero–agosto de 2025. ↩
7. Baird Maritime (Reuters), 13 de enero de 2026 (n. supra): tonelaje de llegadas de buques de 3220 millones de toneladas brutas y movimiento de contenedores de 44,66 millones de TEU en 2025. ↩

© 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.

8. Wikipedia, "Port of Fujairah" (consultado en noviembre de 2026): Fujairah descrito como «the world second largest bunkering hub», con cita de una entrevista de S&P Global de 16 de abril de 2019. ↩
9. *The "Bunga Melati 5"* [2012] SGCA 46 (Court of Appeal, 21 de agosto de 2012), en [70], con cita de Girvin: en un fletamento por tiempo «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