Singapura como porto de abastecimento de navios

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

Dos montes de carvão ao óleo combustível

O abastecimento de navios (bunkering) em Singapura começou com o carvão. Quando os navios a vapor surgiram nas águas asiáticas no século XIX, o porto tornou-se uma estação carvoeira para as redes de navegação a vapor que ligavam a Europa, a Índia, a China e a Austrália.[1] O carvão tinha de ser importado, armazenado e levado a bordo por turmas de trabalhadores. A rapidez do abastecimento de carvão logo se tornou um fator na concorrência entre portos. O capítulo V da Parte B descreveu os cais carvoeiros da Tanjong Pagar Dock Company e a taxa contratual de quarenta toneladas por hora. A própria palavra sobrevive desse período: os "bunkers" eram os compartimentos em que um navio a vapor guardava seu carvão, termo que passou ao óleo combustível que substituiu o carvão no século XX.[2]

A transição para o petróleo ligou o abastecimento de navios à indústria petrolífera que se desenvolveu nas ilhas do sul. No início da década de 1890, a M. Samuel & Co., a firma londrina que mais tarde criou a Shell Transport and Trading, mandou construir um depósito de tanques de petróleo em Pulau Bukom. A ilha tornou-se depois o sítio de uma grande refinaria e terminal.[3] As refinarias construídas em

© 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.

Singapura a partir da década de 1960, examinadas no capítulo II desta parte, produziam o óleo combustível residual que os navios oceânicos queimavam. O óleo combustível era a fração pesada do barril refinado, com poucos outros usos. Um porto que refinava petróleo bruto para a região tinha, portanto, um escoamento natural para seus resíduos nos navios que passavam por suas águas. Os estaleiros estabelecidos após a retirada militar britânica, examinados no capítulo III da Parte C, acrescentaram reparos e manutenção aos serviços que atraíam navios a Singapura.

A dimensão do mercado

O crescimento do mercado desde 2010 foi quase contínuo. As vendas anuais de combustível marítimo subiram de 40,9 milhões de toneladas em 2010 para 45,2 milhões de toneladas em 2015 e 50,6 milhões de toneladas em 2017. Recuaram para 47,5 milhões de toneladas em 2019 e para 47,9 milhões de toneladas em 2022, chegando depois a 51,8 milhões de toneladas em 2023 e 54,9 milhões de toneladas em 2024.[4] O número de 2025, de 56,77 milhões de toneladas segundo o primeiro anúncio e de 56,79 milhões de toneladas na série revisada da MPA, foi o mais alto já registrado. As vendas de óleo combustível de alto teor de enxofre subiram 7,8%, para 21,73 milhões de toneladas, o quinto aumento anual consecutivo, enquanto as vendas de óleo combustível de baixo teor de enxofre caíram 2,5%, para 28,83 milhões de toneladas.[5] O restante consistiu sobretudo em gasóleo marítimo e em combustíveis alternativos, tratados adiante.

A tendência continuou em 2026, embora mais lentamente. As vendas de janeiro a agosto de 2026 chegaram a 37,77 milhões de toneladas, cerca de 2,4% a mais que nos mesmos meses de 2025, apesar da crise de Ormuz examinada no capítulo II desta parte. Números preliminares situam as vendas dos primeiros nove meses em 42,50 milhões de toneladas. As misturas com biocombustíveis foram a exceção, caindo para cerca de 0,52 milhão de toneladas nos primeiros oito meses, ante 1,05 milhão de toneladas um ano antes.[6] As vendas de combustível marítimo devem ser lidas em conjunto com o tráfego do porto. Em 2025, a tonelagem dos navios que chegaram a Singapura atingiu o recorde de 3,22 bilhões de toneladas de arqueação bruta, enquanto a movimentação de contêineres chegou a 44,66 milhões de TEU.[7] Muitos dos navios que se abastecem em Singapura não carregam nem descarregam

© 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.

mercadorias ali. Fazem escala apenas para combustível, provisões e troca de tripulação, usando os fundeadouros como posto de serviço na rota entre o oceano Índico e o mar do Sul da China.

Por que os navios se abastecem em Singapura

A primeira razão é a geografia. O capítulo I da Parte A mostrou que o estreito de Malaca é um dos principais pontos de estrangulamento do comércio mundial. Um navio que navega entre a Europa, o Oriente Médio ou a Índia e a Ásia Oriental passa por Singapura, faça ou não escala ali. Abastecer-se ali custa, no máximo, um pequeno desvio, enquanto os portos alternativos na rota ou carecem dos volumes e da variedade de fornecedores, ou se situam à margem das principais rotas marítimas. Fujairah, nos Emirados Árabes Unidos, descrita como o segundo maior hub de abastecimento de navios do mundo, atende navios na entrada do Golfo.[8] Roterdã desempenha o papel correspondente para o norte da Europa. Nenhum dos dois concorre diretamente com Singapura pelo tráfego da Ásia Oriental.

A segunda razão é a oferta. Singapura reúne refinarias, terminais de armazenagem independentes e uma grande comunidade de trading de petróleo, examinados nos capítulos II e V desta parte. O óleo combustível e o gasóleo são refinados localmente ou importados do Oriente Médio, da Índia, da China e da Europa e depois misturados em terminais de armazenagem segundo as especificações de que os navios precisam. A formação de preços ocorre na mesma cidade, pois as avaliações de Singapura para os preços do óleo combustível servem de referência para toda a Ásia. Um armador pode, portanto, comprar combustível em Singapura a um preço transparente, de diversos fornecedores concorrentes e em praticamente qualquer quantidade.

A terceira razão é a regulação, objeto das próximas seções. Armadores e afretadores compram combustível em Singapura porque esperam receber a quantidade pela qual pagam, com a qualidade indicada nos documentos, de um fornecedor licenciado que pode ser responsabilizado. Poucos portos de abastecimento oferecem essa garantia no mesmo grau. Ela é fruto de mais de duas décadas de trabalho regulatório da

© 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.

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, a autoridade marítima e portuária de Singapura), que transformou um mercado conhecido por entregas a menor e práticas irregulares num mercado que outros portos hoje estudam.

A cadeia de fornecimento de combustível marítimo

Um fornecimento típico de combustível marítimo envolve várias partes. O comprador é a pessoa responsável pelo combustível do navio. Num afretamento por tempo (time charter), esse é normalmente o afretador, o que explica por que muitos contratos de combustível marítimo são celebrados por afretadores e não por armadores. O Court of Appeal observou em 2012 que, num afretamento por tempo, "é o afretador quem é responsável pelo fornecimento e pelo pagamento do combustível".[9] O comprador frequentemente contrata com um trader ou corretor de combustível marítimo, que por sua vez compra de um fornecedor físico licenciado no porto. O fornecedor físico entrega o combustível por meio de uma barcaça abastecedora ao navio fundeado ou atracado.

A entrega é documentada por uma nota de entrega de combustível (bunker delivery note) assinada pelo oficial de carga do fornecedor e pelo chefe de máquinas do navio, que pode ser assistido por um vistoriador de bunker independente. Durante a entrega, são retiradas amostras, lacradas para testes posteriores. O pagamento normalmente ocorre a prazo, com várias semanas de crédito, de modo que o fornecedor ou trader financia o combustível até que o comprador pague. O combustível em si costuma ser consumido muito antes do vencimento do pagamento, fato que se torna importante quando uma parte da cadeia quebra. Um banco que financia um trader de combustível marítimo empresta, portanto, contra recebíveis de armadores e afretadores cuja capacidade de crédito precisa avaliar, lastreados num combustível que logo desaparecerá nos motores dos navios.

© 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.

Notas

1. Wikipedia, “Port of Singapore” (acesso em novembro de 2026): a partir da década de 1840, Singapura tornou-se uma importante estação carvoeira para as redes de navegação a vapor. ↩
2. Wikipedia, “Bunkering” (acesso em novembro de 2026): o termo remonta à época dos navios a vapor, quando o carvão era guardado em bunkers; hoje “bunker” designa em geral os derivados de petróleo armazenados em tanques. ↩
3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”, e Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapura, ISEAS, 1989, p. 81–124 (primeiros tanques de armazenagem de querosene em Pulau Bukom em 1892), ambos citados no capítulo II desta parte. ↩
4. Wikipedia, “Port of Singapore” (acesso em novembro de 2026), tabela de vendas de combustível marítimo: 40,9 milhões 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” (arquivo Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, acesso em novembro de 2026): totais anuais de 48.614,5 mil toneladas (2016) a 54.920,59 mil toneladas (2024), coerentes com esses números; total revisado para 2025 de 56.789,46 mil toneladas. ↩
5. Baird Maritime (Reuters), 13 de janeiro de 2026 (nota acima): óleo combustível de alto teor de enxofre 21,73 milhões de toneladas em 2025, alta de 7,8% e crescimento pelo quinto ano consecutivo; óleo combustível de baixo teor de enxofre 28,83 milhões de toneladas, queda de 2,5%. ↩
6. MPA, “Bunker Sales” (arquivo Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, acesso em novembro de 2026): totais mensais de janeiro a agosto de 2026 somando 37.770,41 mil toneladas, ante 36.870,53 mil toneladas em janeiro–agosto de 2025; janeiro–setembro de 2026 (setembro estimativa preliminar) 42.496,80 mil toneladas; graus com mistura de

© 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.

biocombustível e B100 juntos 519,82 mil toneladas em janeiro–agosto de 2026, ante 1.050,83 mil toneladas em janeiro–agosto de 2025. ↩

7. Baird Maritime (Reuters), 13 de janeiro de 2026 (nota acima): tonelagem de chegada de navios de 3,22 bilhões de toneladas de arqueação bruta e movimentação de contêineres de 44,66 milhões de TEU em 2025. ↩
8. Wikipedia, "Port of Fujairah" (acesso em novembro de 2026): Fujairah descrita como "the world second largest bunkering hub", citando uma entrevista da 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), par. [70], citando Girvin: num afretamento por tempo, "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