Bir gemi yakıtı ikmal limanı olarak Singapur

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

Kömür yığınlarından fuel oile

Singapur'da gemi yakıtı ikmali kömürle başladı. On dokuzuncu yüzyılda Asya sularında buharlı gemiler ortaya çıktığında liman, Avrupa'yı Hindistan, Çin ve Avustralya'ya bağlayan buharlı gemi ağları için bir kömür ikmal istasyonu hâline geldi.[1] Kömürün ithal edilmesi, depolanması ve işçi ekipleri tarafından gemiye taşınması gerekiyordu. Kömür yükleme hızı kısa sürede limanlar arasındaki rekabette bir etken oldu. B. Kısım, V. Bölüm, Tanjong Pagar Dock Company'nin kömür rıhtımlarını ve saatte kırk tonluk sözleşme hızını anlatmıştı. Kelimenin kendisi de o dönemden kalmadır: "Bunker", buharlı bir geminin kömürünü depoladığı bölmelerdi. Terim, yirminci yüzyılda kömürün yerini alan fuel oile geçti.[2]

Petrole geçiş, gemi yakıtı ikmalini güney adalarında gelişen petrol sanayisine bağladı. 1890'ların başında, daha sonra Shell Transport and Trading'i kuracak olan Londralı M. Samuel & Co. firması Pulau Bukom'da bir petrol tankı deposu inşa ettirdi. Ada daha sonra büyük bir rafinerinin ve terminalin yeri oldu.[3] Bu kısmın II. Bölümü'nün incelediği, 1960'lardan itibaren Singapur'da kurulan rafineriler, okyanus gemilerinin yaktığı kalıntı fuel oili üretiyordu. Fuel oil, rafinaj varilinin başka pek az kullanım

© 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.

alanı olan ağır ucuydu. Bölge için ham petrol rafine eden bir limanın, kalıntı ürünleri için sularından geçen gemilerde doğal bir çıkış noktası vardı. C. Kısım, III. Bölüm'de incelenen ve İngiliz askerî çekilmesinden sonra kurulan tersaneler, gemileri Singapur'a çeken hizmetlere onarım ve bakımı da ekledi.

Piyasanın büyüklüğü

Piyasa 2010'dan bu yana neredeyse kesintisiz büyüdü. Yıllık gemi yakıtı satışları 2010'da 40,9 milyon tondan 2015'te 45,2 milyon tona ve 2017'de 50,6 milyon tona yükseldi. 2019'da 47,5 milyon tona, 2022'de 47,9 milyon tona geriledi, ardından 2023'te 51,8 milyon tona ve 2024'te 54,9 milyon tona ulaştı.[4] 2025 rakamı, ilk açıklandığı şekliyle 56,77 milyon ton, Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi'nin (MPA) revize serisinde ise 56,79 milyon ton olarak bugüne kadar kaydedilen en yüksek düzeydi. Yüksek kükürtlü fuel oil satışları yüzde 7,8 artışla 21,73 milyon tona çıktı. Bu, üst üste beşinci yıllık artıştı. Düşük kükürtlü fuel oil satışları ise yüzde 2,5 düşüşle 28,83 milyon tona geriledi.[5] Geri kalanı esas olarak deniz motorini (marine gasoil) ve aşağıda ele alınan alternatif yakıtlardan oluşuyordu.

Eğilim 2026'da daha yavaş da olsa sürdü. Bu kısmın II. Bölümü'nün incelediği Hürmüz krizine rağmen Ocak–Ağustos 2026 satışları 37,77 milyon tona ulaştı. Bu, 2025'in aynı aylarına göre yaklaşık yüzde 2,4 fazlaydı. Ön rakamlar ilk dokuz aylık satışları 42,50 milyon ton olarak gösteriyor. Biyoyakıt karışımları istisnaydı. İlk sekiz ayda bir yıl önceki 1,05 milyon tondan yaklaşık 0,52 milyon tona düştüler.[6] Gemi yakıtı satışları limanın trafiğiyle birlikte okunmalıdır. 2025'te Singapur'a gelen gemilerin tonajı 3,22 milyar gros tonla rekor kırdı, konteyner elleçlemesi ise 44,66 milyon TEU'ya ulaştı.[7] Singapur'da yakıt alan gemilerin çoğu orada yük yüklemez ya da boşaltmaz. Yalnızca yakıt, kumanya ve mürettebat değişimi için uğrarlar. Demir yerlerini Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi arasındaki rota üzerinde bir hizmet istasyonu olarak kullanırlar.

© 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.

Gemiler neden Singapur'da yakıt alır

İlk neden coğrafyadır. A. Kısım, I. Bölüm, Malakka Boğazı'nın dünya ticaretinin başlıca dar boğazlarından biri olduğunu göstermiştir. Avrupa, Orta Doğu ya da Hindistan ile Doğu Asya arasında seyreden bir gemi, uğrasın ya da uğramasın Singapur'un önünden geçer. Orada yakıt almak en fazla kısa bir rota sapmasına mal olur. Rota üzerindeki alternatif limanlarda ise ya yeterli hacim ve tedarikçi seçeneği yoktur ya da bu limanlar ana deniz yollarının kenarında kalır. Dünyanın ikinci büyük gemi yakıtı ikmal merkezi olarak tanımlanan Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Fujairah, Körfez'in girişindeki gemilere hizmet verir.[8] Rotterdam kuzey Avrupa için aynı rolü oynar. İkisi de Doğu Asya ticareti için Singapur'la doğrudan rekabet etmez.

İkinci neden arzdır. Singapur rafinerileri, bağımsız depolama terminallerini ve bu kısmın II. ve V. Bölümleri'nin incelediği büyük bir petrol ticareti topluluğunu bir araya getirir. Fuel oil ve motorin yerel olarak rafine edilir ya da Orta Doğu'dan, Hindistan'dan, Çin'den ve Avrupa'dan ithal edilir, ardından depolama terminallerinde gemilerin ihtiyaç duyduğu şartnamelere göre harmanlanır. Fiyat keşfi aynı şehirde gerçekleşir, çünkü Singapur fuel oil fiyat değerlendirmeleri tüm Asya için gösterge işlevi görür. Böylece bir armatör Singapur'da şeffaf bir fiyatla, birbiriyle rekabet eden çok sayıda tedarikçiden ve neredeyse her miktarda yakıt satın alabilir.

Üçüncü neden düzenlemedir. Sonraki kesimlerin konusu budur. Armatörler ve kiracılar (charterer) Singapur'da yakıt alır, çünkü ödedikleri miktarı, belgelerde belirtilen kalitede ve hesap sorulabilecek lisanslı bir tedarikçiden almayı beklerler. Bu güvenceyi aynı ölçüde sunan gemi yakıtı ikmal limanı azdır. Bu güvence, MPA'nın yirmi yılı aşan düzenleyici çalışmasının ürünüdür. MPA eksik teslimatlar ve usulsüzlüklerle tanınan bir piyasayı, bugün başka limanların örnek aldığı bir piyasaya dönüştürmüştür.

© 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.

Gemi yakıtı tedarik zinciri

Tipik bir gemi yakıtı tedarikinde birkaç taraf yer alır. Alıcı, geminin yakıtından sorumlu olan kişidir. Zaman çarterinde bu kişi normalde kiracıdır. Birçok gemi yakıtı sözleşmesinin armatörler yerine kiracılar tarafından yapılmasının nedeni budur. İstinaf Mahkemesi (Court of Appeal) 2012'de, zaman çarterinde "yakıtın sağlanmasından ve bedelinin ödenmesinden sorumlu olanın kiracı" olduğunu belirtti.[9] Alıcı çoğu zaman bir gemi yakıtı tüccarı ya da brokeriyle sözleşme yapar. Tüccar ya da broker da limanda lisanslı bir fiziksel tedarikçiden satın alır. Fiziksel tedarikçi yakıtı, demirdeki ya da rıhtıma yanaşmış gemiye bir yakıt ikmal tankeriyle teslim eder.

Teslimat, tedarikçinin kargo zabiti ve geminin başmühendisi tarafından imzalanan bir gemi yakıtı teslim belgesiyle (bunker delivery note) belgelenir. Başmühendise bağımsız bir gemi yakıtı sörveyörü yardımcı olabilir. Teslimat sırasında numuneler alınır ve sonraki testler için mühürlenir. Ödeme genellikle birkaç haftalık vadeyle yapılır. Böylece alıcı ödeme yapana kadar yakıtı tedarikçi ya da tüccar finanse eder. Yakıtın kendisi ise normalde ödeme vadesi gelmeden çok önce tüketilmiş olur. Zincirdeki bir taraf battığında bu durum önem kazanır. Bu nedenle bir gemi yakıtı tüccarını finanse eden banka, kredi değerliliğini değerlendirmesi gereken armatörlerden ve kiracılardan doğan alacaklar karşılığında kredi verir. Bu alacakların konusu da kısa süre içinde gemilerin makinelerinde yanıp yok olacak yakıttır.

Notlar

1. Wikipedia, "Port of Singapore" (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1840'lardan itibaren Singapur buharlı gemi ağları için önemli bir kömür ikmal istasyonu hâline geldi. ↩
2. Wikipedia, "Bunkering" (Erişim tarihi: Kasım 2026): terim, kömürün bölmelerde (bunker) depolandığı buharlı gemiler döneminden gelir; bugün "bunker" genel olarak tanklarda depolanan petrol ürünlerini ifade eder. ↩

© 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”, ve Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapur, ISEAS, 1989, ss. 81–124 (Pulau Bukom’daki ilk gazyağı depolama tankları 1892’de), her ikisi de bu kısmın II. Bölümü’nde anılmıştır. ↩

4. Wikipedia, “Port of Singapore” (Erişim tarihi: Kasım 2026), gemi yakıtı satışları tablosu: 40,9 milyon ton (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 dosyası bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, Erişim tarihi: Kasım 2026): 48.614,5 bin ton (2016) ile 54.920,59 bin ton (2024) arasındaki yıllık toplamlar bu rakamlarla tutarlıdır; 2025 için revize toplam 56.789,46 bin ton. ↩

5. Baird Maritime (Reuters), 13 Ocak 2026 (a.g.e.): 2025’te yüksek kükürtlü fuel oil 21,73 milyon ton, yüzde 7,8 artış ve üst üste beşinci yıl yükseliş; düşük kükürtlü fuel oil 28,83 milyon ton, yüzde 2,5 düşüş. ↩

6. MPA, “Bunker Sales” (Excel dosyası bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, Erişim tarihi: Kasım 2026): Ocak–Ağustos 2026 aylık toplamları 37.770,41 bin ton, Ocak–Ağustos 2025 için 36.870,53 bin ton; Ocak–Eylül 2026 (Eylül ön tahmin) 42.496,80 bin ton; biyoyakıt karışımlı türler ve B100 birlikte Ocak–Ağustos 2026’da 519,82 bin ton, Ocak–Ağustos 2025’te 1.050,83 bin ton. ↩

7. Baird Maritime (Reuters), 13 Ocak 2026 (a.g.e.): 2025’te gelen gemi tonajı 3,22 milyar gros ton ve konteyner elleçlemesi 44,66 milyon TEU. ↩

8. Wikipedia, “Port of Fujairah” (Erişim tarihi: Kasım 2026): Fujairah, 16 Nisan 2019 tarihli bir S&P Global röportajına atıfla “the world second largest bunkering hub” olarak tanımlanır. ↩

9. *The “Bunga Melati 5”* [2012] SGCA 46 (İstinaf Mahkemesi, 21 Ağustos 2012), [70], Girvin’den alıntıyla: zaman çarterinde “it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel”. ↩

© 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.

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