

事业从港口启航 遨游海事浩瀚无边

对小小的新加坡如何成为世界最繁忙的港口之一感到好奇和钦佩，两名年轻人先后选择加入海事业。
亲友开始时对这个领域不熟悉，担心必须出海、会遇到危险。
他们正式进入这个领域后，不但没有经历狂风巨浪，还过得十分精彩和充实，也积极参与和迎接海事业的转型和蜕变。

“我在进入大学前是念商科的，希望能找到一个让我发挥所长的领域和事业，海事业提供这样的机会。这个领域充满挑战且迅速转变，无疑是一个理想的事业选择。

——裕廊海港
总操作策划
与专案部经理
廖崇嘉

“港务集团的系统将来会更加智能化、数码化和自动化，下一代的港口才能达到更高的生产力。海事业不只是充满活力，还不断进化。自动化和智能科技的推陈出新，为工程师和技术专才带来更多令人振奋的机会。

——港务集团
堆场龙门吊组
高级经理
张国梁



裕廊海港的总操作策划与专案部经理廖崇嘉（右）和港务集团堆场龙门吊组高级经理张国梁，对海事行业充满热忱和期待。（受访者提供）

作为一名女性，廖崇嘉的家人认为海事业以男性为主，怕她毕业后找不到出路，所以开始时并没有给予百分百的支持。当时，她毅然在南洋理工大学选择主修海事的理学士，2010年毕业。经过六年努力，29岁的她已成为裕廊海港（Jurong Port）的总操作策划与专案部经理。

廖崇嘉： 设计码头装卸货物有效方案

廖崇嘉说：“我在进入大学前是念商科的，希望能找到一个让我发挥所长的领域和事业，海事业提供这样的机会。这领域充满挑战且迅速转变，无疑是一个理想的事业选择。”

新加坡正积极提高劳动队伍的生产力和运作效率，港口更是要通过各种途径提高竞争力，廖崇嘉很庆幸自己能参与这个转型过程。

目前的工作岗位要求她以创意，设计出支援港口和装卸货物的有效方案，这是一个让她非常难忘的过程。

廖崇嘉说：“这个过程包括研发新程序、聘请员工、准备技术系统等。我和团队研发出可提高设备使用率的方法，同时改善货仓的处理能力，譬如为水泥车引进双重卸货操作。”

期待更多女性加入港口行业大家庭

很多人以为跟海事业扯上关系，就代表得出海，其实不尽然。

廖崇嘉基本上是一星期工作五天的上班族，闲暇时候喜欢看书、运动和从事户外活动，生活跟一般的年轻人差不多。

她表示：“我每天大概是早上8时30分上班，6时下班。我很喜欢办公室的开放式格局，



裕廊海港去年处理近3400万吨的普通和散货船，以及56万个集装箱。（裕廊海港提供）

更容易和同事及管理层沟通。除了办公室，我也会到港口走动。两个工作地点让我学习到不同的工作技巧和看到生活百态。”

不必一直待在办公室，到港口见识各种巨型装置和配备，的确让廖崇嘉大开眼界。此外，她也有机会到外国参观其他港口，从中取经。

“我觉得港口行业就像一个家，也鼓励其他女性加入这个大家庭。我希望未来能成为一名在海事业备受尊敬的港口管理顾问，同时为提高港口的竞争力作出贡献。”

张国梁： 积极推动堆场龙门吊智能化

33岁的张国梁第一次接触到海事业，是在新加坡国立大学攻读工程学士（主修机械工



新加坡港务集团经营的巴西班让码头完成扩建后，新加坡每年可处理5000万个集装箱。（港务集团提供）

程）时。他在行业实习计划下，被分配到新加坡港务集团（PSA）的流动设备组。那个部门管理主要的港口资产，如运送集装箱的货柜车。

毕业后他如愿加入港务集团的流动设备组，担任机械工程师，并继续跟进空气制动系统计划，一直到见证这项计划付诸行动。此外，他也负责维护其他流动设备如货柜车。

成为港务集团 生活实验室的一分子

作为一名高级经理，张国梁负责的业务范围更广、责任也更重大。

目前他管理一组60名的工程师和技术专才，团队主要负责巴西班让码头100多台各种用途的集装箱龙门吊。

目前，张国梁也获选为港务集团生活实验室（PSA Living Lab）的一分子。

张国梁和团队必须确保集装箱堆场龙门吊，能够和生活实验室测试的自动运输设备顺利合作和沟通。

未加入港务集团之前，张国梁的亲友和许多人一样，对海事业感到陌生。现在，他们了解到港口和海事业在每个人的日常生活中扮演着重要的角色。不论是新加坡或世界各个地方，如果没有港口，人们可能连日常所需很难获得。

他说：“港务集团的系统将来会更加智能化、数码化和自动化，下一代的港口才能达到更高的生产力。海事业不只是充满活力，还不断进化。自动化和智能科技的推陈出新，为工程师和技术专才带来更多令人振奋的机会。”

在职培训计划为海事培养生力军

新加坡是全世界最繁忙的中转港，海事业雇用超过17万名员工，为国内生产总值（GDP）作出7%贡献。海事业正蓬勃发展，各个领域都需要人才，包括工程师、操作和技术人员、研究和管理人才等。

“技能创前程”（Skills Future）计划下的“在职培训计划”（Earn and Learn Programme），为有意成为港口运作者、航海员和海事工程师的理工学院毕业生，提供半工半读的机会。完成12个月到18个月的基本课程和在职训练后，可获专业文凭或合格证书。参与计划的学员还可获5000元现金补贴。欲了解更多详情，可浏览www.skillsfuture.sg。

港口运作者

和海事、商业、物流、供应链相关课程的理工学院毕业生都符合申请资格。完成12个月课程后，学员可获新加坡理工学院的港口运作和管理专业文凭。学成后可加入新加坡港务集团或裕廊海港，成为高级运作主管或一级助理港口运作执行员的见习生。

参与这项课程的学员月薪从2000元起，一旦完成课程，薪水涨幅预料介于3%至5%。

航海员

拥有三级适任证书（Certificate of Competency）和航海研究文凭的理工学院毕业生符合申请资格。完成18个月的课程（包括海上实习）后，学员可获得海事及港务管理局（MPA）的合格证明书，并可继续攻读结合一级和二级航海员的课程。

学员也可成为三级适任证书的初级航海员，接着有机会晋升到三级适任证书的一级航海员。参与这项课程的学员月薪从2300元起，一旦完成课程，有望加薪至3300元。

海事工程师

拥有海事工程文凭和五级适任证书的理工学院毕业生符合申请资格。完成18个月的课程（包括海上实习）后，学员可获得海事及港务管理局的合格证明书，并可继续攻读结合一级和二海事工程的课程。

学员也可成为五级适任证书的初级海事工程师，接着有机会晋升到五级适任证书的一级海事工程师。

参与这项课程的学员月薪从2300元起，一旦完成课程，有望加薪至3300元。

集装箱码头未来全在大士港口

大士港口的浩大工程将历时超过30年，分四个阶段进行，第一阶段工程料2020年初竣工。

整个大士港口竣工后每年可处理多达6500万个标准箱，吞吐量是现在的两倍，并且可容纳最大型的集装箱船只。

另一方面，由新加坡港务集团（PSA）经营的巴西班让码头，第三和第四阶段的扩建工程将在今年内完工，之后新加坡每年可处理5000万个集装箱。根据规划，所有集装箱码头最终会集中在大士港口。位于市区的发巴码头、丹戎巴葛码头和布拉尼码头（Brani Terminal）会在2027年之前迁移至大士港口，巴西班让码头则在2040年之前搬迁。

港务集团单单在去年就处理超过3000万个集装箱，PSA国际港务集团更是世界首屈一指的港口经营者，在16个国家负责约40个项目。

成立于1965年的裕廊港口，则主要服务裕廊一带工业区，也是一家出色的国际多用途港口经营者。它主要负责大士岸外海事中心、本莱鲁和滨海南轻型港口的散货船和集装箱、管理和运作。单单在去年裕廊集团的本地和海外设备，处理近3400万吨的普通和散货船，以及56万个集装箱。



新加坡海事联系署是一座桥梁

新加坡海事联系署（Maritime Singapore Connect，简称MSC）是属于新加坡海事基金的一个单位，主要作为学生、求职者、公众，和海事业雇主、行业协会、政府、学校之间的桥梁。它也是海事及港务管理局的一项技能创前程计划（SkillsFuture）。

新加坡海事联系署本月初推出一站式新网站www.maritimesgconnect.com，为有意加入海事业的国人及现有雇员提供行业讯息，以及海事业的教育、培训和工作机会等。



本文由新加坡海事基金会呈献