

學海築夢

學生出國實習心得報告



獲補助年度：105 年度

薦送學校、系所、年級：國立台灣海洋大學航運管理學系四年級

中文姓名：黃柏宗

國外實習國家(含城市)：印尼 雅加達

國外實習機構：陽明海運(印尼)股份有限公司

國外實習考評成績或評語：

短片時間及標題：3 分 05 秒；學生出國實習影片心得_黃柏宗_00273122

中華民國 105 年 9 月 7 日

目錄

一、緣起

二、國外實習機構簡介

§2-1 陽明海運簡介

§2-2 陽明海運馬來西亞分公司簡介

三、國外實習企業或機構之學習心得

§3-1 Sales

§3-2 Import + Export Customer Service

§3-3 Operation (Logistic + Equipment)

§3-4 Export + Import Document

§3-5 Finance

§3-6 IT

§3-7 Admin

四、國外實習之生活體驗

五、國外實習之具體效益

六、感想與建議

一、緣起

上大學後，除了吸收企業管理、會計的相關課程，也學習到了高中以前未曾接觸的航運知識，使我認識了各類船舶和港口機具的用途，以及海運有關的法律與保險……等等，這激起了我對於海運領域的興趣，我也曾積極參與系上提供的台北港、遠雄自由貿易港區的企業參訪機會，透過實際觀摩碼頭作業的情況與環境，使我深刻了解到航運這塊領域在台灣的重大影響力。

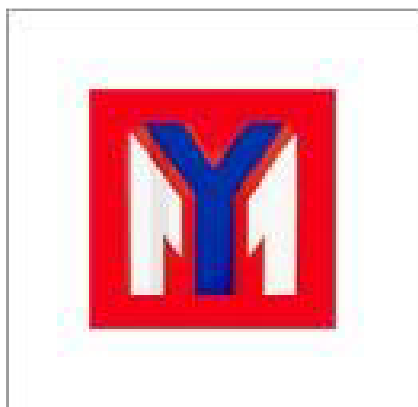
升上大三後，面對即將畢業的自己，為了更加提升自己在未來社會上的競爭力，於是想透過實習，來學習未來就業之後所要從事的工作內容；並且能間接了解，在大學課本上的專業知識，該如何運用在實務的海運工作上。

在得知了這次的海外實習計畫時，我便對這計畫抱持著很大的興趣。畢竟，能飛往海外參與實習，不僅是個能開闊眼界的難得體驗，也將能讓自己的英文口說能力更進步，因此，為了要在這個暑假有個不一樣的體驗，我便向系上的教授，報名了這個海外實習計畫。

在順利通過令人緊張的面試，並確定錄取這次前往海外實習計畫的名額之後，為了能在印尼能更快上手實習的內容，我在出發之前也查詢了許多陽明海運公司的資料及實習相關的注意事項；除此之外，我也主動去詢問了，去年一樣前往海外實習計畫的學長姐們，向他們請教往年實習的過程與經驗，提前做了這麼多的準備，也讓我對於這次的實習，抱持著更大的期待與興奮的心情！

二、國外實習機構簡介

§2-1 陽明海運簡介



本次實習的陽明海運股份有限公司成立於1972年12月28日，為經營國際貨櫃運輸的定期航運公司，船隊以貨櫃船為主，其總部位於台灣基隆七堵區，其航線涵蓋了歐洲、美洲及亞洲、地中海、中東等地區，主要航線為歐洲線、美洲線及亞洲線。截至2016年5月底止，陽明海運擁有109艘營運船舶，承運能量高達679萬載重噸 / 59

萬TEUS。目前於Alphaliner的百大定期航運網站中，陽明海運排名全球第九名。此外，其獲得多項國內外獎項及認證：國家品質優良案例獎、ISM CODE 國際船舶安全管理章程、ISPS CODE 國際船舶與港口設施保全章程、ISO 9001 品

質管理系統、ISO 14001 環境管理系統、OHSAS 18001 職業安全衛生管理系統、TOSHMS 台灣職業安全衛生管理系統驗證、ISO 27001 資訊安全管理系統、C-TPAT 以及安全認證優質企業(AEO)等。

陽明並透過與日本 K-Line、中國遠洋及其他知名船公司的聯營合作，擴張綿密的服務範圍，持續努力加強服務顧客，積極提高營運績效。

(資料來源：陽明海運官方網站)

§2-2 陽明海運印尼分公司簡介

位於印尼雅加達的陽明分公司，全公司總共有 72 名員工，但主管和我們說，72 名員工在雅加達的所有公司裡面，其實只能算是小公司的規模而已。

公司位在雅加達的市中心，其所在位置非常方便，因為北邊是雅加達最大的港口，Tanjung Priok；南邊是雅加達的金融特區，該區高樓大廈林立，是各個公司行號主要駐足且貿易的地點；西邊是雅加達最知名的國際機場，蘇加諾-哈達國際機場(IATA 代號:CGK)。

在整個印尼國境中，陽明海運所設的代理行不只有雅加達一處，還有其他七個據點分布在印尼的各個主要業務往來之地，分別位在 Surabaya、Panjang、Palembang、Semarang、Belawan、Pontianak，以及 Makassar。

但雅加達的印尼分公司，是全印尼最大的陽明海運據點，也是印尼所有據點中的總部，所以其他七個據點的代表們，會定期前來雅加達的分公司，彼此商討未來的對策與工作內容的回報，針對工作上做出改進與檢討。



圖一 雅加達的所在位置圖



圖二 陽明印尼分公司在雅加達的所在位置圖

三、國外實習企業或機構之學習心得

Date	Department
3-4 Aug	Sales (業務部)
4-8 Aug	CS Exp + Imp (進出口客服部)
8-15 Aug	Operation (運務部)
16-23 Aug	Doc Exp + Imp (進出口文件部)
24-28 Aug	Finance (財務部)
29-31 Aug	IT & Admin (資訊科技部&行政部)

表一 實習時程與部門

§3-1 Sales

總共分成三個不同的航線來經營，分別為美國線、亞洲線及歐洲線。「攬貨」為 Sales 部門的主要工作，並秉持著「No Rating, No Booking」的原則。

(一)歐洲線、亞洲線：

歐洲線以西、東、中歐三塊為其航線的劃分，西歐(義大利、西班牙、德國……等等)、東歐(伊斯坦堡、土耳其、希臘)、中歐(英國、法國、波羅地海…等等)。

亞洲線的航線遍及大部分的亞洲各國港口，主要定期航線分別為

CTI、TCI、SEA 及 CN1。其中，只有 CTI 和 SEA 是使用 YML 自己的船舶來做營運，其他航線會與其他船公司共用船舶。

Sales 先負責和 Shippers 談價錢，價格談妥後方可接受 Booking 要求，之後 Sales 會使用 FRT 系統，向位在 Taiwan 的 YML 總部(HQ)要求 Approval Number，HQ 就會將 Approval Number 上傳至 YML 的系統「Ocean Link」讓 Sales 知道。而上述流程有其時間限制，必須要在船舶的估計離港時間(ETD)之前完成。

除此之外，不同客戶通常會有不同的 Rating，故每位客戶會有其專屬的 Case ID。當客戶來找 Sales 要求 Booking，而 Sales 想要查詢該客戶所適用的價格時，可以在系統中輸入 Approval Number 以便查詢，也可以選擇使用 Case ID，來幫助客戶完成 Booking 的服務。

(二)美國線：

航線可分為西岸與東岸。在美國西岸，主要的停靠港有 Oakland、Los Angeles、Tacoma……等等，BNW、PSW 則為 YML 在西岸的兩條主力航線。在美國東岸，主要的停靠港有 New York、Wilmington、Charleston、Norfolk……等等，AW8 則是 YML 於東岸的主力航線。

Sales 的工作內容大致上與歐洲線與亞洲線相同，但因為美國線更為重視簽訂合約的重要性，故美國線通常會和 Shippers 事先簽訂好 Booking 合約，合約通常於該年的 5 月 1 號簽訂，並至隔年的 4 月 30 號到期。而每位客戶也會有其專屬的 Contract Number，合約中通常會載明最小貨量承諾(MQC)，若於合約年無法達到約定的 MQC，則客戶必須支付違約金給 YML。

貨物的種類，因為有簽訂合約的關係，美國線也常將貨物採用分級制度，不同的分級代表著不同的價格，普通貨物可區分為 Class A 至 Z，特殊貨物則名為 HUNTER DUNLOP，但若是具有危險性的貨物，則不在 Sales 的負責範圍之內。



圖三 和 Sales 全體同仁合照

§3-2 Import + Export Customer Service

Customer Service 簡稱 CS，可以分為 Import 以及 Export 兩個小部門，雖然同樣隸屬於 CS，但兩者的工作性質還是有著明顯的差異。

(一) Import Customer Service:

進口方的 Consignee 已將重櫃變回空櫃，並要將空櫃歸還至 YML 的 Depot。此時，Consignee 會用 E-mail 傳送 receipt 給進口 CS 的 Deposit Collection Team，Deposit Collection Team 便會使用 Global Detention System 查詢該名 Consignee 的 B/L Number，得知其是否有 Detention Fee 的費用發生。

若有 Detention Fee，則進口 CS 須立即聯絡 Equipment 部門(EQP)，請 EQP 將該 Consignee 的 Detention Fee 更新至 YML 的系統「Ocean Link」，進口 CS 再去 Ocean Link 做確認。

而在 Consignee 將空櫃歸還至 Depot，且 Depot 檢查完貨櫃情況之後，也會用 E-mail 傳送櫃況檢修單(EIR)給進口 CS，若 EIR 顯示的貨櫃情況為「AV」，則沒 Repair Cost；反之若是顯示「DM」，則 Consignee 需要支付 Repair Cost 給 YML，同時，進口 CS 也要詢問 EQP，是否真的有 DM 的情況發生。

等到確認 Consignee 的應繳費用，以及確認 EQP 已經同步接收資訊之後，進口 CS 即用 B/L Number 發行 Settlement ID，最後產生 Deposit

Collection Confirmation 的單據，並傳送給 Consignee。要將上述所有流程跑完。約需花費至少三天的時間。

待重櫃到達進口港，並卸至 Container Yard 時，Consignee 須於 Free time(通常為 14 天)之內，前來領櫃並歸還空櫃，若逾期未歸還空櫃至 Depot，則 Consignee 需再次前來 YML 展延其 D/O 的期限，並要再多付 Detention Fee 給 YML，拖越久，繳的 Detention Fee 越多。

(二)Export Customer Service:

Sales 部門確認收到 Shippers 的 Booking 之後，出口 CS 即會收到來自 Shippers 的 Shipping Instruction，簡稱 S/I(也就是台灣所稱的 Shipping Order)，就可以為 Shippers 開一份新的 D/O。

但在接受 Booking 之前，需先確認 YML 是否還有足夠的空櫃在雅加達，若數量不夠的話，則不能接受 Shippers 的 Booking 要求。

等到進口 CS 將 D/O 製作完成，且確認內容無誤之後，就可以把 D/O 寄給 Depot、Shippers，以及 YML 內部的文件部(Document)與運務部(Operation)。

但因為 YML 在雅加達總共有三處 Depot，分別為 BSA、MIT、TPS，所以不管是進口還是出口的 D/O，內容都要告訴 Shippers 與 Consignee，要去哪一個 Depot 領空櫃或還空櫃。



圖四 和 Customer Service 的主管與全體同仁合照

§3-3 Operation (Logistic + Equipment)

Operation 可以簡稱為 OP，底下包含了兩個部門，分別是 Logistic 以及 Equipment，工作內容都是和船舶、貨櫃、運務有相關的部門。

(一)Logistic

Logistic 的主要工作是當貨櫃裝載上船時，必須確保貨櫃有擺放到其正確的艙位。每個貨櫃都有專屬的 Container Number，每當貨櫃要從雅加達出口至其他國家時，Terminal 會傳送「Stacking Report」給 Logistic；與此同時，Depot 也會傳送「Local Report」給 Logistic。

這兩份不同的報告中，都有每一位 Shipper 的 Container Number，Logistic 的工作就是要「一個一個」比對兩個 Reports 裡面的 Container Numbers，以確保沒有把 Shipper 的貨櫃弄丟，並且有放置到正確的艙位。

Logistic 的主管告訴我們，因為 Container Number 通常都是由好幾個數字所組成，所以平常在相互比較時，最困難的就是遇到兩個長得很像的 Container Number，假如稍有不慎，把其中兩個貨櫃的 Container Number 弄錯，那這兩個貨櫃將會被送到錯誤的國家，導致在目的港的 Consignee 無法收到正確的貨櫃，此時 Consignee 可能就會向 YML 求償不少的賠償金。

因此，若要成為 Logistic 部門的一員，其個性必須非常細心、謹慎，絕不能看錯任何一個 Container Number，否則屆時會造成公司的損失。

(二)Equipment

Equipment 可以簡稱為 EQP，其主要工作是替 YML 去 Depot 現場，查看貨櫃的實際受損情形，通常一個禮拜會去兩次，若到了現場發現有貨櫃受損的話，則於現場拍照並帶回 YML，做進一步向 Shipper 或 Consignee 求償維修費的後續。

EQP 使用一種名為 ILIS 的系統和 Depot 做聯繫，Depot 平日會上傳受損貨櫃的列表，以及其受損情形的照片進系統中，並且會估算其維修費給 EQP 做參考，但 Depot 有時候會把維修費估算得太高，或者是貨櫃受損的照片不太清楚，故 EQP 仍然需要每個禮拜親自去 Depot 兩次作確認。

有時候 Shipper 或 Consignee 會打電話給 EQP，表示貨櫃的受損並不是他們的責任。此時，他們會向 EQP 索取貨櫃受損的照片之外，也會致電給 Customer Service 反應，Customer Service 便會通知 EQP，請 EQP 再針對貨櫃受損的責任歸屬，做再一次的調查，如果最後確認不是 Shipper 或 Consignee 所造成的貨櫃受損，則 EQP 會向 Customer Service 索取該貨櫃

的 Settlement ID，並把其中的維修費取消。



圖五 和 Operation 全體同仁合照

§3-4 Export + Import Document

Document 可以簡稱為 DOC。除此之外，DOC 又可以細分為 Import document 以及 Export document 兩個部門。

(一)Export Document

當 Sales 部門以及 Logistic 部門，提供客戶的 Booking Number、D/O、Final S/I 給 Export Document 之後，Export Document 會比對 Sales 部門以及 Logistic 部門兩者所提供的資料，確認資料無誤，就會把資料輸入進 Ocean Link 系統，並將輸入完成的資料傳給 Shipper 作確認，若 Shipper 此時，想針對 B/L 的內容再做一些修改，則在修改完成後必須再將 B/L 回傳給 Export Document，Export Document 修正 B/L 資料並確認該資料修正無違法之虞之後，仍要回傳 B/L 給 Shipper，以做二次確認。

等上述步驟都完成，Export Document 就可以把 B/L 列印出來，並在貨物完成 Loading 後，把 B/L 轉交給 Finance 部門，讓其登記該筆 B/L 內的資料。

此時，Export Document 會製作一個名為 Manifest 的表單，並在船舶出航之前，要將該表單上傳至 EDI Customs System，Manifest 的內容通常和 B/L 一樣，但差別就在 Manifest 是要拿去給海關檢查的表單，而 EDI 系統是 YML 和海關用來互相聯絡的系統。

等船舶確認出航之後，Export Document 再透過和 HQ 聯絡的系統，

FMS System，將該 B/L 資料以及各類 Charges(費用)、Special Cargo(特殊貨物)的資訊，傳達給 HQ，Export Document 的任務即在此告一段落。

(二) Import Document

Import Document 的流程，即和 Export Document 的步驟完全相反。Import Document 必須等到船舶停泊到雅加達的港口之後，他們的作業才開始進行，Import Document 最主要的任務是負責聯繫 Shipper 以及 Consignee，因此，有別於 Export Document，Import Document 通常一天在辦公室都會接好幾通來自各方客戶的電話，並且必須幫這些客戶解決他們的問題。

Import Document 又有分出另一個小部門，名為 Front Office，該小部門是在公司外面櫃台。專門服務來公司繳交 B/L 的 Consignee，他們要接手 Consignee 帶來的 B/L，並憑 B/L 列印出專屬的 D/O、EQUIPMENT RECEIPT OUT(簡稱 ERO，Consignee 可以憑此單據還空櫃給 YML)，以及 Receipt(收據)。我認為這個工作在 Import Document 當中最不簡單，因為他們除了要接觸到單據之外，還要在公司最前線直接面對客戶，有時遇到脾氣比較暴躁的客戶，Front Office 仍然要保持理性，甚至要邊安撫客戶，邊持續完成他們自己的作業流程，實在是不簡單！



圖六 和 Export Document 全體同仁合照



圖七 和 Import Document 全體同仁合照

§3-5 Finance

Finance 最主要的工作，除了要幫公司明列出每段時間的支出與收入，並做成易於閱讀的表格之外，還要負責幫公司開源節流，明訂出非常重大的財務決策，如果決策一有失誤，公司可能一次就會虧損好幾十萬美金，甚至是好幾百萬美金。

在陽明海運印尼分公司的 Finance 部門，其下面總共可以分成四個小部門，分別是，Cashier(出納組)、Account Payable(簡稱 A/P，支出組)、Account Receivable(簡稱 A/R，收入組)，以及 General Ledger(簡稱 GL，總帳組)。

不管是四個其中的哪一個小部門，為了避免各部門濫用金錢，或者是私吞帳款，只要是有關錢的事項，在公司內通通都要交給 Finance 處理與登記，然後 Finance 再提供財務報表，或其他有關金錢的資訊給全部公司的人員知道。

雖然 Finance 在所有部門當中，算是一個非常下游且低調的部門，畢竟在所有工作與業務都完成之後，最後一件要做的事情。就是要記帳與名列開支，這些都已經是一家公司非常後面且下游的流程了，但只要少了 Finance，公司的業務與運務……等等工作，通常都會停擺，畢竟這樣就沒有人知道公司到底賺了多少花了多少，少了明確的財務政策，公司可能會面臨過度開支，或是收入不足，最終將導致公司營運出狀況，然後倒閉。

因此，若一家公司有非常健全的 Finance 部門，且有擅長做決策的 Finance 領導人，這些元素能讓一家公司的收支款項透明化，並且專業化管理公司的一切收入與支出，讓公司免於金錢舞弊，然後達到開源節流的效果！



圖八 和 Finance 全體同仁合照



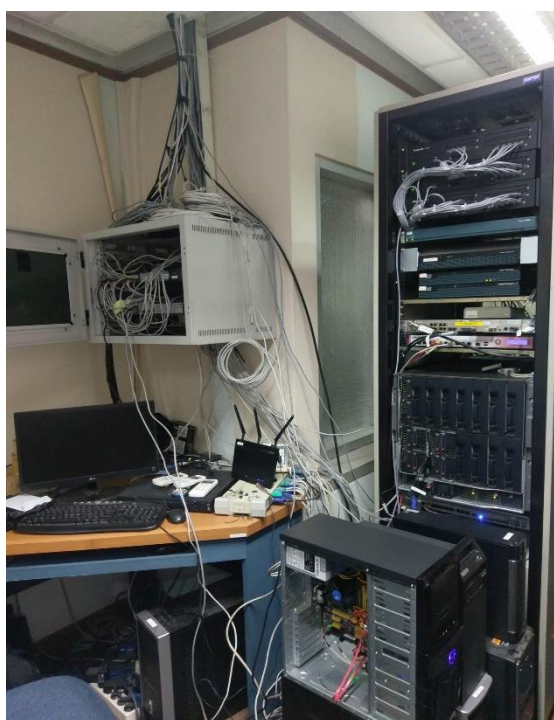
圖九 和 Cashier 全體同仁合照

§3-6 IT

IT 的全名為 Information Technology(資訊科技部)，一間公司要執行其業務以及員工的管理，內部一定要有系統、平台，以及設備來支撐整間公司的營運，而 IT 的主要工作就是維持公司內部軟體、硬體的正常運作，只要軟硬體出了問題，IT 就必須要負責將損壞的軟硬體維修到良好的狀態。

除此之外，IT 也會管理一間公司的機房，裡面有很多設備與機台，IT 必須定期來檢查這些機器是否正常運作，壞了就要負責修理，IT 也要防止機台內部的系統遭到電腦病毒或駭客入侵。

IT 的技術人員也告訴我們，身為 IT 的員工，最需要具備的能力，就是「工作效率」以及「找出最快解決辦法的能力」。因為機器或系統一旦當機，整間公司將無法繼續其工作的進行，假如 IT 的維修動作很慢，或是判斷力太差，公司將遲遲沒辦法恢復營運，這樣就會導致公司的重大虧損，因此，IT 也在公司扮演著一個很重要的守護者角色。



圖十 IT 掌管的公司設備與機器



圖十一 IT 的同仁正在講解各設備用途

§3-7 Admin

Admin 下面可以分成 Human Resource 以及 General Affair。Admin 的主管告訴我們，其實 Admin 就像一個班級當中的總務股長，很多事情與細項都要由 Admin 負責。

Human Resource 是公司內部負責掌管有關「人」的事情，例如薪水調漲與

發放、員工請假、聘雇新進人員……等等，對 Human Resource 來說，這些工作內容是非常複雜的，因為「人」和「事情」不一樣。「事情」即使出現問題，那就找出解決辦法就好；「人」卻有情緒、有人際關係，而且人也被制度所規範著，所以平常在處理有關 Human Resource 的事情時，必須要能夠很彈性的去想出問題的辦法，而且要考慮到人的感受，只要對方有異議，或許這個辦法就完全不能推動，而且也要符合法規跟制度的運行，因此非常考驗 Admin 在處理事情的方法和手段。

General Affair 又可簡稱為 G/A，凡是公司比較雜項的事情，像是公司裝潢、選購家具、統一訂購服裝、維修、合約、員工飲食飲水……等等，即使 G/A 碰不到錢，但這些事情的決定都要由 General Affair 來負責。因此，General Affair 就像一個家的家庭主婦/夫一樣，雖然不會去工作賺錢，但是少了 General Affair，整個公司的內部也會毫無章法，沒辦法擁有健全的公司體系。



圖十二 和 HR 的主管與全體同仁合照

四、 國外實習之生活體驗

對我來說，一個人在異鄉生活最需要注意的，就是自己的人身安全！雅加達因為以前被殖民過，加上人為持續開發的關係，所以雅加達內部北與南的都市風貌會有很大的差別。

北邊靠近海邊所以最早被開發，而且被殖民的緣故，整個北城區古色古香，可以看到很多荷蘭式的歐式建築，但也因為城區年代太久遠，所以非常老舊，房屋基本上都不高，以較早期的矮房居多，可以說是雅加達發展最慢、最

舊的一個城區，雅加達北區也是治安最差的一個地方，公司主管也再三叮嚀，華人晚上沒事不要隻身前往北邊城區，否則比較容易被搶劫或者是遭遇不測。



圖十三 從高速公路拍攝雅加達北城區風貌

台灣人普遍對於東南亞的印象，大多都停留在落後、骯髒，在還沒來到印尼之前的我也是，但在看過雅加達南邊的金融特區之後，才會知道自己的想法太井底之蛙，那邊好幾棟的高樓大廈林立，而且還有好幾處的工地正在興建大樓，甚至讓我覺得有比台北還要繁華的感覺，到了夜晚的南城區，更是雅加達夜生活的象徵。

南城區也是雅加達最繁榮、治安最好的地方，很多國際大企業都有在南城區的大樓進駐，南城區也是很多上流社會的當地人會去的地方，和北邊的雅加達相比，實在是很難讓人相信，他們都是同屬於雅加達的市區範圍。



圖十四 從遠方眺望雅加達南城區的高樓大廈

雅加達不是一個占地很廣的大城市，加上是首都的關係，發展肯定比其他印尼都市還要好，所以已經有非常多的印尼人和外國人湧入雅加達，目前全雅加達的都市人口，大約有 1200 萬人，是全部台灣人口的一半。

因此，在人那麼多的情況之下，「塞車」是雅加達每天的例行公事，天天上演到非常的嚴重，我從公司搭計程車回旅館，若是在台北的話，大概 10 分鐘就到了，但在雅加達因為塞車的緣故，曾經最長開車 1 個小時才有辦法到，這是在台北生活 20 多年的我來說，完全無法想像的場景，畢竟在台灣，頂多某些特定節日才會在國道造成嚴重塞車，但在雅加達是每一條街道，每天都上演著。



圖十五 從我們旅館外的天橋，拍攝嚴重塞車的景象

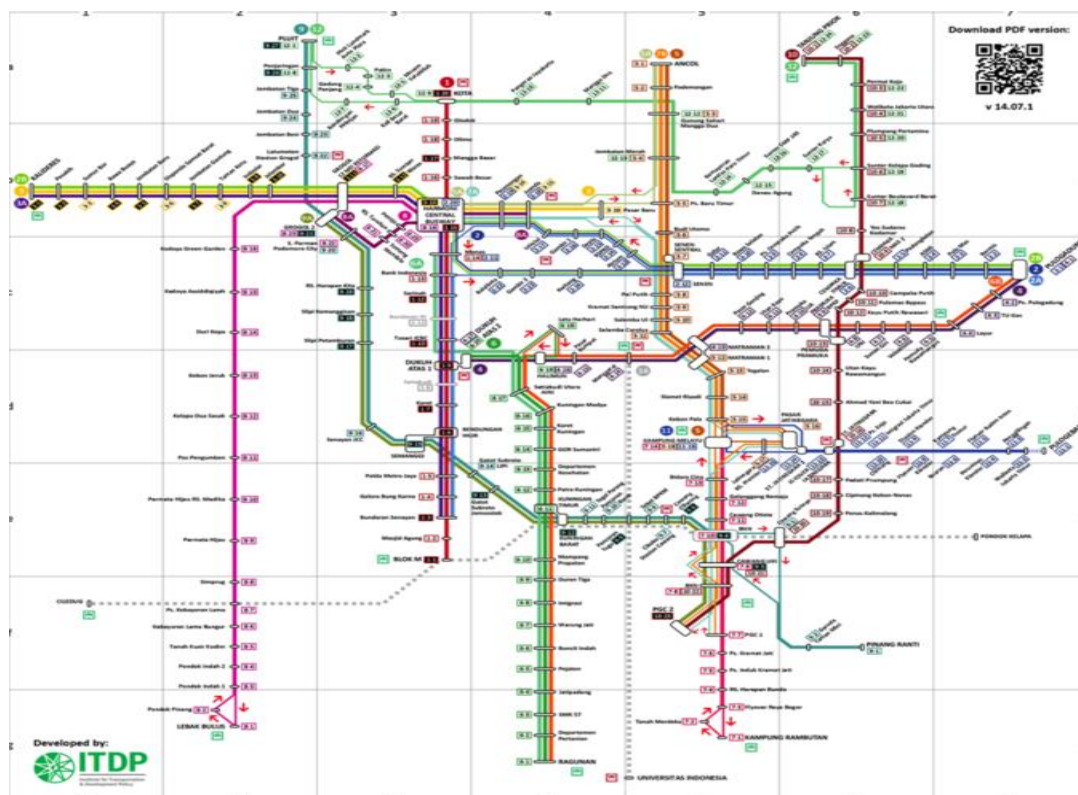
對來台北的我來說，方便的大眾運輸工具，例如公車、捷運、U-Bike、台鐵、高鐵……等等，早就已經搭的習以為常，但在雅加達的大眾運輸工具非常不發達且種類稀少，只有公車和火車，捷運才剛開始興建而已，這個情況導致大家都是騎機車和開自家車居多，這也是造成雅加達容易塞車的原因。

排除掉連結兩個城市的火車的話，雅加達唯一在市內營運的大眾交通運輸工具，是名為「Transjakarta」的雙連結公車，公車的長相很像台灣台中之前的 BRT，但 Transjakarta 有很多條路的公車專用道，還是會和普通車共用，所以並不能屬於 BRT 的範疇，平常塞車也會和其他車輛一起塞住。



圖十六 Transjakarta 的公車外觀 圖十七 Transjakarta 的公車站內部樣貌

Transjakarta 的路線圖，長的非常像台北捷運，都是由很多不一樣顏色的線，來代表公車將要開往的不同地區，然後有些站就是各顏色線的交會點，即是像台北車站一樣的轉運站，一開始我們看到路線圖的時候，非常想打退堂鼓，因為長得非常複雜，而且都是印尼文站名，直到公司的同事教我們怎麼搭乘的方法之後，我們才終於學會怎麼搭 Transjakarta。



圖十八 Transjakarta 的公車路線圖

Transjakarta 還有另一項特色，因為其內部車廂跟 BRT 一樣都是分成兩截，為了防止性騷擾，以及當地傳統的男女觀念，政府規定第一節車廂只能給女生做，而第二節車廂的話，男生女生都可以坐，這個規定對我來說非常特別也很新鮮。



圖十九 第一節車廂都是女生



圖二十 第二節車廂都是男生

最後一部分，讓我在國外體驗到的，就是雅加達的當地美食。最深刻的就是印尼最有名的傳統美食，「巴東飯」。

在吃這種飯的時候，當地人習慣直接用手去進食，而不用刀叉、湯匙、筷子……等等輔助器具。而且巴東飯有一個特色，菜盤剛上桌的時候，服務生會一次擺好幾十盤菜給你享用，但你只需要選你自己喜歡吃的就好，吃完要結帳的時候，只會算你有吃的那幾盤菜，然而呢，剩下沒有碰過的菜，就會留給下一批來的客人繼續享用，這讓我覺得非常的特別，台灣人聽到的時候也許會覺得很不衛生，但我實際吃過之後，覺得其實並不然，餐廳還是會有衛生的管控，且這就是當地人的傳統文化，我也非常的樂在其中！



圖二一 印尼傳統美食，巴東飯

五、國外實習之具體效益

1. 增加國際觀、開拓自己的眼界：

出國對於大多數人來說，是一個非常難得的經驗，像我自己已經在台灣生活了 20 年左右，早已習慣台灣的生活模式，眼中接收到的景象與資訊也都是台灣島內的事物居多。

故透過這一個月的海外實習，讓我能出國多看看不同於台灣的其他地方，例如雅加達的城市樣貌、天氣，甚至是雅加達當地人的文化、風俗民情，畢竟人種不同、居住環境不同、生活習慣不同……等等，都讓我非常的印象深刻！間接也開闊了我自己對於全世界的國際視野。

2. 增進英文能力：

印尼人在當地基本上都說印尼話，印尼人的英文也不好，所以更別說中文了，在當地除非是華人，不然基本上沒有人知道怎麼說中文。

因此，我們在公司實習的時候，與公司員工和主管的對話，都必須要用英文來對答，這樣一個月下來的訓練，讓我覺得我的英文聽力與口說有了明顯的進步，畢竟在台灣，很少有讓學生主動開口講英文與聽英文的機會。

3. 增加海外生活經驗，提升自己的抗壓性與適應性：

畢竟這一個月是在國外實習，相對的是要離開台灣，到一個完全不一樣的地方展開新的生活，39 天的海外實習，也是我人生中第一次離開台灣這麼久。

到一個人生地不熟的地方，要自己張羅食、衣、住、行、育、樂，凡事都要自己處理，雖然剛到雅加達的時候覺得很艱辛，但從中我也學到了，假如未來還有自己一個人出國的機會，那我已經學習到，如何一個人在陌生異鄉生存的技能，這是我覺得除了海運界的知識之外，海外實習帶給我的另一個收穫！

4. 學以致用，將理論應用在實務：

大學三年，在學校都只是拿著課本，聽老師用口頭講解海運界的知識，但透過這一次的海外實習，我可以從中親自驗證這三年來在課本的所聞所學。

除此之外，我覺得實務界跟理論界最大的不同，就是實務界是非常彈性的，並不像課本說 A 就是 A，說 B 就是 B。因為實務常常會碰到各式各樣的情況與個案，那這就要考驗處理者該如何從理論衍伸出更彈性的實務，來解決當下所面對的實務問題。

如此一來的親身經歷，加深了我對於海運界知識的印象，對於未來將要出社會工作的我們，這次的海外實習，無疑是我們大學新鮮人的墊腳石，更能在還沒出社會之前，先熟悉海運實務上的工作內容。

5. 培養處理問題的能力：

一個人在台灣之外的國家生活，一定會經常遇到很多不同的問題，此時，就是要考驗我們自己，該如何想出解決問題的辦法，甚至是解決不了的時候，該怎麼保持冷靜，並一步一步的將問題抽絲剝繭。

我在這一個月所遭遇的問題，不只侷限在公司內的實習問題，也有平常在雅加達生活時所遭遇的窘境，例如迷路、看不懂告示牌、遇到不友善的當地人……等等。當下雖然會很希望，要是我還在台灣就好了，但這樣問題也不會解決，所以這一次的海外實習，也能順便培養我自己對於問題的解決能力，我覺得是一個很難能可貴的經驗。

6. 了解自己是什麼樣的人：

實習會碰到各式各樣的狀況，不管是問題、人際關係，還是面對工作的態度……等等；此外，公司也會讓實習生到各個部門去實習。

因此從中我可以了解到，我在面對各個事情，或是到各個不同性質的部門做事的時候，我喜歡、不喜歡哪些東西，我擅長、不擅長哪些東西，從這些事情來了解我個人獨一無二的特質，也有助於未來畢業之後，我該從事哪些工作，對我來說是最適合而且做起來也開心的事情。

六、感想與建議

非常謝謝教育部和系上的教授們，能夠讓我爭取到這麼難得的海外實習經驗，如果我這個暑假還是待在台灣實習，也許我就不會知道，原來自己也能一個人在異鄉求生存，一個人訂機票、找旅館、安排交通工具……等等，甚至是在一個語言完全都不通的國家，要怎麼用英文來和其他人對談，並準確提出自己的訴求，這對我來說也是我在台灣所學不到的東西。所以我深刻體會，這次實習開拓了我自己的視野，了解其他國家有別於台灣的特色，而非只是當一位待在台灣の井底之蛙。

我也想要感謝陽明海運印尼分公司的主管們與員工們，雖然是一個人在台灣以外的國家生活，但他們也是很樂意告訴我們很多自己的經歷，以及在異鄉遇到問題時的解決方案。

而實習最重要的就是在還沒畢業之前，先了解未來進社會之後會接觸到的工作內容，而這一個月也因為有了他們，我才能吸收到這麼多海運界的實務知識，每當我們有問題的時候，他們總是會面帶微笑，並且盡可能的為我們解決問題。

海外實習讓我了解到自己的不足之處，了解到後並能加以改進，此外，我也吸收了很多在學校都沒有學過的實務界知識，未來出社會將要應用自己在學

校所學的專業，因此這次實習對於未來的我來說，是一個非常重要的里程碑。

在此，也期許未來的自己，能夠好好記住這次實習所學到的東西，並且能夠加以施展在未來的工作職務上，也希望教育部能繼續推廣這個海外實習計畫，讓更多系上的學弟學妹們，能夠在學習海運界的實務知識之餘，也能透過在國外的體驗，而開拓自己的視野，提升自己的能力！