

102 年度學海築夢學生出國研修心得



學校/系級:海洋大學航運管理學系三年級

姓名:錢冠妤

研修國家:韓國

研修機構:韓國(陽明)株式會社

目錄

一、緣起	3
二、機構簡介	3
三、境外研修之課程學習	
1. Accounting team	4
2. Export team team	5
3. Import team	8
4. Pusan office	10
5. Operation team	14
四、境外研修之生活學習	
1. 獨立自主能力之培養	18
2. 語言能力的學習	18
3. 當地生活觀察與學習	19
4. 人脈的建立與處事態度的修正	20
五、研修之具體效益	23
六、感想與建議	24

一、緣起

大學三年在學校學了許多航運知識，但卻從未進入實務界了解現今的市場趨勢與營運狀況，也不太了解實務的作業模式與職場氛圍。希望藉由海外實習到航商體驗實際的作業情形並能夠將我們所學的知識更加融會貫通且發現自己的不足，再回到學校，利用大四所剩一年的時間精進自己。系上有許多實習計劃，而境外實習這個機會，不只能夠了解到航運實務的營運，也可以到國外體驗當地生活，訓練自己獨立的能力，所以想給自己一個挑戰的機會。故申請本次航運管理系與陽明海運公司合作，參加由主持人趙時樑老師與蔡豐明老師主持安排的實習計劃。

二、機構簡介

本計畫所合作的單位是以經營全球性定期貨櫃運輸業務的陽明海運公司 (Yang Ming Line)。陽明海運股份有限公司成立於 1972 年 12 月 28 日，截至 2014 年 5 月底止，陽明海運擁有 95 艘營運船舶，承運能量高達 519 萬載重噸/ 42 萬 TEUS。陽明海運總公司位於台灣基隆七堵，在世界各主要港口均有設置據點，船隊服務範圍涵蓋亞洲、北美、歐洲、地中海、中東；營運據點廣達 73 個國家，全球共有 170 餘個服務點在全球 20 大的貨櫃船公司中，目前陽明海運在全球定期貨櫃運輸航商位居第 14 名。本實習計劃所配合的韓國分公司成立於 2006 年。

陽明海運在韓國業務原本委由 Universal Shipping 公司經營。Universal Shipping 公司創立於 1978 年，原為韓國著名的 SEBANG 集團的子公司。陽明海運在 2006 年買下 Universal Shipping 公司的股權，改名為陽明(韓國)株式會社，正式開始在韓國的海運服務。目前陽明海運與 SEBANG 的股份分別為 55% 及 45%。陽明韓國株式會社（首爾）的部



門分成會計、出口、進口以及資訊部門，其中出口部門又分成美洲、歐洲、亞洲線。在營運航線方面，陽明在韓國進行裝卸的船舶大部分都停靠釜山港，僅有一條航線停靠仁川港。陽明海運在釜山也設有分公司，而首爾辦公室的主要業務是首爾的客戶、仁川港口的作業及統整釜山與光陽港的資訊，扮演著統籌管理的角色。

三、 境外研修之課程學習

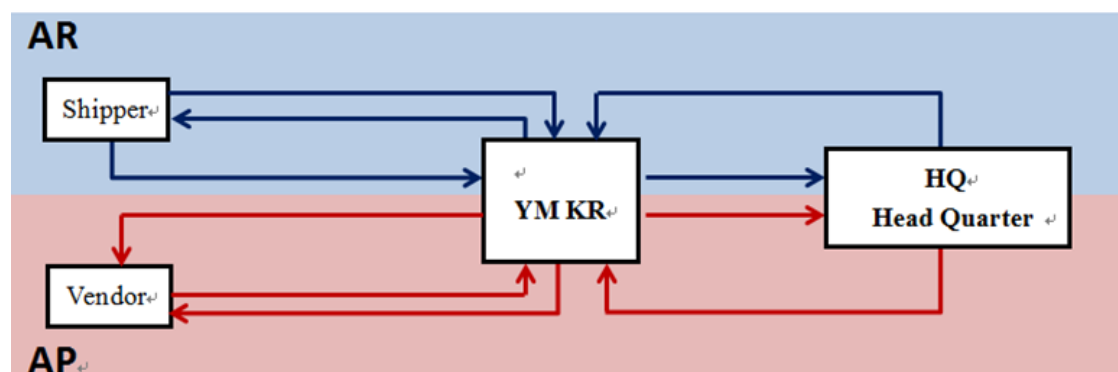
此次實習之課程表如下：

Week 1: 7/30-8/2	Accounting team
Week 2: 8/4-8/8	Export team
Week 3: 8/11-8/15	Export team 、 Import team
Week 4: 8/18-8/22	Pusan office
Week 5: 8/25-8/29	Operation team 、 IT team

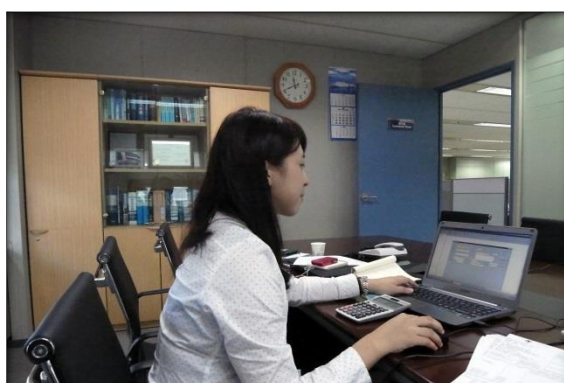
1. Accounting team

會計部的課程由 B.H. Park 及 Daniel Pi 指導我們，內容主要介紹公司的歷史發展及會計部的工作內容， Accounting & ADM 的工作分為兩大部分 AR:

Accounting Receivable 及 AP: Accounting payable。



AR: Accounting Receivable 作業主要是向託運人(客戶)收取運費及附加費用，並將收到的費用會全數轉回陽明總公司。AP: Accounting payable 作業是將一些運送所需使用的周邊服務(如:理貨、拖車、裝卸吊櫃)的費用付給廠商，但並不是直接用收取的費用去支付，而是將所需要的費用寫成計劃提報給總公司，而總公司會將所需費用匯進韓國陽明以支付其費用。剛開始有疑問為什麼要讓金錢一直流動，不會在過程中花費了多餘手續費嗎？但 B.H Park 提到，因為往來金額很龐大，銀行都將其手續費免除，銀行賺取其中的匯差，陽明公司的帳目也會較透明清楚，真的是雙方互利共生的交易。同事們也讓我們利用公司的 Ocean Link 系統練習製作發票，寄給客戶，讓我們有了真正在上班的真實感，也利用實作的方式更加了解其業務的運作。



實際操作 OCEAN LINK 系統製作發票。

2. Export team

出口部是陽明韓國分公司主要營利的部門，其中又以美加航線為重點，而亞洲區內航線運送航程短且競爭激烈故利潤微薄，但為了保持一定的市占率和空櫃調度的功能，仍然維持其營運。為了提高競爭力，提供更多的船期選擇，陽明與其他航商組成 CKYH 策略聯盟，分別為中國 COSCO、日本 K-LINE 及韓國的 HAJIN，而最近台灣航商 EVERGREEN 長榮海運也加入，成為 CKYHE。期望能以互相合作的方式，共同提升競爭力並增加利潤。

TPEB-美洲航線

因為美洲航線部門的同事較忙碌，是由許多位主管、同事指導我們。剛開始很好奇其部門名稱為 TPEB team 代表之意思，而非 American team，後來同事講解後知道是 Transit Pacific East-bound，覺得很有意思也很具體地點出他們航線的營運路線。同事介紹陽明將美洲的營運範圍以美洲東岸分為南北兩區域(PNW、PSW)以及西岸(USEC)共三個部份，七條航線進行營運，及其主要停靠之港口與

所需要的運送天數，美西以 11~15 天、美東則需要 20 天左右。美國東岸的運送方式也分為兩種：利用全水路 All-water 的方式經過巴拿馬運河，另一則是陸橋複合運輸的方式，先運送到西岸，再利用鐵路或拖車運至美東。美洲服務範圍最南部到墨西哥，南美洲沒有提供服務。陽明從韓國到美洲的出口港主要以釜山港及光陽港為主，而出口的貨物是汽車組件及電器用品占大宗，而農產品、食物的數量也以持續增加。因為美國在經過恐怖攻擊後，對於運送進美國境內的貨物有許多嚴格的檢驗，航商需要提供資料給 FMC 美國海事委員會進行審驗，如果沒有依照其規定或時限內，就會有很龐大金額的罰款，所以同事有一部分的工作內容在處理資料以符合 FMC 的要求。

本周也與業務次長 Y.S. Park 出外拜訪客戶-- SMART LOGESTIC，辦公室位在江北的精華區，一間小小的辦公室，只有社長夫妻倆加上一個員工，卻是陽明的重要客戶之一。社長 James Kim 跟我們分享了許多他求學與人生的歷程，



與 SMART LOGISTIC 社長 James Lee 合影留

他講話很幽默風趣，取代一般老闆架子的是一種獨特的魅力，可以理解為何一間小小辦公室能夠承攬到龐大的業務。他也提到與 Y.S.PARK 已經認識了超過十五年，從兩人在他們前一份工作就認識了，也讓我見識到把客戶變成朋友，才能讓關係真正長久地維持。他也勉勵我們，多到世界看看以開拓我們的眼界，並隨時保持警覺以維持競爭力。

Europe-歐洲航線

歐洲線的同事 Andrew Kim 跟我們介紹亞洲到歐洲航線市場各大航商的市占率，第一名的 Maersk 約占 20.6%、第二名的 MSC 占 14.8%、第三名的 CMA CGM 占 10.8%，也討論到日前這三大航商提出策略聯盟 P3 的計畫被中國否決的事情。這前三大都是歐洲的航商，如果他們結盟的話其龐大市占率可能會擠壓到其他航商，對海運市場造成很大的影響。另一個海運聯盟 G6 為 APL、OOCL、MOL、

NYK、HYUNDAI、HAPAG-LLOYD 組成。因為造船、裝卸技術的進步，運價越來越低，航商們利用合作的方式降低成本，以提高其競爭力，避免被淘汰。也提到目前歐洲的運送都是經由東南亞、南亞經過蘇伊士運河到歐洲並折返。但



巴拿馬運河將在 2016 年完成拓寬工程，因為可以通過更高運量的船舶，可能會改變全世界的運送航線。直接由亞洲越過太平洋到美洲，經巴拿馬運河、越過大西洋到歐洲，再向東回到亞洲，形成一個環球的航線。

Asia - 亞洲航線

亞洲線由 Sugi 替我們上課，亞洲區域分為三個部分，

- i. ASIA TRADE I : 東亞區域，航程較短且因小型航商數量多競爭激烈。
- ii. ASIA TRADE II : 澳洲東岸，(紐西蘭沒有提供服務)。
- iii. ASIA TRADE III : 南亞、中亞，屬於亞洲航線中較有獲利空間的區域，因為中亞航程較遠，可收取的運費較高，加上近年來中東需求大增，多從韓國進口紡織製品、汽車、電器用品，且中東國家對於航商有管制，故競爭者較少。為亞洲航線主要利潤來源。

Sugi 也告訴我們亞洲的航線、所需時間及駁船轉運的概念，他提到他曾經在美洲航線工作，因為美洲距離較遠，所以他們處理事務的時間較為充裕。但轉調至亞洲航線後，運送時間多半不超過三天，所以工作節奏較緊湊，他也還在適應當中的差異。

在出口部門的各航線學習之後，有種環遊世界的感覺。概觀了全世界各區的運送模式與特色。每個區域都有需要注意的部分、運送規定及工作節奏。而巴拿馬運河完成拓寬後航線配置與航運市場的形態的轉變也值得我們持續關注。

3. Import team

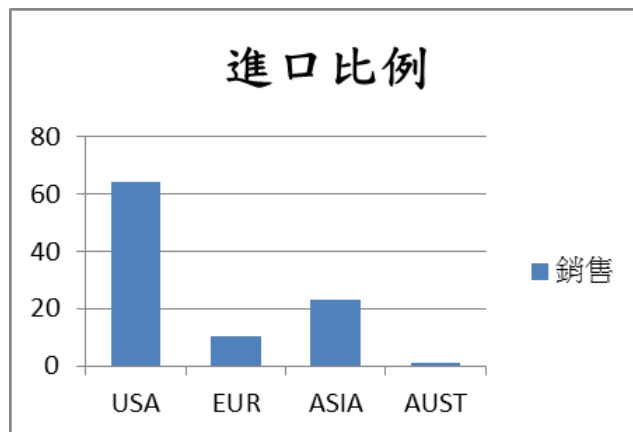
進口課程是 Jeremy 替我們上課，他是今年新進的員工，他告訴我們自己還有許多工作內容還在學習，經常需要加班完成工作。也因為他剛進入公司，職位階是最小的，所以對上司、同事總是畢恭畢敬，



與 IMPORT TEAM 指導我們的 JEREMY 合照。

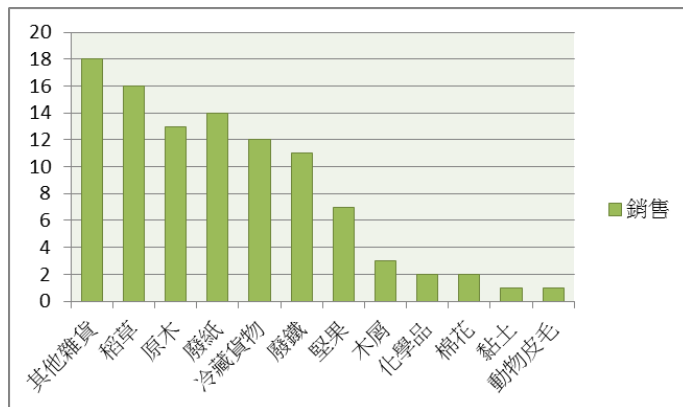
也提到在聚餐、說話的應對等許多小細節，都要非常注重禮節。讓我們感受到禮儀文化在韓國社會的重要性。

他向我們介紹了韓國陽明貨物進口的種類與各區域所占的比例。主要進口來自美國為主，再來依序為亞洲國家、歐洲、澳洲。如下圖，美國(包括加拿大)貨物大約占總進口貨物比例六成。



在美國進口韓國的運送市場中，運量前兩名得航商分別為 HAIJIN 21.7%，HYMDAI 17% 為韓國的航運公司。而陽明排名為第三約占 9.3%，在其外國航商中排名第一。

而美國進口貨物的種類與比例如下圖

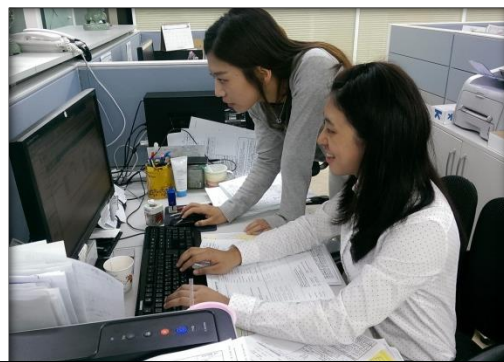
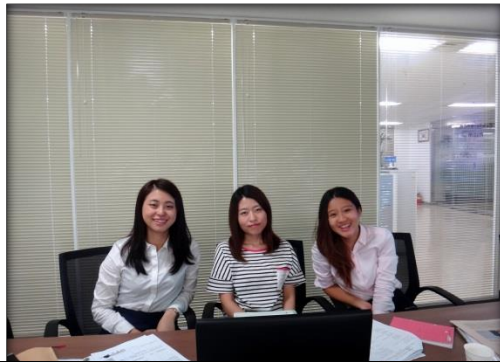


- 其他雜貨:比例最高，主要是包含一些公司運送的零組件、私人運送的生活用品、雜貨類的東西。
- 稻草:主要是用於餵養動物牲畜的飼料、稻草。
- 原木:主要用於製造家具:其原產地是從加拿大、美國區域進口
- 廢紙:進口用於再製紙張，後再出口至香港、中國等亞洲地區。
- 冷藏貨物:利用-18 度的冷藏貨櫃來運送蔬菜水果肉類等食物，或化學的貨物，為價值較高的貨物。
- 廢鐵:進口廢鐵後，再加工成鋼以出口。由於廢鐵與原木都容易破壞貨櫃，所以航運公司通常會加收一些附加費用
- 堅果:此項分類包括米，但由於韓國政府為保護其國內的農業，有所限制，故其數量較少。
- 木屑:為新造紙的原料。
- 化學品:運送過程容易發生危險，故收取運費較高。
- 棉花:主要用於紡織品、衣服的製造。
- 動物皮毛:未經加工過的，進口後進行加工、製作成商品。

4. Pusan office

第四周，我們早上搭乘高鐵(KTX)前往釜山，一到車站天氣不是很好，但仍可隱約看出釜山美麗的景色，來接我們的 Y.C. Park 很熱情且平易近人的關心，讓人沒有壓力，對釜山有很好的第一印象。

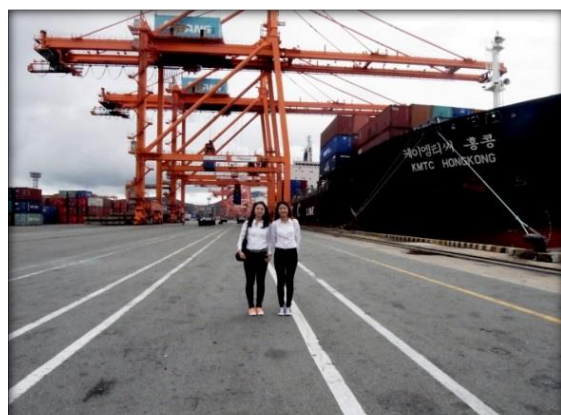
到釜山辦公室報到時，副總經理很熱情地歡迎我們，也親自為我們介紹釜山分公司的組織概況與釜山新、北港、光陽港的地理位置、規模及營運狀況，讓我們對釜山有個基本的認識。在釜山的課程除了由各部門的同事介紹他們主要的業務，也帶我們造訪釜山北港的 BIT 及新港的 HJNC 的博物館。



左圖:與指導我們的 Accounting team 同事合照。右圖:import team 同事 D.S. Lee 指導我們使用系統。

(1.) 釜山北港-BIT

釜山北港有五個碼頭 HBCT、KBCT、UTC、DPCT 及我們所拜訪的 BIT，是釜山的舊港。在參觀碼頭之前，由 SEABANG 的員工跟我們大致介紹 BIT 的現況，BIT 成立於 1998 年，主要經營的業務為裝卸、倉儲、貨櫃的維修保養，營運權由韓進海運、INTERGIS 及 SEABANG 各占三分之一的股份。釜山北港去年(2013 年)總貨櫃處理量為 6,600,000TEU 占整個釜山港處理量的 37%，而我們所拜訪的 BIT 則是



與實習生張玉慧在 BIT 碼頭船邊合影留念

占整個釜山港 8%，約占釜山北港的四分之一左右。並介紹了貨櫃在碼頭的配置，

每一個貨櫃都利用自動化系統監控與追蹤。在辦公室裡就可以掌握每一個貨櫃的情況。

到了碼頭裡，到處都是層層堆疊的貨櫃，而很幸運地剛好有一艘船正靠港作業，我們很興奮的在船邊拍照，但同事告訴我們，因為新造船舶都越來越大，需要較深的吃水才有辦法停靠。新港啟用後，水深較淺的北港停靠的多是載貨量較小的船舶。而也預估將在十到二十年間使用釜山北港的航商會全數遷移至新港，而北港完成新舊交接的任務後，將用作休閒娛樂場地之用，充分利用此腹地。

(2.) 釜山新港-HJNC

參觀釜山新港當日因為天氣不佳，很可惜沒有辦法進入碼頭內參觀，但我們進到韓進的海運博物館，由其員工為我們介紹釜山新港的概況。目前釜山新港有五個碼頭，陽明海運所使用的 HJNC 為韓進海運所營運 2013 年的貨櫃處理量為 11,000,000 TEU 約占整個釜山港的 63%，有三個船席共長 1100 公尺，水深 16 公尺，六架橋式起重機，每月所停靠的船舶是 130 艘，約處理 20 萬 TEU 的貨櫃。介紹了其碼頭的範圍及空間的配置。和他們引以為傲的自動化系統，其一架橋式起重機是自動化的，操作員坐在辦公室內就可以一個人操作 6 台橋式非常節省人力，每台起重機上有 6 台攝影機隨時監控作業情形。碼頭開門上的 RFID 系統，可以檢查貨櫃的資訊與掃描貨櫃內是否有危險物，也裝有多台相機，隨時進行蒐證，以釐清責任歸屬。



除了令人高效率，嘆為觀止的作業營運系統外，他們將博物館的門布置成貨

櫃模樣與以櫃場為背景的照相機器，這些小巧思完全抓住了參觀者的注意力。感受到他們除了在精進自己作業效率化之外，也很用心於行銷自己。



左圖:在韓進海運博物館的貨櫃自動門前留念。右圖:韓進海運博物館的紀念照片。

除了參觀碼頭之外，同事們也有帶我們去搭乘 BPA 的遊船。很幸運地搭乘遊船當天的天氣非常好，在船上風雖然很大，卻沒有海水的鹹黏感，而是冰冰涼涼的清新感覺。坐在船上環遊了整個釜山北港沿岸，各個碼頭除了貨櫃船之外還有些乾散貨船、海軍艦艇。壯麗的釜山大橋與遠觀山坡上的彩色建築物，覺得自己真的是看到了釜山最美的一面，非常滿足。



左圖:與遊船船長及 Accounting team 同事合照。右圖:搭乘遊船之釜山風景。

客戶拜訪

分別拜訪大龍株式會社與 ROHLIG 物流。ROHLIG 為德國一家在世界排名屈指可數的承攬公司，超過 150 年的歷史，據點分布全球，雖然釜山分公司的規模不大，但卻是韓國一個重要的據點，社長為我們介紹他們的業務範圍及貨物運送的種類，及他們公司主要發展的趨勢與目標，感受到既使是一家規模很大的公

司，卻仍時時保持警惕以在激烈的競爭中站穩腳步。而大龍株式會社主要是從事冷藏冷凍的承攬業務，是陽明海運公司全球業務中，冷貨運送第二大的客戶。但社長並沒有因此一副驕傲的樣子，反而是表現出很謙虛的態度，簡潔扼要地為我們介紹其公司的業務，主要是從事美國線的食物進出口，他說除了為顧客提供運送服務之外，要如何幫客戶解決問題，一定需要比客戶想到的更多。他們的有許多附加服務像包裝、快速冷凍、檢查、再次包裝，但他仍然繼續思考還有哪裡可以加強、突破以提升自己的競爭力，他也跟我們分享了許多他面對人生的經歷與所影響的人生態度與觀念。深深覺得能夠有這麼積極的態度且堅毅的中心思想，真的是給予他成功的養分。覺得很佩服卻沒有自信自己能向他一樣將挫折完完全全地轉化成助力。也許自己還需要一些磨練。

在釜山的一周，雖然時間不長但充實而愉快，見識到世界第五大港繁忙的港口、效率的作業狀況。釜山壯麗的大橋與海景，與因為歷史文化而遺留下來山坡上五顏六色的小房子。而釜山人的性格較爽朗、熱情且隨和，沒有拘謹的壓力，與同事的相處愉快。也從主管、同事、客戶身上學習到許多做事方法、歷練後面對人生的態度，真的收穫滿滿，是一個讓人愛上且回味無窮的城市



左圖:與釜山全體同事合照。右圖:與副總經理 J.S. Kim(右二)及 Y.C. Park(左一)合照

5. Operation team

回到首爾的最後一周，是由 operation team 的 Jun Ryu 、Robert Lee、Jinhee 指導我們，Ryu 跟 Robert 都會講一些中文，他們都曾經到中國念過一段時間的語言學校，現在也有持續練習中文，覺得他們努力不懈、充實自己能力以增加競爭力的態度很值得我們去學習。在



Robert 指導船舶及貨櫃構造。

課堂中，介紹 operation 部門的工作內容，跟出口、進口部開發客戶招攬生意的工作不同，他們主要工作是注意船舶的船期、與貨櫃場和碼頭的聯繫、貨櫃的保



與 Operation Team 的 JINHEE 合照

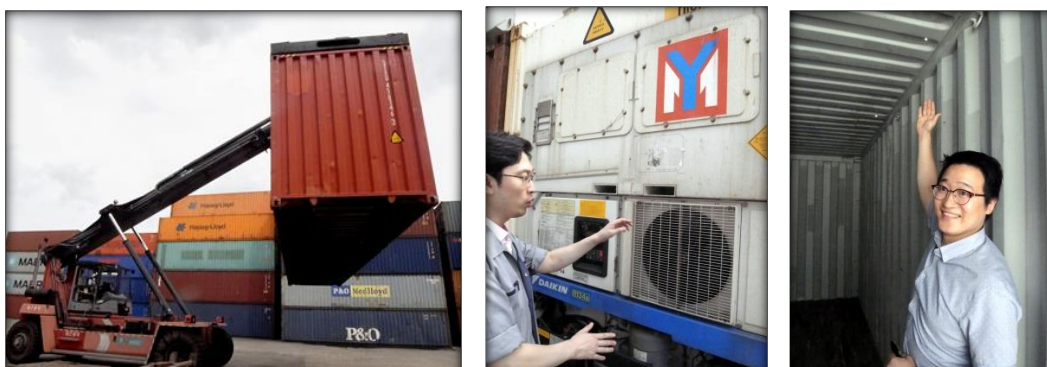
持與修理、轉運駁船的安排及貨損發生的處理。所以同事們也開玩笑地說，進出口部是公司負責賺錢的部門，但他們的工作是負責花錢的部門。他們也講解了船舶及貨櫃的種類，貨櫃除了常用的 20 呎、40 呎之外，還有一些開門貨櫃、

開蓋貨櫃等，最特別的是一種 Hanger container 用來吊掛西裝以運送的貨櫃，第一次聽到所以覺得很特別。同事們也幫我們講解了船舶貨艙的構造、貨櫃的構造，雖然覺得有些複雜，但也了解到船舶或貨櫃上可能一個小小的卡榫或溝槽都是保持安全的重要關鍵。

(1.) ICD 的內陸貨櫃場

接下來的也帶我們參觀了 ICD 的內陸貨櫃場，跟釜山舊港的 BIT 相同，也是由 SEABANG 所營運，載貨貨櫃由仁川港卸下之後，會運送至這裡等待貨主來領取，或直接裡用鐵路運輸送至其他地方，而還不需要使用的空櫃與貨櫃的維修也都是在這裡進行。ICD 的員工在為我們簡短的簡報後，帶著我們參觀碼頭，但在 ICD 是第一次在貨櫃場裡走，看到貨櫃堆積如山的樣子覺得新奇興奮，但其實貨櫃場內卡車、機器運送貨櫃是相當危險。介紹冷藏凍貨櫃的構造，及其貨

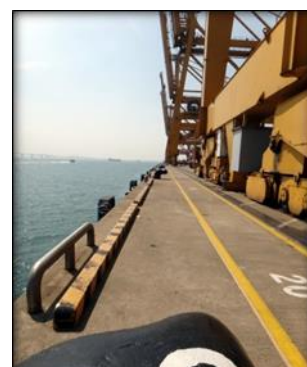
櫃堆放的順序與規律，同事也在貨櫃場為我們講解了一些，貨櫃或損的情形及貨櫃修理的方式。讓我們了解內陸貨櫃場除了堆放貨物的其他功能。



左圖:櫃場內作業情形，中圖:SEABANG 員工說明冷凍貨櫃，右圖:同事講解貨櫃內部破損情形。

(2.) 仁川港-ICT 碼頭

而在 Operation Team 的最後一天同事帶我們去參觀仁川港，距離首爾辦公室大約兩個半小時。韓國陽明原本是使用 SICT 碼頭，但因為近來所購建的船舶越來越大，所以在今年六月更換到水深較深的 ICT 碼頭，是由新加坡公司 PSA 所營運，有 2 個船席、五架橋式起重機、水深 14 公尺，2013 年處理的貨櫃量為 601,904TEU 約占仁川港的百分之 27%，有另一個船席仍在建造中，所以其處理量會持續增加。在簡單的簡報之後，PSA 公司的員工帶著我們參觀碼頭，並登上橋式起重機參觀。

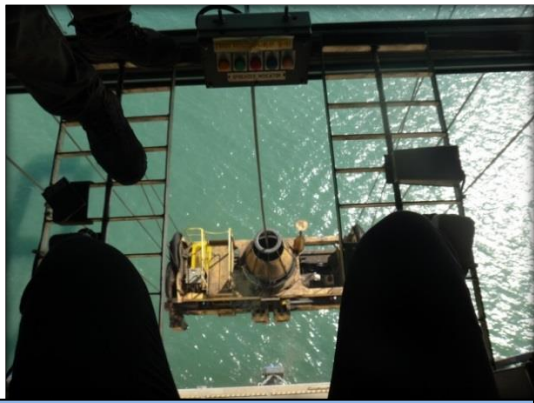
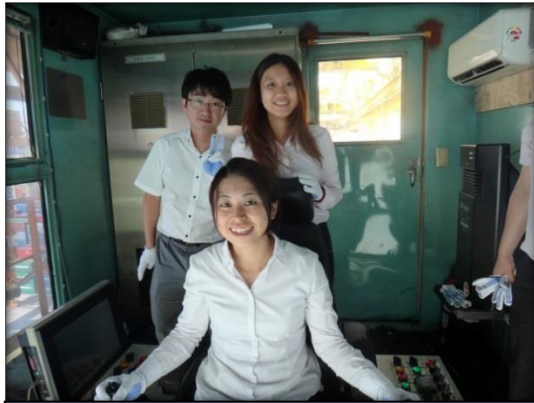


仁川港碼頭邊船席

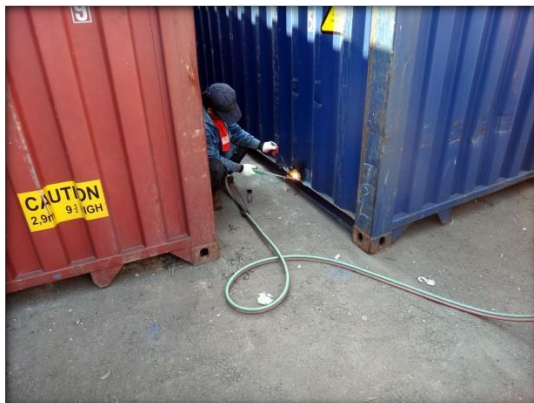
在基隆海大念書，常常經過基隆港口，卻從來沒想到可以登上起重機。我們先爬個兩層樓的樓梯到電梯口處，搭乘電梯往十層樓高的操作台。一到上面，只有簡單的護欄，所以其實覺得有點恐怖。但往海一覽無遺的風景，而往貨櫃場這面，堆積著五顏六色的貨櫃瞬間縮小，像是一塊塊的積木，真的是很壯觀景色且新鮮的感受。

進到駕駛艙內，駕駛為我們稍微講解這小小一間操作室裡面的各種設備與安全按鈕及其功能，最驚訝的是裡面還備有一台冷氣，設備非常完整。在稍微示範後，就讓我們實際體驗。坐在駕駛台上真的很興奮，雖然沒有真的抓起一個貨

櫃，但控制前後上下的移動讓我覺得好像真的在進行作業，新奇且有趣。但也覺得這個工作真的不容易，在高空具有一定的危險性，而作業上也要非常小心地對準，稍有些差錯可能掉進海裡或貨櫃場，都是金錢或人員的損傷。真的是一個很難得的機會可以體驗操作，雖然對我們而言很是新奇，但這卻是個需要謹慎细心的工作。



實際體驗操作橋式起重機。



左圖：碼頭內工人維修貨櫃之情形。右圖：登上橋式起重機，右為實習生張玉慧

韓國陽明分公司的最後一天，上午由資訊主管替我們講解陽明主要使用的一些資訊自動化系統，大致介紹了一下他們工作內容。我們以為實習生活大概就告一個段落了。但會計部協理 Alex Shin 在下午突然通知我們表示總經理想要了解我們這一個月的實習生活，希望我們準備一個簡報。因為臨時的通知，所以我們很緊張地在兩個小時，將我們這一個月的實習生活快速得複習了一次，做出英文簡報，並在所有主管前大致介紹了我們一個月的實習生活。

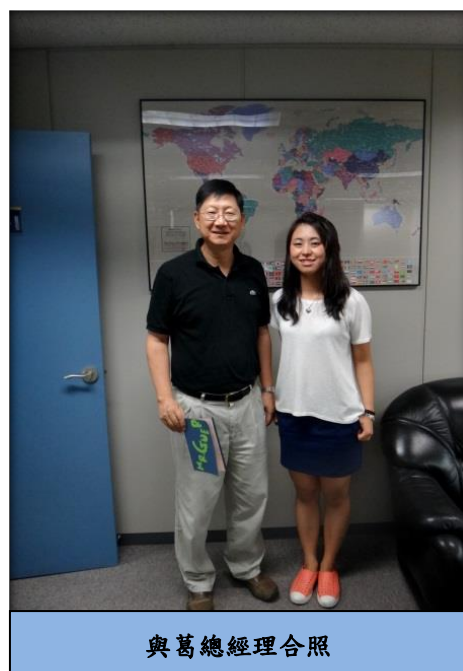
在準備的時候很緊張，但在完成報告後卻有種放心且充實的感覺。彷彿再次把這一個月的學習快轉複習並反思了一次。而在時間壓力下做的簡報，也許無法完美，卻讓我學習到了緊急情況的抗壓力。而面對主管的英語口說能力是我覺得需要加強的，如何在壓力下仍完整表達自己的想法，需要更多的練習與準備。結束後，總經理也給我們了一份禮物做為紀念。真的覺得很感謝有這樣的機會到韓國的公司裡實習，同事對我們各方面的照顧與指導，我們也在最後一天做了卡片表示感謝，並與同事們合照留念並道別，為這一個月充實的實習生活畫下一個圓滿的句點。



左圖：與 Operation Team 同事合照，右圖：與 B.H.Park 合照



左圖：為表達感謝所製作的卡片，右圖：與 Andrew 合

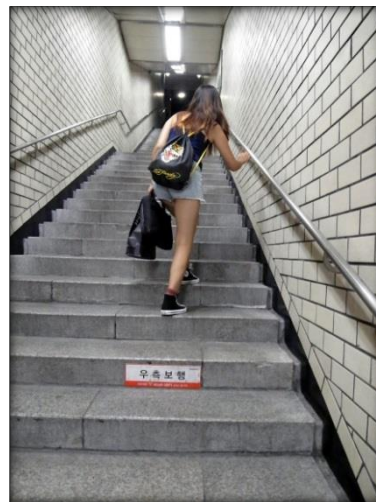


與葛總經理合照

四、 境外研修之生活學習

1. 獨立自主能力之培養:

在國外生活，並不如在自己國家，發生問題了可以尋求助教老師父母的協助。食衣住行等任何事情，都需要自己找方法解決，再加上不是自己熟悉的語言，有時候別人難免無法理解你的用意。小至餐廳目錄點的與送來的餐點與想像不同，大至飯店的住退宿及設備問題。有時候難免些挫折、失望，但一個月以來，離開了自己的舒適圈，獨立生活更加知道在什麼時候只能靠自己解決問題，什麼時候應該要適時地向他人求助。並且隨時保持機靈與冷靜，就算有什麼緊急事情的發生，最重要的是不要慌張，而是想好每一步的解決方式與替代的方案。記得，剛到的第一天，因為飛機稍微的延誤，造成我們到韓國時間已經很晚，我們搭乘高速客運由機場到市區，再轉地鐵到旅館。從客運下車後，不如機場內有多國語言的指標我們瞬間迷失了方向，但在問過路上的行人之後，我們終於找到了地鐵站，但找到地鐵站後才是考驗的開始。與台灣的捷運不一樣，地鐵站並不是每個出口都有手扶梯，大部分都只有樓梯，而電梯也因為時間太晚而關閉了，就這樣搬著我們將近 20 公斤的行李下去地鐵站，到目的站時再搬上來。雖然也順利到達旅館。但我們卻是用最辛苦的方式。因為不如台灣的熟悉便利，所以在之後需要移動行李的時，都會先查好哪個出口有手扶梯或電梯的位置開放的時間。在這件事情上學習到自己在以後面對事情時，即使是自己熟悉的地方或事務，都能夠更加謹慎小心，預先思考一些問題發生的可能性，並加以準備。



2. 語言能力的學習

雖然韓國用的是韓文，但因為不會說韓文，所以在工作的教學與日常生活的溝通都使用英語，雖然從小就開始學習英文，但從沒有那麼長時間的使用過。

剛到的第一周，有點不太敢開口，因為很怕發音、文法有錯誤，會讓人笑話。但一個月的時間，慢慢地練習，在說的同時，去注意加強自己文法的使用，不會的單字馬上查，也藉助了許多同行實習生張玉慧的幫助，才越來越熟悉說英文的感覺。而因為英文也不是韓國人的母語，所以難免會有許多不同的口音，也藉此練習自己的聽力。再加上同事教學的講義都是英文，所以在這一個月大量使用英文之下，覺得自己的英文稍有進步。

但除了能力的進步之外，感受更深的是了解到英文能力的重要性。平時唸英文為了考試，但是人在國外，與別人的溝通就是一個考試，要用自己的語言能力去表達自己的想法，所知道的並不代表能夠用得出來，真正需要使用的時候才發現自己會的並不多。警惕自己要更努力加強語言能力。

而在韓國一個小小的觀察，韓國人生活壓力較大，所以他們更努力精進自己的能力，在公車、地鐵上不時都能看見有人拿著英文參考書在閱讀，不僅是年輕的學生，也有一些中老年人。認識許多同事，在下班時間都到語言補習班去學習中文，或利用早上犧牲睡眠時間，提早起來念英文，為了提升自己的競爭力。看到了他們的努力，更應警惕自己是不是留在原地踏步，應該要如何提升自己的能力。

3. 當地生活觀察與學習

韓國生活了一個多月，在生活上都有許多觀察與學習。陽明公司內中午時，員工會與同部門的主管、同事一同用餐，而我們也與一同參與，感受真正上班族的日常飲食，而非僅止於觀光客的餐廳。韓國較沒有帶便當的情形，午休時間，路上都是一群群的上班族外出用餐。路上也都是餐廳，很少外帶的便當、盒飯類的食物。可以感受到他們民族的特性，聚集在一起做一些事，是一個集體且團結的文化。飲食與台灣相比較不油膩，而他們最大的特色就是泡菜，每一餐都有許泡菜，而備有許多小菜與湯也是韓式飲食的特點。大多數的韓國人都在家中吃米飯作為早餐，所以較少類似台灣的早餐店家。而有首爾路上有非常多的連鎖咖啡店，路上的行人也常常人手一杯咖啡，有幾次，同事也在午餐後帶我們到咖啡店

聊天度過午休時間，發現咖啡店裡的價位都不算低，感受到首爾這個城市是富裕的，人民可以有多餘的錢在咖啡店消費、花時間坐在咖啡店內談生意、聚會，相較於台灣的杯裝飲料店、便利商店拿了就走的忙碌氣氛，給我很不同的感受。

首爾是個大都市，人們各個光鮮亮麗的，從衣服的搭配、臉上的妝容上感受的到他們蠻注重外在的形象，但同時也可以感受到他們的生活壓力。而韓國具有他們傳統的特色服飾，在許多觀光景點都會讓遊客免費體驗，傳播他們的文化，進而感染遊客進行消費。



韓服體驗

在行方面，是我對韓國最佩服的地方，在地鐵站，有換程及體恤不便人士的出口，不需要票即可過關。而往釜山我們搭乘的韓國高鐵 KTX，也完全沒有一個驗票收票的開口，是一個開放式的空間，大家都可以走到月台。我想，這是立基在一個高度信任的社會中，才會有的模式。也因為省下了那麼多的人力，可以用在增加生產力的地方吧。

觀察到許多差異與特色。韓國人有自己的規矩與守則、台灣有我們的人情味。每個地方有自己的生活習慣。但這一趟出來之後，除了看見韓國的風景之外，也覺得自己放在自己國家的關注不夠。因為視為理所當然，所以常常忽略自己美麗善良的地方。也希望藉此在往後，也能更加用心觀察我們所生活的地方。

4. 人脈的建立與處事態度的修正

在國外公司的實習，感受職場的氣氛，而工作中與同事們的相處，是一種人脈的建立，也從與別人相處的過程中，去修正自己的行為，讓自己在與人相處時的應對進退更加圓融。而在職場，並非在自己家裡，別並非每件事都要順應自己的想法，所以在遇到不順心、不如意或在緊急狀況時，更要冷靜地思考最佳的解決方法或且仍然表現的禮貌且謹慎態度。不能如不懂事的小孩一樣，稍有不如意，就影響心情而有不適當的行為。除了建立人脈，也從每個人的生活習慣與人生故事中，學習許多不同的經驗擷取對自己有益的部分，慢慢改變自己在生活上

的行為與人生觀。其中覺得給予我最多感觸的四位

J.S. Kim

釜山辦公室副總經理

見到他總是笑笑的，雖然是釜山分公司最高的主管，卻平易近人、沒有擺出高高在上的姿態，常常在我們課間的空檔或用餐時間跟我們分享他的人生故事。

在他讀書時代，很喜歡彈鋼琴、玩樂團，而在從事他的興趣時，他努力去參與活動，但他在當完兵的大三開始，為了出國念書的目標，每天從早上六點到晚上十一點，除了上課、用餐之外都待在圖書館念書，沒有一天例外。而在進入他理想的公司後，並沒有因此鬆懈。除了工作之外，還利用下班後的時間，進修碩士學位。他也跟我們分享一些趣事，曾在國外出差時，工作時竭盡全力，但下班後也盡情狂歡。我很欣賞他這種 WORK HARD, PLAY HARD 的態度，努力在每一件事，全心投入在當下。他也勉勵我們時時保持微笑，用正面的態度去面對每一件事，用真誠的態度去面對每一個人，就是他的成功之道。



與副總 J.S. Kim 合照

南俊龍

大龍株式會社社長

與業務經理一同拜訪他時，社長看起來有一點嚴肅，覺得他也許就關心一下我們到釜山實習的狀況，介紹一下其公司的模式。剛開始他問起我們到韓國的三個禮拜，觀察到了甚麼，我們大致回答，乾燥舒爽的天氣、高樓林立的都市風景、打扮時髦的人們、以及注重生活品質的氣氛。但出乎我們意料的是，不像其他客戶同事的認同，他反而是嚴厲地告訴我們不應該只關注這些表面，建築風景、飲食、科技技術這些都是外在的東西，會受到很多因素的影響。但只有人，人的最初都是一樣的，因為歷史、文化、生活環境的不同，而逐漸表現出不同的行為和

態度，我覺得很認同，也在剩餘的實習生活中，逐漸修正自己觀察的角度。

也問到了我們的夢想，我們也誠實地回答因為台灣很小發展的潛力有限，希望有一天能出國工作。他說到去年實習生也有拜訪他，而他們的回答跟我們一樣，他說外國的月亮並沒有比較圓，問題在於我們不夠愛自己的國家。韓國曾經跌到谷底在 1993 年的破產、時刻都有北韓的威脅，但他們愛國且團結，才能爬起來並在今日有不錯的發展。他勉勵我們，台灣有經濟、政治上的問題，但韓國也有他們內部的問題。要對自己的國家有信心，而非一味地抱怨或消極地放棄，而是要思考我們能為國家付出甚麼，並時刻抱著勇氣與保持彈性。聽了之後覺得慚愧，因為是由一個外國人告訴我們要愛自己的國家，但也期望自己將他的勉勵放在心上，用心觀察不同人事物中，真正有意義的差異，並讓自己保持彈性與自信去面對人生路上每個交叉口。

Alex Shin

首爾辦公室會計與總務部門協理

每次說話都慢條斯理、做事情很仔細，心思很細膩總是考慮到許多細微的面。我們在韓國實習的期間，在工作與生活上都給予我們諸多的幫助。常常在我們還沒想到之前就替我們準備好。對 Alex 有諸多的感謝，也期望自己未來在做任何事情時都能學習到他的細心周到，在別人沒注意到前，就完成準備。



與 Alex Shin 合照

Robert Lee

營運部門經理

在實習之前，都聽過前兩屆的學長姐提到過，而在實習的最後一周才認識他，第一次見到他就一見如故，是我認為在韓國遇到最溫暖的人。在生活、課程上的所有大小問題，他都熱心地幫我們處理與溝通，帶著我們參觀櫃場、碼頭外，也細心地提醒我們哪裡需要拍照以在報告中使用。他也不吝於跟我們分享的他的人

生故事，曾經在大學中休學半年到東歐做義工，也曾在畢業時到非洲去教韓文。

但他提到，在熱血冒險之後，是回歸家庭並穩定工作。我很欣賞他的人生態度與冒險精神。在什麼時間做什麼事情。年輕時，勇敢冒險，但該安定時，也落葉歸根、並選擇回到家人身旁。



與 Robert Lee 合照

實習期間受到許多照顧，有些可能是公事公辦，也會遇到真心對待自己，僅僅是一個實習生的人。在韓國實習這期間，其實心中常思考也與為什麼有些我們認為成功的人，大多可以真誠地面對任何人，既使可能不會得到直接的利益，但有位朋友告訴我，也許是因為他們總是真誠地對待每一個人，所以才會成功，讓我有更大的感觸與思考。而認識了那麼多人，每個人都抱持著自己的中心思想努力著，不能說誰的態度是完全正確的，卻期許自己可以在那麼多的故事中，找到屬於自己的態度，並真誠地面對每一件人事物。

五、 研修之具體效益

參加本次實習之具體效益可歸納出以下五項：

1. 海運知識的學習與業務的實際操作。
2. 職場生活的體會。
3. 人脈的建立。
4. 外語能力的提升
5. 獨立生活能力的養成。

六、心得與建議

在韓國實習了一個月，見識了許多韓國科技進度的一面，文化風俗的特色許多收穫、許多感觸。在公司見識到了一個大公司的運作、各部門的分工、自動化的資訊處理系統，除了課本上的海運知識的印證之外，更多了許多作業細節的補充，使得觀念更加清晰完整。而實際的操作經驗，讓整個作業流程更加融會貫通，原本書中的知識，跳出了文字，真實地運行。

曾經，只是看見韓國娛樂文化的風行、企業及國力的逐漸壯大，但走進他們的社會、他們的生活後，看見他們充實自己能力的努力、不服輸且團結的性格及處處放進心思。漸漸可以理解，他們可以國家逐漸強大的原因。但也藉此勉勵自己，不要安逸於小確幸。世界一直在進步，我們更應加緊腳步提升自己的能力，讓自己具有國際競爭力，更期許自己能貢獻國家。

這次能夠到韓國實習，在一個國家生活一個月，看到了更大的世界，真的是一個很難得的機會。到許多的貨櫃場、碼頭、港邊的遊船、甚至是登上橋式起重機參觀，跟著當地韓國人一起上班、一起生活。這些地方不是有錢就能去，而寶貴的經驗更是無法用金錢衡量。學校、老師們、陽明海運公司在行前真的給予我們許多的協助。實習過程中，韓國首爾、釜山辦公室的主管、同事們更是對我們無微不至的照顧，甚至老師們在實習期間也來到韓國探視我們。我們能得到這樣的一個機會，並順利完成實習，真的有無數的感動與感謝，也期許自己立基在這個難得的經驗，時時保持知足並感恩、求知的心，謙虛並樂觀地面對未來的各種挑戰。

