

教育部獎助大專院校

國外專業實習計畫—

102 年度「學海築夢學生出國實習心得報告」



學校：國立臺灣海洋大學

系所：航運管理學系

年級：3B

中文姓名：葉申誼

國外實習國家(城市)：韓國(首爾)

國外實習機構：陽明韓國株式會社

實習期間：102 年 8 月

中華民國一〇二年九月二十日

目錄

壹、緣起.....	3
貳、韓國簡介.....	3
一、大韓民國概況	
二、韓國前十大財閥	
參、國外實習公司簡介.....	3
一、陽明海運公司	
二、陽明韓國株式會社	
肆、國外企業實習課程.....	7
一、實習課表	
二、會計部門/進口部門/設備與營業部門/ 出口部門	
伍、國外企業實習的生活學習.....	16
一、生活概況	
二、實習心路歷程	
三、生活體驗	
陸、國外企業實習具體效益.....	23
柒、感想與建議.....	25

壹、緣起

有鑒於教育部近幾年來在推動學海計畫，鼓勵學子到海外交流，培養學生擁有世界觀的概念，進而培育他們成為各方面的專業人士。對我來說，進入航管系學習航運相關知識，了解貿易流程與一些海運專業用語，但一直不知道我們所學習到理論與實務經驗究竟是有怎樣的關係。而藉由這次的出國實習機會，除了了解海運公司的內部營運方式，對於語言能力有更好的訓練機會之外，更讓我看到另一民族展現自我魅力的另類行銷手法。

貳、韓國簡介

一、大韓民國概況

大韓民國位於東亞朝鮮半島的民主共和國，首都為首爾，總面積為 9.96 萬平方公里(約 2.7 個台灣大)、總人口為 5000 萬人。至 2012 年，韓國國內生產總值按國際匯率計算在世界排名第 15，人均國內生產總值超兩萬二美元。

二、韓國前十大財閥

表 1 2011 年韓國前十大財閥

排名	公司	國內外銷售總額	佔 GDP 比率
1	三星	270 兆 8000 億韓圓	21.90%
2	現代汽車	155 兆 8000 億韓圓	12.60%
3	SK 集團	144 兆 2000 億韓圓	11.70%
4	LG 集團		9.00%
5	GS 集團		5.40%
6	現代重工業		5.00%
7	樂天集團		4.50%
8	韓華集團		2.80%
9	韓進集團		2.00%
10	斗山集團		1.70%
	Total	946 兆 1000 億韓圓	76.60%
	國內銷售總額	438 兆 5000 億韓圓	39.10%

統計至 2011 年

三星集團是大韓民國的第一大企業，同時也是一個跨國企業，集團包括眾多的國際下屬企業，每年佔全國 GDP 幾乎都 20%上下，三星集團涵蓋的範圍很廣，包括：電子、機械、化工、金融保險等。

第二的現代汽車，是一家韓國的汽車車廠，在 2009 年為韓國最大的、世界第四的汽車製造廠，在 2011 年佔全國 GDP 的 12.6%。

SK 集團為韓國第三大集團，主要業務是能源和石油化工領域，2011 年佔全國 GDP 的 11.7%。

參、國外實習公司簡介

一、陽明海運公司

陽明海運股份有限公司成立於 1972 年 12 月 28 日。目前陽明海運公司的職員數共約 1549 位；國內有 6 家陽明相關企業，有 19 家海外子公司，61 家代理行，3 個總公司 (Taiwan/Hamburg/New Jersey)

截至 2013 年 5 月底止，陽明海運擁有 88 艘營運船舶，承運能量高達 475 萬載重噸/ 38 萬 TEUS，正在建造的船舶有 8 艘，可承載 8600TEUS。船隊以貨櫃船為主。



根據法國海運諮詢機構 Alphaliner 指出，至 2013 年 9 月份陽明海運的總運送 TEU 數，佔全世界 2.2%，排名第 14 名。

THE TOP 100 LEAGUE

> The percentage shown on the left of each bar represents the operator's share of the world liner fleet in TEU terms.
> The light coloured bar on the right represents the current orderbook (firm orders).

Rnk	Operator	Teu	Share
1	APM-Maersk	2,633,697	15.0%
2	Mediterranean Shg Co	2,376,343	13.5%
3	CMA CGM Group	1,506,493	8.6%
4	Evergreen Line	808,029	4.6%
5	COSCO Container L.	775,342	4.4%
6	Hapag-Lloyd	717,383	4.1%
7	APL	636,090	3.6%
8	Hanjin Shipping	635,522	3.6%
9	CSCL	603,963	3.4%
10	MOL	541,802	3.1%
11	OOCL	466,346	2.7%
12	Hamburg Süd Group	449,829	2.6%
13	NYK Line	444,308	2.5%
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	385,738	2.2%
15	PIL (Pacific Int. Line)	370,908	2.1%
16	K Line	350,473	2.0%
17	Zim	341,565	1.9%
18	Hyundai M.M.	330,470	1.9%
19	UASC	286,458	1.6%
20	CSAV Group	254,023	1.4%

圖 1 2013 年 9 月世界前二十大船公司排名

資料來源：Alphaliner

陽明海運公司的組織規模很大，有企劃部、定期航線業務部、運務部、櫃部、財政部、會計部、IT 部門、工務部、船務部、營業部……等等。

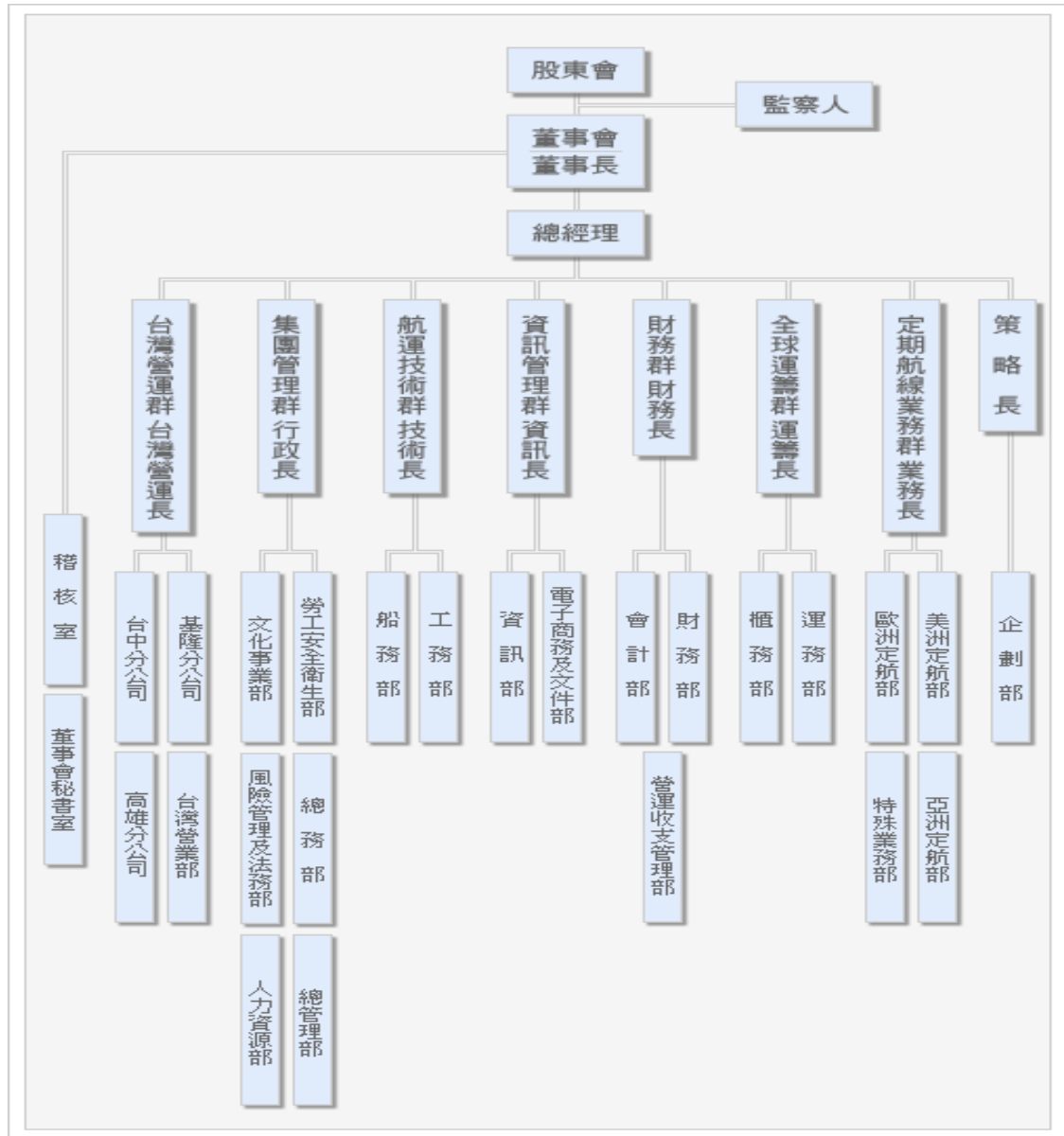


圖 2 陽明海運公司組織架構

二、陽明海運集團主要經營事業

1. 【貨櫃航運事業】

陽明海運公司經營國際定期貨櫃運輸，航線網遍及亞、歐、美、澳、非各洲，超過 190 個據點，提供全球一流的服務水準，深獲客戶信賴。

2. 【散裝運輸事業】

光明海運公司經營全球不定期散裝船運輸業務，主要營運海岬型及巴拿馬極

限型散裝船，以論時出租或論程出租方式承運鐵礦砂、煤炭及穀物等大宗貨載，提供客戶優質可靠的服務。

3. 【碼頭事業】

在台灣基隆、高雄及台北港、美國洛杉磯與塔科瑪、歐洲比利時安特衛普及荷蘭鹿特丹等港口經營專用貨櫃碼頭，強化運輸效率。目前更以台灣為基地，由子公司高明貨櫃碼頭股份有限公司參與高雄港洲際貨櫃中心興建計劃，第一期 BOT 已於 2011 年元月初正式營運，作為陽明海運在遠東的轉運基地。

4. 【物流事業】

好好國際物流公司提供海/空運貨物承攬運輸及整合性物流服務，在歐洲、美洲與亞洲等主要市場設有服務據點，並在台灣高雄港區內設有常溫與溫控二座物流中心，提供客戶最專業迅速和高效率的全方位物流服務。

5. 【文化志業】

陽明海運公司經營海洋運輸事業，為善盡企業社會責任，於 2005 年 5 月 13 日成立「財團法人陽明海運文化基金會」，以深耕海洋文化教育為社會普遍參與的主軸。

三、陽明韓國株式會社 (Yang Ming (Korea) Co. Ltd.)

陽明韓國株式會社成立於 2006 年 4 月，為陽明公司與韓國世邦企業株式會社 (Sebang Co., Ltd) 合資成立的自營公司，以加強服務客戶與提升作業效率、開拓新客源，並整合各項資源，節省營運成本。目前員工數約 71 位，在韓國有兩個辦公室(一是首爾、二是釜山)

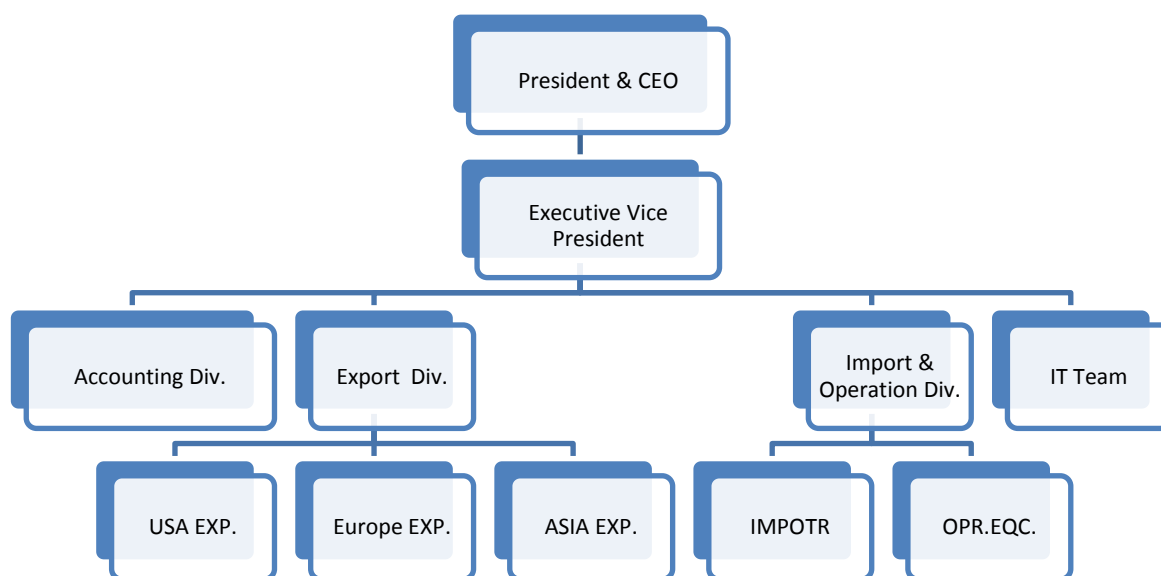


圖 3 首爾辦公室組織架構

陽明韓國株式會社首爾辦公室主要分成四個部門：會計部門、進口部門、IT 部門、出口部門。會計部門負責公司的財務狀況及收支紀錄與檢查；進口部門又分成進口部與設備與營運部(Operation and Equipment); IT 部門負責公司各系統的維護與更新；其中出口部門又分成：亞洲線、歐洲線、美洲線。這一個月我們平均各待在每個部門三天(除了在 IT 部門一天)，每個部門我們都有接觸到。

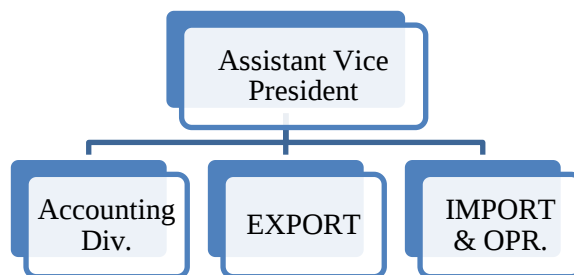


圖 4 釜山辦公室組織架構

肆、國外企業實習課程

一、實習課表

Week	Date	Content	Area
1	8/1~2	Instruction of YMKR 、 Work with Accounting Team	Seoul
2	8/5~9	Work with Accounting Team 、 Import Team	
3	8/12~16	Work with OP/EQ Team 、 Visit SICT M&R Shops 、ICD	
4	8/19~23	Work in Pusan office 、 Visit SBTC 、HJNC BPA terminal boat tour	Pusan
5	8/26~30	Work with IT team 、Export team	Seoul

第一天簡單向各部門主管自我介紹並交換名片及了解工作環境後，第二天開始在會計部門實習，包括瞭解會計流程、各式相關碼頭費用、發票製作流程、YMS-E 系統。我們在每一個部門都待上三天，在會計部門之後，分別又到進口部門、設備與營運部。在進口部門學習進口流程、貨櫃狀況簡稱、發行 D/O 的方法；在設備與營運部門方面，學習仁川港與釜山港的各個碼頭位置分布

圖、裝卸貨櫃途徑、船型與貨櫃種類、轉運流程等，接著到仁川港參訪貨櫃碼頭(SICT)及貨櫃場(ICD)。第三周至釜山辦公室實習，參訪釜山港的舊港碼頭(SBTC)與新港碼頭(HJNC)。最後一周回到首爾，分別在出口部門的亞洲線、歐洲線、美洲線學習出口流程、各大港口位置圖、各洲航線路徑等。



記錄每一位同同事所在部門及職稱。

二、部門實習

(一)會計部門

1. 會計流程

會計流程簡單分成兩類：應收帳款與應付帳款

應收帳款(Accounts Receivable, A/R)：貨主要求運送貨物，會計部會將發票寄給貨主，貨主再依發票上所指示的金額繳交等值的貨款給予會計部。會計部會在 3~4 天內將所收到的款項申報給總公司，總公司再給予子公司部分傭金。

應付帳款(Accounts Payable, A/P)：陽明在裝卸貨物、理貨或是拖船等等方面，陽明子公司成為買方，此時陽明子公司也須繳交等值的費用給貨櫃場公司、理貨公司或拖船公司等協力廠商，再向總公司做付款的申報，總公司會再進行一個月一次的付款動作。

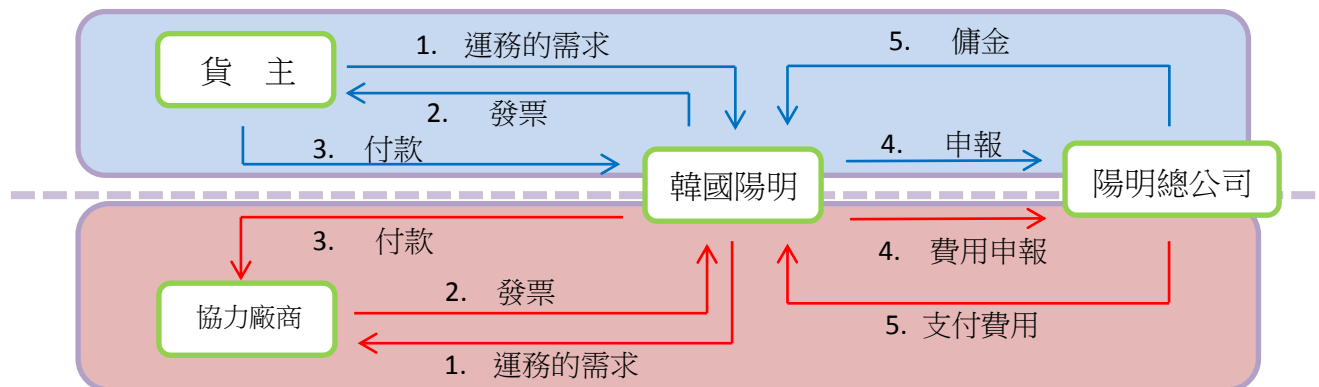


圖 5 會計流程圖

2. 製作發票

出口部門製作完提單(B/L)後，由會計部門依照 B/L 所指示的內容輸入到 Ocean link 系統，Ocean Link 系統會自動匯出發票，再將發票利用 Email 寄出給託運人。匯出發票後，Ocean Link 系統再將資料自動轉入 YMGA 系統，會計部門會利用 YMGA 系統作為每周兩次向總公司回報的溝通工具。



會計部 Kate 教我們製作發票的流程



將 B/L 資料輸入至 Ocean Link

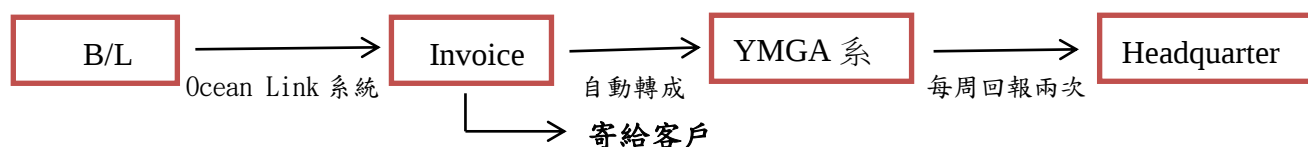


圖 6 發票製作流程圖

(二)進口部門

主要的工作是發行領貨單(D/O)讓客戶提貨。

1. 進口流程

進口部門收到提單(B/L)資訊後，要在船靠港前對受貨人(Consignee, CNEE)先發出到達通知(Arrival Notice, A/N)，並與 CNEE 確認進口的結關方式，接著進行船貨清單(Cargo Manifest, MFST)與船艙位置(bayplan)的驗證比對，確認完後將 MFST 與卸貨聲明書(Discharging Cargo Declaration)輸入到海關的系統裡(Manifest Consolidation System, MFCS)，最後在船靠泊的 24 小時前將 MFST 送達至海關。再安排貨物進入不同的區域，最後收取正本提單(Original B/L)或是電報信(Telex Release)或是海運提單(Seaway Bill)進行最後確認，確認無誤後即可發行提貨單(Delivery Order, D/O)。

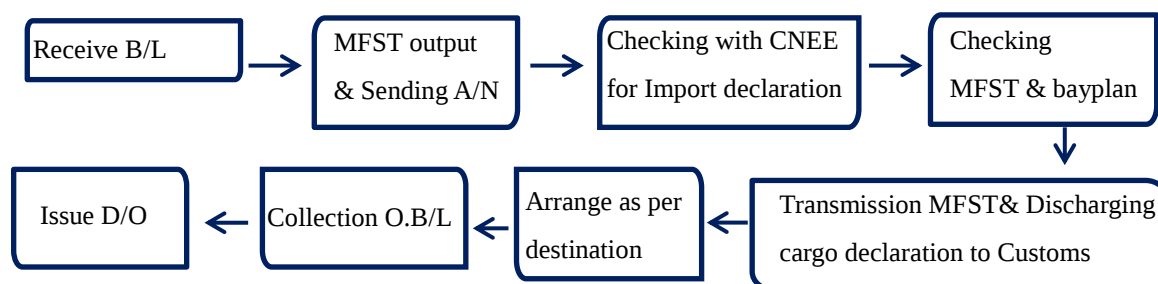


圖 7 進口流程圖



實際到進口部門同事座位旁，了解實際的操作順序

(三)設備與營運部

1. 貨櫃進出口流程代號

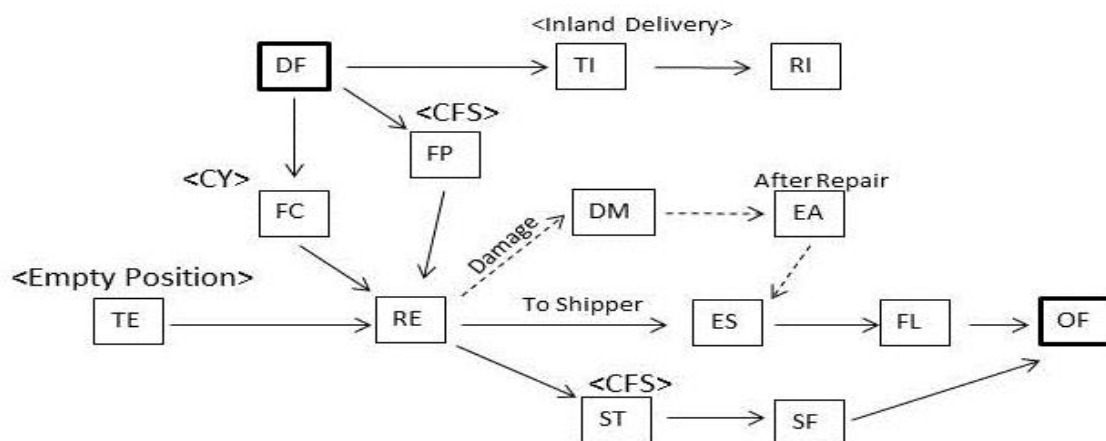


圖 7 貨櫃進出口流程圖

表 3 貨櫃流程代號解釋

Status Code		
DF	Discharging Full Container	卸下滿櫃
FC	Full Container to Cnee	整拆
FP	Full Container to CFS	分拆
RE	Receive Empty Container	收回空櫃
DM	Damage Container	空櫃毀損
EA	Empty container available	修復好毀損空櫃

ST	Empty container to CFS for stuffing	併裝
FL	Receiving full container	收到滿櫃 (整裝)
SF	Full-load container from CFS	收到滿櫃 (併裝)
TE	Transship the Empty Container by Truck/Rail	調度空櫃
TI	Sending import container toward the place of delivery	運送滿櫃至內陸
RI	Customer received	受貨人收到櫃子

貨櫃(滿櫃)進入港口後，會依照不同的運送條件，將貨櫃放置到不同的區域：有的是要運送至內陸，貨櫃會直接用卡車運出去，運至受貨人的指定地點；有的是貨櫃的受貨人會直接至貨櫃場領取，若貨櫃中的受貨人同屬一人，即將貨櫃搬到貨櫃場(Container Yard, CY)放置，等受貨人提領；若貨櫃裡的貨物屬好幾個受貨人所有，即將貨櫃放置貨櫃集散站(Container Freight Station, CFS)，進行分拆，等待受貨人領取。



O/P 部門的 Jinhee 教我們貨櫃進出口代號流程圖及轉運流程圖

當貨櫃相繼被提領走後，海運公司會要求受貨人於幾日內歸還空櫃，海運公司收回空櫃後，會先評估貨櫃的使用情形，若貨櫃使用情形良好，櫃子被會繼續放空櫃給託運人；若貨櫃受損情況嚴重，會先被送至貨櫃修理廠(Maintenance and Repair Shop)，等修復好後再將空櫃放給託運人。待收到滿櫃後，再裝上船運送至目的地，形成循環。

2. 轉運流程(Feeder Arrangement Flow)

釜山港為韓國最大港口，此港大都有超過一半的貨物在此轉運。轉運的出現是因為有些海運公司有固定的航線，無法將某些貨物送達至指定的港口或目的地，而委託其他人幫完成運務的一種方法，稱作「轉運」。因為有些貨物的目的地非屬此海運公司固定航線下的港口，此時的海運公司會另外再找其他轉船公司(Feeder Company)幫其完成剩下的運務。

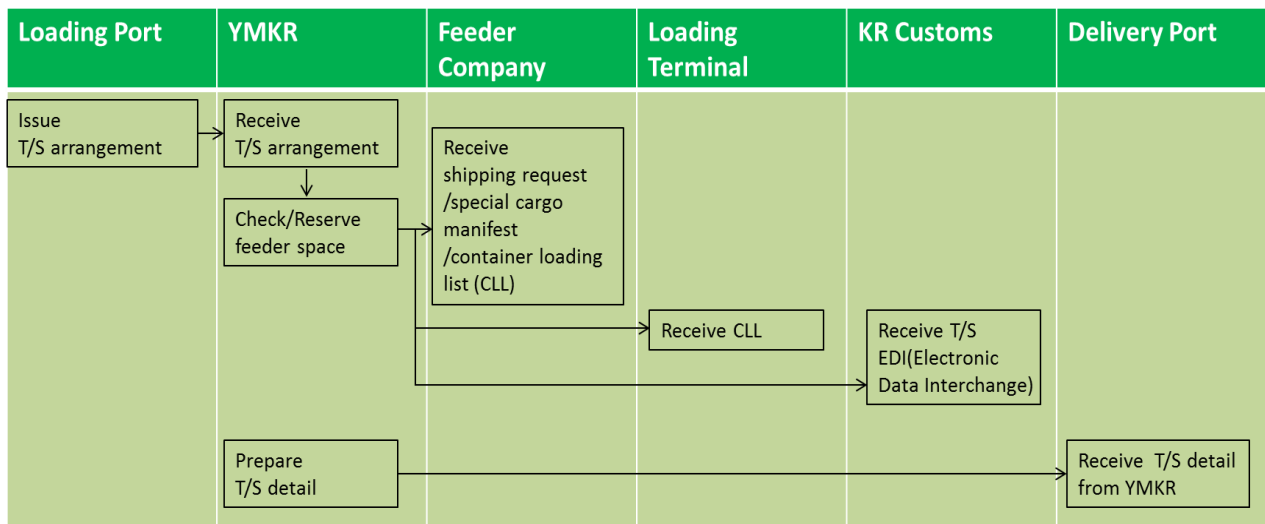


圖 8 轉運流程圖

圖 8 說明：主運送人(陽明)收到轉運安排時，會與 Feeder 聯絡，協調艙位、成本及船期，並將 Shipping Request 及 CLL(Container Loading List)寄發給轉船公司；又將 CLL 寄給碼頭；又將轉運電子交換資料(T/S EDI)寄發給海關。最後再將完整的轉運單據送至目的港。



以韓國釜山港為例：

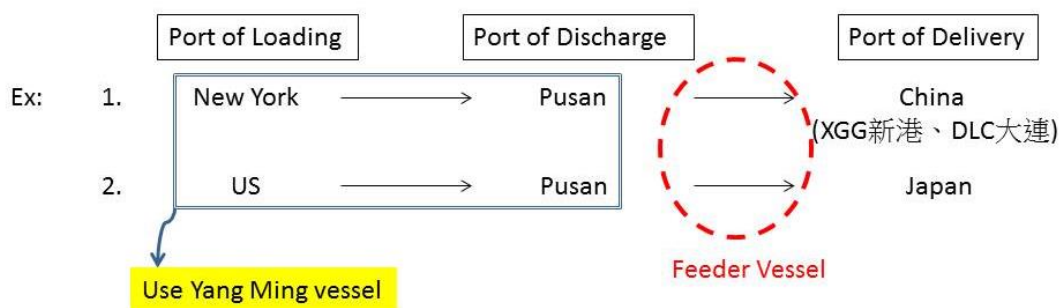


圖 9 美洲-亞洲 航線轉運圖

圖 9 說明，當美國的貨物要運往新港、大連或日本時，因為在陽明的美洲航線沒有經過這些港口，因此陽明為了將貨物運至目的地，先將貨物運往釜山，然後再另外安排轉船公司(Feeder Company)將貨物轉運至目的地。

(四)出口部門

1. 亞洲線

亞洲線的出口國家以「中國」為最大出口國，以下為陽明韓國公司的亞洲線航線：

CTS -China Thailand Service

INCHEON - QINGDAO - SHANGHAI - CAT LAI - LAEM CHABANG - HONGKONG - SHEKOU - INCHEON

CKI-China Korea Indonesia

PUSAN - KWANGYANG - SHANGHAI - NINGBO - HONGKONG - JAKARTA - SINGAPORE - KAOHSIUNG - PUSAN

PAS-Pan Asia Service

MOJI - HAKATA - PUSAN - KWANGYANG - KEELUNG - KAOHSIUNG - HONGKONG - SHEKOU - XIAMEN - KEELUNG - MOJI

CKA-China Korea Australia

PUSAN - SHANGHAI - NINGBO - SHEKOU - KAOHSIUNG - MELBOURNE - SYDNEY - BRISBANE - PUSAN

這四條航線中，僅有 CTS 停靠「仁川港」，其他航線皆停靠釜山港及光陽港。

2. 歐洲線

陽明在歐洲的漢堡設有辦公室，來經營陽明在歐洲的業務，而韓國陽明的歐洲主要航線為 NE6，為韓國陽明海運唯一直航歐洲航線。

NE6-North Europe Service

XINGANG - KWANGYANG - PUSAN - SHANGHAI - XIAMEN - YANTIAN - SINGAPORE - SUEZ/EL SUWEIS - ALGECIRAS - HAMBURG - ROTTERDAM - LE HAVRE - ALGECIRAS - SUEZ/EL SUWEIS - SINGAPORE - YANTIAN - HONGKONG - XINGANG

3. 美洲線

美洲線分成美西線與美東線，美西線是指將貨物運往美國西部；美東線是將貨物運往美國東部。美洲線業務 Dave 告訴我們在以前的美東線，因為可以透由巴拿馬運河將貨物快速地送至美東地區，減少了不少的運輸成本及時間成本。但是後來又發現如果是用美國內陸的鐵路運輸來代替巴拿馬運河的那段水路運輸，可以減少更多運送天數。舉例來說：貨物從釜山港至美國紐約港，如果以全水路的方式(透由巴拿馬運河)運至目的地，要花約 23 天的時間如果先將貨物運至美國西部，再透由美國內陸的鐵路運輸運至美國東部，航程約 17 天，大大縮減了運輸的時間。

圖下如所示：

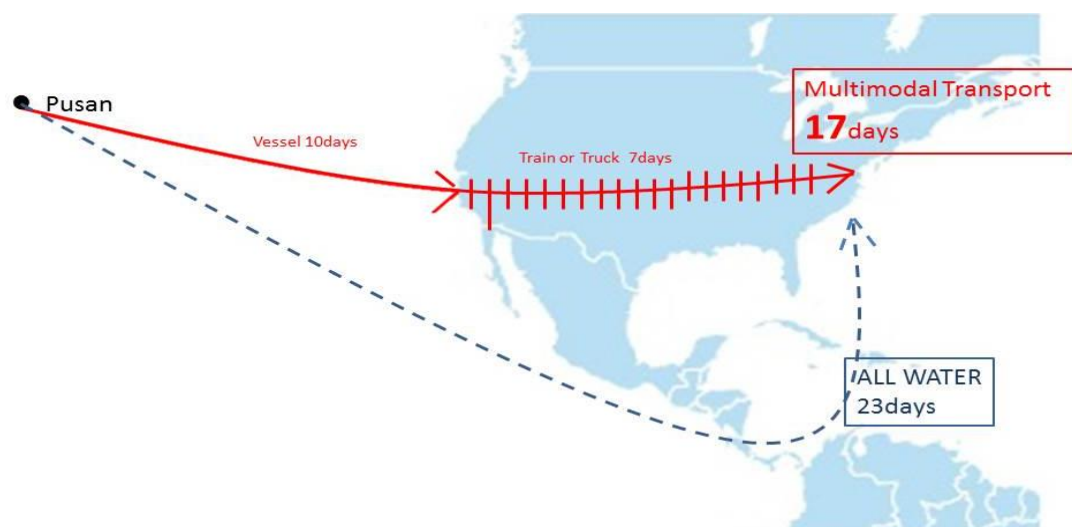


圖 10 亞-美 水路運輸與複合運輸比較圖

但是因為鐵路運輸的成本太高，漸漸較少使用這種運輸方式。近幾年來，船舶大型化，巴拿馬運河已不敷使用，巴拿馬政府開始計畫將運河擴大，從原從原本的 4500TEUS 擴大至 14500TEUS，期望於 2015 年開始啟用。



四、參觀碼頭

(一) SICT (Sunkwang Incheon Container Terminal)

創立於1948 年的SUN KWANG Co.，於2005 年開始SICT 的港區業務。近幾年來由於中國經濟起飛，進出口貨物以及海運需求提高，青島、大連、新港進出口貨物頻繁，需要一個區位接近且先進的集散港進行轉運，而位在韓國西北邊的仁川港因為接近中國東北，港區處理的貨櫃數每年都能維持百分

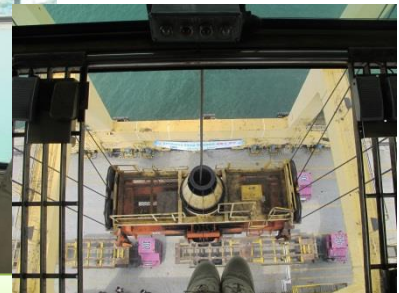
之八的成長率。目前陽明海運公司有一條CTS 航線會在SICT 裝卸，在SICT 每年貨櫃處理量上升的趨勢之下，相信日後兩家公司的關係會更加緊密。目前因為SICT的吃水深度只有11米深，只能容納2000TEUS的船舶，為了日後的發展，Sunkwang公司已經在松島興建另一個深水碼頭，預計可容納8000TEUS 的大型船舶進港。



從橋式起重機看仁川港碼頭



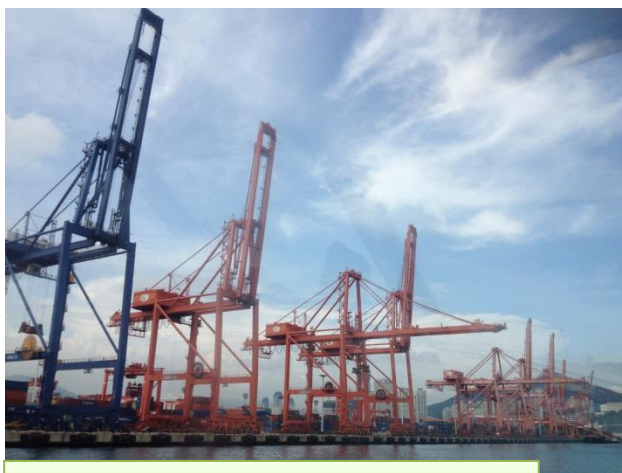
體驗坐入駕駛室，感受操作起重機的感覺



(二)SBTC(Sebang Busan Terminal Cooperation)

到了第四周，我們到釜山參訪釜山的舊港與新港，SBTC為釜山舊港的碼頭之一。那邊設備齊全、櫃場人員經驗豐富，但可惜因為吃水不夠深及設備老舊，逐漸被新港碼頭給取代。

但舊港碼頭不因此被打敗，開始轉型找新的立足點，許多財團投資重建，預估2015年會有飯店、百貨公司在此成立；再加上此地離日本、中國很近，大型郵輪停靠的機會變多，舊港如果成功轉型，將會讓舊港找到另一個新的發展方向。



搭 BPA(港務局)小艇，遊釜山舊港



觀看貨櫃機具實際操作貨櫃的情形



與陽明貨櫃合影



參訪釜山舊港 SBTC 碼頭

左：釜山出口部門 Mr. J. Y. Lee

右：SBTC 行銷企劃經理 Mr. M. D. JO

(三)HJNC(Hanjin New Port)

HJNC為韓國釜山港新港的碼頭，設備先進、腹地廣闊、吃水線深，種種優勢都在新港，導致許多原本使用舊港碼頭的公司，紛紛轉到新港碼頭來裝卸貨物。

還未踏入Hanjin貨櫃場，從外面的停車場、建築物的外觀及大廳，都給人很新很大很寬敞的印象，讓人很覺得這裡很清新的、很放鬆的感覺，大廳內的機具模型栩栩如生地擺在玻璃櫥窗中，又給人一種很嚴謹、莊重的氛圍。

一位大哥哥帶我們進入電梯，從電梯一走出便看到一個貨櫃安安靜靜躺在那裡，心裡正想說奇怪時，走近一瞧原來是一個仿貨櫃的自動門，這個創意之舉已經給到此參觀的客人丟下一顆深刻的震撼彈了。門一打開，裡面像一座小型博物館，Hanjin將貨櫃從一進大門到推放置船上的過程，分成幾個小區域，陳列在博物館的每個角落，每一區域利用虛擬情境真實模擬出貨櫃的狀態，還分成五種語言講解，可見他們是多麼用心在此上。之後我們又進入一間視聽教室，看完約5分鐘的HJNC介紹影片，突然間眼前的布幕被拉起，一陣刺眼的陽光射入，一個大型貨櫃場映入眼中，原來Hanjin將此面牆改了一個大型透明玻璃，讓客人能一窺HJNC的好風貌。一個又一個的驚喜，真不得不好好讚賞Hanjin一番。這博物館設計精細，讓人覺得Hanjin在待客之禮上都如此花心思，更不用說他的做事效率、態度、信用及品格，一定也是會用心做好每一件事，如果我是廠商正在尋找碼頭公司合作，看見Hanjin的創意

與用心，一定會優先考慮與他們建立合作關

表4 三個碼頭的貨櫃場比較表

	SICT	SBTC	HJNC
Location	Incheon	Pusan old port	Pusan new port
Depth	-11m	-15m	-16m
Length (Berth no.)	407m (2 berth)	700m (2 berth)	1100m (3 berth)
Gantry Crane no.	4 units	7 units	12 units
Transfer Crane no.	14 units	21 units	42 units
Gate no.	10 units	12 units	10 units
Reefer Plug no.	456 units	582 units	1700 units

由上表格可以清楚看到，仁川港的地理條件先天不足於釜山港，故停靠在此的船舶數量本身就不多，也因此造就釜山港至今仍是國際級的大港。不過，再來比較釜山的舊港與新港：HJNC先天地理條件好，吃水線深度就大於SBTC、腹地也比較廣、起重機數量也較多，造成新港愈來愈發達，舊港逐漸沒落的危機。



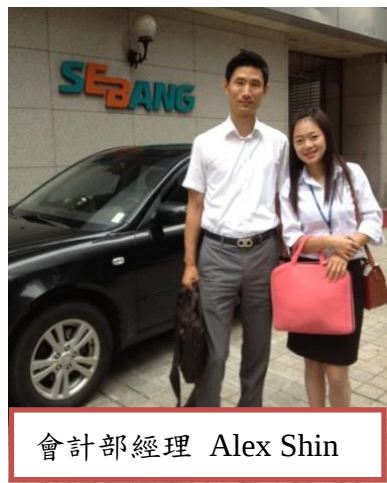
伍、國外企業實習的生活學習

一、生活概況

對韓文有一點基礎的我，一直沒機會好好發揮，這次能夠有到韓國實習，一方面了解自己在學校學的應用到實際實務操作有多少，一方面可以好好運用我所學過的韓文，對我來說這次的出國實習意義實屬重大。

剛踏入陽明辦公室，木質牆圍繞著大門口，給人一種很穩重的感覺。會計部門Mr. Park帶我們認識環境，我們用안녕하십니까(韓文：你好)向每一個部門的人問好，大家都很驚訝我們會說韓文且說得很有韓國人的味道，這也是讓我們很快融入大家的重要起點。後來我們與韓國代表張總經理會面，原本以為張總會很嚴肅，想不到張總是滿臉笑容地迎接我們，打破我對一般高階主管嚴厲苛刻的印象。

會計部總經理Alex給我們這個月的課程表，他們很用心地安排，讓我們在每一個部門都待上三天，了解每一部門的大概作業流程。前三天我們待在會計部門，Kate教我們製作發票，藉由系統的操作，減輕人員輸入資料的時間，加快了作業效率。Kate英文很好，但她還是覺得自己不足，每天早上6點上兩個小時的英文課，上完再去上班。想一想，她是個上班族不是學生，竟然有如此大的毅力每天早起學英文，她的學習精神著實令人佩服。再反觀自己，自己真的是該好好檢討一番了。



會計部經理 Alex Shin



會計部 Kate



會計部 Mr. Park



會計部 Daniel

會計部另一位同仁Daniel，Daniel的英文也很好，可是他不太會說，因此他總是很積極地找我們聊天，我們也很開心能有大量說英文的機會，正因為這樣我們建立起深刻的友情。從這兩個簡單的例子可以發現，韓國人很主動學習，他們知道自己少甚麼缺甚麼，然後會盡力將其補齊，讓我對韓國人更加欽佩。

接下來的三天在進口部門學習，Andrew告訴我們韓國三大港口位置分布及各港口進出口貨量，讓我們了解到韓國港口對於世界的重要性。Andrew為進口部的sales，他常忙著要與顧客聯繫，可是我在想「為什麼進口部門需要sales?」，一問之下才知道原來進口部門的sales主要工作是提供客戶更好的after service，同時有些貨物實際掌握在進口貨主手上，因此進口sales的服務特別重要。



進口部門 sales Andrew

Ms. H. M(紅梅). 教我們核對運費清單及認識運送單據。Maris還告訴我們因為現在是e化的時代，客戶可以直接在網上提領提貨單，在以前每到船舶靠港前，就會有好多客戶至櫃台繳交B/L及相關費用，再領去提貨單(D/O)。現在用e化減少了紙本的印刷成本，也減少客戶專程來這裡換單的運輸成本。我想這就是科技進步所帶來的方便與好處吧！



進口部門 Maris



進口部門紅梅教我們核對運費清單



親切和藹的張總經理

設備與營運部的Robert教我們貨櫃種類、船型類別及貨物裝卸的順序。Robert很幽默、逗趣，他常帶給大家歡笑，他懂得將幽默分享給大家，我覺得這樣的人物在職場真的很受到大家的歡迎，我們跟他聊天都聊得很愉快。

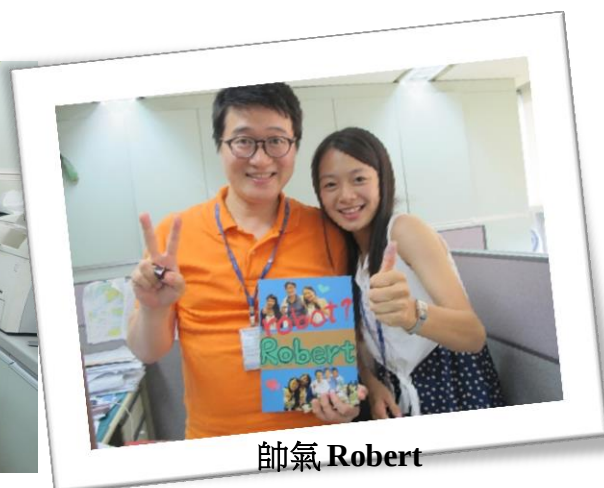


O/P 部門 的 Robert 教我們認識船型與貨櫃種類

Jinhee教我們教得最多也應用最廣，她教我們仁川港及釜山港各個碼頭位置圖，讓我們在釜山港很容易銜接上；又教貨櫃進出口狀況流程圖及轉運流程，使我們更熟悉此部門的運作方式。



O/P 部門 Jinhee



帥氣 Robert

第四周到釜山，釜山辦公室的人對我們很親切，尤其是Mr. J.S. Kim，很關注我們的生活。釜山人不像首爾人那樣social，但總是以很熱情的態度來對待我們。首爾就像台北，一個充滿競爭力的都市；釜山像高雄，一個熱情又親切的城鎮。

釜山 大合照



釜山社長 Mr. J.S. Kim

出口部門亞洲線的Ryan、歐洲線的Brad及美洲線的Dave都詳細地告訴我們陽明航線的分布圖，讓我們對於世界大港有了更深的認識。

這一個月在韓國，驗證許多課本上所提過的，也學到很多職場上所應具備的能力，讓我在學生時期就對職場有初步的認識，也讓我的大學生活裡多添了一筆色彩。

二、實習心路歷程

感謝老師及張總對於這次出國實習的悉心安排，讓我們有機會出去看看，看看別的國家、看看別的人，拓展眼界。

出國前，除了申請教育部所補助的獎學金外，自己要訂機票、買保險、準備實習的套裝，這其中受了好多人的幫助，對於他們真的有說不完的感激與感謝。因為有韓文的基礎，讓我對於這趟行程更加期待。雖然與他們通溝仍是以英文為溝通工具，但是會懂一些日常生活用語更幫助我更容易融入當地。這次實習還好有施亭瑋同學一直在旁邊提醒，讓我更仔細小心做好每一件事。



左：施亭瑋 同學 / 右：葉申誼 同學

三、生活體驗

第一次來到韓國，體驗韓國文化。

1. 食

韓國人喜歡吃辣，幾乎每餐都有泡菜。他們的小菜是附贈的，只要點一道餐點，即會先送上泡菜、辣蘿蔔等醃漬小菜，讓顧客開胃。他們喜歡席地而坐，所以每一家餐館基本上都會提供木質地板空間以及一般座椅的空間給客人

選擇。韓國人飯後來一杯咖啡已成為一種潮流，咖啡店裡總是門庭若市，一家一家的連鎖咖啡店坐落在每一個大街小巷，在韓國，喝咖啡早已成為一種時尚風格。

2. 行

在韓國路上，幾乎看不到機車行駛在路上。因為韓國首爾地鐵非常方便，許多上班人士皆會選擇搭乘大眾運輸工具。

3. 禮儀

韓國人最注重的就是「尊敬」，他們有所謂的敬語與平語，跟長輩說話一定要用敬語，身體呈九十度鞠躬代表你對他們的尊重。韓國人敬完長輩酒時，身體要側邊九十度，以手稍作遮住杯緣與嘴唇的動作，很小心地將酒杯捧在手裡，再慢慢喝下。

韓國女生幾乎沒有不化妝的，他們認為化妝是一種禮貌，將化妝當成自我管理，隨時注意自己的儀態，將自己保持在最佳狀態。

4. 行銷手法

韓國人很會將自己包裝推銷出去。他們的行銷手法真是會讓人嘖嘖稱奇。就具一家麵包店為例子：在台灣，麵包店就是只是賣麵包；然而韓國人卻不同，他將麵包店布置地很典雅，櫃台上方有飲料價目表，麵包店裡面擺了十多張桌椅，簡單的麵包店搖身一變成一間下午茶茶館。

另一個例子：大頭貼事業

因為數位相機及智慧手機愈來愈普遍，台灣大頭貼的拍照風氣日益衰退，在韓國卻不然，韓國人腦筋動得快，他們將腦筋動到觀光客身上，利用免費穿韓服拍大頭貼的活動，吸引許多外國人及當地人的眼光，將韓服結合大頭貼，成功地將大頭貼事業繼續延續下去。讓顧客開心也讓業者開心。這件事讓我真的好佩服韓國人的頭腦。



體驗韓國傳統服飾



大頭貼

陸、國外實習的具體效益

第一次踏入韓國土地抱著興奮又忐忑的心情，一個月過後踏出韓國領土，心中有滿滿感動與充實感，不僅海運知識的提升、語言能力的進步，更重要的是我看到韓國人那份努力認真打拼的精神。

一、海運專業知識

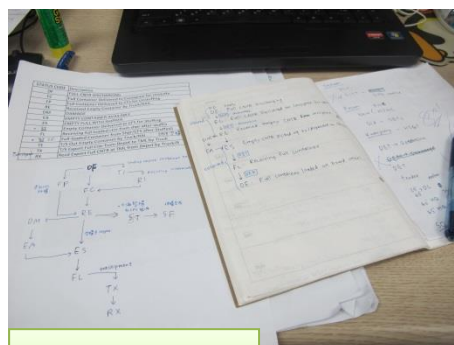
發現學校所學的已經是相當接近實務範圍，但是古人說的好「讀萬卷書不如行萬里路」，出去外面實習才知道自己所學的到底應用到實務上有多少。不過，在學校也是要認真學習，也是要有理論的基礎才有機會感受到「理論與實務相互結合」的快樂感受。



學習海運專業知識

二、語言能力

在學校總是聽老師說「英文，真的很重要!!」，可是我們總是感受不到它的重要性。這次出國實習，真的感受到英文對我們已經是不可或缺的國際語言，到一個不懂當地語言的國家，英文成為兩方傳達訊息的重要傳輸工具，也看到了自己不足需要努力的地方。



用英文做筆記

三、拓展人脈

人與人每天最重要的工作就是學習如何相處，在國內學習與本國人相處；在國外，人與人間的互動就更顯為重要了。在韓國的一個月，我們結交許多韓國朋友，互相留下信箱地址，如果當下的健談能在回國後繼續保持原本的溫度，也許就真的是一輩子的友誼。但是這些友誼要靠自己來建立，因為他們每天都很忙，為了保持那個溫度，離開韓國前我們還親手做卡片給每一位教導過我們的同事，感謝他們這個月對我們的悉心教導。為了繼續與他們建立更深厚的友誼，回國後我告訴自己一定要繼續與大家保持聯絡。



做卡片送給教過我們的同事，感謝他們對我們的用心付出。



釜山拜訪客戶-大龍物流 Mr. 南俊龍



釜山拜訪客戶-JBG 物流公司

柒、感想與建議

這次來到陽明韓國實習，看到的不只是陽明，更看到一另一個民族的生活型態及生活方式。

實習過程中，許多港口相關名稱都是海運學所學過的，還有許多進出口流程也是國際貿易課程所學過的，事實上，航管所學的已經是相當貼近實務，



老師課堂上教的應用到實務的那剎，真的覺得很感動自己沒有虛度掉自己寶貴的大學生活。

在學校學了很多，可是一直不知道讀的與實際應用的有甚麼直接相關性?「實習」成為學生最好了解職場的方法。出國實習更不同的是，要用另外一種語言來練習表達自我，用另外種語言學習。這次出國實習，讓我更加知道自己還缺了甚麼，看到其他人都在認真打拼，自己也該好好想想自己未來到底要的是甚麼?到底該具備哪些能力，才能夠有資格讓我選擇工作，而不是讓工作選我。

很謝謝老師及張總為我們安排這次的實習行程，我們在韓國陽明的每一個部門都待過，讓我們了解不同部門有不同的作業系統，以及部門間的有甚麼樣的連接關係，從中可以尋找自己可能適合的部門或是相關的工作性質。

這次實習，讓我知道我自己其實是喜歡挑戰，喜歡動腦，喜歡每天都有新的事物發生的工作，讓我對我未來想要的工作有了更進一步的了解，讓我自己又更清楚知道自己喜歡甚麼。不論未來如何，相信我可以一直抱著熱血與希望在我的工作上，也希望這次的實習，對於我的未來可以有更好的發展機會與空間。



與會計部門全體同事合影



員工出入通行證



與進口部門所有同事合影



時常為自己打氣，相信自己可以做到最好