

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」

獲獎年度：102 年度

學校：國立臺灣海洋大學

系所：航運管理學系

年級：4A

中文姓名：施亭瑋

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

中 華 民 國 一 ○ 二 年 九 月 二 十 日

# 目錄

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| 壹、緣起.....                                            | 3  |
| 貳、實習機構簡介.....                                        | 3  |
| 一、    公司簡介.....                                      | 3  |
| 二、    陽明韓國株式會社。.....                                 | 7  |
| 參、國外實習之課程學習.....                                     | 8  |
| 一、實習課表.....                                          | 8  |
| 二、實務學習內容.....                                        | 9  |
| 1. 會計與行政部門(Accounting & Administration).....         | 9  |
| 2. 進出口部門(Inbound/ Outbound).....                     | 11 |
| 3. 營運及設備部門(Operation & Equipment, OP & EQ).....      | 18 |
| 4. 參訪仁川港之合作夥伴—SICT 鮮光碼頭 & Euiwang ICD 內陸貨櫃場<br>..... | 21 |
| 5. 參訪釜山港合作碼頭.....                                    | 22 |
| 肆、國外實習之生活學習.....                                     | 24 |
| 伍、實習之具體效益.....                                       | 29 |
| 陸、感想與建議.....                                         | 30 |

## 壹、緣起

就讀於國立台灣海洋大學航管系已邁入四年級，嚮往未來畢業後能進入一流的海運公司工作，並規劃在大三升上大四的暑假能申請至海運公司實習，提早在進入職場前先體驗航運界工作的內容，並期待能將所學之知識與實務內容並用。而航運管理之國際性程度相當高，海外實習不僅可拓展國際觀、更可深入了解航運實務操作的內容。

由前一屆學長姐海外實習的經驗下，我們找到了計畫主持人趙時樑老師及蔡豐明老師，申請教育部學海系列的獎助學金，並透過計畫主持人與陽明海運公司聯繫，爭取到了至陽明海運韓國分公司實習的機會。

此海外實習計畫經由各方的協助才得以完成，在此特別感謝計畫主持人趙時樑及蔡豐明老師聯繫並安排海外實習的各項事宜；感謝教育部及國立台灣海洋大學在申請、規劃及經費等各方面給予指導及支持；對陽明海運韓國分公司提供此海外實習的寶貴機會並給予充分的協助深表謝忱！



## 貳、實習機構簡介

### 一、公司簡介

#### 概況 Overview

本計畫所合作的單位是擁有許多海外分支機構並以經營全球性定期貨櫃運輸業務的陽明海運股份有限公司 (Yang Ming Line)。陽明海運公司成立

於 1972 年 12 月 28 日，員工數 1,549 人；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/ 386,000 TEUS，船隊以貨櫃船為主。有 8 艘/8,600 TEU 建造中船舶。



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。

| Rnk | Operator                         | Total     |       | Owned     |       | Chartered |       |         | Orderbook |       |            |
|-----|----------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|---------|-----------|-------|------------|
|     |                                  | TEU       | Ships | TEU       | Ships | TEU       | Ships | % Chart | TEU       | Ships | % existing |
| 1   | APM-Maersk                       | 2,632,624 | 578   | 1,400,671 | 243   | 1,231,953 | 335   | 46.8%   | 310,590   | 17    | 11.8%      |
| 2   | Mediterranean Shg Co             | 2,368,896 | 487   | 1,042,656 | 190   | 1,326,240 | 297   | 56.0%   | 475,201   | 42    | 20.1%      |
| 3   | CMA CGM Group                    | 1,499,605 | 426   | 529,572   | 85    | 970,033   | 341   | 64.7%   | 195,490   | 19    | 13.0%      |
| 4   | Evergreen Line                   | 821,837   | 200   | 450,147   | 101   | 371,690   | 99    | 45.2%   | 260,383   | 25    | 31.7%      |
| 5   | COSCO Container L.               | 779,595   | 168   | 422,040   | 107   | 357,555   | 61    | 45.9%   | 71,183    | 6     | 9.1%       |
| 6   | Hapag-Lloyd                      | 727,418   | 153   | 394,165   | 67    | 333,253   | 86    | 45.8%   | 39,507    | 3     | 5.4%       |
| 7   | Hanjin Shipping                  | 639,920   | 119   | 311,546   | 46    | 328,374   | 73    | 51.3%   | 85,400    | 11    | 13.3%      |
| 8   | APL                              | 629,740   | 120   | 303,400   | 43    | 326,340   | 77    | 51.8%   | 92,400    | 9     | 14.7%      |
| 9   | CSCL                             | 603,963   | 141   | 421,070   | 79    | 182,893   | 62    | 30.3%   | 172,000   | 13    | 28.5%      |
| 10  | MOL                              | 553,290   | 113   | 214,722   | 35    | 338,568   | 78    | 61.2%   | 76,600    | 7     | 13.8%      |
| 11  | OOCL                             | 463,644   | 89    | 312,065   | 46    | 151,579   | 43    | 32.7%   | 61,968    | 6     | 13.4%      |
| 12  | Hamburg Süd Group                | 452,061   | 105   | 271,065   | 51    | 180,996   | 54    | 40.0%   | 115,262   | 15    | 25.5%      |
| 13  | NYK Line                         | 444,308   | 100   | 300,513   | 54    | 143,795   | 46    | 32.4%   | 13,208    | 1     | 3.0%       |
| 14  | Yang Ming Marine Transport Corp. | 385,743   | 89    | 217,079   | 46    | 168,664   | 43    | 43.7%   | 245,200   | 22    | 63.6%      |
| 15  | PIL (Pacific Int. Line)          | 362,080   | 170   | 223,004   | 110   | 139,076   | 60    | 38.4%   | 68,512    | 16    | 18.9%      |
| 16  | K Line                           | 354,701   | 68    | 127,352   | 21    | 227,349   | 47    | 64.1%   | 69,350    | 5     | 19.6%      |
| 17  | Zim                              | 341,565   | 87    | 133,394   | 25    | 208,171   | 62    | 60.9%   | 35,200    | 4     | 10.3%      |
| 18  | Hyundai M.M.                     | 335,493   | 58    | 100,646   | 17    | 234,847   | 41    | 70.0%   | 65,500    | 5     | 19.5%      |
| 19  | UASC                             | 286,458   | 52    | 198,164   | 26    | 88,294    | 26    | 30.8%   | 178,000   | 12    | 62.1%      |
| 20  | CSAV Group                       | 255,753   | 54    | 45,680    | 10    | 210,073   | 44    | 82.1%   | 90,900    | 10    | 35.5%      |

圖一 全球定期貨櫃運輸航商排名（資料來源：Alphaliner）

各部門主要執掌

表一 陽明海運公司 各部門主要職掌(資料來源：陽明網站)

| 群       | 部門      | 部門職掌                              |
|---------|---------|-----------------------------------|
|         | 稽核室     | 各部門執行成效之內部稽核、各項品質稽核及子公司、代理行之稽核事項。 |
|         | 企劃部     | 集團發展、定期航線之規劃及船舶調度、汰舊更新事項。         |
| 定期航線業務群 | 美洲定航部   | 美洲市場行銷策略之擬定與執行、市場之開發與客戶服務事項。      |
|         | 歐洲定航部   | 歐洲市場行銷策略之擬定與執行、市場之開發與客戶服務事項。      |
|         | 亞洲定航部   | 亞洲市場行銷策略之擬定與執行、市場之開發與客戶服務事項。      |
|         | 特殊業務部   | 冷凍貨載業務及全球性客戶業務之擬訂與管理事項。           |
| 全球運籌群   | 運務部     | 船期與貨櫃裝卸積載之安排督導及代理行、場站之管理事項。       |
|         | 櫃務部     | 貨櫃、車架之調度、維修、監造與動態資料之管理事項。         |
| 財務群     | 財務部     | 資金調度、管理及投資事務之財務規劃與管理事項。           |
|         | 會計部     | 帳務處理、預決算與財務報表之編製事項。               |
|         | 營運收支管理部 | 航線運費、帳單查核、應收運費/應付費用之確認及催收事項。      |
| 資訊      | 電子商務及   | 電子商務之運用推廣及航運文件製作傳輸事項。             |

|               |              |                                |
|---------------|--------------|--------------------------------|
| 管理<br>群       | 文件部          |                                |
|               | 資訊部          | 電腦軟、硬體及資訊網路之規劃、建置與推展事項。        |
| 航運<br>技術<br>群 | 工務部          | 船舶建造、修理等管理事項。                  |
|               | 船務部          | 船舶操作指導、船用物料及船員管理事項。            |
| 集團<br>管理<br>群 | 總管理部         | 整體策略方針之推動、整體經營績效之追蹤與考核及公關管理事項。 |
|               | 人力資源部        | 組織發展、人才招募、任用與培訓、薪酬福利管理事項。      |
|               | 總務部          | 文書、採購、事務及辦公房舍之管理事項。            |
|               | 風險管理及<br>法務部 | 船舶、貨櫃等保險事項及法務事件之處理事項。          |
|               | 勞工安全衛<br>生部  | 勞工安全衛生制度之建立與維持事項。              |
|               | 文化事業部        | 企業識別系統及海洋文化願景事業之研擬及推動事項。       |
| 台灣<br>營運<br>群 | 台灣營業部        | 台灣地區客戶開發與貨載攬收事項。               |
|               | 基隆分公司        | 船舶進出港作業及貨載進出口結關、轉運事項。          |
|               | 台中分公司        | 船舶進出港作業及貨載進出口結關、轉運事項。          |
|               | 高雄分公司        | 船舶進出港作業及貨載進出口結關、轉運事項。          |

#### 集團組織

##### 1. 台灣地區：

陽明海運股份有限公司  
 好好國際物流股份有限公司  
 駿明交通運輸股份有限公司  
 鴻明船舶貨物裝卸承攬有限公司  
 慶明投資股份有限公司  
 光明海運股份有限公司  
 高明貨櫃碼頭股份有限公司

##### 2. 海外地區

美洲、加拿大、香港、印度、日本、韓國、馬來西亞、新加坡、越南、土耳其、比利時、義大利、荷蘭、英國、埃及分公司，以及陽凱有限公司、歐洲陽明船務有限公司、陽明阿聯有限公司

#### 經營業務種類

##### 1. 國際定期海運業務

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

光明海運公司經營全球不定期散裝船運輸業務，主要營運海峽型及巴拿馬極

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。

### 3. 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。

### 4. 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。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，作為陽明海運在遠東的轉運基地。

### 5. 拖車運輸業務

駿明交通運輸公司是集團旗下專營台灣地區貨櫃拖車運輸之事業單位。進行貨櫃托運與物流運輸配送之外，並提供一般貨主交提重櫃與空櫃之運輸務。

### 6. 文化志業

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。

### 企業文化：

Teamwork-強調團隊合作的精神--團隊合作、團隊學習、嚴格要求每一個環節的品質、全力追求整體最大綜效。

Honesty-誠信為先--以誠待人、以誠處事、彼此尊重、關懷社會、樂在工作。

Pragmatism-著重務實的態度--腳踏實地、實事求是、第一次就把事情做對做好。

Innovation-鼓勵創新--應用新思維不斷自我突破、超越傳統、不斷精耕。

### 經營理念：

1. 品質政策--顧客滿意、改善創新、追根究柢、全員參與
2. 安全政策--人安、船安、貨安
3. 保全政策--遵照 ISPS 國際公約及 C-TPAT 計劃，確實做好反恐保全措施
4. 環保政策--關懷環境、珍惜地球

### 策略聯盟

透過與日本 K - Line、中國 COSCO、韓國 Hanjin 及其他知名船公司的聯營合作，組成 CKYH 之策略聯盟，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。今後，陽明海運將繼續秉持著現代化、制度化、效率化的管理，提供客戶『準、快、穩、省』的一貫完善服務。

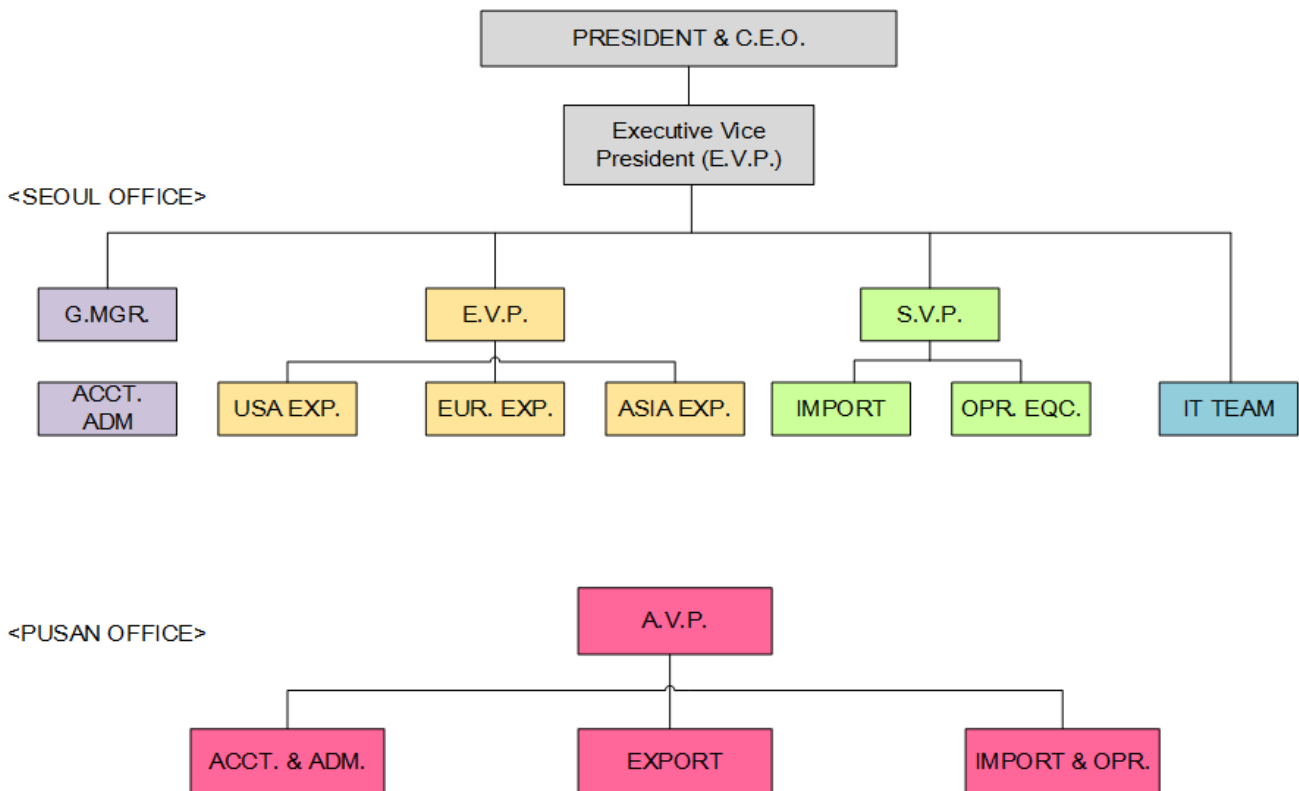


## 二、 陽明韓國株式會社。

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。為全面掌理並提昇亞洲地區整體運輸服務及營運市場，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，目前陽明海運在韓國擁有 60% 的股份，而 Sebang 式邦集團則是持股 40%。

公司組織方面，陽明韓國株式會社共有 71 名員工，分別在首爾辦公室有 53 名、釜山辦公室有 18 名成員；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。韓國釜山港是在進入美洲大陸前的最後一個港口，因此釜山辦公室之轉運業務量十分龐大，而首爾辦公室主要是處理從釜山與光陽港傳過來的船舶進港等資訊，即時掌握資訊、客源，扮演著統籌管理的角色。本次實習地點主要位於陽明韓國株式會社首爾辦公室，其中有一周前往釜山辦公室進行實習。

陽明韓國株式會社首爾辦公室的部門分成會計、出口、進口、營運與設備以及 IT 部門，會計部門主要是在進行各種收益與支出的計算與記錄，而出口部門又分成美國、歐洲、亞洲線，進口部分為行銷與營運部，IT 部門則掌管公司內部的各項系統。而釜山辦公室則分為會計與行政部門、出口部門、進口與營運部門。



圖二 陽明海運(韓國分公司)組織圖

## 參、國外實習之課程學習

### 一、實習課表

陽明韓國株式會社之實習課程分為四週，內容安排如下表：

表二 海外實習課程課表

| 週次 | 期間        | 實習內容                       | 地點 |
|----|-----------|----------------------------|----|
| 1  | 8/1 ~ 02  | 陽明韓國株式會社介紹、<br>會計部門實習      | 首爾 |
| 2  | 8/5 ~ 09  | 會計部門、進口部門實習                |    |
| 3  | 8/12 ~ 16 | 營運與設備部門實習、<br>參訪 ICD, SICT |    |
| 4  | 8/19~23   | 釜山辦公室實習、<br>參訪 SBTC, HJNC  | 釜山 |
| 5  | 8/26~30   | 出口部門、資訊部門實習                | 首爾 |

第一天在簡單認識工作環境與同事交換名片、了解陽明公司及陽明韓國株式會社概況之後，於第二天開始實習會計部門的工作，包括認識會計流程、會計系統、碼頭相關費用、製作發票等。第二週開始了解進口部門作業流程、檢查運費清單(Freight List)是否有缺漏、認識海運單據。第三周開始在營運與設備部門學習各式船型、貨櫃種類、作業程序代號、轉運流程、仁川港及釜山港的碼頭位置圖、參訪仁川港(SICT 碼頭)及內陸貨櫃場(ICD)。第四周至釜山辦公室實習與參訪釜山舊港(SBTC 碼頭)及新港(HJNC 碼頭)。最後一週回到首爾了解出口業務流程及 IT 部門作業系統，此外和亞洲、歐洲線的業務拜訪客戶，了解美國航線及內陸運輸服務，最後一天統整所有問題，與首爾同仁進行進行最後的研討。



與主管們及老師於韓國陽明首爾辦公室前之大合照

## 二、實務學習內容

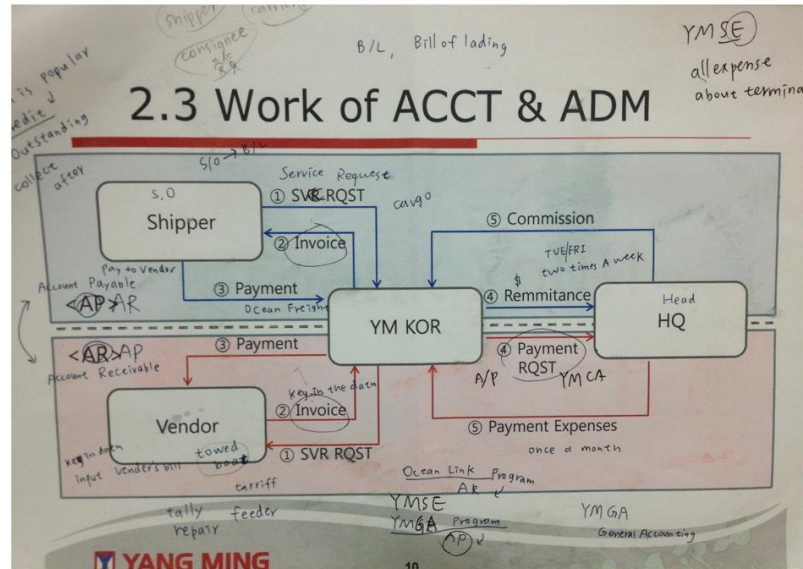
### 1. 會計與行政部門(Accounting & Administration)

#### Work of ACCT & ADM

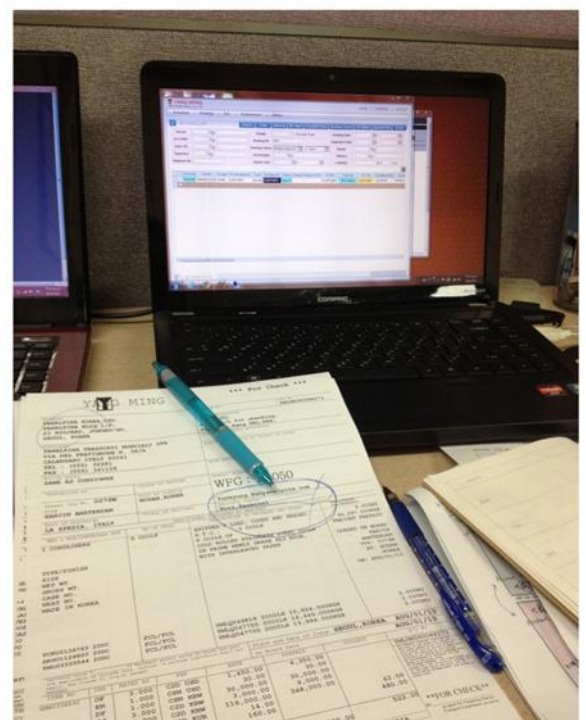
第一周於會計部門實習時，我們先學習了會計的流程，應收帳款 Accounts Receivable, A/R 的部分，當託運人 Shipper 向韓國陽明 YMKR 提出運送貨物的請求，陽明提供運送服務，並開立發票予託運人收取運費款項，韓國陽明 YMKR 在交付運費予台灣總公司 Head Quarter, HQ 後，可得到佣金 commission；而有關應付帳款 Accounts Payable, A/P 的部分牽涉到運送貨物的過程中之碼頭作業服務，船公司與港口各方

Vendor 會產生一些相關費用如：碼頭繫泊費、理貨費用等等，由碼頭提供服務後，Vendor 開立發票來向韓國陽明收取費用，而韓國陽明給付碼頭相關帳款後會向 HQ 總公司回報並請求支付此款項。

在實務操作方面，我們學習如何運用陽明 Ocean Link 系統及 YMGA 會計系統將海運提單上的貨物運送資料鍵入電腦，製作發票並發送電子郵件予客戶。



實務操作-將海運提單B/L上的資料鍵入電腦以製作發票

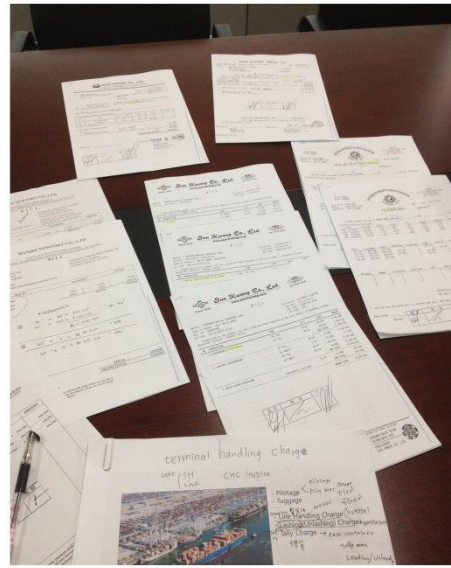


實務操作—利用陽明海運OceanLink系統製作發票

## Terminal Handling Charge

我們學到了許多在碼頭所發生的費用如：引水人費用 Pilotage、拖船費用 Tugage、繫泊費 Line Handling Charge、綑綁費 Lashing(Unlashing) Charge、理貨費用 Tally Charge、碼頭工人費 Stevedorage、裝卸費用 Lift On (Off) Charge、冷櫃存放費用 Reefer Charge、貨櫃存放超時費用 Overstorage、貨櫃集散站費用(併裝櫃用)CFS Charge、貨櫃清理費 CNTR Cleaning Charge、貨櫃維修費 CNTR Repair Charge 等等費用皆由各別合作的廠商開立發票來向船公司收取款項。

在實習的過程中，當我實際接觸到船公司在處理這些碼頭所發生的費用，而與先前在學校中所學習的海運知識相吻合時，心中不免產生大大的驚嘆號！原來這就是將理論與實務結合，有一種茅塞頓開的感覺！我想此次實習的機會能讓我將書本上的知識實際的運用並融會貫通是最大的收穫。



認識海運單據--在碼頭所發生之各項費用發票



由會計部門經理Kate教導如何製作發票



與會計部門學習，相片(由左至右)：Daniel、施亭璋(我)、經理Mr. B.H. Park



與會計部門主管Alex於公司樓下合照

## 2. 進出口部門(Inbound/ Outbound)

進口部門作業流程：在 Corporate Identity System, CIS 系統上取得進口貨物的資料檔案，並確認 BAYPLAN 船艙積載圖，印下進口貨物之 Manifest 船貨清單準備進口(若資料有任何問題即與 POL 裝貨港確認)。接下來寄送 Arrival Notice, A/N 到港通知書予 CNEE 受貨人，並告知受貨人相關程序，送交進口船貨清單及卸貨清單予海關，再開立發票並收取 O/FRT 運費，然而在發放小提單 D/O 予受貨人以放貨提貨之前，船公司必須先取得受貨人提交的下列四項條件之一：(1) 收集全套 O/B L；(2) 確認 TELEX RLS 電放提單；(3) 線上確認 SEA-WAYBILL；(4) 收取銀行 L/G 信用狀後，即可發放 D/O 小提單將貨櫃放行提領，爾後受貨人在期間內歸還空櫃。

然而若受貨人延遲提領貨物，貨櫃在貨櫃場內存放超時將被收取 DEM Charge 延滯費；而若提領貨物後，未在限定的期間(Free Time)內歸還空櫃，將被收取 DET Charge 延滯費。



與進口部門Andrew學習海運實務



與進口部門Ms. H.M.Lee李紅梅學習海運單據

### 延滯費 DEM (Demurrage) 與 DET (Detention)

#### (1) Demurrage(貨櫃場內發生的延滯費):

貨櫃已卸貨完成，貨主卻遲遲沒來領貨，導致進口之貨櫃滯留在貨櫃場內超過約定時間，或是貨主將要出口的重櫃提早放置在貨櫃場等待裝船，超過 Free Time 約定時間的部分，船公司將會向貨主收取 DEM。

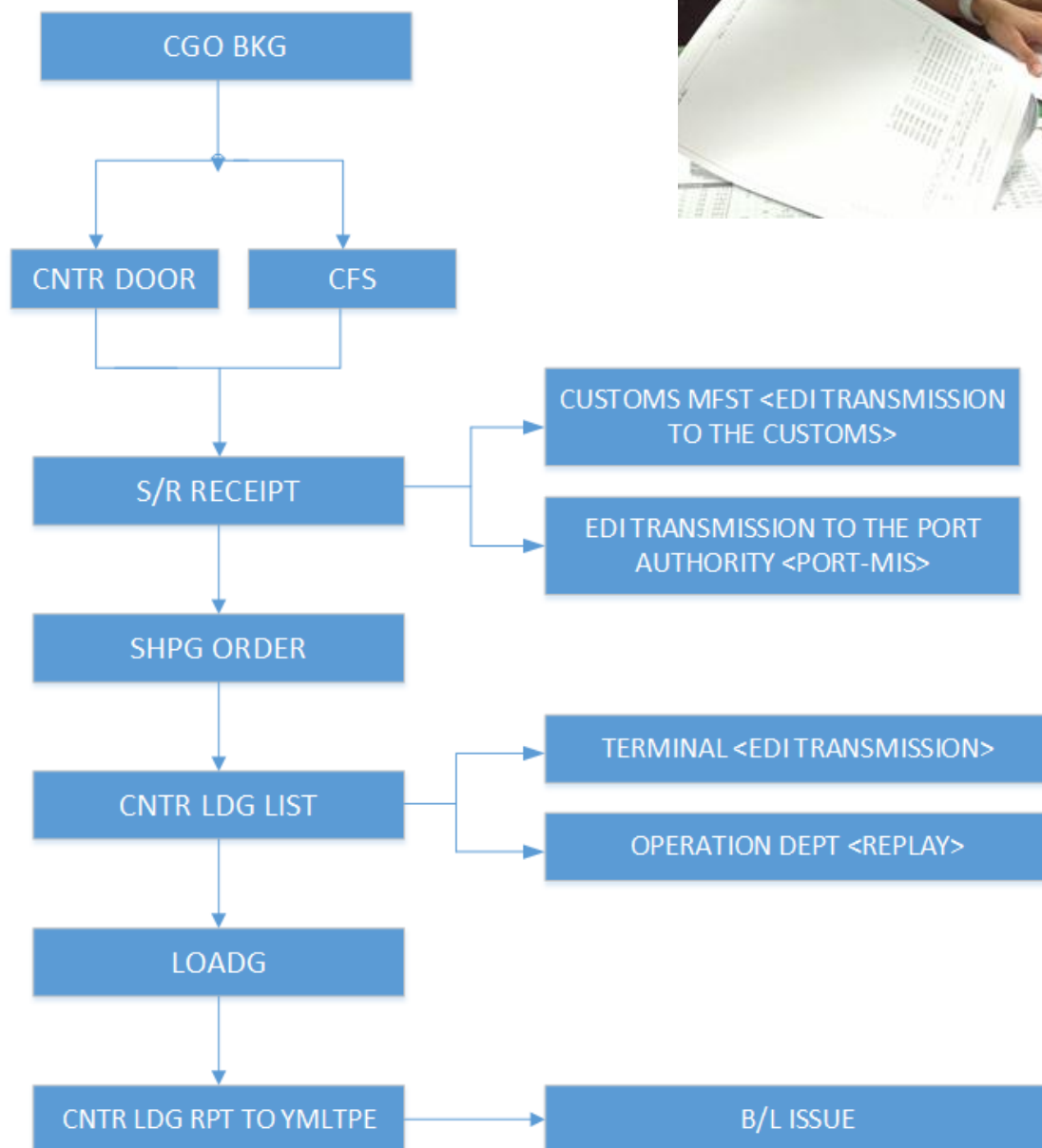
#### (2) Detention(貨櫃場外發生的延滯費):

貨主將進口貨櫃提領後，未在約定的時間內返還空櫃；或是貨主將空櫃拖回工廠裝貨，但未在約定之 Free Time 時間內將要出口之貨櫃運至貨櫃場裝船，延遲了裝船時間，此時船公司會向貨主收取 DET。

#### (3) 某些港口會將 DET 和 DEM 合併計算。

## 出口流程

從 Cargo Booking 訂艙到裝載貨物出口的流程，牽涉到許多單據資料的交換，如 Shipping Request, S/R 的收據、呈交給海關及港口相關單位的 Customs MFST 船貨清單、Shipping Order, S/O 及 Container Loading List, CLL 貨櫃裝載清單等等，許多單據都是透過 EDI(Electronic Data Interchange 電子數據交換)來進行，最後出口裝船後向陽明總公司回報，並 Issue B/L 發行載貨證券。



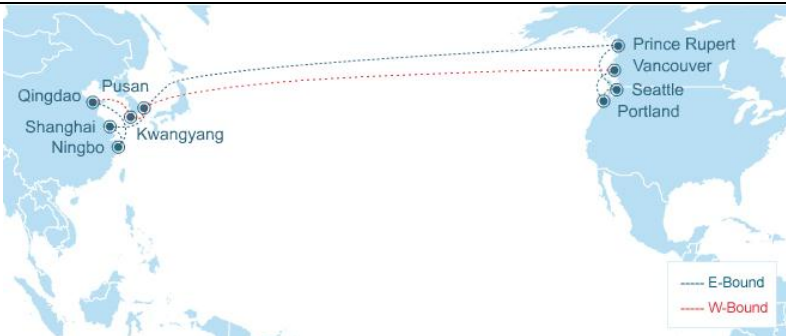
圖三 出口流程圖

## Yang Ming Line Service

### A. USA (美洲線業務)

\*PNW AREA (Vancouver-Oakland)

表三 美西航線(溫哥華以南至奧克蘭)

| Code | Service name     | Route map and calling ports                                                         |
|------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| YPN  | YH – PNW SERVICE |   |
| HPN  | HJ – PNW SERVICE |  |



與進口部門業務Andrew學習



與進口部門同事主管大合照

## Yang Ming Line Service

### A. USA (美洲線業務)

\*PSW AREA (Oakland- LA/Long Beach)

表四 美西航線(奧克蘭以南至洛杉磯)

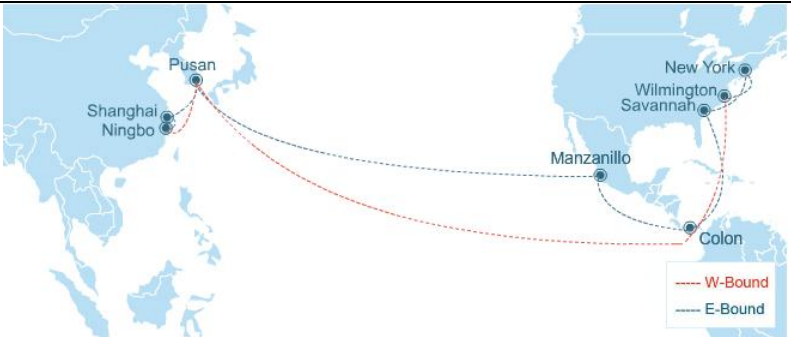
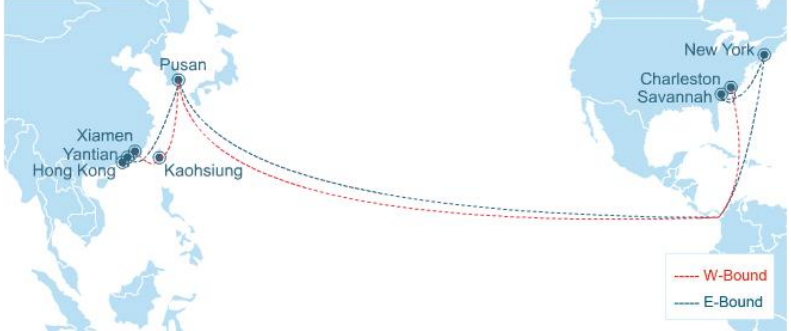
| Code | Service name                        | Route map and calling ports |
|------|-------------------------------------|-----------------------------|
| MD3  | MEDITERRANEAN SERVICE-3             |                             |
| PSW  | YM- PSW2 SERVICE                    |                             |
| PS4  | YM-PSW4 SERVICE                     |                             |
| PSX  | HANJIN HKG-TWN-USWC EXPRESS SERVICE |                             |

## Yang Ming Line Service

### A. USA (美洲線業務)

\*ALL WATER AREA

表五 美東全水路航線

| Code | Service name                            | Route map and calling ports                                                          |
|------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| AW1  | ASIA-US EAST<br>COAST SERVICE<br>LOOP-1 |    |
| AW3  | ASIA-US EAST<br>COAST SERVICE<br>LOOP-3 |   |
| AW7  | ASIA-US EAST<br>COAST SERVICE<br>LOOP-7 |  |

在 All Water Area 航線的部分，由韓國釜山港經巴拿馬運河至美國東岸港口(如：紐約港)全水路運輸約需 22 天的航行時間；要運至美東的貨物有時會運用 MLB 小型陸橋的方式運輸，先以海運至美西(如：洛杉磯港)再以陸運(卡車或鐵路)運至美東，約需 10 天+7 天的時間，較快速但運輸成本較昂貴。

\*小型陸橋運輸(Mini Bridge System; MLB)：以海、陸聯運方式完成貨櫃運輸。

\*微陸橋運輸(Micro Bridge System, MBS)：與 MLB 相似，但陸運部分未通過整個陸地。



與出口部門(美國線)合照

## Yang Ming Line Service

### B. ASIA 亞洲線業務

在亞洲線的業務中，僅有一條 CTS (CHINA - THAILAND SERVICE)航線停靠仁川港，其餘航線皆停靠釜山港及光陽港。

表六 亞洲航線

| Code | Service name                   | Route map and calling ports |
|------|--------------------------------|-----------------------------|
| CTS  | CHINA - THAILAND SERVICE       |                             |
| CKI  | CHINA-KOREA -INDONESIA         |                             |
| PAS  | PAN ASIA SERVICE               |                             |
| CKA  | CHINA-KOREA -AUSTRALIA SERVICE |                             |

## Yang Ming Line Service

### C. EUROPE 歐洲線業務

表七 歐洲航線

| Code | Service name                   | Route map and calling ports                                                        |
|------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| NE6  | NORTH<br>EUROPE<br>SERVICE - 6 |  |

除了上述 NE6 北歐航線外，韓國陽明的歐洲線出口業務尚包含利用轉運 T/S 方式營運的以下幾條航線：

表八 轉運出口業務(歐洲線)

| Service name                                | F/V (Feeder Vessel)   | T/S (Transshipment) |
|---------------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| RES - RED SEA SERVICE                       | PSW2 (PUS/ KWY)       | TWKHH               |
| ABX - FAR EAST - BLACK SEA EXPRESS SERVICE  | YPN (PUS)<br>NE6(KWY) | CNSHA               |
| UAM - U.S. WEST<br>COAST-ASIA-MEDITERRANEAN | PSW2 (KWY)            | TWKHH               |
| MD3 - MEDITERRANEAN SERVICE-3               | NE6 (KWY)             | CNSHA               |
| MD2 - MEDITERRANEAN SERVICE-2               | PSW2 (PUS/ KWY)       | TWKHH               |
| NE7 - NORTH EUROPE SERVICE - 7              | NE6 (PUS/ KWY)        | SGSIN               |



與出口部門(歐洲線)Brad Chung學習



與出口部門(亞洲線)Ryan Noh學習

### 3. 營運及設備部門(Operation & Equipment, OP & EQ)

在 OP 部門我們首先認識了船舶、貨櫃的種類和韓國主要的港口及各靠泊碼頭，接著學習在掌握貨櫃流向狀態時所用的縮寫，以及安排 Feeder 駁船的流程。

**Container Type** 表九 貨櫃類型

| Type                     | TEU (20' ) | FEU (40' ) |
|--------------------------|------------|------------|
| Dry Container            | 20' DC     | 40' DC     |
| High Cube Container      | 20' HQ     | 40' HQ     |
| Open top Container       | 20' FO     | 40' FO     |
| Reefer Container         | 20' RF     | 40' RQ     |
| Flat rack form Container | 20' FC     | 40' FC     |

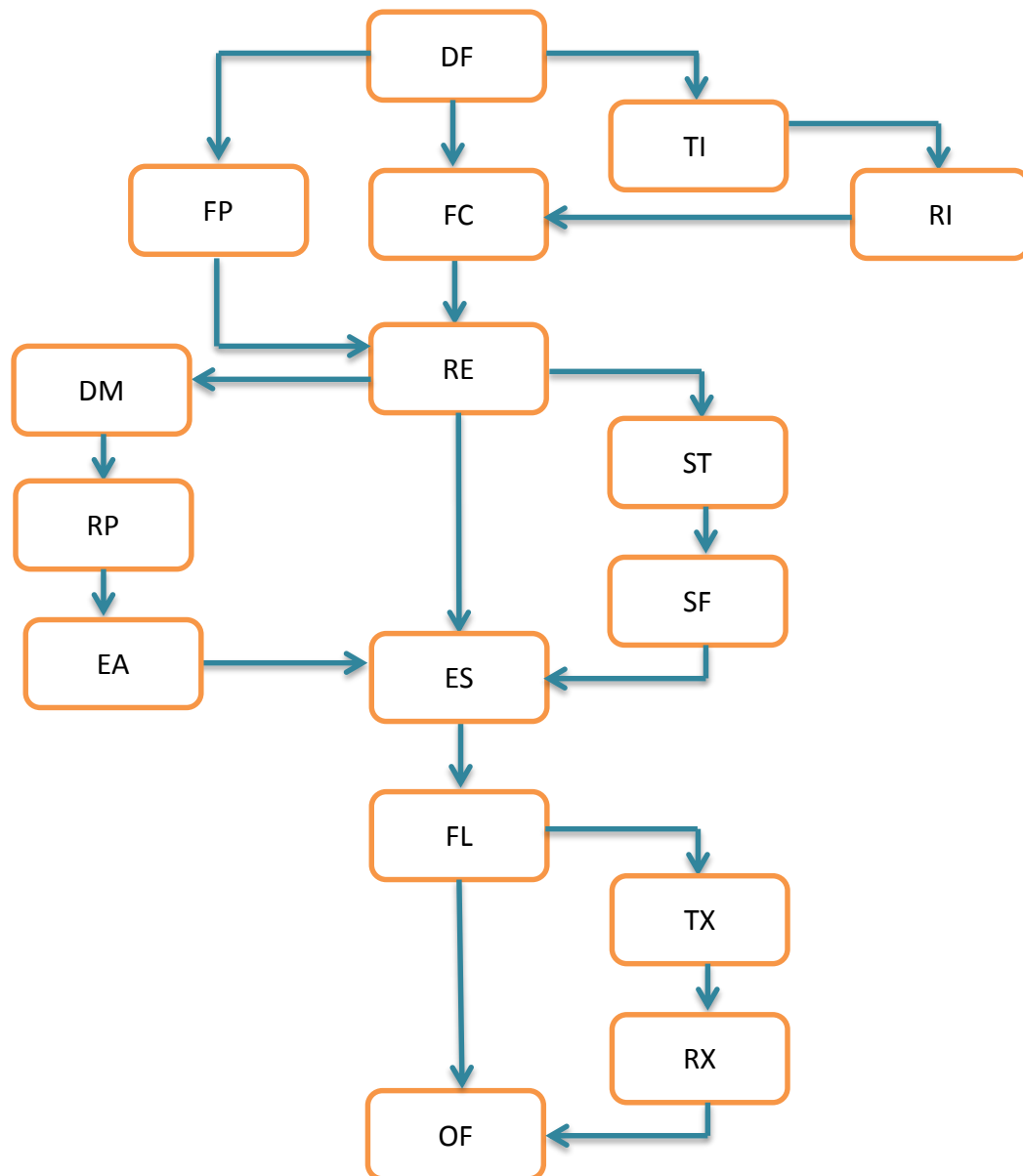
**Equipment Flow** 表十 貨櫃流向狀態縮寫簡稱

| Status Code | Description                                           | 中文簡述    |
|-------------|-------------------------------------------------------|---------|
| DF          | Full CNTR discharge                                   | 滿櫃卸貨    |
| FC          | Full CNTR delivered to CNEE                           | 滿櫃送交售貨人 |
| FP          | Full CNTR delivered to CFS for unstuffing             | 送交集散站拆櫃 |
| TI          | Sending import CNTR toward place of delivery          | 貨櫃送至交貨點 |
| RI          | Receiving intermodal CNTR at inland depot/rail ramp   | 在內陸點收到櫃 |
| RE          | Received empty CNTR                                   | 收到空櫃    |
| DM          | Damage CNTR                                           | 受損貨櫃    |
| RP          | Repair CNTR                                           | 維修貨櫃    |
| EA          | Empty CNTR available after cleaning or repairing      | 維修後可用空櫃 |
| ES          | Empty CNTR full with shipper                          | 託運人裝滿櫃  |
| ST          | Designate empty CNTR for CFS stuffing                 | 配至集散站併櫃 |
| SF          | CFS CNTR stuffed for loading                          | 於集散站裝併櫃 |
| FL          | Receiving full CNTR                                   | 收到滿櫃    |
| OF          | Full CNTR loaded on board vessel                      | 滿櫃裝船    |
| TX          | T/S export full CNTR from depot to TML by truck       | 陸運轉運之貨櫃 |
| RX          | Recd export full CNTR at TML from depot by truck/rail | 收到轉運貨櫃  |

表十一 韓國主要港口

| Port                   | Terminal                                  |
|------------------------|-------------------------------------------|
| Incheon Port           | SICT (Sebang Incheon Container Terminal)  |
|                        | ICT (Incheon Container Terminal)          |
| Pusan North Port (Old) | SBTC (Sebang Busan Container Terminal)    |
| Pusan New Port         | PNC (Pusan New Container Terminal)        |
|                        | HJNC (Hanjin Newport Co.)                 |
| Kwanyang Port          | HSGT (Hanjin Shipping Gwangyang Terminal) |

## Equipment Flow 貨櫃流向狀態圖



圖四 貨櫃流向狀態圖

## IT 部門

在資訊科技發達的時代，IT 部門之作業為公司非常重要的一項工作，除了維護電腦系統的運作，還要保護資料的安全、防止遺失或者機密資料外洩。

我們在 IT 部門學習了一天認識了許多電腦作業系統，深深的覺得此維護系統運作的工作在這 E 化的時代真的非常不可或缺！



與IT部門Mr. D.R. Kim學習陽明系統

## T/S 轉運貨物之駁船安排流程

有時因為轉運業務的需求，主運送人必須成為次託運人向其他航運公司進行託運，而 S/R 航運請求也就因而產生。而因為台韓斷交的關係，使得台灣籍航運公司在韓國無法進行韓國—中國東北的部份運送；或是韓國籍航運公司無法進行台灣—日本航線的運送等，在這些情況下都必須仰賴次運送人的轉運才能送貨物抵達目的地。



圖五 轉運貨物之安排流程圖

首先以 Email 自貨櫃裝載港取得 T/S 轉運安排資訊，確認駁船艙位及運費等相關轉運費用、安排轉運行程、內陸卡車運輸接駁等等。在裝載轉運前，駁船公司會收到 Shipping Request, S/R 轉運請求以及 Manifest, MFST 船貨清單、Container Loading List, CLL 貨櫃裝載清單；船公司會收到並確認來自駁船公司及內陸卡車開立之發票再行付款；以線上系統安排轉運事宜，包括海關也是收取 T/S EDI 線上資訊處理相關作業，目的地港及總公司也透過線上系統取得相關資訊。



與OP&EQ部門的Jinhee學習



與OP&EQ營運及設備部門經理Robert學習海運實務



與釜山辦公室的所長Mr.金鐘先合照



與釜山辦公室會計主管Mr. Y.C. Park學習

#### 4. 參訪仁川港之合作夥伴—SICT 鮮光碼頭 & Euiwang ICD 內陸貨櫃場 SICT 碼頭概況 (Sunkwang Incheon Container Terminal)

表十二 SICT 碼頭概況

|             |              |
|-------------|--------------|
| 地點          | Incheon      |
| 碼頭長度        | 407 公尺       |
| 碼頭岸邊水深      | 11 公尺深       |
| 總面積         | 225,370 平方公尺 |
| CFS 面積      | 2,848 平方公尺   |
| 可堆藏貨櫃 TEU 數 | 17,496TEUs   |
| 冷凍櫃插座數      | 456 個        |
| 橋式起重機       | 4 架          |
| 大門通行道數      | 10 條         |
| 年裝載貨櫃量      | 500,000 TEUs |

創立於 1948 年的 SUN KWANG Co.,Ltd 鮮光公司，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(China- Thailand Service)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。雖然有著強大的中國市場作為貨源，但因為仁川港港口的潮差太大，導致大型船舶無法停靠，目前能夠停靠仁川的最大尺寸為 3,000TEU 的船，成為日後的發展限制。

#### Euiwang ICD 內陸貨櫃場(Inland Container Depot)

由於仁川港相較於釜山港更接近客戶貨源及市場的所在-韓國首都：首爾，因此在設在仁川港附近的內陸貨櫃場提供客戶提領、交還貨櫃一個較便利的地點，每天約有 500 至 600 TEUs 的貨櫃經此貨櫃場進行運輸作業，特別是客戶交還冷凍空櫃。



參訪ICD仁川港附近之內陸貨櫃場



參訪仁川港SICT碼頭，相片(由左至右):碼頭總裁Mr. 李承敏、葉申誼、施亭璋、張總經理

## 5. 參訪釜山港合作碼頭

### (1) HJNC (Hanjin New Container Terminal)

HJNC 公司於 2007 年建立，在整個釜山新港的船席位在第一席，除了地理位置優越、面積大、碼頭水深足夠之外，其設施相當先進新穎，是非常具有競爭力的碼頭。由於韓進海運與陽明海運為 CKYH 策略聯盟的成員，因此陽明海運停靠釜山新港的船舶如：AWE3、CKA、YPN 等聯營航線，皆靠泊在 HJNC 碼頭。

表十三 HJNC 碼頭概況：

|       |                                |
|-------|--------------------------------|
| 地點    | Jinhae (Busan)                 |
| 面積    | 687,590 平方公尺                   |
| 碼頭長度  | 1,100 公尺                       |
| 船席    | 4 個                            |
| 橋式起重機 | 延伸長度 24 rows(排)<br>12 個 cranes |
| 水深    | 16 公尺深                         |
| 冷凍櫃插座 | 1,700 個                        |
| 大門通道  | 10 條                           |

參訪 HJNC 韓進在釜山新港的碼頭，從一整排 Gate 大門外就看到來來往往的卡車迅速地通過閘道，先進的 RFID 無線射頻辨識系統監控了進出貨櫃場內卡車的動態，在卡車通過大門進入港區時即有自動照相機拍下貨櫃之相片，並即時更新監控港區內貨櫃流向狀態；水平式擺放的貨櫃堆場增進了作業效率，並透過數個攝像鏡頭來監控；藉由遠端監控中心操作來實踐全自動化的作業，無人操作的門式起重機使貨櫃的裝卸更加安全、有效率。

我們進入 HJNC 大樓後，韓進海運的行銷助理尹先生接待我們至參觀樓層，迎面而來的是創意貨櫃造型自動門，在觀賞完 HJNC 碼頭之簡介影片後投影幕緩緩升起，接下來映入眼簾的是整個 HJNC 的貨櫃場，視野非常寬廣、壯觀。

要離開展示廳前，門口還有一個隨拍即洗的自動照相機，背景是韓進海運的港區船舶照片，十分有紀念價值，整個參觀行程令人難忘，也讓我深刻體驗到韓國公司的待客之道。



參訪HJNC韓進碼頭中的創意貨櫃自動門



參訪釜山新港HJNC韓進碼頭

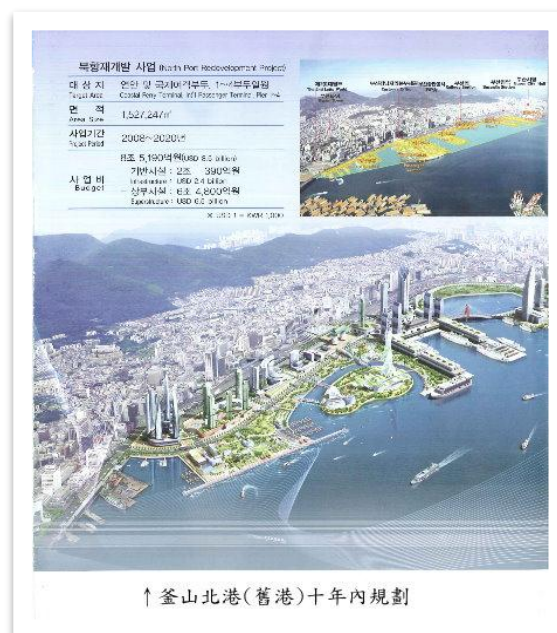
## (2) SBTC (Sebang Busan Terminal CO., LTD)



相對於新穎的釜山新港 HJNC，釜山舊港的碼頭設備、規模完全不能與之比擬，雖然舊港的區位比較接近託運人出貨的地點，但因政府給予航商許多的優惠措施，吸引不少航商脫離舊港進駐新港，使得舊港的虧損連年增加，到目前為止已接續關閉了三個船席。

其實新舊港的情況有點像目前台北港與基隆港的關係，台北港提供更好的設施與效率，在 N3、N4、N5、N6 船席陸續建完之後，台北港的吞吐量是連年上升，而基隆港想當然耳是連年下降。為了不浪費舊港資源，港口的定位在協調之後將有所轉變，如同基隆港一樣，SBTC 正往輔助性質的港口的目標發展。

令人感到惋惜的是，雖然基隆港的情況與釜山北港(舊港)類似，但釜山舊港目前已經由政府港務局規劃，有許多大財團投資舊港的重建，在 2015 年，舊港建設將會完成 70%，屆時，飯店、百貨公司、賭場林立，加上地理位置與日本相近，大型遊輪停靠頻繁，舊港將會從賠錢貨搖身變為金雞母；轉過頭來看基隆港，卻未見將來有任何榮景可言，若想要吸引更多遊輪停靠、增加觀光收入，則一定要有政府政策的配合加上財團的投資，不再僅是看到當下的小額損益，而是要放眼未來。



參訪釜山舊港SBTC碼頭，相片:葉申誼、出口部門JY Lee、碼頭行銷企劃經理Mun-Dae JO、施亭瑋



參訪釜山新港HJNC轉進新碼頭，與行銷部門Mr.Jong-Hwan Yun尹涼煥(中)合照

## 肆、國外實習之生活學習

감사합니다(韓文:謝謝),非常感謝趙時樑老師的安排、感謝陽明海運韓國分公司提供我們如此寶貴的海外實習機會,申請學海築夢海外實習獎學金的一路上受到很多人的幫助,謝謝海大航管系系辦及蔡豐明老師的協助,謝謝人非常好的研發處潘姿伊小姐耐心地為我們辦理申請所需的文件及相關事項,還有一起努力忙申請的各位夥伴,我們真的很幸運能獲得此次教育部的海外實習獎學金,感謝家人朋友的支持及鼓勵。



與韓國陽明張總經理及計畫主持人趙時樑博士合照

在韓國實習的生活讓我深刻體驗到他們的文化、這個國家的待客之道。感謝在韓國陽明海運安排我們在各個部門進行實習,深入了解一個公司裡面各部門的運作,主管與同事間相互配合、相處、合作的實際狀況,並在這個亞洲崛起的強國下親眼見識他們優秀的行銷手法及強大的競爭力。

透過老師悉心的安排,在韓國陽明受到張總經理及諸位同事的照顧,在此實習真的受益良多。謝謝同行的學妹 Ivy 葉申誼,慶幸有你作伴一起體驗充實的海外實習生活!



兩位實習生(左:施亭瑋,右:葉申誼)在韓國陽明首爾辦公室

## 實習之心路歷程

我(Una 施亭瑋)與另一位實習生 Ivy 葉申誼同學非常幸運的申請到教育部獎助海外實習的機會，我們透過趙時樑及蔡豐明兩位老師的安排，與韓國陽明海運的張總經理聯繫，整個實習計畫中受到張總經理非常多的幫助，不論是處理我們在韓國食宿、交通等等問題，亦或是實習課程的安排及生活體驗等，非常感謝張總經理悉心的安排讓我們海外實習的生活如此順利，獲得了寶貴的經驗也留下了一個美好的回憶。



與計畫主持人趙時樑博士於首爾辦公室座位上合照



感謝Gerry張總經理在實習的過程給我們非常多幫助

來到韓國首爾前，除了申請教育部獎助海外實習獎學金外，老師請陽明海運韓國分公司的張總經理安排了住宿，自己訂了機票保險，還準備了伴手禮，及實習所需穿著的正式服裝，真的謝謝趙老師考慮的非常周到。前往韓國的第一天晚上班機到達首爾金浦機場，張總經理悉心地為我們安排同事來接機歡迎我們的到來，我們感到備受禮遇且非常欣喜，同時也期待自己能拿出最好的表現，翌日我們順利的展開海外實習的生活。

完全不會韓文的我來到這個語言不通的國家實習難免緊張，在海外實習須透過國際語言英文努力的與人溝通學習，因此就算英文不好也不能怯於表達自己，我覺得這是一個很棒的機會訓練自己開口說英文，更挑戰表達自己的能力、訓練外語溝通能力。

進到陽明海運首爾辦公室的第二天心情是緊張卻又興奮不已，首先來到了會計部門，會計部門的主管 Alex 親切的歡迎我們並帶領我們至特別為實習生安排的座位上，接著由 Mr. B. H. Park 帶我們認識環境，並與各部門主管、同事交換名片，韓國陽明海運裡的每個人皆親切的歡迎我們，我們用韓文向他們打招呼，希望讓他們留下一個美好的第一印象。



在陽明海運實習的第一天被安排進會計部門，在會計部門裡我們學到了實務面的操作，Kate 用心的教導我們如何將提單上的資訊輸入電腦系統以製作發票，



充分的將在學校所學之國際貿易及海運相關知識應用在實務上，這是一個非常棒的經驗，將理論與實務相結合；熱心的 Daniel 向我們介紹他所負責的會計工作，我不僅從他們身上學到了認真工作的態度，透過與他們交談的過程中，得知他們在早上六點鐘就起床，並利用九點上班前的時間至語言機構進修英語，發現他們是如此積極的要加強語言能力、增強自己的競爭力，我覺得非常佩服並希望自己能向他們看齊。

在進口、出口部門中，我們學習了進出口作業流程，其作業中有相當多的單據開立流動，我發現文件作業大部分皆由女性員工負責，需要非常仔細的處理文件的相關事項，而男性業務員則忙碌的與客戶聯繫，我覺得隨著時代科技的進步，網路化的作業增進了效率，但整天面對電腦螢幕作業的工作並非我所嚮往的，因此期待自己也能成為一位女性業務員，努力展現專業的一面與客戶溝通聯繫，我想這是此次實習所見帶給我的一個新的想法。

在營運與設備部門中，幽默的 Robert 與非常 nice 的 Jinhee 除了教我們認識許多海運實務面的專業知識外，與他們的相處非常愉快，從他們身上看到同事間和諧的相處合作，我也深深覺得一個人的幽默感對人際關係相當有幫助，笑能拉近彼此的距離、讓人與人的關係更緊密，因此我希望自己能成為團體中不可或缺的開心果，帶給大家歡樂的氛圍。

在釜山辦公室雖然只待了短短的五天，我們除了認識了各部門的作業職掌、參訪釜山港新舊碼頭、拜訪客戶之外，印象最深刻的是與同事主管間的相處，整個辦公室就像一個大家庭一樣非常融洽，各部門各成員間團隊合作完成工作，下班後同事們聚餐談天的氣氛非常愉快。在釜山，我深刻感受到這個韓國南部城市的熱情，就像在台灣南部台南高雄的親切感一樣，讓人非常溫暖自在。



與韓國陽明 釜山辦公室的全體合照

海外實習生活很快的就告一段落，第一次實習體驗、第一次長時間待在國外生活、第一次與人短暫的認識相處卻又很快的道別，別離的時候當然是非常的不捨，畢竟一個月的實習生活這樣的充實快樂，我們親手做了卡片送給各部門各個教導我們的老師同事，拍下照片紀念這難忘的實習回憶，並向大家表達我們的感謝，謝謝大家在這一個月對我們的照顧。最後再次感謝趙老師、張總經理及一路上幫助過我們的大家！



## 實習之生活體驗

因為實習而生活在韓國一個月，外向的我們相當融入當地的生活，由於實習生葉申誼同學有簡單韓文的基礎，因此在日常用語如：「你好、謝謝你、不好意思、好好吃呀！道別再見了…等等」我們皆能用韓文表達，當我們使用他們的語言表達時可能會格外有一份親切感(可能就像我們聽到老外說中文一樣)，因此和同事們的相處很愉快自在，每個人都對我們非常親切，我想這也是韓國一種待客之道的文化吧！



體驗穿著韓國傳統服飾

我們學習他們當地的文化，知道在韓國是非常重視禮儀的，就像上班時端莊的服裝儀容一樣，只有週五 Casual day 大家會穿得較休閒進辦公室上班，而他們的語言裡也有很多尊稱、尊敬語等等晚輩需要注意的；此外在拿取或是傳遞東西給人家時，要伸出一手，而另一手放在腋下附近表示禮貌(收襟)；還有在韓國飲酒風氣盛行，吃飯時飲酒的習慣是要為長輩倒酒，不能為自己倒酒，因此要隨時注意身旁的人酒杯是否空見底來為他人斟酒，而像我們女性晚輩在餐桌禮儀上還需注意，若對面坐的是長輩則須轉側身再飲酒表示尊敬。



感謝會計經理Kate在實習過程的照顧

韓國的整型風氣旺盛(近年來還發展出微整形手術的旅遊行程)，我想是因為韓國人將整形視為一種「自我管理」的開放想法，注重外在的表現我想也是他們的文化之一，更不用說化妝是一種禮貌的表現，走在韓國街頭沒有一個人不將自己打扮的光鮮亮麗，只要是女性(包括女學生)多少一定有化上妝才出門上街，也

難怪他們的美妝用品商店規模如此龐大，因為從內需的彩妝用品發展到觀光行銷紀念品皆非常熱賣，這也是我很佩服韓國行銷的手法之一，透過影視明星代言各家彩妝用品，結合戲劇、歌曲等行銷手法，許多影迷粉絲皆慕名而來採買美妝用品、面膜等等，真的非常有商業頭腦。

提到因為韓劇所引起的潮流，還有一項就是在韓國當地令我大開眼界的一種連鎖店—咖啡廳，同一條熱鬧的街上可能就同時有五六家以上的咖啡廳營業，且每家生意皆好到座無虛席，原來是韓劇帶起吃完飯續攤喝咖啡聊天的潮流，現代女性將喝咖啡視為時尚的表現，儘管一杯咖啡的價格相當於一頓中餐，對許多人來說用餐後再一起喝杯咖啡仍相當流行。

飲食習慣方面，嗜吃辣、泡菜等醃漬小菜已成為他們特殊的文化，不論是何種類型的餐點，韓國傳統的蔘雞湯、銅盤烤肉，亦或是日式拉麵壽司、義大利麵、中國菜等異國料理，只要是在韓國開設的餐廳皆提供免費醃漬小菜及冰開水供客人享用，這也是我生活一個月下來對韓國印象深刻之處。



與釜山OP&EO營運設備部門的同事在咖啡廳留影



月底時，會計部門Daniel加班處理帳款，在辦公室訂購石鍋拌飯便當



於釜山拜訪客戶—大龍物流 Mr.南龍俊

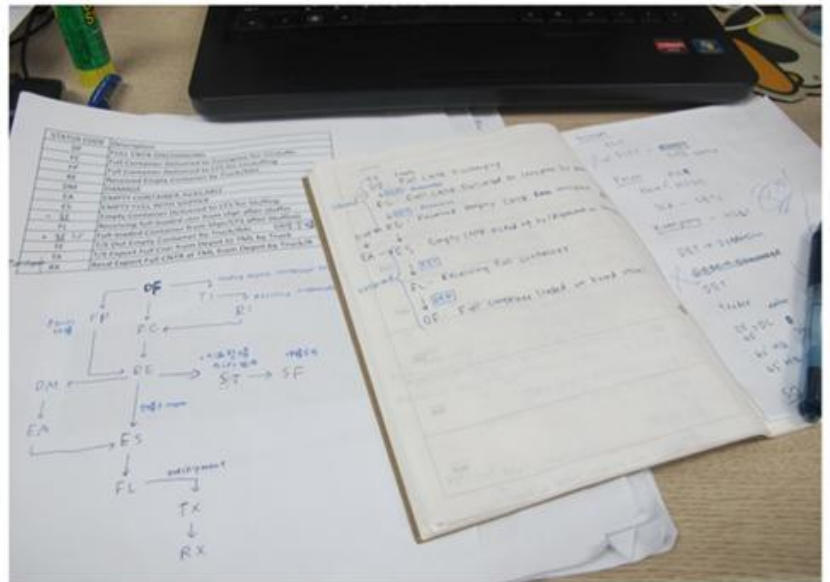


於釜山拜訪客戶—JBG物流公司

## 伍、實習之具體效益

### 一、專業知識的提升

在韓國陽明海運的實習課程涵蓋了進口、出口、會計、營運與設備等等各個部門，在各部門間學習我們不僅了解其個別業務範圍及內容，更學習到許多實務面的操作，將學校所學的理论知識(航業經營與管理、海運學、會計學、國貿理論等...學科)結合，提升專業知識與就業競爭力。



上課勤做筆記－進出口貨櫃動向縮寫代號

### 二、增進語言能力

在海外實習須以英語溝通學習，就算平常鮮少開口說英文的台灣學生也能透過此機會練習口說表達自己。也許台灣學生在英文紙上測驗能拿到高分，但不一定具備英語口說能力，語言是一個溝通的工具，身處在國外環境下，每天練習開口說英文想必能增進語言能力。

### 三、培養國際觀

讀萬卷書、行萬里路，在此次實習經驗下，認識了許多不同背景、不同領域的人，海外實習也體驗一些文化的衝擊，學習以更開闊的視野看這個寬廣的世界。

### 四、培養積極的處事態度

實習的過程中主動的詢問自己可否幫上一些忙、受託之事努力完成、學習待人處事，培養積極進取的態度，相信在日後職涯發展受用無窮。



與非常照顧我們的會計部門同事主管合照



感謝會計主管為我們悉心的安排實習課程及相關事項

## 陸、感想與建議

在這一個月實習的過程中，我覺得「積極進取」是我學到最重要的四個字。從小到大在學習的路途上有師長的鞭策用功讀書，上大學後提醒自己要像一塊海綿一樣全方位的吸收知識，而此次海外實習的機會我告訴自己要積極進取，把握任何學習實務操作的機會，將所學應用在實務面融會貫通，並學習應對進退、待人處事之道。

實習生除了積極進取、主動學習的態度外，應具備基礎的海運相關知識(如：會計流程、國貿實務流程、海運學、港邊作業流程、全球主要港口位置、航業英文、載貨證券等…)、英語溝通能力(聽說讀尤其重要)及基本社交應對之道。



實習生 施亭瑋在韓國陽明(首爾辦公室)前留影留念

實習的過程中發現在學校所學得不少海運知識已非常接近實務面，因為海運所涵蓋的範圍也包括我們必修的課程如：國際貿易、貨物保險、物流服務、港口經營等。因此在學期間，學生應努力修習海運學、航業經營政策、運輸管理、海上保險等課程，並加強外語能力，除了英文之外還要有第二語言專長，相信具備這些條件在日後職涯發展必能順利穩健。



實習最後一天，與主管們進行總結討論