

海洋大學 運輸科學系

110 學年度 企業實習心得

班級：4A

學號：00868201

姓名：黃心韻

我自 2021/8/2 開始，實習於台灣日通國際物流公司，而公司對實習生的學習計畫非常重視，並且規劃的十分周全。

一開始的三個月，我是在綜合客服部的空運進出口部門實習。主要負責的工作是為每天都有出口貨物的供應商進行出貨流程，其中包含了製作出貨單的系統作業、電子郵件的往返、和報關行聯繫、對車行派車、與機場倉儲聯絡。而三個月在空運的實習結束後，我來到了客服海運部門學習，目前正在進行中，並且會持續到 2 月才會換至業務部門實習。現今已經大致上了解海運出口的作業流程以及熟練相關系統的操作，每日的工作包括了製作訂倉通知書、提單和主單並且學習各個新的海運進出口相關操作。例如:計算報單的稅金或是計算貨物的尺寸來判斷需要哪種貨櫃。除了客服課的工作以外，也有許多教育訓練的課程。例如參觀機場旁的倉儲及日通建立的 MAZDA 零件倉庫，以了解倉庫實際運作的方式。並且定期前往台北總公司參加人資課所舉辦的教育訓練課程，每個月也會繳交月報給公司的負責人，以利所有相關的上司能夠隨時更新我在台中分公司的狀況。

在實習的過程中，我不但能夠將平時在學校所學的知識與職場做連結，充分的反思自己在三年內得到的知識，也能夠提早訓練自己更加謹慎的處理所有事物。所有的同事、教導我的老師也都非常的友善和有耐心，能力也都十分的傑出。從他們身上我不但學到了承攬業的運

作方式，更多的是面對工作的專業以及細心，這些是我最珍惜的經歷。

德迅實習心得分享

運輸科學系 4B 李奕霆

從小到大一直都是被要求讀學校發的課本上的東西，理論學了很多卻一直不知道未來找‘工作’的工作的內容到底是要做甚麼？自己能貢獻的地方在哪裡？自己能不能做好一個人們眼裡所謂正統的‘工作’，於是依此為動機，抱持著好奇心決定在大四就要去相關產業實習。

在數家面試後，很幸運的加入了 KN 德迅成為他們的實習生，雖然一開始是面試海運但是人資姊姊幫我先放在人資部門，因為當時海運滿人了，自己也想說能多看看各種部門的工作內容、自己喜不喜歡、能不能學到東西自我成長。

那對於工作的印象都是當個主管的乖狗狗，自己的責任都要做好做滿，但是我非常幸運地進入了一間外商文化的公司，每一位主管都信任我的能力，給我學習的空間和時間，有問題直接傳送訊息，主管及學長姐即使在百般忙碌、特殊的病毒 2021 卻仍抽出一絲的空閒回覆我的答案。承攬業在網路上都是負面評論，很操錢很少，這是事實沒錯，但是我看到的是同事之間都超級和諧、從基本的操作員到台灣區法國人總經理毫無階級界線，不同國籍的同事溝通順暢。

剛入職第一個禮拜我就體驗到了遠距上班，令我震驚，接下來的三個月在人資接受 3 位主管的大力關愛，手把手教學，即使成果很普通他們仍讚美我，非常受寵若驚，其中 C 姊姊還派我學習最新的 RPA 技能，要跟外國人學習，這是我第一次用英文對話，覺得自己還蠻厲害的。後來海運又缺人我就用半天的時間去幫助海運，所以變成人資+海運的實習生，覺得自己非常幸運。

人資部門每 2 個禮拜會跟法國人老闆開會一次，能看到主管學長姐們英文說的跟中文一樣，迅速整理工作內容，切入問題重點等等非常值得學習，常常老闆會問我們對事情的看法，包括也會問我，讓我覺得台灣區的最高職位能聽進去最小小的實習生的聲音實在是太難得了，期許自己在明年也能繼續學習，不管軟硬實力或額外技能，也希望自己能找到做自己熱愛的事情。

實習心得

00739043 張書瑋

今年的七月，我開始在台灣德迅為期一年的實習，至今半年的時間，除了應用學校所學於職場上，同時也收穫許多在學校課堂上無法給予的實戰經驗。以下我將就實習歷程、工作內容、學習收穫做說明。

我被分派到的職位是海運出口 ISC team CCL(International Supply Chain Customer Care)，德迅將工作的安排分為前後段，CCL 以及 OCC，前端 CCL 是客戶主要聯絡窗口，依客戶出貨資訊及需求做艙位安排、將船公司的 BKG 放下 SO 給客戶、掌握到結關前的狀況、與各部門及國外合作，後段 OCC 負責結關的文件、申報 VGM。ISC team 與 Non-ISC team 差別在於，ISC 負責的是大客戶，需要做 Order Management 滿足客戶的特殊需求，針對不同的客戶也需要用到各式不同的系統，作業上的難度較大。我目前手上負責的是 3M 出口日本、韓國、中東、南非的航線，固定的例行事項是將貨主的出貨資訊 key 進系統裡，依客戶的貨好日期查詢船公司船期，訂艙位，再依船公司 BKG 放 SO 給客人，開帳單，另外也要處理來自貨主、後段、國外的各種問題。

我認為對一個沒有相關經驗的新鮮人來說，這份工作是很有挑戰性的，第一是需要海運相關的知識真正應用在作業上，剛進入辦公室是在三級警戒的情況下，辦公室僅有 12 人，大部分人居家辦公，甚至自己部門沒有人辦公室，前兩個月幾乎都在學習操作系統，看公司內網的 CBT，教學影片，直到九月大家陸續回到辦公室，才開始接觸實際的工作內容，但也感謝這兩個月的時間讓我可以循序漸進地慢慢吸收，實際作業跟在學校學習的東西差異真的很大，雖然在國貿以及航運經營管理的課程中，對海運的流程以及知識有一定程度的認識，在每個作業環節還是會遇到問題不知道怎麼解決的狀況，常常需要到處詢問同事主管。第二個是市場的現況讓原先單純的流程變得棘手，缺櫃、缺艙位、船期不穩定，貨送出去碰到退轉換船各種狀況都有可能發生，解決問題的能力就很重要。第三個是沒有 SOP，比如新的航線，沒遇過的狀況，各式各樣的問題需要與各方溝通，探索解決方案，而且常常是跨國郵件，除了職場上溝通的技巧，英文能力也是其中重要的一環。

經過這半年的實習，我學到三件重要的事，時間管理、心細、溝通力。市場的步調快速、事情繁多，若沒有做好規劃，稍有不慎便會犯錯，犯錯更是需要承擔責任，若能做好待辦事項，做好時間管理，除了時間的運用更靈活，也能更從容處理各種問題。心細也是工作上最基本的能力，一開始我常為了講求效率，為了自己及他人的期望迅速將事情完成，然而在這過程當中忽略的小細節，在事後衍生成大問題，需要花更多時間去解決這些問題，除降低效率外，也會影響到其他相關的部門，得不償失。最後，是溝通力，職場上的溝通不比校園，要面對各式年齡、背景不同的人、跨部門甚至跨國的同事，甚至是當主管或同事非常忙碌的時候，如何簡明扼要的把重點交代清楚，事事都需要與人溝通，因此我認為這

是不管在哪裡工作都最重要的一項技能，英文溝通的能力也能幫助工作效率更高，不會因為寫一封信就要花去大半的時間。

迪卡儂實習心得

學號:00768135 姓名:黃詩棋

從 9/6 報到之後不知不覺過了快四個月，這期間我被安排在 C1 部門學習，一開始雖然知道會有體力活，但這個部門又是最多體力活的，有點出乎意料。

這個部門主要負責整個倉庫的收貨和補貨，收貨就是把當天藉由貨櫃運來的貨物收到倉庫的貨架上，我們會用一台機器掃描箱子上的條碼再掃貨架上的地址條碼，這樣就可以在系統上把這箱貨物配對在這個地址上。當然，在過程中還會有其他的狀況，不像前面講的那麼簡單。

補貨則是每天早上系統會運算出最近迪卡農門市哪些商品銷量大或短缺，我們就要照著單子去把這些貨取下來轉移到 AGV 貨架上，讓揀貨部門的人把商品揀出並出貨給門市。

在這段期間我學到了許多倉庫現場流程的專業知識，並且也多了一些管理上的經驗，因為公司有跟人力公司合作請了一些外派人員來分擔我們的工作量，所以我要依他們的能力和現場狀況分配工作給他們並督促他們的效率讓每天收貨補貨的進度順利完成；另外我們部門還會輪流當部門 Duty，也就是當天部門負責人的意思，需要分配當日所有正職、PT、外派的工作，掌握現場收貨補貨進度看需不需要支援等等。

雖然多多少少會有點累，但由於我在學校學的大部分都是海運方面的課程，所以我覺得能來倉庫看看不一樣的東西也不錯，但如果只是想了解海運相關事務或體力不好的同學就不推薦了。這裡的工作環境也相當友善，我們部門時常需要堆高機手鏟貨到二樓，每次請人幫忙時他們都很樂意，遇到不懂的地方大家也很耐心的教我。倉庫也會定時舉辦聚會或活動，增進彼此的感情。之後可能也會有換部門的機會，讓我能學到不一樣的東西，感謝學校和迪卡農讓我有這次寶貴的經驗。

國立臺灣海洋大學

運輸科學系

校外實習

期末心得報告

姓名：詹亭恩

學號：00768140

系級：運輸系四年級

授課教師：杜孟儒 老師

中華民國 110 年 12 月 30 日

第一章 公司與工作介紹

1.1 公司基本資料

迪卡儂集團是法國大型連鎖運動用品量販店，創辦者米歇爾·雷勒克於 1976 年創立，他希望所有熱愛運動的人，不論是從大眾到小眾運動、從初階到專業的產品，讓所有熱愛運動的人們都能輕易享受到運動帶來的樂趣，而以法文的「十項全能」之名，取為「Decathlon」。第一家店開在法國里爾附近的小村莊昂格洛。迪卡儂集團在全球 28 個地區開設 1176 家實體商場，是歐洲最大、全球第二大的運動用品連鎖集團，有豐富的自有品牌產品線，並根據運動類別的不同，分為 12 種以上不同的品牌。



(source:迪卡儂官網)

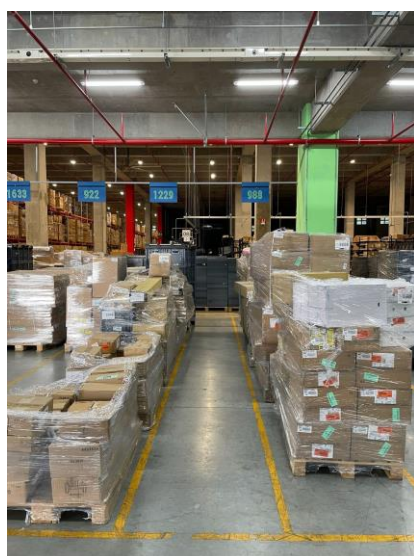
1.2 工作內容介紹

我工作的部門為 C5 Loading Bay 發貨平台，是整個倉庫作業流程的最終階段，工作內容有發貨、收貨、整理物流工具、集貨、團購與探索專案（與大潤發合作）、報廢專案。

(1) 發貨

1. 司機到倉將返倉物流工具卸貨。
2. 將對應的門店號下的貨物，系統發貨再由司機拉上車。

3. 填寫發貨確認單、倉庫發貨記錄，完成後雙方簽名以示負責。



DECATHLON 迪卡儂									
發貨確認單					單據編號: 002067				
操作人: 謝中傑 (0945-165-022)					日期: 17/6/21				
地址: 新北市政府前山子路1號(1樓)					需求: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐ 13 ☐ 14 ☐ 15 ☐ 16 ☐ 17 ☐ 18 ☐ 19 ☐ 20 ☐ 21 ☐ 22 ☐ 23 ☐ 24 ☐ 25 ☐ 26 ☐ 27 ☐ 28 ☐ 29 ☐ 30 ☐ 31 ☐ 32 ☐ 33 ☐ 34 ☐ 35 ☐ 36 ☐ 37 ☐ 38 ☐ 39 ☐ 40 ☐ 41 ☐ 42 ☐ 43 ☐ 44 ☐ 45 ☐ 46 ☐ 47 ☐ 48 ☐ 49 ☐ 50 ☐ 51 ☐ 52 ☐ 53 ☐ 54 ☐ 55 ☐ 56 ☐ 57 ☐ 58 ☐ 59 ☐ 60 ☐ 61 ☐ 62 ☐ 63 ☐ 64 ☐ 65 ☐ 66 ☐ 67 ☐ 68 ☐ 69 ☐ 70 ☐ 71 ☐ 72 ☐ 73 ☐ 74 ☐ 75 ☐ 76 ☐ 77 ☐ 78 ☐ 79 ☐ 80 ☐ 81 ☐ 82 ☐ 83 ☐ 84 ☐ 85 ☐ 86 ☐ 87 ☐ 88 ☐ 89 ☐ 90 ☐ 91 ☐ 92 ☐ 93 ☐ 94 ☐ 95 ☐ 96 ☐ 97 ☐ 98 ☐ 99 ☐ 100				
1. 倉庫發貨紀錄									
配發日期	發貨時間	配發地點	Code	上蓋	托盤	中夾物	膠帶	木板	小灰
17/6/21	16:00	16:00	89	6	6	1		4	18:30
發貨紀錄:									
上蓋: 正一					托盤: 正一				
中夾: 正					膠帶: 正				
木板: 正					小灰: 正				
倉庫簽名: Ann					日期: 17/6/21				
2-1. 門市收貨紀錄									
配發日期	發貨時間	配發地點	Code	上蓋	托盤	中夾物	膠帶	木板	小灰
/ /	/	/	/	/	/	/	/	/	/
2-2. 門市返還紀錄									
返還日期	上蓋	托盤	中夾物	膠帶	木板	中夾物	膠帶	木板	小灰
/ /	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. 倉庫返倉確認									
返還日期	上蓋	托盤	中夾物	膠帶	木板	中夾物	膠帶	木板	小灰
/ /	/	/	/	/	/	/	/	/	/
倉庫簽名: 謝中傑									

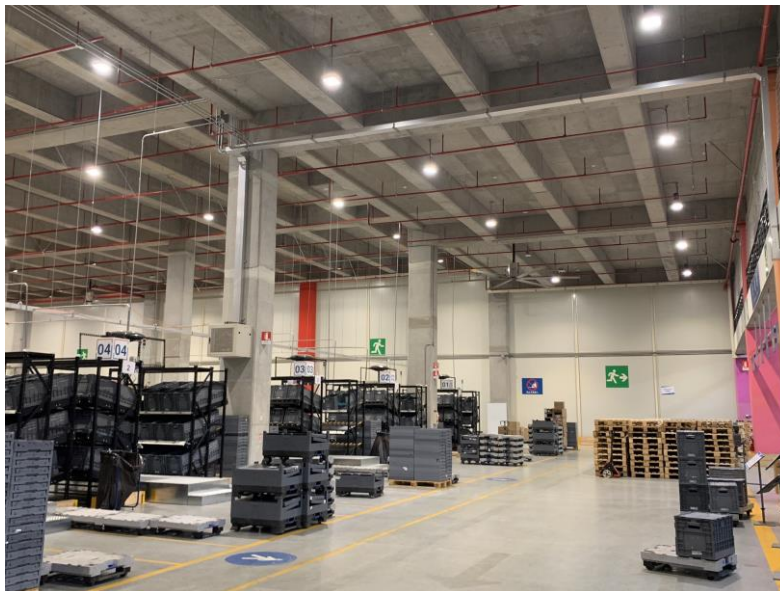
(2) 收貨

1. 門市值班確認發貨單據、門市收貨記錄，與倉庫發出數量相同。
2. UAT 上的 Colis 數等同該板的箱數。
3. 填寫門市返還記錄，返回物流工具，完成後雙方簽名以示負責。



(3) 整理物流工具

1. 將下圖的小型灰色物流箱（簡稱：小灰）外的膠膜拆除
2. 整齊堆疊小灰，令每個木板上十五層高的小灰



第二章 心得回饋

到迪卡儂公司實習約四個月左右，令我最為深刻的印象是它極重視安全這一方面，整個倉庫裏頭有許多逃生標誌與地上畫有避難路線，平常若有貨物堆放靠近出口或者是壓在路線上，值班經理就會告知該貨物所屬的部門，並要求盡速改善。



一開始進入迪卡儂公司實習工作，和原先預期的坐在辦公室處理運輸報表、聯繫運輸商的景象有點不一樣，大多半部份的時間會需要來回於倉庫走動，處理貨物、物流工具，但後來部門的同事、外派人力都會體諒我力氣比較小，讓我去處理發車或相對起來較輕鬆的事宜。同期的實習生也會互相扶持，相處起來在上班過程增加很多快樂。

倉庫的內部空間很廣大也很明亮，但因為地理位置位於永聯物流園區裏頭的山上，所以午餐訂購多半是和倉庫的同仁一起團購，比較沒太多選擇，或是在用餐時間自行開車去永聯物流園區外購買。

在迪卡儂實習結束後，未來可能就很難再碰到的電動拖板車（上圖）和堆高機，現在有在上電動拖板車的培訓課程，結束後若是通過考核就能在倉庫內部駕駛電動拖板車！



洪聿生校外實習心得

當初在海大運輸系社團發現有陽明海運的實習機會，我就決定我大四一定要去陽明實習看看。不過在筆試的時候我發現一共有將近 100 位來參加，於是我就抱著渺茫的希望來考試，努力寫完後靜待消息並期許自己是那少數的幸運者。沒想到後來我真的收到了錄取通知，因此我十分珍惜這次機會到陽明來學習看看。

我的工作內容主要可分為以下幾種:

1. 去 ILIS 系統更改客戶資訊-ILIS 是陽明海運處理事情的心臟，從訂艙、櫃務、報價、船隻動態都會於上面操作。
2. 使用 EXCEL 將歷史訂單依據 TRADE 進行分類-讓大家在進行作業時不用花太多時間在找資料上。
3. 協助學姊推動 TRADE ID 訂艙，於上線前後發 MAIL 告知相關單位並提醒學姊上線日期。
4. 向IT索取去年到今年9月的資料，並請代理行填寫CMS CODE&CMS NAME-為提昇總部客戶資料庫完整度，以利未來合約與客戶檢核機制推動。

我想以案件分析(case study)的模式分享我的工作內容和收穫，主題是針對主要工作內容第四項來做說明:

CASE STUDY

GC-CMS 連結作業的 SOP 與遇到困難

SLPB-Luka Hong

一、事件背景與目的:

為提昇總部客戶資料庫完整度，以利未來合約與客戶檢核機制推動，
所以請各地 agent 以 EXCEL 方式回傳陽明 20 大客戶(By lifting)當地的 CMS code 跟 CMS name。

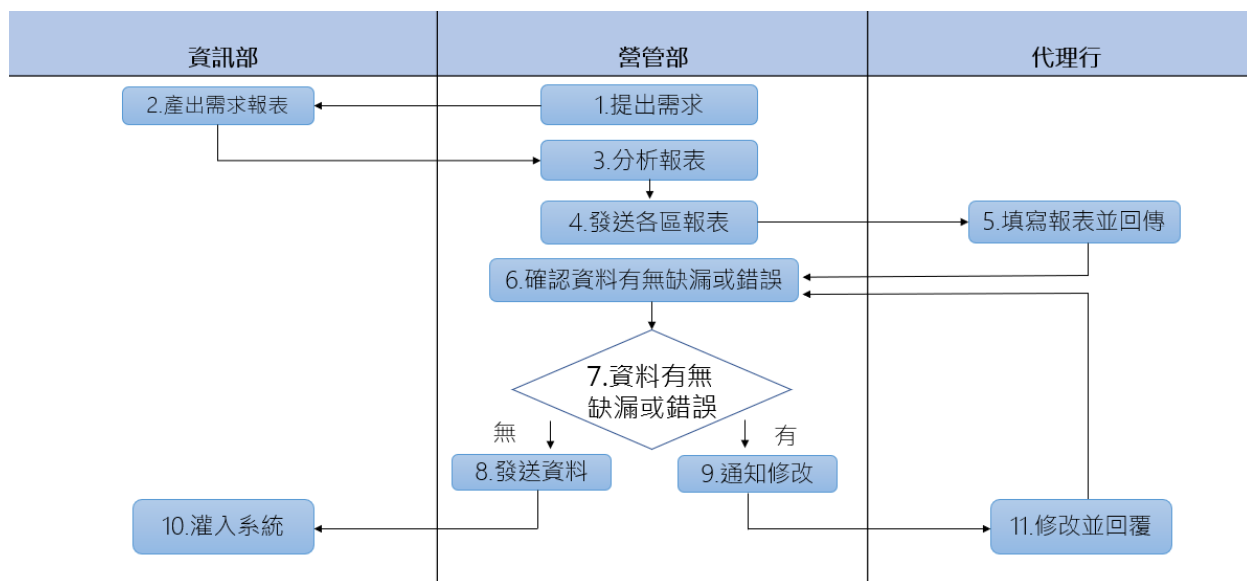
二、事件對象:

Luka(主要負責人)、Irene 學姊(監督人)、Venisa 經理、IT 部門、代理行

三、事件起訖時間:

開始於 9 月底，於 11/19 進行回收作業，於 11/25 早上整理好資料
傳給 IT 部門進行灌檔。

四、作業流程-流程圖:



五、 流程圖-步驟說明:

1. 提出需求- 營管確認所需條件與產生欄位資訊，交由資訊部產生相對應報表。
2. 產出需求報表-資訊部回傳營管所需 EXCEL 資料檔。
3. 分析報表-營管將回傳檔案依國家拆分成 65 份，並使用樞紐分析表確認 EXCEL 檔案是否完成 GC-CMS 連結作業，並刪除已連結檔案。
4. 發送各區報表-營管發送 email 給各代理行，並要求回傳 CMS CODE&CMS NAME。
5. 填寫報表並回傳-代理行回傳 CMS CODE&NAME 檔案給營管。
6. 確認資料有無缺漏或錯誤-營管確認報表中的 CMS

CODE&CMS NAME 有無缺漏或錯誤。

7. 確認有無缺漏或錯誤-營管執行前項工作。
8. 若無，則營管傳遞報表給 IT 部門要求手動灌檔。
9. 若有，則回覆代理行要求修改。
10. 灌入系統-資訊部手動將 CMS CODE&NAME 灌檔於系統。
11. 修改並回覆-代理行修改檔案並回傳。(回至步驟 6)

六、 遇到的問題

1. 有許多外國人(代理行)打電話過來詢問事情，因口音過重不太能理解其談話內容。
2. 許多代理行針對問題不太能理解。
3. 許多代理行於接近截止日尚未回覆。

七、 問題的解決方案

1. 請他們放慢速度再說一次。在這期間我一共收到了 3 封來自外國的電話，分別是斯里蘭卡、泰國跟中國大連。他們的英文雖然用詞都是我會的，但他們口音我真的不太能理解，所幸他們都很願意再講很多次直到我聽懂。讓我了解到陽明的員工都很善良，並不會表現出不耐煩的樣子。

2. 針對這件事的做法我是來一封詢問信件就回一次，導致許多代理行都是發 mail 來詢問一樣的問題。我認為這件事情可以有更好的做法:我可以先換位思考-假設我是代理行，我可能會有甚麼樣的問題?會遇到什麼不瞭解的點?如果下次我再遇到類似的 case 需要處理，我會先猜想他們的疑惑並製作 Q&A 並發送信件時附上，我相信一定可以省下很多時間來回覆他們。
3. 設定一個日期發送提醒信給尚未回覆的國家。我們預計截止日為 11/19，在 11/15 時還有 33 個國家沒有回覆我，所以我有發提醒信給他們。學姊也跟我說，做每件事都要有兩個期限:一個是接近截止日的提醒，另一個是最後的截止日，這樣可以增加回覆率。果然，在提醒信發出的隔日一共有 12 個國家回覆我。

八、事件收穫

1. 發現自身問題
 - 對事件不夠清楚-在事件剛開始時，我發現我對事件的「做法」雖然了解，但我對進行這個事件的「原因」不太了解。導致有代理行詢問為什麼進行這件事時，我無法回

答代理行。

- 面對代理行詢問過度緊張-在這期間有 3 個代理行打電話過來詢問，面對外國人的我因為緊張而常常忘記要如何解釋。
- 發 MAIL 時用詞太過直白-有許多代理行選擇用 email 來往詢問事件。雖然我能回答問題，但用詞過於直白導致需要學姊幫我做適度修改。

2. 改善自身問題

- 對事件不夠清楚-我再次向學姊再次詢問做這件事的目的與做法，問完過後再回去處理詢問 email，確保內容無誤後再送出。
- 面對代理行詢問過度緊張-經理和學姊鼓勵我要勇於面對外國人，回家可以針對自己的興趣多練英文聽力(例:如果我喜歡棒球，可多聽大聯盟轉播)。
- 發 MAIL 時用詞太過直白-我會上網查詢商業書信，並了解商業書信和口語之間的差異，避免下次再出現不適合的用詞。

3. 反省自身問題-我會回想自己的失誤與差錯並加以檢討，避免下次再發生、也會設想以後還有可能遇到的狀況。

4. 事件收穫-這次的事件讓我知道面對處理事件不只要了解做法，也要了解其中的來龍去脈和原因，否則面對代理行的詢問還是會出差錯。我也了解到這世界上每個地方都有其特有的口音，除了要多多練習英文聽說以外，更要熟悉各地的口音。除此之外，我也知道了對外所發出的 email 不僅是代表個人，更代表著我們組甚至是整個陽明海運，所以寫法必須嚴謹且發出前都要再三確認過，才不會讓事件的問題越來越大。

來陽明實習前我是既期待又緊張，因為陽明海運是我工作的第一志願，但我也很怕大學所學和實務上有很大差距。不過剛入職時，這裡的前輩們都很歡迎也很熱心地教導我們，讓我在入職前的緊張感都消失了。陽明對新人的教導非常細心，除了會安排一系列的部門課程外，如果有任何不懂的地方也可以隨時至陽明 e 起學觀看歷史檔案，完全不用擔心跟不上進度。另外，我想感謝副協理 Ellen 幫營管部新人詢問可否參加亞二和櫃務部的新人訓練，讓我一個實習便學到了 3 倍的訓練，真的很充實。在新訓課程中，除了補強海運學和航運經營管理外，我也學到了像是 COD、轉運安排、BB Cargo、storage 架構等實務上才會碰到的課程。我認為這些新訓是非常特別的，因為大

學所教的都比較偏理論，雖扎實但與實務差距不小；在這裡的課程都是船公司一定會碰到的問題，非常實用且是必須要了解的。

另外，我想分享我們部門特有的「週三讀新聞」、「週五一起學」。

我們會在每個星期三早上由部門同仁輪流分享航運新聞，再由大家一起分享對新聞的看法；在每個星期五早上同樣以輪流的方式一起學習新事物，目前我們學到了 excel 的樞紐分析、VLOOKUP、XLOOKUP 和 POWER BI。現在剛好是輪到我們實習生要報告航線，我認為學校和職場報告也有很多不同，在學校大多強調的是「介紹」，內容會多夾雜一些歷史與過程；但在職場上強調的是「內容」，我要知道我可以帶給部門同事現今該航線的行情與時事。我想感謝協理 Lance 讓大家都有機會報告，可以訓練台風和報告應注意的地方。

目前實習已過 3 個月，我學到了工作上應有的責任感和面對事情的應有態度，也學到了許多學校沒有教的海運實務。未來我會報考陽明正職，期望能繼續成為大家的同仁。針對實習我認為部門的同事都非常善良，並不會因為實習生而有任何的排斥，而是把我們都當成正職，且有更多的對待親弟妹的友善。不過我認為實習活動可分為上下半進行部門輪調，讓大家可以體驗不同的經驗。

劉鎮源心得報告：

在剛進入學校不久時就聽聞很多學長姐在大四是選擇以去企業實習來充實自己，而且在大三上學期的時候修了滿多關於海運的課程，發現我不排斥且也滿有興趣的，所以我就決定跟隨學長姐的腳步去實習。剛好藉由系上所提供的實習機會，我選擇來了陽明海運。

在聽聞我錄取陽明海運實習生的時候真的很興奮，第一是因為我正在朝我選擇的路前進，第二是因為有機會到大公司來學習，但離報到的時間越來越近我開始越來越緊張，腦中開始浮現各種畫面，擔心自己會不會做得不好、會不會不習慣生活。

進來陽明海運之後我被分配到了運務部的運務管理組，一開始主管先帶我們大概地去瞭解我們組的工作性質、內容，但其實還沒接觸到真正的實務我們也不會懂，所以主管都是老話一句「遇到你就會知道了」，讓我認知到我學校學的都只是理論，跟在職場上的實務是不一樣的。

一開始我的工作內容是單純的更新船期，學姊丟給我什麼我就做什麼，遇到不懂的就問學姊，學姐也會很有耐心的教我們，也會跟我們另外補充內容。因為 Coastal Schedule 有分三個部分，分別是歐洲線、美洲線跟亞洲線，我跟另外一位實習生會各負責一個線，而且過一段時間後會輪流交換，讓我們續熟悉各個線的差別，一開始我負責的是美洲線跟歐洲線，學姊會幫我們把相關 Coastal Schedule 信件丟到資料夾裡，我們在依照信中的要求去更改 ILIS 裡的船期時間，等到慢慢的了解哪些開頭主旨分別屬於哪些線以後我們就要開始自己歸檔，這個時候我就專門去負責歐洲線了。

更新完的船期表也要根據航線、港口進行轉寄，最後再依照航線跟船隻找到資料夾以後進行歸檔，而在更新 Coastal Schedule 其中比較需要注意的是 DELAY 跟 COR 的部分。先從 DELAY 說起，因為船期表通常都不會更新到太後面的時間，如果遇到 DELAY 的話可能會與下個港口先前排定的時間衝突，有可能會出現航行時間過短或是港序亂掉的狀況，這時候就需要幫他們增加 DELAY 來讓時間、順序合乎邏輯。再來說到 COR，也就是所謂的港序調換，有時候 COR 會直接出現在 C/S 的 RMK 來提醒我們，但有時候可能會沒註記到，這個時候就要去確認到底是真的有換還是打錯了。做這項工作的時候因為一開始還不是很熟悉，所以可能一封信都要處理一段時間，而且有時候還會不小心出錯、遺漏，導致每一天都會晚下班一點，甚至讓學姊幫我處理我剩下的信件，讓我感到很不好意思，但到後面熟悉之後時間就加快了不少，出錯的機會也很少，也讓我有多的時間來處理比較大封的信件，工作的步調也越來越順利。

過了一個月後我跟另一位實習生交換了工作，他負責的是亞洲線，亞洲線跟歐洲線美洲線的不同之處在於亞洲線的 C/S 在各航商中沒有統一的格式，跟其他兩線都有制式的標準格式不同，所以做亞洲線的時候除了標題以外，連內容也要先點進去看看，來確認該航線是不是屬於亞洲線，也要順便確認該封信是否為正式的許可信(有些只是 proposal)，雖然辨認起來比較麻煩，但內容基本上都跟

歐美線大同小異，而且信件相對來說比較少，所以還需要多做 AR/DR 的部分。AR/DR 簡單來說就是確認船到達/離開港口了沒，通常 Terminal 都會寄信來通知船的動態，如果有這種信就可以直接依照信件的内容到系統去修改，再來就去 AR/DR 到離港報的資料夾去看有沒有美國或加拿大的港口，再確認有沒有已到港卻沒更新的船隻資訊，如果有的話再到 partner 的網站看並且更新，但如果其中一家 partner 的官網顯示該船隻未到、未離，基本上資訊就還沒確定，不能更改 AR/DR。到了下午 4 點後就要到 ILIS 跑 AR/DR 的報表，其中美國跟加拿大的一定要出現 100%，如果其他國家有超過 24 小時未到的就需要先去該船航商的官網看是否有更新資訊，如果有而且時間上合乎邏輯的話就可以改，但如果超過 24 小時未到而且官網沒更新的話就要寄信請港口更新資訊，回信的内容通常都是當前船隻的資訊或 C/S，如果是 C/S 就依照他們給的資訊來去修改。剛開始接觸的時候很常不假思索地去更改時間，但在學姊的告知之下才知道，AR/DR 的時間會影響收費，有時候可能只是在兩天之間的凌晨之間過了一段時間，但兩天的匯率可能截然不同，所以之後我在更新的時候就需要多多參考各個網站的資訊，才能確定資訊的正確與否。

在這三個月的實習過程中我有學到很多東西，尤其海運相關的知識與近期海運業的資訊絕對是佔據大多數的，讓我學到了多於學校所教的海運知識，但對我來說我學的最多的整個職場的生態，像是問問題的藝術，因為對我來說我比較屬於自己去尋找答案的人，但我後來發現如果像是無頭蒼蠅的去一味地找只是更浪費我的時間，所以我開始學著去問問題，也在部門主管副主管的建議之下學到了問問題的技巧，有時候得到的答案可能會比你問的問題還要多。在過程中我也發現學校學的大多都是理論的概念，跟產業上的實做有很大的差距，如果說學校教的是知識的學問，那實習教我的是知識產生的過程。

陽明海運實習生心得報告-莫宣毅

工作內容：到陽明海運報到的第一天，經過簡單的說明以後，人資部先播放關於海運學的簡介影片。影片中的內容與運輸系平時上課(航運經營管理)大同小異，像是 detention & demurrage 和海運訂單流程等等相關的海運基本知識，對於先前就接觸過的我們來說並不會太難或太複雜。而當我開始接觸業務部的工作內容後才發現原來沒那麼簡單，比如說我們知道 DM&DN 兩者的差別，但真正踏入業界後才知道 DM&DN 有很多算法，不一樣的地區、港口、櫃種甚至進出口都有不一樣的算法和 free time。所以我在亞洲業務二部南亞組主管給我的第一項考核就是透過陽明海運官網的功能查詢 India 和 Pakistan 額外 DN free time 的加價是多少。透過這種簡單的考核能讓我清楚知道陽明海運官網的各種功能以及查詢船期各種資料的方法。

在剛開始的一週內，我有很多資訊需要吸收，所以大多數的時間都是在補充知識，比如說南亞組的航點、航線、業務營運流程、公司其他部門負責事項還有一些更細節的比如說公司階級制度和認識部門同仁等等。在南亞組我是由 Joanne 學姐帶領，在我第二週比較進入狀況後，我負責幫忙更新和製作一些比較簡單的報表，像是全亞二每星期排名前 30 的客戶名字以及其出貨量、出貨占比和 MC/TEU。這個報表直到現在都是由我每星期一負責更新後發給部門協理，副協理和主管們。在更新以及製作報表的過程中，我使用 excel 的功力大大提升，由於在實習前使用 excel 最多就是規劃求解，並沒有機會接觸大量的資料以及分析。經過實習的兩個月後，我對 excel 內的功能比如說樞紐分析表、圖表建立、條件式格式設定等等瞭如指掌，現在只差公式的運用還不是那麼流暢。在 11 月我被派到南美組實習後學到更多關於拉美航線以及航點的基本資訊。在 Jocelyn 學姐的指導下，我現在負責幫忙更新每星期南美組的 NOR(Non Operating Reefer) 數量和 booking table 更新。在加入拉美組實習後，我學到各種不一樣的地區的進出口貨物會有很大的差別。比如說在拉美組的 NOR 是由於拉美出口的熱帶水果較多，需要使用冷櫃輸出，但中國對冷櫃的需求量較少，所以會使用 NOR 把乾貨裝在冷櫃運回拉美，使櫃量平衡。

以下是我實習期間所學習之專業內容：

- 查看船期
- 了解航線以及航點
- 完整報價流程
- Surcharge 變動因素
- Detention & demurrage 實際算法
- 更新 tariff

- 查看 MC by customer
- 更新 MC THRESHOLD
- 分析航線運價、裝載率、盈虧
- 學習變動成本、固定成本、半變動成本和收入來源
- 評估包艙需求
- 更新 bottom rate
- 更新拉美組 NOR (Non Operating Reefer)每周數量
- 更新拉美組空櫃回流數據
- 更新南亞、拉美每周 BSA

實習收穫：我覺得實習到現在對我最大的改變是讓我適應上班的生活與環境，因為在實習之前的，時間非常自由除了有課才必須到學校上課，剩下的時間都是自己安排的，但實習讓我提早適應以後踏入職場的生活步調，以後才不會不習慣。在工作的專業度上肯定收穫不少，像是 excel 的使用上就進步了很多，還有一些專業知識，會比之前更了解，知道更多細節。除了專業知識外，我學到更重要的是如何和同部門的夥伴們相處；初入職場的我一開始不敢和任何人聊天，我也會覺得沒什麼共同話題可以聊，但經過一段時間後我了解到人際相處也是我想在實習中學到的目標之一，我也知道了同事們在工作上是多麼的重要，所以後來都盡量加入同部門夥伴的話題，多和大家聊天。

另外，可能是因為在業務部的關係，我們需要與櫃務部、業務管理部、客戶等保持良好的關係，所以一些應酬是必要的。我在參與幾次的組內聚餐以及應酬後，也學到了一些飯局禮儀。最後還有一些比較另類的實習收穫像是學習到如何幫整個部門的同仁統計大家想喝的飲料，製作飲料單以及幫大家訂飲料；在這之中也有不一樣的學問，比如說大家都有不同的喜好和需求，就像是客戶對艙位有不同的需求。這些都是我再加入陽明海運實習之前完全沒機會接觸的領域，所以這次的實習使我獲益不淺。

心得報告

不知不覺來台灣留學已經快要四年了，如今生活在這片熟悉的土地上的我也即將迎來了我最後一年的大學生活。我對於大四的安排是設定為之後出社會前的一段緩衝期，這段緩衝期是我個人準備用來提升自我的時間，以爲了增加以後邁入職場的競爭力，而不是在職場顯得一無是處。實習，是我一直有在關注的一件事情，對我來說實習的意義非凡，因爲實習或許是我畢業以後繼續待在台灣的一個契機，因此在我大三的時候就在關注學校各類的實習機會。在我尋找實習的那段時間，學校剛好推出了國際學生與陽明海運的合作計劃，爲我們提供了一個實習機會。透過合作計劃，我也得以獲得加入陽明大家庭的實習機會。

作爲一位運輸系的學生，多多少少都擁有與海運業相關的知識。因此被安排加入特殊貨載管理組對我來說是個不錯的選擇。在我實習的第一天，就被經理告知他們有安排一系列的職前訓練給我及另外一位正式入職的新同事。同時，經理和學姐們制定了一份完整的行程時間表，等新人同事正式入職，之後的每一週學姐們都已經安排了各種和特殊貨物相關的課程給我們，並且針對每一階段都會準備一份測驗給我們，以方便學姐了解我們的學習進度。

課程初期，學姐向我們說明了工作基本需求申請和設定賬號之類的簡易但又實用的操作，並且讓我們熟悉公司的網頁及 e 起學習系統。在正式授課之前，爲了讓我們擁有基礎的相關知識，學姐吩咐我們要觀看海運學導讀及公司各部門的介紹影片，以讓我們對公司及海運業有一定的瞭解。之後就是介紹與我們組多有關聯同時也是特殊部門的危險貨品管理組。透過學習及觀看危險貨品管理組的學習網站，可以瞭解各類危險貨品的危害性質及要怎麼辨別及區分各類的危險貨品。在各類基礎知識都有一定瞭解的情況下，學姐就爲我們講解配艙的基本概念、碼頭運作的基本概念、船舶構造介紹及大件貨與特殊貨載的概念等。配艙的基本概念就有說到最重要的貨櫃船舶的位置及標示的 bay, row, tier、各個航線的特性、船舶的應力及穩定度、配艙前應注意船舶的大小及船型、船舶的艙位與水艙的設計等之類配艙的基礎知識。碼頭運作的基本概念就是介紹碼頭運作的各類機具，例如超大件貨就需要用到不同的機具來操作，而不能使用橋式起重機，這都是和碼頭的運作息息相關。再來就是大件貨、特殊貨物的介紹及特殊貨載，特殊貨物包含液體櫃、鋼捲、獸皮櫃、開頂櫃等的非一般櫃型或是特殊的貨物，這些貨物都有特定的裝載需求，不然後續造成貨損會非常麻煩且難以處理。

課程進入後期，我們也開始接觸到特殊貨物較具專業的知識及聯盟之間的聯合作業程序（JWP）。如提及特殊貨物，那不得不提的就是特殊貨物的繫固規範。繫固方式分爲 Topover, Straight, Half-loop, Spring 四種方式，貨物的繫固是爲了防止貨物發生打滑或是傾倒而造成貨損的問題，因此貨物的繫固也是特殊貨載管理組最重視的一環。同時，在這期間的我們也開始接觸 OOG 系統，提前接

觸系統有助於提升我們正式操作時的工作效率。每種特殊貨物都有其特定的裝載規範及繫固規範，我們現階段需要學習的是了解其規範及處理方式。學姐在向我們介紹該種特殊貨物的規範的時候，同時也會傳授我們如何判斷貨物是否符合裝載資格。JWP 是各家在聯盟之間所共同制定的作業程序，其內容包括各家制定的條例、使用的共有名詞、服務的航次、特殊貨物的規範及各家不接受審核的貨物等之類明確標識的政策。到了課程的尾聲，學姐爲了讓我們運用課程的知識，開始安排我們對夥伴和陽明申請特殊貨物審核的信件做出回覆，並回覆給學姐，接著學姐透過我們回覆的信件了解我們的問題，再讓我們從中做出改善。在這次的信件回覆中我開始熟悉每位夥伴的信件提問方式，也開始懂得要怎麼回覆他們，同時，在處理信件的同時我也可以增強我的語文閱讀能力及回覆能力，對我來說這完完全全是百利而無一害。

在回覆信件的同時，正好組內面臨同事調派的突發狀況，學姐就要把他的航線交給另一位學姐，因此與我一起入職的新同事也正式被委派進行部分航線的信件審核，而我也被委派至系統上去對陽明上夥伴的船的申請做結案及在 OOG 系統測試區中鍵入多筆申請，以協助經理查找並完善測試區的問題。所以那時候我的工作效率較差，因爲才剛接手新的工作。到了現在，系統正式上綫后，我被委派新的工作那就是把系統上綫以前的資料從總表鍵入系統，方便 12 月以後船長查閱系統就可以核對資料，而不用爲了核對資料在系統和總表之間來回切換尋找，浪費不必要的時間。在長期閱讀信件的工作當中，我的英語也漸漸的有所增強，透過閱讀不同的信件瞭解其內容，就此一點我就覺得閱讀能力變好了。當我遇到問題的時候，我就會記錄下來等問題保存到 3-5 個的時候，才會一次性前去詢問學姐們。對於在工作上遇到的問題通常我都會準備好了之後再去詢問，一般上我都會先嘗試看看是否有解決方法，但由於公司會遇到的問題和在學校學習所學的會比較不一樣，因此我會向經驗豐富的學長姐們提出疑問，希望獲得他們的幫助。如今面臨小組推出新系統的特別時期，學姐們也會遇到較特殊的問題，他們就會和經理討論要如何解決，那我就可以加入他們的討論過程去學習及了解他們所遇到的問題，這也是一個不一樣的學習機會。

這次的實習其實比我想像中的好上太多了，因爲在我從其他實習的學長姐那聽來的實習就是學習機會較少，然後要一直幫忙處理數量龐大且簡單的文件，而且都會一直加班到很晚，這些實習經歷聽起來和我現在面臨的實習差別很大。我的實習工作量雖然沒有很大，但其實每一項都需要很認真的檢查，不然會造成學長姐的麻煩及陽明夥伴公司的困惑。我個人覺得這次的實習，其實帶給我最大的不只是提前工作和學習的機會，同時還讓我擁有大學時都不曾擁有的規律生活，因爲大學的生活就是參加社團活動，因此作息會有點不規律，但現在每天都要早起上班，生活作息也漸漸穩定下來了。對於之後的實習方向，其實我組學長姐們就有探討我們組之後的方向並且給我制定了一系列的目標，要我明年可以幫忙完成，這其實就跟我對未來的預期很像，我是希望未來的實習內可以給與大家幫助，而不是看著大家忙而我只能處理小事件、小事情。

羅毓順 實習心得報告

110 年對我而言是蠻特別的一年，因為早些時候為了能夠實習，所以我透過學校給包括陽明海運在內的幾家公司投了履歷，結果都沒被選上。直到 8 月份因為學校和陽明海運有一個國際實習生計劃，於是我再次投履歷，非常幸運的，這次我成功被陽明海運錄取了。9 月份，我被分配到陽明海運船務部船隊管理一組擔任實習生。從 9 月到現在雖然才過了兩個月，我已經學到了一些有別於課堂上所教的知識。但由於我修的科系是運輸科學系，所以我目前擁有的知識還不能夠在我們組能提供更多的貢獻。希望在接下來的時間裡能夠增加在這方面的知識，能夠給 EMFA 更多的幫助。

在報到那天，也就是 9 月 27 日，接待我們的學姐 Jamie Lee 讓我們看了接近 1 小時的海運學課程。在那個影片裡大部分的內容對我而言都很熟悉，大部分都在學校學過了，所以我把這部影片裡的內容當作複習。在 EMFA 我目前的工作內容就是翻譯通電、警報信件內容、還有 Alternative Fuels 線上研討會的內容。如之前提到的，由於我學的專業不是商船系的，未來應該也沒辦法上船當大副、二副等職位，所以我目前只能夠盡我目前的能力幫學長們分擔一些翻譯工作和把一些資料彙整成 EXCEL 檔，讓他們有更多的時間去處理其他重要的事務。另外，我每天必須將一些 LISC 訊息轉傳給船上讓他們了解訊息的內容。雖然這只是個簡單又快速的工作，但我每次在轉傳訊息時都會反覆確認收信者與內容，確保每條船收到正確的訊息。

一開始，我透過閱讀學長們與船端每天的信件來往來了解我們組主要負責的事務和工作內容。我大概整理了我們組的工作內容包括船隊航行安全之督導、屬輪派員隨船維修、保養等各項裝備、船員反映意見之處理、海難及海事事件之應急管理等其他有關船舶管理的事項。但在詢問學長之後我發現我們組的工作內容並不僅限於此，還有其他很重要的工作，例如公約規定必備計劃書之制定、修訂及/或送審、屬輪 ISO14001 輔導、推行、追蹤等相關事項之辦理、港口污染應急處理管理工作和屬輪 ISPS CODE 認證、輔導、推行、追蹤及 ISPS 認證費用製單及核銷等相關事項之辦理等。這也讓我明白我目前對我們組的了解只是冰山一角，在之後的實習期間我還有很多知識要學習。

在這短短兩個月的實習期間我收穫了一些不同的經驗與知識，也經歷了許多不同的第一次，例如第一次做這種行政類型的工作、第一次居家辦公、第一次接觸通電、第一次參加公司尾牙等等。在此之前，雖然我打過很多份工，但大多數的工作都是一直在走動的，很少有一整天待在一個固定的位置工作。而透過這次的實習，我不但了解了辦公室文化，我也開始享受這種行政類的工作方式。除此

之外，我透過每次的翻譯內容學習到很多航運界的英文專有名詞，比如船上專用的英文，這也讓我的英文詞彙量不斷增加。另外，我印象比較深刻的是經理讓我翻譯的 Alternative Fuels 線上研討會內容，我從中了解了航運業在環境保護議題中推動實現零碳排所扮演的角色。

當然，我收穫的不只是這些。我常常會趁著一些空檔時間，到陽明 e 起學上面去學習一些額外的知識。直到目前我完成了 25 個課程例如 excel 實務、2021 船務部介紹、Email 及商務英文撰寫技巧和共同海損實務等我感興趣的課程。而最近我還完成了和我之前翻譯的研討會內容有關的國際減碳趨勢對台灣產業的未來發展及因應政策。在之後的時間裡我會繼續學習其他我感興趣的課程和對我以後有用處的課程例如 Power BI 實務。

我覺得到目前為止我對各方面都還蠻適應的。我清楚知道我在實習這段時間學會的東西在我的職業生涯會有一定的幫助，所以我不怕接下來要學習的知識有多難，我都會一一克服把這些知識學會。當然，在這期間我多少還是會遇到一些挫折與困難的時候，當我在工作上遇到困難時，我會先上網找看看有沒有類似的解答。如果找不到，我會向學長們詢問，畢竟學長們都在這個部門有一段時間了，所以大家都能夠解答我的疑問。如果在心理上感到挫折或不自信時，我會趁每個禮拜和家人視訊時提出並請教他們，畢竟我的父母也經歷過我目前的經歷的這個過程，他們懂得我的感受或疑惑，經過他們耐心的指導，並以他們的經驗建議我該怎麼調整之後我就能夠慢慢地做出調整。

最後是建議事項，雖然我覺得目前的翻譯工作我能夠勝任，但我希望之後我能夠被分配到其他的工作。雖然我沒有這個部門該要有的知識，但我相信我能夠通過學長們的教導慢慢地去了解、學會這些知識，並完成一切交付我的工作。我希望在接下來的實習期間我能給學到更多目前還不懂的知識，哪怕有些可能在未來對我在職場上沒有用處，但我覺得我領了公司的薪水，我就該替公司、替我們組貢獻更多。

實習心得-新竹物流

經管 4A 謝承澔

首先感謝運輸系給我這個名額和機會能到校外實習，我目前所在的部門是新竹物流旗下的新瑞宅配人資部，新瑞宅配簡單來說就是新竹物流負責小、輕型貨件的子公司，專責機車和小貨車的宅配服務。

我在人資的工作主要是招募的部分，每天例行的工作有以下幾項：

- 1.依照各站所人力狀況在調整職缺
- 2.打招募電話，以雙北為主，雙北的人力需求相對來說比較吃緊
- 3.維護統計表單，如：各所人數、職業駕照審核狀況

除了以上 3 項之外偶爾會有其他主管交辦事項，像是跑公文之類的，大致上沒有太多壓力，第 1 和 3 項都是簡單的文書工作，所以每天大部分時間都會用來打招募電話，這個就會直接面對各式各樣的人、有許多不同狀況。在打通電話後，我們會先介紹一般求職者最想知道的資訊，如工作地點、上班時間、薪資待遇，這個時候就要很小心，在話術跟實際情形間要拿捏得好，若說了不該說的就違法了，剩下就是靠經驗的累積，根據求職者履歷的內容推測他可能需要怎麼樣的工作並說明我們優勢在哪裡，總之考驗的就是說話的藝術。

對我來說，比起在工作上學到的東西，收穫更多的是因為在工作所以才能學到的東西，若不是在實習，我可能每天熬夜又睡到中午，過渾渾噩噩的日子，雖然繳了學雜費卻沒在學校選課修課稍微有點可惜，實習還是讓我學了不少東西。

國立臺灣海洋大學運輸科學系 110 學年度上學期實習心得

學生：海洋經營管理系 4A 00777002 孫誼庭

實習公司：新竹物流股份有限公司－台北總公司

實習單位：零擔事業群－業務處

我原本以為業務處是要直接面對客戶推銷的那種工作，所以其實我一開始看到實習名額公告的時候，完全沒有想過要到業務處實習，但是因為公司是多位不同部門的主管一同面試，所以才有這個機會和業務處經理面試，後來被人資通知錄取業務處實習生的時候我非常開心，但同時也有點猶豫要不要接受，後來詢問正在擔任業務處實習生的學姐，大概的工作內容後決定接受這份實習機會。

真的進來工作之後，我發現跟我原本猜想的「業務」很不一樣，我們公司的業務處是屬於用腦的幕僚單位，底下包含了業務管理部、品保部、安全部，以及生產力分析部，主要是負責管理全台各營業站所的業務狀況，以確保公司的服務品質及獲利狀況，並作為其後盾，針對全台營業站所提出各項策略、計畫、獎金以協助它們解決各種難題或是提供客戶更好的服務。例如：在疫情期間，業務處和資訊處共同研發出 QR code 無接觸簽收服務，以保護司機和客戶的安全；在雙十一購物節、春節等爆量期間，有大量的貨物要收送，業務處也針對此情況提出疏運計畫。

以前的寒暑假也都有到不同的公司實習，但都是小型的公司行號，根本沒有什麼部門之分，全部的人都坐在同一間辦公室，而新竹物流很不一樣，這是一間員工數近 4000 人的大企業，往上有集團，往下還有子公司，整個公司營運的方式，思考的維度都很不同。因此在我進入新竹物流後，除了認識物流業的專業的術語之外，對於大企業的運作模式有更多認識，每位同仁、每個部門負責的業務都是環環相扣的，沒有人是可以獨立作業的，而不管是身處哪一個部門，都會有機會和其他部門的同仁一起合作，像我的工作內容就會和資訊、總務、財務都有關聯，其他主管們更是如此，總是由多位不同單位的主管們一同開會替公司作出最適的決策。

勁達物流實習心得

運輸 4B 00768105 陳秋萍

還記得當初開始考慮實習時，我是對海運充滿興趣的，但在面試的時候聽到各部門主管介紹他們各自的業務內容，才開始覺得空運我好像也可以試試看，於是在填部門意向的時候也有把空運出口及進口納入選項。在開始實習的前兩個禮拜，幾乎每天都有很多課程要上，包含了解公司以及所屬部門需要具備的一些知識，而我所在的空運出口客服是一個需要直接面對客人的角色，不過最一開始我是從負責 EDI Booking 的客人開始學習，除非他們文件有缺少或錯誤，否則不會直接對到客人，在慢慢上手之後主管開始把其他同事的客人分給我做，從 mail 進來開始，一直到開單、派車、追蹤班機等，現在都要自己來完成所有的事，包含解決客人的各種問題。

在這四個月的時間裡，真正認知到空運比起海運最大的不同就是真的很急，處理事情的期限都很短，也正是因為如此，在剛開始進到公司的時候因為大家都很忙，也沒有一個專門負責教我的人，所以最初學得有點一知半解，算是在邊做邊學，從錯誤中學習的感覺，不過蠻慶幸的是當我詢問同事們的時候他們都很願意花時間來教我。隨著負責的客人數量越來越多，我學會如何安排事情的先後順序，因為如果不依輕重緩急和期限長短來排序處理的話，會一整天都在被各種事項追趕，而且常常在做事做到一半的時候被其他事情打斷，很容易會忘記一些該辦事項。

在真正開始負責客人之後，我發現出錯率高出很多，因為事情開始變得多且繁瑣，不再有很多時間讓你檢查，但又不能因為沒時間而省略一些該確認的步驟，像是重複確認出貨地址、客人的 SOP 等，因為一旦做錯都有可能牽扯到很多人，因此學會在有限的時間裡更加細心謹慎，並且腦筋要動得更快，才不會在無謂的地方浪費時間。

目前實習的這一個學期的時間，我其實學到了很多，不只是業務方面、人際

關係及與客戶的應答，我認為更重要的是觀察其他人在做什麼，例如回覆 mail 的用詞或收到 Booking 之後應該要做的步驟，都是可以觀察並內化，那麼當在被派任務時就不會手足無措，必要時說不定還能幫上其他人的忙。當學會越來越多東西，對於整個處理過程越了解的情況下，就算是接觸新的事情也能更沉穩的思考並處理，希望在接下來的時間裡，可以盡可能地減少犯錯，以及更有效率且準確地完成分內工作，才能更有餘力學習新的東西。

這一個學期的時間學到了很多實務方面，雖然以比例上來說我覺得以前所學的能夠實際應用的不算多，但國貿方面確實很有幫助，更能活用那些知識，還能學習到很多不一樣的實務面，是還蠻特別的經驗。

校外實習心得

系及：運輸 4B

學號：00768117

學生：陳慧欣

從今年八月起，我在勁達物流 Expeditors 開始了為期一年的實習。

起初在面試階段，經過了三間公司的面試後，令我最印象深刻的是勁達同事們彼此間的輕鬆互動，我喜歡這樣有趣的工作氛圍，也對外商公司有憧憬。而在八個部門中，聽完部門主管的介紹後我特別被報關部門所吸引，認為這份工作有專業性也很有挑戰性。主管強調這份專業無法僅憑借一年的實習就完全學好，可能需要三到四年，因此我想挑戰看看。我將報關部作為實習首選的原因一小部分來自於大一時誤打誤撞修到一門通關實務的選修課，雖然當時聽得不是很懂，這個專業卻在心裡留下一點印象。剛開始實習時我不太適應，尤其是需要幾乎整天坐在辦公室並且大部分時間工作都很忙鮮少有時間休息。隨著時間過去，我也逐漸習慣這樣的工作生活。

我的部門主管是海大運輸系系上學長，他常撥空教我報關的一些基本常識，也時常關心實習狀況，每周固定撥一小段時間和我聊聊一周的學習，讓我可以定期整理自己的學習成果。我的同事們上班時間通常都很忙碌，很少有聊天的聲音，更多的是鍵盤聲和講電話的聲音。空閒時，大家偶爾會一起相約吃午、晚餐，因此彼此間的感情還不錯。當我遇到問題時，同事們都很樂意和我分享他們如何溝通、處理及解決，也在我完成任務的時候給予讚美，令我感到十分被激勵，也更有動力工作。

實習期間我有幸能去到桃園的四大倉儲參訪，報關部門有派駐兩位夥伴在華儲辦公室，他們可以對海關有直接的接觸，例如：遇到貨物 C2 檢驗時能直接拿文件給海關、C3 檢驗時陪同拆貨人員查看貨物狀況、有突發狀況時也能快速地到機場處理等等。在各個倉儲我看到貨物如何擺放、貨車司機領貨的樣子、堆高機如何使用以及看到海關，經過這次的參訪，讓我更了解報關流程以及看見有背後許多人的支持及協助才能讓台北辦公室的同仁能運作順利。

目前我的工作主要是幫部門將要繳稅的明細資料整理給會計繳稅，繳稅的時間集中在每天的十一點和下午三點，其餘的時間負責聯絡中國線的配合報關行報關及送貨及將貨物動態更新到公司的系統，從十二月初開始有接觸打報單，目前有打過幾次正式的報單並傳輸給海關審驗，雖然對很多專業知識沒有完全了解，但一遇到問題時，負責教我的同事姐姐會仔細地跟我說明，因此目前進行得滿順利的。

在實習這五個月中我體會到校園生活和職場生涯的差異，我認為最迥異的地方在於學生可以自由分配時間，而上班族一天中有八小時以上會被工作所束縛，因此如何善加利用時間是我目前努力學習的課題。此外，我認為英文能力真的很重要，公司中總是聽見許多同事都用英文和客戶或國外的同事溝通，信件中也需用英文和國外客戶溝通，因此我規劃在接下來大四下學期去考多益測驗，透過準備的期間把英文能力再加強，為未來的工作做預備。

實習心得-勁達物流

運輸 4A 00768007 鍾舒婷

這兩年因為疫情打亂了許多計畫，但幸虧疫情趨緩，最終順利於今年 8 月展開期待已久的實習計畫。我是在勁達物流的空運出口客服部(CS)當實習生，CS 簡單來說就是客人向公司進行 BOOKING 的窗口，工作內容主要是協助客人處理空運出口相關的各種疑難雜症，當客人有出口訂單進來時 CS 就要向客人取得出貨文件及所需的相關文件，並向客人詢問報關及提單的做法，是否有特殊需求等事宜，待外站(出口目的地分公司)確認此票貨物可出貨後，便須將相關資料輸入系統讓後續排班機、報關、提單等部門能接續進行後續作業。我覺得剛進來公司的前兩個禮拜真的非常辛苦，因為甚麼都不懂，所有東西都要重頭學起，或許也因為我是在空運部門學校教的好像除了國貿課程中學到的其他都無用武之地，應證了理論跟實務是截然不同的這個道理。首次接觸公司的軟體真的有種一個頭兩個大，每天腦容量都要瀕臨上限的感覺，因為有很多細節、規則和流程是需要遵守的，還有如何看文件、資料、英文書信等都非常的陌生，但現在回頭看覺得真的是只要努力學習、筆記再筆記，多聽多看多做，不要害怕發問，用時間去熟悉，撐過一開始之後就不會覺得那麼辛苦了。這幾個月下來學到的東西越來越多，也開始習慣了所謂上班族的生活，一開始感到陌生的東西也漸漸駕輕就熟，雖然我負責的訂單都是偏簡單、相對容易的，但相比一開始發個 EMAIL 都要猶豫 5 分鐘、開一單可以花上 1 小時，現在能快速的處理信件、開單，在完成分內工作之餘還能額外協助正職的工作就覺得相當有成就感。接下來這半年，我會持續認真學習更多東西，認真工作，希望能達成我實習的目的-多加了解這個產業，確立自己畢業後的方向。

實習心得報告

系級：運輸科學系 4A

學號：00768006

姓名：陳宣竹

在大學時期，一直對於生涯規劃限於科系相關的國家考試，然而在經過學校舉辦進行多次的校園徵才及就業博覽會後，我決定不再畫地自限，規劃自己大四期間到業界實習。經過多家的面試以後，最後選擇在勁達物流實習一年。勁達物流是屬於海空運承攬業，而我最後被分配到的部門是海運出口，正好是我最想學習的部門，除了因為在大學期間最常接觸海運相關的知識，相較於空運我對海運也更有興趣。

在海運出口部門中，還有細分客服、倉儲、文件、報關，而我被分配到的是文件部門，工作的內容最核心的就是製作提單，製作提單草稿與報關行或是貨主進行核對，並在船公司給定的結關日前將該筆單的資料傳輸給船公司，資料內容包含了件數、重量、材積、櫃號封條等，其他延伸的工作像是製作該筆提單的帳單，等到船有實際開航再依據客人需求刷出各類提單，有可能是正本也可能是 Seaway 或是電放等，最後總結算該筆單帶給公司的利益是賺還是賠，除了以上的

工作內容，由於公司有設置海運出口發單櫃台，外務會臨櫃繳費領提單，因此我目前多了一份工作是在櫃檯發單以及收取支票請會計開發票等，雖然每天的單數不多，但也因為有時外務給的資料不夠齊全，難以準確找到相對應的提單，會有些許的難度，但沒有其他方法就是多接觸，之後就會熟能生巧了！

第一次接觸職場，在公司學習工作的內容，除了求準確以外效率更為重要，很慶幸自己實習的過程中，是由一位很負責人的正職姊姊帶著做的，從她身上可以感受到她做事行不由徑，仔細又有效率，又能同時符合公司要求，雖然我認為我在實習的第一二個月，經常出錯很讓他傷腦筋，但她仍不厭其煩的幫我解決我出的包，到近期我比較上軌道後，她也不吝於分享她做事的 SOP，此外，我的主管與其他正職的姐姐人都十分友善，儘管她們手上也有許多待完成的工作，但在我們提問時，她們還是會向我們伸出援手，告訴我們如何解決。雖然公司的其他同仁不全然如我部門的姐姐們都友善，但我想這也正是我審視自己在待人處事的方式。除了與人的交流外，還有熟練 outlook、excel 等文書軟體及鍵盤的應用，這也影響著做事的效率還有工作上的表現。

實習了將近五個月，與一開始的自己相比，有感受到自己的成長，在第一、二個月時，因不熟悉又同時一次接受到太多的資訊量，

再加上容易緊張的個性，做起事來總是感到很慌亂，雖然事情最後都有完成，但是長時間沒有漸入佳境的時候，挫折感跟無力感就會加深，後來每周逐漸開始有固定要做的航線後，除了有了熟悉度，也可以更追求效率，也可說是找到自己做事情的 SOP，也不再容易慌亂了，我認為實習的過程，一切都很新鮮，充滿著未知，體驗職場也認識承攬的這個行業，但也同時認知自己有許多的不足，像是英文的文書能力還有清楚的表達自己的問題等，這是我目前發現自己的不足，因此我期許一年後的自己在這些方面能有所進步！

運輸校外實習心得

經管 4A 00777004 王鈺竣

隨著 109 學年度的結束，也代表著大三的生活結束了，不敢說自己的大學生活有多精彩，但生活的環境每年都在變，大一時初來乍到基隆，對於一年四季都在下雨的基隆真的沒什麼好印象，到了大二轉移陣地到了馬祖，整個生活步調慢下來了，做事總是準備期很長，有著大把的時間可以做自己想做的事情，大三回到基隆，必須重新適應基隆的環境，把該修的學分修好修滿，於是在大三的這學期，我已將學分修得差不多了，便開始思考大四想做什麼，既然沒什麼想特別修的課，那不如就提早進入職場體驗並學習累積一些經驗吧，這便是我實習的動機。

履歷投了，便接到面試的邀約，競爭比較馬上讓我壓力很大，面試的其間結束，最難受當然是要等公司的回覆，等個一天兩天，一個禮拜兩個禮拜，正當我以為沒有機會的時候電話響起，通知我面試上了，那欣喜若狂的心情是個很棒的感覺，於是在大三結束時，我選擇了再度轉換環境，到了全台生活步調最快的大都市台北。

實習前得幾個月搬到了台北開始生活，終於到了開工的第一天，既興奮又緊張，聽著新人訓，最後到了屬於自己的位置，簡單的與部門的同事打過招呼過第一天就結束了，但這個屬於自己生涯里程碑的時刻令我難忘。

接著就是最辛苦的時期了，一個新人必須將每天被灌輸著許多工作上必須注意的事情，記住這個後上個好像又有點忘記了，筆記本寫了滿滿的，每天回家後就是倒頭大睡，想要盡快能跟上在承攬業這快速的節奏，我的確吃了不少苦頭，在這個磨合期間，的確不好過，隨著時間過了一個月兩個月，看著自己的進步幅度不大，不禁擔心起來，越想做好事情越是顯得手忙腳亂，挫敗蠻重的，正想著是否是因為自己能力不足時，那一週卻表現得出乎意料的好，那時已經在公司四個月了，雖然是適應力沒那麼快，但我似乎已經慢慢跟上這個節奏了。

轉眼間，實習生活已過了快半年，時間快得很快，身為大四的我也沒多少時間能夠思考自己的未來，但希望這一年在實習的經驗能夠在未來成為我的養分，讓我成為個社會人。

勁達實習心得

運輸 4B 00768126 李季璇

一直以來我很喜歡透過實際的行動來獲取知識和經驗，對我來說教科書本中的東西大多是我不太能理解的，因此我知道實習是我大學中很想要做的事情。大三後半段在學校聽了很多場的企業徵才演講、參加學校和系上的就業博覽會、詢問了很多老師的建議，雖然早已確定要去實習的我卻仍然很迷茫，在經歷一番波折後，我進入了勁達實習，其中要謝謝總是能夠很有耐心地幫我們解決問題，並給予我們很多中肯建議的淑芳姐和系上老師！

我是在訂單管理部門實習，在這裡做的事情和海運出口大部分相同，最不一樣的地方是我們不是分航線工作，而是以客人(COSIGNEE)為單位來幫助他們管理他們所需進貨量項目的數量狀態，因此我們部門有一個專門的網站供客人下訂單和我們內部查詢使用，而每個客人都有自己的 SOP，像是貨物在裝船後幾天內要蒐集好所有清關資料並送出，或是每張提單上都要 show 出特定地址等，但客人 SOP 隨時都在更新，所以要隨時注意哪些部分做了更動，另外我們也會在貨物到達清關地之前先把清關資料(PACKING LIST & COMMERCIAL INVOICE)檢查過，以確保貨物順利到達並清關，這就是訂單管理部門提供的服務。

在實習的過程中，我更能真正理解之前在學校所學的知識，專有名詞轉為每天都在碰到的事，像是各種延滯費、電放提單等等，另外進入承攬業，上對船公司下對客戶的環境也讓我更了解整個海運大致上的結構，但對剛接觸此領域的我來說，真的還有很多需要努力的地方，在同事身上看到很多處事技巧和態度是我應當要學習的，起初進公司每天都在學習新東西，很慶幸在同間公司有一起奮鬥的同學們，這才知道人的韌性可以這麼大，實習到目前為止受益良多。

1101 校外實習心得

三維工程顧問股份有限公司

運輸 4B 00768127 賴家淇

仍記得大我的我，對未來規劃就是大四時一定要出去實習闖闖看，因此，我在三年內將所有學分修完，開始準備踏入實習階段。在學三年一直在摸索哪些課程是自己感興趣的，很幸運的我在大三時選修交通工程，才發現自己相較海運，對於陸運方面相關的課程更有熱情，所以當時看到實習名單時，第一志願便是顧問公司，最後也順利地進入台南三維工程實習。

在尚未開始實習之前，我就收到公司執行長的通知，因為案子需求，要我九月底後開始派駐在高雄交通局，於是，實習前兩個月，我在公司學習案子相關的知識，先對負責的案子有基本的認識後，便開始學習使用系統分析數據、撰寫報告、彙整會議記錄等，待一切都步上軌道後，九月底就到高雄交通局上班了。

在公司和在交通局所要做的事較為不同，以至於剛開始到交通局時，我花了好一陣子時間調適才慢慢適應的，不像在公司只需要坐在電腦前專注做好自己被交辦的事就好，在交通局，我也要幫忙科內收發文，一開始可說是非常手忙腳亂，這個不懂那個不會，無力感非常的大。除了收發文之外，公司經理也有分配我在這個案子需中要做的事，其內容大概是：製作簡報、數據分析、協助圖卡繪製、會議記錄等等。

實習至今也過一半了，這五個月中，我深刻明白自己有很多方面都相當不足，不論是做事效率、邏輯思考還是溝通能力都是應該去加強的。實習中最令我感到挫折的是，總是沒辦法在有限的時間內完成所交代的事，以前在做任何作業或報告時，我都會讓自己有足夠的時間能好好準備，慢慢的構想方向，報告作業也都是修改到滿意才繳交的，但工作卻也不見得有那麼多時間可以準備的，總是有些較緊急的時候，可能是早上被交代，當天下班前或是隔天就必須繳交的，我總會感到慌張而打亂自己的思考，這也是我在實習中面臨的難題，要如何有效率且有邏輯的完成交辦事項。

能在實習時被公司派駐到交通局，是我覺得最不可思議的事，不論是在公司或是在交通局，都很謝謝大家的包容跟照顧，也會撥空教我做事。最後，謝謝系辦提供實習名額讓學生可以有不一樣的管道學習，我也要謝謝張玉君老師的幫忙，知道我想在顧問公司實習，便提供我資源，也專門到高雄訪視我，對於我未來規劃的顧慮都一一為我解答。推薦未來想實習的學弟妹們，如果找到自己有興趣的行業，就大膽的試試看吧，實習的過程可能不會一路順遂，偶爾也有無力到想放棄的時候，但撐過之後一定會很有成就感的。

道勤工程顧問有限公司實習心得報告

運輸 4B 00768101 黃兆宇

時光飛逝，自從 7 月 1 日入職開始，不知不覺在道勤已度過 5 個月的實習生活。在這邊主要的實習內容是要完成學姊分派給我的工作，一開始是要幫忙撰寫交通維持計畫書的內容，像是要去 google map 查看並說明施工範圍的交通現況、車道分配、路寬等資訊，但其實一開始對這些內容並沒有甚麼概念，所以常會對自己撰寫的正確性產生猶豫，進而耗費了不少時間。但在經過多次的接觸及向學姊請教下，已經能較為迅速地完成判斷並撰寫。

再來的工作是我們會找工讀生幫去路口架設攝影機、數車流及報告書內所需的其他數據，所以我要負責的是調查計畫前的準備(包裝相機、確認相機及行動電源的狀況和數量)及調查完的作業(拉影片、再次確認相機及行動電源的狀況和數量)。這工作雖說簡單但一點都不能馬虎，不然可能就會影響到後續的進度。

最後則是使用 AutoCad 這個繪圖軟體來繪製交維佈設圖，也是我實習期間最常做的工作。剛開始畫的時候因為對這個軟體完全不熟悉，最簡單的畫線、移動、對齊等功能都要嘗試多次才能成功畫好，比起學姊兩三下就能完整畫完整張圖可說是天差地遠。幸好學姊們總是不厭其煩的解答我在畫圖上碰到的問題及疑惑，並細心的指導我正確的做法和觀念，讓我能一天天的進步，對於功能上的操作及交通工程上的一些概念都更加熟悉，速度也提升了不少。

雖然工作上有些東西曾經在學校的課程(例如：運輸規劃、交通工程)學過，但在實際接觸應用過後，才發現其實還是存在不小的落差。而且每個案子都有繳交的期限，手上也不會只有一個案子，要在有限的時間內吸收新的知識並完成手上的工作，在實習初期算是一大挑戰，有時也會感覺到挫折感。但也是透過這次的實習機會，讓我認知到自己還有很多不足之處。像是時間的分配及控制必須做的更好，並且也需要更有細心及耐心的去處理工作或是交辦的其他事務，不然會拖延到同事們後續的工作進度。所以我非常感謝公司的同事和老闆願意包容我的失誤，也提醒我必須在錯誤中記取教訓並改進。在這次的實習中真的收穫良多，如果學弟妹們對於交通工程或是運輸規劃方面感興趣的話，不妨可以來實習看看。

最後感謝公司的學長姐們這半年來的指導與照顧，也感謝系上願意提供這樣一個實習機會，讓我能提前了解到職場生活，累積實務上的經驗，在大四下最後的半年裡好好重新思考自己未來的方向。

實習心得

運輸 4A 00768012 吳凌綺

我現在所實習的公司是華岡船務股份有限公司，隸屬於華岡集團的一部份，屬於貨物承攬業。華岡集團底下有許多分公司，像是華岡、華信、華泓等華字輩的公司，也有負責唐吉訶德貨物往來的昇洋物流，除了貨運之外，也有客運的麗娜輪。

而我所實習的部門則是中東航線的文件部門，目前所負責的工作是海洋網聯船務(ONE)到 KARACHI 的散貨、韓新遠洋船務(HMM)的整櫃以及東方海外貨櫃航運公司(OOCL)的小船。日常工作內容則是繕打提單，與客戶、船公司以及國外代理聯繫，貨物裝船後處理發單和通知國外代理等等。

在學期間三年我曾修習過相關課程，運輸物流產業導論、國際貿易實務、海運承攬實務講座、海運經營管理，具備了基本知識，讓我在剛開始實習的時候可以快速上手一些基本工作。一開始，他們先讓我認識提單以及貨主或是報關行發來的 SO 做單資料，還有認識在中東航線會遇到的基本港口和內陸點，以及會遇到的幾大船公司，接著是幫忙將 SO 內的資料輸入系統內，以上的工作是進去的第一個月所學習到的。也學到了實務上會遇到的知識，像是每個目的港所需要的資料都不同，印度當地海關清關需要有 CONSIGNEE 的 PAN NUMBER:個人繳納稅號，IEC CODE:進出口代碼，GST:

G:商品服務稅，以及貨物金額和 HS CODE:國際商品統一分類代碼，而 KARACHI 又不太一樣，需要有 CONSIGNEE 的 NTN:國家稅則號碼，貨物淨重和 HS CODE，比較特別的是貨物淨重，在當地會以重量課稅，因此才需要提供這項資料，還有其他諸如吉大港或是中東那塊區域的杜拜或是傑貝阿里等等的港口。有時候還會上海關的網站查詢貨物相關資料，例如放行的重量或是件數、通關方式等，避免所收到的 SO 資料製成提單之後，在清關上會遇到問題，也認識了什麼是 VGM:驗證總重，因為遇過太多船隻上的貨櫃重量申報不實導致翻船的問題，許多船公司都會要求製作 VGM，簡單來說就是將貨物總重加上空櫃重。

在一個月後我開始學習接手到 KARACHI 這條航線的事務，從製作提單、將提單草稿發給貨主或是報關行以及國外代理核對，若是遇到更改提單內容的問題就需要國內國外兩邊同時通知，直到雙方皆同意更動過後的內容，將提單內容傳輸給船公司，核對完沒有問題就可以等裝船，裝完船後會開始發提單，之後則是通知國外代理這艘船已經離港，一班船的基本工作就是上述這些。還有一些特殊情況，像是貨物已經裝船後需要更改提單內容，這時候就需要詢問船公司以及國外代理，更改內容是否會有罰金產生，或是任何一方要移除目的港所需資訊，就要

告知當事人移除後可能會遇到的問題，請對方確認清楚。

在實習了將近半年的時間內，除了會在工作時會遇到在課堂上說過的問題，又或是一些實務上才會遇到的問題，曾經的我只是坐在教室或是演講廳內，聽老師的教學，又或是學長姐回到學校分享，現在的我則是親身去體驗所有的事情，結關日當天的忙碌，遇到客人有問題時該如何解決，發單日當天接踵而來的電話，都是在學校內無法學習到的，對於我在畢業後銜接職場有許多的幫助。

1101 校外實習心得報告

系級：運輸科學 4B 學號：00768125 姓名：廖珮惇

實習公司：捷迅股份有限公司

捷迅股份有限公司屬於承攬業者，公司可以分為以下幾個部門：空運部、海運部、營業部、報關部、快遞部，在中國、香港、美國、新加坡等地設有分公司，而我目前在台北總部的海運部擔任實習生。

只要是捷迅的新進員工，不管是正職還是實習生，進公司的第一個禮拜都會先到報關部學習，一個禮拜後管理部會統一將幫實習生分發部門。由於捷迅是空運起家，因此空運相關業務佔比大約有百分之七十，報關部也是處理空運進出口報關，待在報關部的一個禮拜可以說是這半年實習的日子裡最輕鬆的時光，第一周的學習內容為熟悉公司環境、學習看進出口的出貨文件、練習繕打報單、製作提單、認識空運出口流程等等，報關部的主管也會找一些空閒時間幫實習生們上課。捷迅的新進員工沒有特別安排員工訓練，都是直接從做中學。

今年的實習生總共有六位，其中五位都是中華科大空運系的學生，而我是第一個海大到捷迅實習的學生。到公司報到的一周後，我正式被分發到海運出口部，跟我一起分發到海運部的還有其他三位實習生，雖然他們本來都是學空運，但是還是被分派到海運部，原因是海運部非常缺人，在我們到海運部之前，海運部只有兩位主管及一位正職員工。我們幾個實習生就像是一張白紙，對於海運實務上的操作都是相當陌生，教我的主管都非常有耐心，他帶著我慢慢熟悉海運出口的相關業務，花了一個月的時間學習基礎入門的作業流程。就如前面所說，海運部在公司的占比大約三成，部門員工屈指可數，工作分配上並沒有將 CS(Customer Service)及 OP(Operation)明確區隔，除了有一位同事專門負責進口 CS，其他人都同時兼具兩者的工作。然而在我們即將滿月時，部門主管突然通知我，要我用一天的時間跟海運進口 CS 的同事交接工作，因為那位同事是暫時到海運部幫忙的，他只待到七月底，就這樣，我突然被分派到海運進口擔任聯絡窗口的職位，工作內容主要是扮演海外分公司及台灣客人之間聯繫的橋梁，兩者之間的訊息傳遞都是由我來做傳達。那一個月裡面，我同時在進出口之間兩邊跑，主要處理進口 CS 的作業，次要則是繼續學習出口作業。

海運進口 CS 的位置我大概也只做了一個月，9 月以後公司就將另一位原本在報關部的同期實習生調到海運進口部，而我則是再次回到海運出口部，專心學海運出口的工作，從 7 月到 9 月，我慢慢學會海運出口的基本流程，包含接受客人訂艙、向船公司或同行取得艙位、提供 S/O 給客人、結關日繕打提單、確定開航日後作帳單等等作業。依據每一票出貨的貿易條件，幫國內 Shipper 及國外 Consignee 安排出貨事宜，當時負責的航線有香港線 CY 貨、東北亞線、上海寧波線、歐洲線，負責的範圍則是較基礎的文件作業及簡單的與客人、供應商聯繫。

一直到 9 月底，負責帶我的小主管提出離職，在他離職前，他將較困難的東南亞線指定貨交接給我，不管是在文件製作、客人及國外代理聯繫等操作上，相

較起來困難許多，儘管 7 月到 9 月每天也都在學習新東西，但也不至於難以消化，10 月整整一個月算是我成長期，因為交接時間只有短短不到一週的時間，小主管只能把握時間教我一些操作重點，在他離職後我只剩下前人留下來的 SOP 可以看，甚至沒有前輩可以詢問要怎麼做，原本負責的航線也開始要學著自己走完全部的流程，也因為帶我的主管換成部門大主管，有很多之前小主管教我的作業方式也開始被要求改成另一種方式，當時的我每天都加班到至少八、九點才下班。海運部的同事、同期們也都非常好，進口部及出口部的大家都會互相幫忙，我大概花了一個月的時間才讓我的工作內容走上正軌，在熟悉大部分的作業流程後，主管開始讓我學習詢價的部分，我學到了如何與船公司、同行、報關行等供應商詢價、提供報價給客人。

半年的時間過得非常快，我也在不知不覺中學會很多實務上的知識、職場上的禮儀等等在學校學不到東西，現在的我已經幾乎是一個可以獨立作業的操作員。加班在這個行業是常態，一開始我也很難接受每天不能準時下班這件事，但是認真思考後，我告訴自己我只是出來實習一年，就好好把握機會學習，努力地寫筆記、勇敢地發問，公司的主管、同事都很願意傾囊相授，公司其實是把實習生當作新進員工訓練，不會因為我們只是實習生就讓我們處理簡單的工作，回顧這段時間，對我來說就是提早踏入職場，藉由校外實習，不僅可以探索自己未來的方向，也可以獲得寶貴的實務經驗，接觸不同年齡層的人累積人脈，認識職場文化拓展視野。如果學弟妹們在大四沒有特別的計畫，我蠻推薦可以嘗試看看校外實習，一定可以有所收穫。