



認識

FORWARDER

華夏國際股份有限公司

98.3.24 製作


- 首先要知道Forwarder 是怎麼成立的，就要先了解NVOCC到底是什麼，以下就先說明如下：

一. NVOCC (NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER)，(無船公共運送人)係屬於承攬運送人之運送人型態。

美國一九八四年的「美國海運法」" The Shipping Act of 1984" 公佈,首次出現「無船公共運送人」" Non-vessel Operating Common Carrier, NVOCC" 這個名詞。但一九八四年美國海運法就稱「海運承攬運送業」為無船的「公共運送人」，讓「海運承攬運送業」與有船的「公共運送人」平起平坐。這是國際上首次出現「無船公共運送人」這個名詞。而現在大陸因加入「國際貿易組織」" World Trade Organization, WTO"，對國際開放「貨運代理業」，所沿用的類似“NVOCC”的“NVO”這個名詞，也應該是仿自美國的。

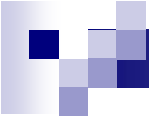
無船公共運送人 (NVOCC) 之營運態樣，有類似我國海運承攬運送業不擁有船舶，不經營船舶，但以公開發行運價表、提單，以公共運送人之身份從事攬運貨物，及國外不擁有船舶但租船營運，公開發行運價表、載貨證券（提單），以公共運送人之身份從事攬運貨物之二種型態。我國航業法規範之海運承攬運送業：指以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬之事業，目前海運承攬運送業租船營運之型態在我國不被允許。

1988年海革法修正公布指出，無船公共運送人對海上公共運送人之關係為托運人



二. **Forwarder (貨物承攬業)** 不只是代理進出口商跟船公司訂艙位，通常服務的項目與範圍也較船公司廣泛。客戶如有需要也提供結合海、陸、空的聯運及聯結進出口兩端涉及的相關業務，所以可以說我們提供的服務是無遠弗屆。

承攬業本質上不以船公司為競爭對象，他們真正要強調的就是與船公司差異化的服務(即提供不同的、精緻的、多樣式的服務內容，例：三角貿易、海空聯運等..)及對客戶費用的節省。



三· OPERATION 簡稱 OP，OP人員是公司的基本幹部，佔有非常重要的地位。主要協調船公司、同行、貨主、報關行等內勤工作。其工作內容說明如下：

- 1· 連絡船公司：向船公司確認及預定艙位，要求放櫃，指示主提單的做法，甚至主動協議運費。
- 2· 連絡貨櫃場：主動提供集裝貨櫃或併裝／整拆的裝櫃明細給貨櫃場的承辦人，同時也須解決客戶進倉或拖櫃的困難。
- 3· 連絡客戶或其報關行：經常連絡指定或固定客戶，提供適當的船期，並確認其出貨的時間。
- 4· 連絡同行：向同行詢價或放出同行價，若有互相併櫃的合作情形，更須時常保持連繫。
- 5· 安排船期及配櫃：若為指定貨，則必須依國外代理行或進口商的指示排船、裝櫃。若為集裝貨櫃，則以利潤最大、成本最低的原則，做最佳安排。
- 6· 發送裝船通知（Loading/shipping Advice）：很多進口商要求貨物一裝船，必須把他需要的資料馬上發電通知，以便確知那些訂單，那些供應商已出貨，並據以購買保險。OP人員必須隨時遵守此規定，以維持良好的服務品質。
- 7· 製作核對主提單：OP人員必須核對船公司或同行的提單，以確定其內容及運費確實無誤。
- 8· 製作代理行的帳單：OP人員必須把每一個貨櫃及每艘船的帳單做出，才算結束所有的出貨事宜。
- 9· 處理有關OP的電報往來：這類簡易電報如貨主抱怨貨仍未收到，更改港口的要求，解釋代理行對帳單的疑義．．．等。
- 10· 電話服務：回答電話詢價，確認裝船日期，船隻到達時間，通知船期的變動．．等。
- 11· 提供航線主管或營業員有關市場的新動態：OP人員因為經常與船公司，客戶及同行連絡，常是最早獲知市場變化的第一個人。他們應隨時向上級主管提供這方面的消息。

四·海運的業務員人選的決定

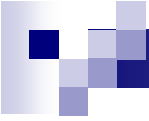
業務人員每日逐戶拜訪進出口商，直接和顧客面對面介紹自己的航運服飾，屬於一種個人銷售，為行銷四大組合之一的推廣活動之一部份，也是海運界幾百年來一直倚賴最重的推廣方式。

■ 業務員的聘用，大都考慮如下因素：

- 1·性別：目前95%以上的業務員都是男性，可能原因如下：
 - a.社會性：業務員“應為”男性，他們對外勤工作的意願較女性為高。
 - b.安全性：有些客戶座落在公寓底深巷中，男性較無安全上的顧慮。
 - c.機動性：男性大都會開車或騎機車，女性則否。
 - d.調和性：進出口商的業務人員大都是女性，比較“適配”？
 - e.未來性：男性業務員為未來公司的幹部或主管的人選；女性，對不起，嫁人生子，不可依靠？
 - f.工作彈性：男性較適合與客戶交際應酬，女性則否。

事實上，隨著工商社會的進步，女性的就業人口及教育水準普遍大增，女性全職從事外勤業務員的人數也迅速提高。許多例子顯示，女性業務員都能夠善用她們的性別差異，表現相當突出。

- 2·學歷：海運界無可避免的也以學歷高低取人，並據以為起薪的標準。學歷誠然無法絕對代表一個人的能力，卻可代表一些此人未來的可發展性。

- 
- 3 · 語文程度：海運業的一個特色是它的國際性，因此所有的工作內容或文件都牽涉到外語，甚至法律。
 - 4 · 經歷：聘用有同業工作經驗者，當然可節省訓練的時間及花費，並可從其同業經驗中獲利，如可以馬上投入工作行列，或可以帶進新的客戶，新的社會關係，甚至是新的銷售方法等。但相對的也有負面效果，如帶進原公司的惡習，破壞薪資結構等，以致增加公司在管理上的困難。聘用新人的優點當然是職員的可塑性及服從性高，管理容易，但缺點是必須投入相當多的時間及精神從頭訓練起。有時甚至在這些新人的生產力未出現或還未達到高峰時就已提出職呈，造成公司相當大的損失。
 - 5 · 外表：外表較體面、端正及身材較高者，毫無疑問較容易得到注意而增加被錄用的機會。這種以貌取人的原因，乃是認為業務員經常要面對完全陌生的客戶，外表較佳者第一次被接受的程度較高，攬到貨載的機率也相對提高。
 - 6 · 專業知識：對一個毫無工作經驗的應徵人員而言，他的基本知識可能來自學校所唸的科系，也可能是自己課外進修或從朋友處學習而來。無論如何，應徵人員若有稍許的專業知識，確實可多吸引面談人的注意力，錄用的機會也會增加些。
 - 7 · 關係：不可否認的，無論是哪個國家或任何行業，都會有引進社會背景堅強，甚至是親朋好友，內舉不避親的現象。這些人先天就佔有進入就業市場的優勢，外人毫無置喙的餘地。
 - 8 · 個性：個性落落大方、反應敏捷、應對舉止井然有序、不失禮儀者，常給面談人深刻的印象。
 - 9 · 筆試及面談成績：很多公司都會對應徵人員先行舉行筆試，再從中擇優面試。



五· 運送人/船舶承攬業/貨主之關係：

1. 運送人(CARRIER) 分兩種：

a) 擁有運輸工具從事實際運送業務之業者，如船公司、航空公司。

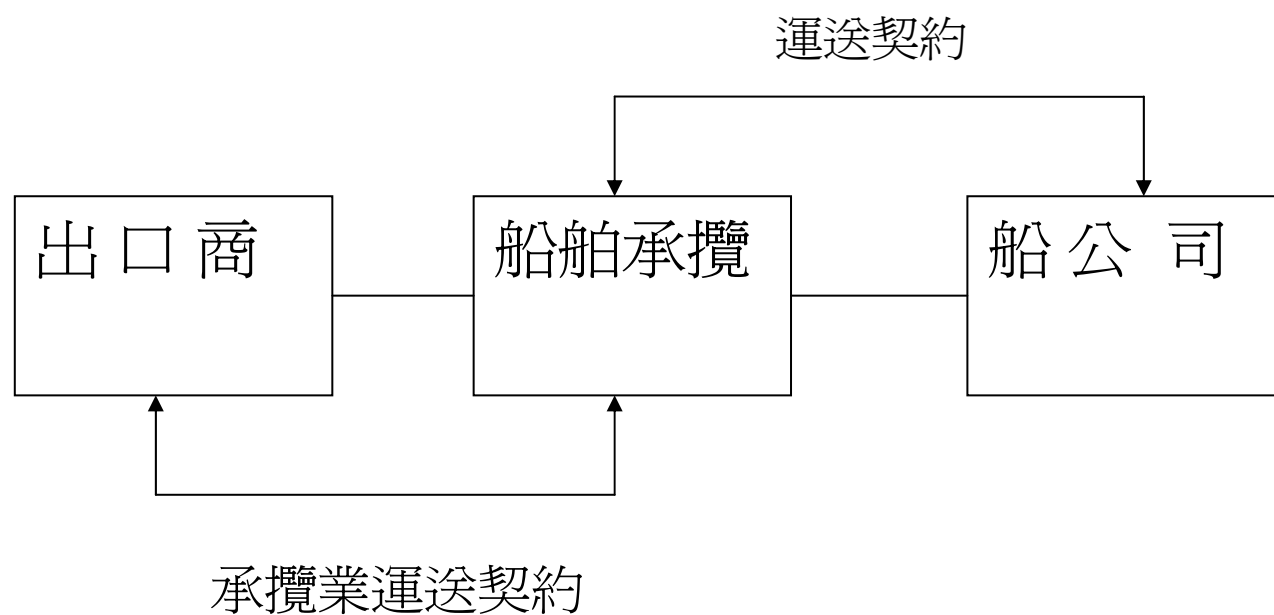
b) 不擁有運輸工具，但承擔執行運送業務之業者。

例：NVOCC (NON-VESSEL OPERATING
COMMON CARRIER)

2. 船舶承攬業 (OCEAN FREIGHT FORWARDER)

與船公司簽訂 SERVICE CONTRACT，取得較好之運送費率報價給貨主承攬貨物,並自行簽發提單或提供併裝服務賺取運費差價，擔任運送人的身份。

3. 貨主與承攬業及運送人之間的關係：





4. 運輸方式：

陸運：鐵路運輸，公路運輸

海運：海上運輸，內河航運

空運：國際航空，國內航空

5. 運輸服務方式(SERVICE TYPE)：

LCL – LCL (CFS-CFS)：併裝散貨,收貨交貨

LCL – FCL (CFS- CY)：併裝貨收貨,整櫃交貨

FCL – FCL (CY-CY)：整櫃貨,收貨交貨

FCL – LCL (CY – CFS)：整櫃收貨,併裝散貨交貨

** LCL = FULL CONTAINER LOAD 整櫃

LCL = LESS THAN CONTAINER LOAD 併櫃

CY = CONTAINER YARD 整櫃

CFS = CONTAINER FREIGHT STATION 併櫃

如何計算材積

一般散裝貨(非整個貨櫃)海運或空運都是利用材積或是重量來計算運費的，並取金額大者收取。報價的基礎為一個材積(cuft) 或一個立方米 (CBM) 多少運費。所以你要先把材積算出來，才能知道運費。

- 一材 = 1 Cuft (1 Cubic Feet 立方呎) = 長 x 寬 x 高 (公分) x 0.0000353 , 1 立方米(Cubic Meter)等於35.315 Cuft(立方呎)，一般來說一個20呎貨櫃約可裝25個CBM，40呎貨櫃約可裝52個CBM，
- 1 Lb (磅)= 2.2046kgs(公斤)
- 英吋(")換算為英呎(')(材數)=立方公尺之公式
- $\frac{\text{長} \times \text{寬} \times \text{高 (英吋)}}{1728} = \text{立方英吋 (材數)} = \text{cubic feet}$
- $\frac{\text{立方英呎}}{35.315} = \text{立方公尺} = \text{cubic meters (cbm or m}^3\text{)}$
- M = 公尺 ， cm= 公分



六・貨櫃介紹

- 一般櫃 / 冷凍櫃 / 特殊櫃

一般 二十呎鋼製乾貨貨櫃，20'

外部尺寸

長	寬	高
20'-0"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m

內部尺寸

長	寬	高
19'-4 13/16"	7'-8 19/32"	7'-9 57/64"
5.898 m	2.352 m	2.385 m



重量限制

總重	空櫃重	貨物淨重	櫃門內徑	
			寬	高
52,910 lb	5,140 lb	47,770 lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"
67,200 lb	5,290 lb	61,910 lb	2.343 m	2.280 m
24,000 kg	2,330 kg	21,670 kg	內容積 (立方米)	
30,480 kg	2,400 kg	28,080 kg	33.1	內容積 (立方呎)
				1,169

附註

1. 總重為 30,480 KG 之20呎貨櫃櫃號始於 EMCU 3204073 及 EISU 3568118。
2. 上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

一般 四十呎鋼製乾貨貨櫃 , 40'

外部尺寸

長	寬	高
40'-0"	8'-0"	8'-6"
12.192 m	2.438 m	2.591 m

內部尺寸

長	寬	高
39'-5 45/64"	7'-8 19/32"	7'-9 57/64"
12.032 m	2.352 m	2.385 m



重量限制			櫃門內徑	
總重	空櫃重	貨物淨重	寬	高
67,200 lb	8,820 lb	58,380 lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"
			2.343 m	2.280 m
30,480 kg	4,000 kg	26,480 kg	內容積 (立方米)	內容積 (立方呎)
			67.5	2,385

附註

上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

一般 四十呎超高鋼製乾貨貨櫃 , 40'HQ

外部尺寸

長	寬	高
40'-0"	8'-0"	9'-6"
12.192 m	2.438 m	2.896 m

內部尺寸

長	寬	高
39'-5 45/64"	7'-8 19/32"	8'-9 15/16"
12.032 m	2.352 m	2.69 m



重量限制

總重	空櫃重	貨物淨重
67,200 lb	9,260 lb	57,940 lb
30,480 kg	4,200 kg	26,280 kg

櫃門內徑

寬	高
7'-8 1/8"	8'-5 49/64"
2.343 m	2.585 m

內容積 (立方米)

76.2

內容積 (立方呎)

2,690

附註

上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

一般 四十五呎超高鋼製乾貨貨櫃 , 45'

外部尺寸

長	寬	高
45'-0"	8'-0"	9'-6"
13.716 m	2.438 m	2.896 m

內部尺寸

長	寬	高
44'-5 7/10"	7'-8 19/32"	8'-10 17/64"
13.556 m	2.352 m	2.698 m



重量限制

總重	空櫃重	貨物淨重	櫃門內徑	
			寬	高
67,200 lb	10,580 lb	56,620 lb	7'-8 1/8"	8'-5 3/4"
30,480 kg	4,800 kg	25,680 kg	2.340 m	2.585 m

內容積 (立方米)

內容積 (立方呎)

86.1

3,040

附註

上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

二十呎 冷凍貨櫃, 20'RF

外部尺寸

長	寬	高
20'-0"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m

內部尺寸

長	寬	高
17'-9 15/16"	7'-6"	7'-3 63/64"
5.543 m	2.286 m	2.235 m



設計內部容積 (附註1)

978.46 立方呎

27.72 立方米

重量限制

總重

52,800 lb

24,000 kg

空櫃重

6,314 lb

2,870 kg

內容積 (立方米)

27.72

內容積 (立方呎)

978.46

製冷能力

瓦 (千卡) / 攝氏 (華氏)
11,000(9,460)/1.7(35)
6,280(5,400)/-18(0)

通風量

立方呎 / 分 立方公尺 / 小時
0-106 0-180

機型

MHI
CPE14-2BAIII EU

設溫之容許誤差

+ -0.25C

四十呎超高 冷凍貨櫃， 40'RF

外部尺寸		
長	寬	高
40'-0"	8'-0"	9'-6"
12.192 m	2.438 m	2.896 m

內部尺寸		
長	寬	高
37'-11 55/64"	7'-6 15/32"	8'-4 5/32"
11.579 m	2.298 m	2.544 m



設計內部容積 (附註1)	重量限制	
	總重	空櫃重
2,390 立方呎	74,960 lb	9,150 lb
	34,000 kg	4,150 kg
67.70 立方米	內容積 (立方米)	內容積 (立方呎)
	67.7	2,390

製冷能力		通風量		機型	設溫之容許誤差
瓦 (千卡) / 攝氏 (華氏)	立方呎 / 分	立方公尺 / 小時			
11,000(9,460)/1.7(35) 6,280(5,400)/-18(0)	0-106	0-180		MHI CPE16-2BAIIIIEV	+ -0.25C
10,550(9,073)/2(35) 6,150(5,289)/-18(0)	0-142	0-240		CARRIER 69NT40-551-501	+ -0.25C

特殊貨櫃 二十呎全高開頂貨櫃 ...也有四十呎的 open top

外部尺寸

長	寬	高
19'-10 1/2"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m

內部尺寸

長	寬	高
19'-4 13/64"	7'-8 19/32"	7'-7 11/16"
5.898 m	2.352 m	2.329 m



重量限制			櫃門內徑	
------	--	--	------	--

總重	空櫃重	貨物淨重	寬	高
52,910 lb	5,310 lb	47,600 lb	7'-8 1/4"	7'-4 31/32"
24,000 kg	2,410 kg	21,590 kg	2.343 m	2.260 m

內容積 (立方米)	內容積 (立方呎)
-------------	-------------

32.5	1,148
------	-------

附註

UGMU 490001~UGMU 490100; EMCU 460161~EMCU 460520
 上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

二十呎角柱可折疊式之床式、平台兩用貨櫃 也有四十呎的 (平板櫃的一種)

外部尺寸		
長	寬	高
20'-0"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m
內部尺寸		
長	寬	高
18'-6 7/16"	6'-7 59/64"	6'-9 39/64"
5.650 m	2.030 m	2.073 m
重量限制		
總重	空櫃重	貨物淨重
66,140 lb	6,150 lb	59,990 lb
30,000 kg	2,790 kg	27,210 kg



二十呎前後板框可折疊式之床式、平台兩用貨櫃 .. 也有四十呎的（平板櫃的一種）

外部尺寸		
長	寬	高
20'-0"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m
內部尺寸		
長	寬	高
18'-5 31/32"	7'-3 23/32"	7'-3 59/64"
5.638 m	2.228 m	2.233 m
重量限制		
總重	空櫃重	貨物淨重
74,950 lb	6,370 lb	68,580 lb
34,000 kg	2,890 kg	31,110 kg



二十呎油槽櫃

外部尺寸		
長	寬	高
20'-0"	8'-0"	8'-6"
6.058 m	2.438 m	2.591 m
重量限制		
總重	空櫃重	貨物淨重
36,000 kg	3,385 kg	32,615 kg



容量	工作溫度
24,000 litres	-20°C to 130°C

上述油槽櫃僅用於集團屬輪上，做為貨櫃式發電機之供油使用，不對外營運。

四十呎超高成衣櫃

外部尺寸

長	寬	高
40'-0"	8'-0"	9'-6"
12.19 m	2.44 m	2.90 m

內部尺寸

長	寬	高
39'-5 45/64"	7'-8 19/32"	8'-9 15/16"
12.03 m	2.35 m	2.69 m



重量限制

總重	空櫃重	貨物淨重
67,200 lb	9,172 lb	58,028 lb
30,480 kg	4,200 kg	26,280 kg

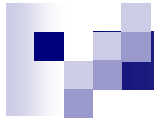
櫃門內徑

寬	高
7'-8 1/8"	8'-5 49/64"
2.343 m	2.585 m

附註

上述資料僅供參考，實際尺寸及重量應以各櫃櫃體所標示者為準。

- 七·貨物送美國之其他專有名詞
- **MINI-LANDBRIDGE (MLB)**：外銷美、加貨物，在美、加西岸港口(如西雅圖、洛杉磯、溫哥華等)卸貨後，再經鐵路運送至美、加東岸或墨西哥灣之港口(如紐約、休士頓等地)，全程由船公司負責安排運送。
- **MICRO-BRIDGE(MCB)/INTERIOR POINT INTERMODAL (IPI)**：貨物在美、加西岸港口卸貨後，再經陸運送至內陸之城市(如芝加哥、達拉斯等)，全程由船公司負責安排運送。
- **OVERLAND COMMON POINT(OCP)**：貨物在美、加西岸港口卸貨後,買主在當地提貨，自行負責內陸運輸至洛磯山脈以東之內陸城市或港口、船公司運送責任僅至西岸港口。
- **HEAD-LOAD/NOSE-LOAD**: 貨物不滿整櫃，但仍有半櫃以上，為便利買主CY提貨，可要求船公司將貨物先裝入貨櫃之裏部，做**CFS/CY**；後面再裝其他買主之併櫃貨，至目的地後，該併櫃貨由船公司拆卸下來，餘貨由買主整櫃提領。
- **DESTINATION DELIVERY CHARGE(DDC)**：貨物在目的地貨櫃場所發生之費用。如為**CY**櫃，其名目則包括船邊至貨櫃場，場內吊上/吊下，停放等費用；如為**CFS**貨，其名目尚包括拆卸，分類存放等費用。無論貿易條件為何，除非買賣雙方另有特別約定，否則**DDC**一律皆由買方負擔。
- **FEDERAL MARITIME COMMISSION(FMC)**：主管美國聯邦海運事務的機構，所有海運費之增減，必須向並其報備後才能生效。



【熱忱、人脈、微笑】

- 
- 2009/03/10
 - [轉載] 你是「情緒辨識」高手嗎？
 - <http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/mar/10/today-work1.htm>

- 文／吳娟瑜

- 其實不能完全怪罪於你，你這麼忙碌於工作，事情又很瑣碎，你那能注意到對方表情上、動作上、情緒上一些細微的變化。你更沒想到這些細微的變化，正在決定你的訂單是否能順利成交？你的職責是否能儘速順利達成？

不管是表意識故意來隱藏，還是潛意識不經意的遮掩，大多數人的情緒往往在一言一行、一笑一顰之間瞬間即過，如果沒有用心去觀察、去了解，往往錯失溝通時彼此真正的含意。上班族在職場上與主管、部屬或客戶之間的相處，其實是很需要學習「情緒辨識」的藝術。



當上司說「你還可以做得更好」時.....

達輝出身在一個傳統保守的家庭，從小他和嚴肅的爸爸幾乎沒有什麼生活的交集，更遑論兩人是否能夠交心分享。達輝的媽媽更是沈默寡言，她只是做一個媽媽顧家的工作，很少和子女互動聊天。

在這樣的家庭成長，達輝和研發部門主管的相處也出現了情緒辨識的困擾。有一天，王經理看過達輝的企劃案後，說了句：「**You could be better!**」（你還可以做得更好）

這句話讓達輝寢食難安、挫折感很深，他覺得自己已經絞盡腦汁、連夜加班完成了，怎麼還說是：「**You could be better!**」如果那裡做不好，需要加強改善，王經理為什麼不明講呢？類似這樣和王經理相處上的芥蒂越來越多，達輝開始自我懷疑起來，擔心公司會把他辭掉。

請回想一下，當王經理說——**You could be better**時，他表情是輕鬆愉快地，還是嚴肅生氣？」我詢問達輝。



「嗯——不太有印象，我沒怎麼注意。」達輝搖搖頭地說。

「請閉著眼睛再仔細想想看，當時他正在做什麼？他的眼睛有看著你嗎？他的聲調是平穩的？還是提高的？」

達輝閉著眼睛，他似乎努力從腦袋的記憶庫去搜尋，他開口了：「經理好像不是生氣，也不是抱怨，聲音也不算激動。」達輝睜開眼睛接著說：「咦？！現在重新回想起來，其實經理是在鼓勵我哩！我還記得他說完**You could be better**後，他還笑著臉，從椅子站起來，拍拍我的肩膀說——加油！」

這就對了。

當達輝錯誤解讀王經理的情緒表達時，他看到的都是負面的情境，也因為不敢再去請教王經理真正的意思，以致讓自己陷入情緒泥沼而痛苦不堪。



情緒辨識高手的6大指標

- 一、溝通時，你的眼睛會用心但不給壓力地看著對方。
- 二、每隔約**10**秒鐘，你會自然地轉移視線，讓對方有放鬆調整的機會。
- 三、你看對方時會注意到他眉頭、眼角、鼻尖、嘴唇和肌肉是否有細微的顫動，並看出是否和談話的內容有連貫的情緒反應。
- 四、情緒辨識不只是臉部細微的觀察，還包括到全身上下，動作是否一致性、聲調是否一致性。
- 五、當對方有不明確的情緒訊息出現，你敢於立刻請教，以便減少雙方有溝通上的誤會。
- 六、當發現有錯誤的情緒辨識，你願意從中學到改進的方向；若造成和對方有誤會，你也勇於道歉。



學到情緒辨識的5個捷徑

- 一、看影片時，用心「讀出」劇中人物的喜怒哀懼。
- 二、看電視採訪或座談節目時，用心「讀出」現場主持人和來賓的情緒反應。
- 三、閱讀作品時，用心「讀到」作者對出場人物的心理感受上、穿著打扮上、環境氣氛上的描述。
- 四、等車時、坐捷運、逛商場、到餐廳等公眾場合，多觀察陌生人的身心狀態、人際關係、家世背景和生活喜好等。
- 五、看自己從小到大的照片、錄影片，注意自己在不同階段的情緒軌跡。



學習情緒辨識 拓展職場人脈


「人際關係」決定一個人的職場關係、客戶關係、業績關係……。一位上班族若學會了「情緒辨識」，不但可以在辦公室內說該說的話，做該做的事；也可以做一個善體人意、廣結善緣的好員工。可能有的父母從小沒有給子女良好的家庭互動模式，使得上班族疏忽了察顏觀色的學習；也可能有的上班族從小學到了錯誤的情緒表達方式，導致目前在人際關係上常有不正確的情緒解讀。往後我們只要願意多下點功夫，做個情緒辨識的高手，日久之後，也就可以為人際關係多加分了。



面試好比見公婆

【文／7號空港 本文發表於2009年3月10日 自由時報 上班一族版】

- 朋友說起她面試時，前一個求職者是國立大學畢業的高材生，她心想：完了，我哪比得過？沒想到最後她卻被錄取了！原來主管擔心高材生可能做沒多久就會出國深造，於是不加以考慮。
- 其實，企業找人很像公婆在選媳婦，除了「聽話」這點相同外，每家的要求大不同！有的要你「早生貴子」，有的要你「持家」，幫忙做生意。這些都不是我們在面試時能知道的，更多時候反而可能是因為你「條件太好」而落敗。

- 
- 曾聽過一個律師事務所在找聘僱律師，來了20多個經驗豐富的律師，有專長打智慧財產權、商標權的，也有專打公司商業事件的，但老闆最後竟選擇一個剛考上正準備實習的律師。老闆的理由是：我們規模不大，只接一般小市民的案件，而且實習律師便宜又不敢吭聲，再怎麼辛苦，也一定會等實習期滿才走。
 - 甚至我就聽過擔任秘書的朋友說，「秘書面試沒有訣竅，只要老闆喜歡你！你們天天要在一起工作，他當然要找一個喜歡的人！」
 - 有時我們會覺得自己剛畢業，沒有經驗；有時我們擔心自己已經到某個年齡，可能機會不多。其實，這些都只是我們的猜測，真正原因，只有主考官才知道。最好的方法，就是「盡力而為」。不需要討好，也不需要吹噓，以前我的確很擔心我的價值觀或某些經歷會不被認同，但現在覺得，如果主考官只因你跟他不同而取笑你的話，他不會是好主管，這種企業也不會尊重員工，沒被錄取反而是好事！