

# 接觸國際金融組織 工作經驗分享

關鍵詞：國際金融組織、歐銀、亞銀

台灣世曦工程顧問股份有限公司／海外業務中心／協理／黃文鑑 ❶



## 摘要 ABSTRACT

國際金融組織對於發展中國家扮演極重要角色，除了提供優惠貸款外，也協助發展中國家尋得全球最佳工程顧問團隊，以完成其基礎建設。台灣工程顧問業多半接觸海外設計與監造工作，對於政策規劃較少參與；本文前半段以執行泰國曼谷大眾運輸電子票證整合專案經驗，介紹如何與亞銀及泰國當地業主互動，並且描述海外計畫遇當地政治動亂影響；後半段則以借調歐洲復興開發銀行擔任交通專家，介紹如何以企業轉型模式，帶動發展中國家能有效建立其基礎設施，並且描述如何將台灣工程顧問服務帶入世界市場。



### 壹、意外開啟的海外工作經驗

2008年初，台灣世曦工程顧問延續前身中華顧問工程司使命，再度開展海外計畫，這是公司繼沙烏地阿拉伯及印尼公路計畫後之重大海外決策，各技術部門無不卯足全勁，整裝待發，希望能完成「一部門一海外計畫」之年度目標，當然智慧運輸部(後改為智慧系統部)全體同仁也積極尋求可能的海外計畫。此時亞洲開發銀行(亞銀)恰好推出「泰國曼谷智慧卡整合計畫」引起同仁注意，查看其招標內容，發現與當時執行台灣交通部「電子票證整合計畫」類似，於是意外開啟個人於台灣世曦的海外工作經驗。

這項計畫在2008年3月向亞銀各會員國邀請交通專家協助曼谷票證整合規劃，此工作類型稱為技術協助(Technical Assistance, TA)，即從法規面、技術面及財務面規劃適合曼谷之電子

票證整合策略。然而智慧運輸部決定投遞參與意願(Express of Interest, EOI)時，讓當時海外中心主管感到意外，因為自公司成立以來，似乎未曾有人投過TA標案，當然也未曾參與過TA計畫，相較一般規劃設計及監造計畫，執行TA計畫需要高度的整合能力，以及具備良好的英文能力，這些都是一般台灣工程顧問業不善操作之業務。

姑且抱著試試也無妨的態度，在得到公司長官同意，即與同仁一同前往曼谷勘查現況，同時嘗試接觸當地台商企業，恰有一台商正協助當地7-11超商建立電子儲值卡系統，與本案發展有密切關係，因此一拍即合，順勢成為此TA計畫之有利合作廠商。勘查完畢並取得曼谷電子票證之關鍵整合要素，立即返回台北著手整理資料及撰寫EOI，並在3月底順利投遞EOI給亞銀，由於是玩票性質，也未曾多注意其進展。

未料4月初接獲亞銀通知，我方進入短名單 (Short List)，與其他5家國際顧問公司競爭此66萬美元的TA計畫，工期為9個月。對當時工作已經非常忙碌的智慧運輸部而言，似乎沒有多餘人力能準備服務建議書(Proposal)，幸好在海外中心協助下，順利於4月中向亞銀投遞服務建議書，但是對於是否能夠得標，完全沒有把握。

5月中旬，公司接獲亞銀來信邀請我方前往亞銀總部議約，正式宣告我方得標，當時部門同仁甚是驚訝，不可置信，因為首次嘗試TA計畫就順利得標，而且打敗國際知名顧問公司，接著於5月底啟程前往菲律賓馬尼拉亞銀總部進行議約。

## 貳、接觸國際金融組織的初體驗

來到亞銀總部才知道國際金融組織是什麼機構，以前總是不懂為什麼世界銀行要發包工程？要幫助弱小國家？原來該組織是先進國家建立的金融平台，希望幫助開發中國家建設其基礎建設。若一旦基礎建設完成，民眾生活水準

可以提升，貧窮就會逐漸消失；如果沒有國際金融組織的低利貸款或贈款，開發中國家很可能永無翻身的機會，這也是台灣能在二戰後藉由國際金融組織協助，得以快速成長茁壯。

位於菲律賓首都馬尼拉的亞銀總部創立於1966年，中華民國也是創始會員之一，不過自中國加入後，名稱被修改成Taipei,China，有別於香港 Hong Kong, China，我國逗號之間是沒有空格，我國每年亞銀年會均對此名稱提出抗議。

儘管如此，我們來到亞銀議約仍受公平待遇，由於TA計畫是屬於贈款計畫，其招標、議約及簽約皆是由亞銀負責，若為貸款計畫則由貸款國家或貸款單位負責招標與簽約，地點不在亞銀總部，其流程則因地制宜不若亞銀嚴謹。本次議約過程包含討論專家名單是否合用及配合事項，例如亞銀官員要求團隊中幾位資歷不符的泰國顧問需更換，接著討論配合事項，例如泰國曼谷區域交通委員會如何提供辦公處所、相關設備及動員日期，議約流程鉅細靡遺總計共耗費2天時間，相對於台灣議約(議

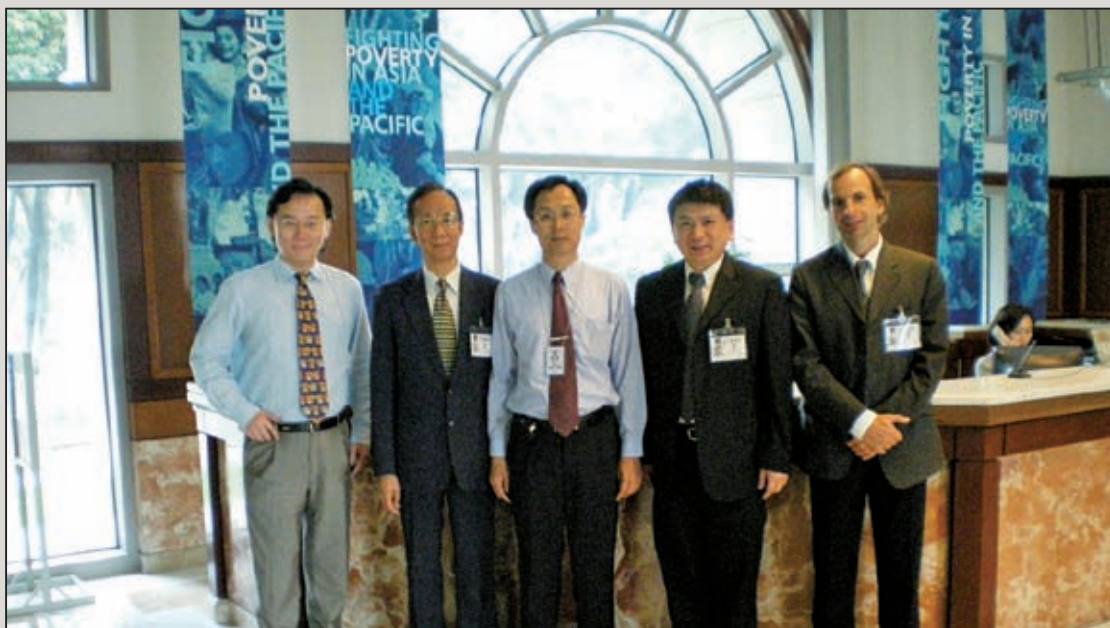


圖1 亞銀議約後合影

價)只消1到2個小時，有極大不同，這也是為何亞銀有良好的計畫執行，能減少爭議發生。

計畫在簽約後一個月內需動員(Mobilization)，意味著在一個月時間得搞定住宿問題，工作人員在6月初再度前往曼谷，一方面與當地業主OTP(Office of Transport Planning)接洽辦公空間，另一方面尋找公寓式飯店，如此可免除家具、廚具及衛浴設備等需求，由於長期租賃，能夠壓低價格，這也間接省下不必要的經費消耗。很快地，兩週後人員進駐合署辦公，展開工作。

在國際組織執行TA計畫與國內規劃案有極大不同，那就是當地業主非常敬重我方團隊所提出之規劃與構想，即使有疑慮也多以溝通討論方式解決，另外亞銀駐泰國代表及馬尼拉總部交通專家也常來OTP了解計畫執行狀況，必要時協助安排政府相關部門協調法規面及政策面的問題，讓我方同仁感受有如外交官的待遇，能輕鬆與泰國財政部、中央銀行、交通部、捷運局及PPP中心主管見面討論，好不風光。



圖2 泰國專案執行同仁合影

## 參、難忘的海外工作經驗

工作約莫進行4個月，泰國政治出現擾動，紅、黃衫軍動輒上街抗議發生衝突，政府部門首當其衝，常在工作一半時，命令我們離開辦公室返家避難，此時路上交通擁擠不堪，根本

招不到計程車，只好冒險搭乘TUK TUK三輪車倉皇逃回旅館，算是特別經驗。又有時辦公室網路不穩定或停擺，OTP官員順勢提前下班，我們合署辦公人員也意外撿到半天休假，這應該在發展國家才能出現的特有工作景象。

泰國政治紛擾持續，11月25日晚間當我準備搭機前往曼谷進行兩週合署辦公時，長榮地勤通知今晚飛機無法起飛，因曼谷兩座機場被黃衫軍佔領關閉，需等待明天狀況才能知道是否能飛，於是當晚隨著同班機旅客入住桃園飯店，並被告知不得離開飯店，因為我已經蓋了出境章，等於離境，不能隨意行動，意外感受了有家歸不得，有如監牢般的待遇。隔天，泰國機場沒有開放的跡象，於是決定退關，領了行李返回公司待命，同仁見我回到辦公室都十分訝異，以為我早已抵達曼谷。團隊成員有更慘的：原來要交接返回台的同仁也卡住在曼谷無法回來，在等待一週後，已有部分飛機轉降曼谷南方烏打拋軍用機場，鑒於曼谷抗議衝突擴大，該同仁決定冒險返台，先搭客運再轉計程車，幾番折騰終於抵達軍用機場，只見烏鴉鴉一片人海，大家拎著行李有如逃難場景，她最後成功搶搭上長榮救援班機返回台北，結束一場驚魂記，這大概是此計畫中最狼狽的經歷。紛亂結束後，計畫已經停擺一個月，同仁得花時間再重新邀約會議，還好亞銀核准我方計畫展延一個月，能有足夠時間接上未完成的工作，本計畫也順利在2009年3月繳交最後報告，審查通過後順利請領款項，經結算後未有虧損，且在美元對台幣升值下，造成請款結果比原訂簽約額高(簽約額以台幣計算)，可能是公司計畫結案後少有不之狀況。

## 肆、海外工作意外停頓

就在曼谷電子票證整合計畫完成後，歐洲復興及發展銀行(European Bank for Reconstruction

and Development, EBRD)推出與曼谷相同的電子票證整合計畫，計畫地點換成烏克蘭的奧迪薩(Odessa)，當然我們團隊手中有現成資料，立刻整理成參與意願(EOI)，遞交歐銀倫敦總部及當地交通局，未料半年時間石沉大海，毫無消息，就在準備關閉計畫之際，忽然接獲奧迪薩交通局通知，我方獲選，需立即提送服務建議書，消息一來，產生許多疑問，一般提送EOI後，應該通知進入短名單，再提送服務建議書以進行評比，從未見過如此招標模式，因此公司高層決定放棄，海外工作暫時中斷。

後因工作調整調至海外業務中心，從領導參與海外計畫者，轉變成海外計畫之協助者，期間代表公司參與亞銀與歐銀各種活動，也協助追蹤海外計畫及投標，不過在亞銀TA計畫及歐銀TC計畫投標，皆未獲上述業主青睞。

## 伍、歐銀徵求交通專家

在2009年至2013年歐銀持續推出ITS相關電子票證整合計畫，金額約在10萬歐元上下，而執行地點大多集中在東歐地區，由於無法得到當地合作廠商，加上金額偏低，故全都放棄投標。此時外交部忽然放出訊息，歐銀都市與環境基礎部(Municipal and Environmental Infrastructure, MEI)有意徵求2名交通專家，借調至倫敦歐銀總部，協助推動ITS及交通相關計畫，不過借調條件是歐銀僅負責借調者於倫敦生活費及歐銀公務出差費用。此條件令有意參與的交通專家怯步，因倫敦生活水準極高，若生活費外沒有其他補貼，恐將無法支付派駐期間開銷，以及台灣原有之經常性支出。

正當猶豫之時，在台灣世曦李建中董事長鼓勵與支持下，於2013年初透過中華民國工程技術顧問商業同業公會向工程會遞交申請書及個人履歷，再由工程會轉外交部送入歐銀MEI，大約3月底得到通知並於4月初進行電話訪談。

電話訪談由MEI交通主管、技術合作(Technical Cooperation, TC)經理及合作基金(TC Fund)主管共同進行，問題涵蓋過去工作經歷，以及對於ITS未來發展之願景等，歐銀滿意此電話訪談，並在一週後開始聯繫有關合約簽訂事宜。

很快地，5月中第一版合約透過電郵寄送，經仔細審閱後，驚訝發現此借調竟然是「免費服務」，相關生活費、保險及搬遷費用均是零元，當然這與工程會公告之條件相去甚遠，因此禮貌回覆婉拒此合約，外交部駐歐銀同仁得知，立即電郵回覆是歐銀TC經理引用錯誤的契約，希望收回決定，使得原來8月初預定履新的時間，最後拖到10月底才得以實現。

## 陸、參與歐銀工作

在得到修正合約後一陣忙亂，立即申請好工作簽證及交寄海運個人用品，終於10月23日攜內人前往倫敦歐銀報到。怎知抵達倫敦後才發現安頓下來不是一件容易的事情，首先租房需要有手機號碼及押金，銀行開戶需要有租房地址及收入證明，沒有銀行帳號無法申請租屋處的網路，沒有領到歐銀生活費無法有收入證明，幸好在倫敦友人協助下，終於突破一關卡一關的窘境，也順利在歐銀附近租到一房一廳的小型公寓，價格當然為台北豪宅等級，所以在還沒上班前已幾乎耗盡從台灣帶來的備用週轉金，若無台灣薪水支撐，恐怕只有打道回府一途。最令人意外的是歐銀第一個月生活費拖到第3個月底才順利領到，省吃儉用已不足以形容生活的困境。至於在歐銀的主要工作是協助銀行家推動、準備及審查交通領域之貸款計畫，並針對其計畫所需之專業進行評估，同時選擇外部顧問協助計畫執行，所以每日工作圍繞著招標文件(Term of Reference)、服務建議書(Proposal)、計畫報告書(Progress Report)及投資計畫書。其中投資計畫書特別重要，因為報

告書要接受歐銀董事審查，並且得親自到董事會答辯，通過程序後，才有機會與借款單位訂約。由於本身工程背景限制，對於投資計畫書中財務分析完全無法理解，也搞不清楚什麼是倫敦同業拆放利率(London Interbank Offered Rate, LIBOR)? 什麼又是歐洲同業拆放利率(Euro Interbank Offered Rate, EURIBOR)? 這些可是影響每個計畫借款的利率，因此硬著頭皮把金融學好好整理一番，終於可以與銀行家搭上線。

相對於亞銀不斷增資，歐銀從創立以來未曾增資過，而是從營運效率中獲利，再投入銀行資本中，因為歐銀的發展目標不是「扶貧」，不會發生血本無歸的計畫。歐銀對於能幫助「企業及政府轉型(Transition)」的計畫一向積極參與，如此可藉由組織轉型與改變，讓企業獲利或是讓政府執行效率提升，其所投入經費勢必可輕易回收。

對於歐銀貸款計畫推動，當地銀行家扮演重要角色，相對於亞銀多半以政府既定公部門基礎建設投資，歐銀則強調成立私人營運公司或交由私人營運，因此當地銀行家需說服當地政府，成立私人單位，再向歐銀貸款，例如成立路燈公司代替市政府路燈管理單位，或成立水公司處理供水及汙水系統運作。市政府與營運公司簽訂營運合約(Public Service Contract, PSC)，再由政府與歐銀簽訂PSA(Public Service Agreement)作為擔保，即可向歐銀申請貸款。當然這些貸款還是需要專家前往當地勘查，判斷是否有投資潛力，或是查驗經營組織是能否改變。若貸款計畫能取得較高的轉型衝擊(Transition Impact, TI)評分，就比較容易借到錢，因TI分數越高，代表營運風險越低。



圖3 歐銀辦公環境

借調任務除了在倫敦總部執行工作，歐銀MEI專家需經常到計畫現場訪問，陪同當地銀行家拜訪市長、局長、財政部及國債部首長。歐銀受援國每年能借款之額度還是受其國家信用度限制，因此國債部(Debt Department)往往成為重要角色，需避免貸款過多而無法償還本利，這也是為什麼發展中國家不容易有一飛沖天的經濟發展，多半受限於借款上限，造成基礎建設投資緩慢。

在歐銀工作，官方語言為英語、法語、德語及俄語，召開董事會常以此4種語言同時使用，但多數國家被迫使用英語，法德俄三國董事則刻意用其母語，也創造出小型聯合國會議，不過大多數歐銀正式職員都會2至3種語言，在電梯及餐廳常聽聞西班牙、義大利或是

葡萄牙語，久而久之也似乎略知一二，這也是  
在國際組織中，深刻感受多種語言之重要性。

歐銀上下班無須打卡，但請假時仍需在系統登錄，一般職員在滿2年後都有1到2個月不等之年休，若因公未休完年休則有補償，但是大多職員都是很努力把假期給用完，其中聖誕新年假期需用掉1週，7到8月暑假則至少有2週的休假，這和台灣上班習慣不大一樣，在瑞士甚至暑假休假未連續2週還會驚動政府勞動檢查部門要求業主說明原委，因此若與歐銀聯繫時，遇到當事人在假期中，可需花些時間才能聯繫上。

或許大家會好奇歐銀銀行家每天辦公生活到底如何？其實可以用非常忙碌來形容，通常早上8:30進辦公室後就要聯繫中西亞同仁，因為時差關係(大約5-6小時)，若無法在中午前找到人，可能就要等明天。接下來一連串的會議，包含電話會議，跨部門討論，到董事會報告，並不是坐在辦公室看看資料就完事。尤其電話會議在歐銀最為重要，因電郵無法快速雙向交流，需透過電話溝通求取方便，而且多半為「多方電話會議」。其他時間則是以電郵相互聯繫，歐銀職員每人配發一支黑莓機，不論在什麼地方都看大家不停地滑動手機，檢查郵件及行事曆，一旦這種習慣被感染後，連週末在家時也不自覺滑動黑莓機，這也是歐銀較其他國際金融組織效率為高之原因。

另外歐銀為照顧員工飲食所需，設有容納500人的員工餐廳，供應廉價早餐及午餐，採用自助餐方式，菜色種類齊全，一般用餐尖峰約在中午12:30到下午2:00，主管多半選擇晚一點時間，據說不願意在用餐時間繼續談論公事，另一說法是找不到人一起用餐，而中午用餐30分鐘是不能納入工時。歐銀也備有咖啡茶點服務，咖啡售價為倫敦城裡最低，甚至比台灣7-11超商咖啡售價還低，咖啡品質優良，種類

多樣，也造就歐銀職員上午及下午非得來上一杯咖啡，才能安心辦公的現象。

工作融入是能在歐銀工作必要條件，亞洲人的習慣多半自我聚集的小圈圈團體，不善交際，尤其要使用非自己母語溝通。在MEI常有聚會活動，有人升官、有人離職、有人生日、有人當爐主，當事人都會選在附近小酒吧聚會，通常會準備一些簡單的小菜，參加者就拿著飲料跟同事談天說地，多半沒有特定的主題或對象，不過多集中運動(特別是足球)或是生活趣事。一般同事對於台灣的狀況也多在此狀況下了解，外交部駐歐銀同仁常利用MEI聚會參與同樂，並在農曆新年擴大辦理部門聚會，現場提供有獎問答，加深對台印象，也讓歐銀MEI職員與其他台籍職員互動了解。

外交部長官在借調期間不斷關心與鼓勵，使得各項工作推動順利，兩任駐英大使多次召見了解工作狀況，平時也與外交部派駐歐銀官員共同推展工作，也與外交部經濟組及外貿協會駐倫敦辦公室密切交流，適時將各項商機傳回國內，並協助台商來歐銀訪問之接待與聯繫。

## 柒、訪問歐銀受援國家

歐銀受援國家包含蒙古、中西亞、高加索、東歐、北非等國，台灣國民對於這些國家少有接觸，也說不出位置在何處，此次派駐歐銀有機會訪問受援國家算是非常特別的經驗。

哈薩克是位於中國西邊的大國，國土面積有75倍台灣大，人口只有1,750萬，是全球最大內陸國，西部裏海區域出產石油，也造就國家財富與經濟活動，其生活水準較其他中西亞國家為佳。歐銀在哈薩克推動各項基礎設施，以能源為重要項目，原因是現任總統希望能在

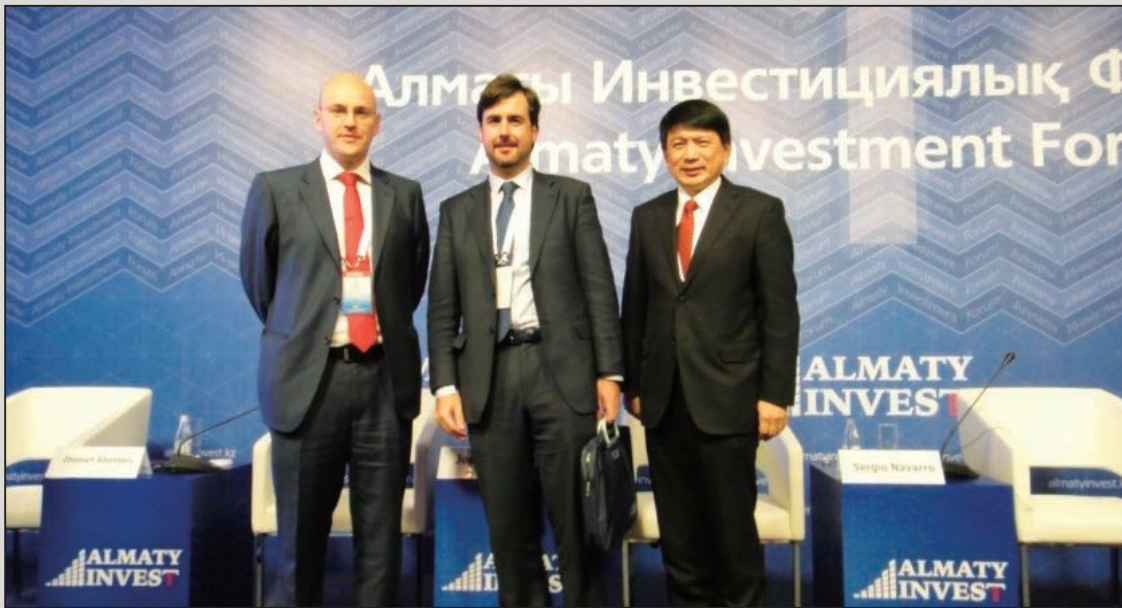


圖4 出席哈薩克投資會議

石油資源枯竭前能以替代能源維持國家發展命脈。而哈薩克第一大城阿拉木圖(Almaty)，為絲路重要城市，南依天山山脈，有獨特的山景，惟近年來工業發展，空氣汙染嚴重，又其城市從天山一路朝北下降，若無風吹動，城市下常聚集黑煙一片，久久不散，故歐銀對於城市空氣汙染協助購買低汙染天然氣公車，也推動LED路燈更新及提供高效率供熱系統。

吉爾吉斯是中西亞重要國家，位於哈薩克及中國之間，擁有天山豐富水力資源，當地人之相貌與中國人沒有明顯差別，據說唐朝時代，吉爾吉斯曾是中國版圖，詩人李白也是生於吉爾吉斯托克馬克市附近，因此拜訪當地時，不時有人誤認為吉爾吉斯人，以當地話問路。吉爾吉斯人生性豪邁，開車非常隨興，因此在首都比斯凱斯(Bishkek)尖峰時間交通非常擁擠，大家爭先恐後，加上眾多小巴(marshrutka)隨意載客，險象環生，其路線多達300條，連市長都搞不清楚這些小巴路線，更遑論外地人士，這也是造成交通擁擠之原因。

東歐科索沃(Kosovo)是在美國支持下成



圖5 參訪吉爾吉斯民俗村

為獨立國家，鄰國是南斯拉夫首府貝爾格勒(Belgrade)的塞爾維亞，仍宣稱科索沃是其領土，兩國在歐盟調解下逐漸降低敵意，不過仍有紛爭。科索沃首都Pristina是戰火後重建城市，發展非常迅速，由於國家天然資源缺乏，只有品質較差的褐煤，資源多半來自歐美各國援助。近來努力修建跨國公路與鐵路，希望藉



由歐盟與希臘間的交通，改善其國家經濟。歐銀在科索沃投資包含公車更新、水及環境改善，也支持當地產業轉型，加工生產區域內所需之建材及輕工業產品。在訪問科索沃時發生一件趣事，當我抵達Pristina新機場通關時，邊檢人員從未見過台灣護照，又一度認為是中國訪客(科索沃未與中國未有外交關係)，在與外交部高層官員查證資料後，向我抱歉延遲通關，並代表政府歡迎首位持台灣護照從此機場進入的台灣人，感覺非常特別，科索沃對台灣實施免簽，僅需要電郵至鄰近領事館即可。

另外計畫造訪國家是克羅埃西亞，該國家沿海城市風景優美，堪稱歐洲最美海岸之一，因此觀光產業蓬勃，全國英語文程度堪稱巴爾幹半島模範，但是國家中仍存在內陸城市因工業凋敝而無法支撐其基礎建設投資，例如距離首都Zagreb約 60公里的Sisak，就是明顯例子，這座城市離獨立戰爭僅有5公里，在國家獨立後改變緩慢，歐銀在此地投資新式天然氣公車及汙水處理系統等，希望能平衡城鄉差距，不過依據克羅埃西亞快速經濟發展速度，可能在5-10年後，從受援國家名單中畢業，即無法接受歐銀貸款協助。

## 捌、海外工作向前進

借調歐銀工作順利在2015年10月底畫下句點，立即整裝返回台北，歐銀同事特舉辦了盛大歡送會，雖然還有很多工作無法在2年內完成，卻已成功將台灣經驗介紹給歐銀同仁，也將歐銀業務推動計畫向國內先進分享(註1)，回到台灣後仍繼續擔任歐銀與台灣的產業橋梁。

12月中有哈薩克及白俄羅斯公路電子收費ETC訪台團，原上述兩國公路ETC收費正在發展，卻遭遇台灣第一代相同收費問題，即裝機率偏低，人工收費仍是主要模式，不僅造成車流壅塞，也易產生收費弊端，上述兩國公路單位代表，在歐銀總部的專家陪同，前來台灣觀察遠通電營運，留下深刻印象，並簽訂合作備忘錄，未來有機會將此收費營運模式向外輸出。

2016年1月中又有歐銀能源專家2位偕同TC專案經理前來介紹綠能產品採購，這些都是在歐銀工作時所接觸的同事，邀請前來台灣訪問，參觀台灣綠能產品，並為未來綠能專案計畫鋪路。類似相同模式也在其他計畫中實現，先由歐銀來台辦理技術參訪，邀請有意推動貸款計畫國家或城市官員前來瞭解如何應用先進



圖6 歡送會



圖7 歐銀專家參加台北智慧城市論壇

技術解決問題，並如何得到最佳方案。接著由歐銀推動小型TC計畫，直接邀請台灣專家前往受援國家訪問，規劃後續可行方案，最終將以此推動大型計畫或建置工程。

## 玖、障礙與決心

海外工作難免遇到困難，首要是語言障礙，歐洲各種語系都是相互關聯，歐洲人士學習英語非常容易，反觀亞洲國家台日韓都是有類似障礙，在競爭國際標案時略顯吃虧，但是近年來中國及韓國在國際標案得標數量都呈現成長現象，究其原因不外乎中國海外投資增加及大量應用海外華人專業實力；而韓國則是國家企業領銜帶隊，台灣工程顧問如何組成國家級聯隊應是當務之急，決不可以再憑單打獨鬥，如此或可獲得更多海外計畫。

其二障礙係國家外交處境困難，在中國於2016年正式加入歐銀成為會員國，我方在歐銀的影響力勢必減弱，TC計畫包含人員借調、來台參訪或是技術交流或許受限，相同情形也發生在亞銀，各處高級長官均無法如願來台訪問，合作計畫常因國家名稱喊卡，這也間接造成國際組織職員刻意避開台灣廠商之原因。未來亞投行也可能有一樣的情況，特別對於台灣

在東南亞的深厚基礎有所動搖，台灣工程顧問業應該認清並朝向國際專業邁進，以技術打破上述限制。

## 拾、結語

國際金融組織是發展中國家重要投資者，身為工程顧問一員能瞭解其運作模式有其必要性，其中參與國際金融組織計畫，一方面能得到合理的費用；另一方面則可將本身發展經驗分享給其他國家人民，所以參與國際金融組織計畫或是在其中工作，都可算一份「大使級」的任務。如果做得好，能夠讓外國友人欣賞台灣專業與熱誠的服務，也能夠促成國民外交。

當然拜科技之賜，海外工作比以前更加輕鬆，行動電話與網路都是垂手可得，物流也便捷，隨時可取得各樣物資，惟心態準備不能一成不變，很多年輕工程師排斥赴海外工作，卻不排斥壯遊歐洲、美洲或是澳洲，如果把工作看成壯遊之一部份，有何不可？因為非得如此才能將台灣經驗向外傳播。

最後海外工作「團隊」是非常重要的，即使單兵作戰，也需豐厚的後勤支援。從亞銀TA計畫到歐銀借調工作，若不是台灣世曦同事間的支持與鼓勵，恐怕無法在時程內完成所有工作，這些也讓所有接觸國際金融組織的人都有相同結論：期待工程顧問界能團結一起，勇敢向海外市場前進。

## 參考文獻

註1：黃文鑑，土木水利41卷第6期(2014年12月)：幫助產業先進瞭解歐銀運作。