

校级硕士

港口管理和多式联运





校级硕士 港口管理和多式联运

- » 模式:在线
- » 时长: 12个月
- » 学位: TECH 科技大学
- » 课程表:自由安排时间
- » 考试模式:在线

网络访问: www.techtitute.com/cn/engineering/professional-master-degree/port-management-intermodal-transportation

目录

01

介绍

4

02

目标

8

03

能力

14

04

课程管理

18

05

结构和内容

24

06

方法

36

07

学位

44

01 介绍

物流已成为贸易和全球经济体系成功的关键支柱。因此,在这种情况下,海港在供应链中占据了重要地位。因此,对于希望在这个蓬勃发展的行业取得进步的工程师来说,货物多式联运以及海港管理和运营是必不可少的。因此,我们创建了这个 100% 在线的学位,由拥有丰富经验的教学团队为学生提供高水平的港口管理学习。此外,高质量的多媒体教学内容和教学大纲可从任何联网的电子设备上获取。



“

通过攻读这个校级硕士, 你将
获得港口管理和多式联运方面
独一无二的最新专业技能”

全球化凸显了高效商业港口物流的重要性,它能够解决不同的情况(经济、卫生、交通、人员危机),而其管理则需要掌握这些领域的最新技术和可操作性。

面对这个现实,海运业正在崛起,需要具备高度专业化、最新港口管理和多式联运视野的专业人才。在这种情况下,由一支拥有二十多年经验的优秀专业团队创建并开发了 this 100% 在线课程,教学时数达 1,500 小时。

这是一个高级课程,采用理论与实践相结合的方法,提供大量教学材料,如多媒体药片、互动图表、必读书目和模拟案例研究。所有这些都为学习管理模式的最新趋势、优化多式联运基础设施的运行以及现有的国际法规和标准提供了动力和有效的方法。

此外,在这个课程的学习过程中,由于采用了再学习系统,毕业生将以更加灵活的方式获得新知识。这是一种基于内容复习的方法,可以让毕业生以简单的方式巩固概念,而无需花费大量时间进行学习和记忆。

毫无疑问,在最优秀专家的指导下,通过灵活的教学方法,这将是一次难得的专业成长机会。学生只需要一个能连接互联网的数字设备(平板电脑、手机或电脑),就能浏览虚拟平台上的内容。

这个**港口管理和多式联运校级硕士**包含市场上最完整和最新的课程。主要特点是:

- ◆ 由港口管理和多式联运专家提供的案例研究
- ◆ 这个课程的内容图文并茂、示意性强、实用性强,为那些专业实践中必不可少的学科提供前卫和实用信息
- ◆ 可以进行自我评估过程的实践,以推进学习
- ◆ 特别强调创新方法
- ◆ 理论课、向专家提问、关于有争议问题的讨论区和个人反思工作
- ◆ 可以从任何有互联网连接的固定或便携式设备上获取内容



根据 Trustpilot 平台
(4.9/5), 就读于世界上
学生评分最高的大学"

“

现在就报名一个适合你在港口行业职业发展愿望的学士学位”

通过最好的教学材料进一步了解商业港口管理的特点。

在家就能深入了解海港物流和国际运输链。

这个课程的教学人员包括来自这个行业的专业人士，他们将自己的工作经验带到了这项培训中，还有来自领先公司和著名大学的公认专家。

多媒体内容是用最新的教育技术开发的，将允许专业人员进行情景式学习，即一个模拟的环境，提供一个身临其境的培训，为真实情况进行培训。

该课程的设计重点是基于问题的学习，通过这种方式，医生必须尝试解决整个学年出现的不同专业实践情况。为此，你将得到由知名专家制作的新型交互式视频系统的帮助。



02 目标

这个校级硕士为期 12 个月,旨在为学生提供有关物流业和货物多式联运以及海港管理和运营的高级知识。为此,毕业生将有机会学习由具有丰富和杰出经验的专业人士编写的教学大纲,这将促进学生掌握在国际港口行业成功运营的关键知识。





“

得益于这个课程的大量教学资源 and 理论与实践相结合的教学方法, 你将更轻松地完成自己的目标”



总体目标

- ◆ 提出物流概念,并将其置于当前的经济环境中
- ◆ 从概念上定义构成物流的流程,并由此产生不同类型的物流
- ◆ 了解每种流程的组成以及构想这些流程的目的
- ◆ 分析当前多式联运链的一般构成
- ◆ 更新学生在多式联运领域的知识
- ◆ 证实海运在全球化中的重要性
- ◆ 分析多式联运的内容及其在物流链中的作用
- ◆ 研究主要的海上运输和运输船舶
- ◆ 更详细地研究主要的海上运输
- ◆ 明确有关海运的国际立法
- ◆ 深入研究港口的传统特点和功能及其历史演变
- ◆ 深化港口物流功能的演变
- ◆ 研究港口基础设施专业化的替代方案,以适应物流链的需求
- ◆ 分析创新的最新趋势
- ◆ 定义不同的港口管理模式
- ◆ 研究港口管理的演变与各国发展程度的关系
- ◆ 为典型港口的治理结构提供一个背景
- ◆ 在全球深刻变革的背景下,确定未来的港口模式
- ◆ 从技术角度最大限度地客观分析这些愿望
- ◆ 在制定对整个社会的经济和社会产生重要影响的港口系统战略过程中,明确共识、沟通和透明度的重要性



通过这个课程,你将掌握用于提供港口服务的最新技术"



具体目标

模块 1. 物流和物流运营商

- ◆ 识别不同类型的物流及其与最终客户相关的功能
- ◆ 从理论上发展不同的物流流程并确定其实际用途
- ◆ 从总体上分析物流运营商的形象, 并分析设计和执行物流流程的运营商的不同类型
- ◆ 根据物流运营商的类型, 确定其提供的各项服务

模块 2. 多式联运、多式联运和物流平台

- ◆ 确定参与多式联运链的每一个参与者, 并确定他们所扮演的角色
- ◆ 发展与多式联运相关的概念、演变和活动
- ◆ 确定供应链中多式联运对经济和运营的影响
- ◆ 根据多式联运原则生成物流优化方案

模块 3. 海运

- ◆ 确定海运成本
- ◆ 确定船舶运营的不同合同
- ◆ 分析货运市场
- ◆ 研究排放及其监管

模块 4. 港口和港口码头

- ◆ 最新一代港口的特点
- ◆ 确定可能导致港口专业化的各种因素, 并介绍最具特色的港口和码头类型
- ◆ 分析最普遍的机械货物装卸手段
- ◆ 介绍目前最先进的港口所采用的最新技术

模块 5. 港口治理模式

- ◆ 描述港口治理的类型
- ◆ 根据治理类型分析介入港口空间的参与者之间的公私关系
- ◆ 确定土地所有者模式的模型结构

模块 6. 港口战略规划

- ◆ 分析港口的经济、技术、社会和环境因素
- ◆ 确定港口系统的不同战略绩效标准(效率、连通性、数字化和可持续性)
- ◆ 研究与绩效标准相关的不同战略方针
- ◆ 确定与每条战略方针相关的总体港口管理

模块 7. 港口业务计划和人力资源管理

- ◆ 分析港口管理及其短期、中期和长期规划
- ◆ 以协调的方式确定影响港口管理的所有方面 基础设施、投资、交通、经济和金融、人力资源、环境等
- ◆ 确定并分析港口管理的总体目标
- ◆ 根据全球战略及其在港口层面的具体化, 在能力管理的基础上明确人力资源规划

模块 8. 港口物流和港口服务

- ◆ 确定每个港口代理的职能和作用, 以及相应的沟通流程
- ◆ 评估港口及其码头的运营反应, 了解其组织结构, 以便能够制定适当的港口运营程序
- ◆ 确定港口服务和商业活动中与船舶正确操作港口最相关的必要方面, 并确定提供这些服务和商业活动的必要手段或可能的收入系统
- ◆ 建议正确识别海事信号和建立基本的海事信号

模块 9. 基础设施的规划和发展与环境的可持续性

- ◆ 根据全球气候现实情况规划港口区域
- ◆ 在港口具体引入可再生能源项目
- ◆ 对投资项目进行环境评估
- ◆ 计算港口基础设施项目的盈利能力



模块 10. 港口安保和安全

- ◆ 识别港口基础设施面临的潜在威胁, 分析具体的薄弱环节, 提出具体的网络安全解决方案, 以防止攻击并保证系统的完整性
- ◆ 评估特定港口实体安全措施的有效性, 检查现有的安全设计, 确定需要改进的领域, 并制定加强设施安全的计划
- ◆ 为选定的港口提交一份详细的风险评估报告, 汇编相关数据, 展示全面的威胁分析, 并提出合理的风险缓解建议
- ◆ 提出并开展模拟港口危机演习, 建立现实场景, 协调安保团队的应对措施, 并严格评估表现, 以改进应急准备

03 能力

攻读这个大学学位的学生将具备高水平的能力,能够运用最先进的技术优化多式联运基础设施的运行,并对这个领域的物质和人力资源进行规划。这一切都要归功于由一支精通国际港口生态系统的庞大教学团队所创建的理论与实践相结合的教学方案。在真正的专家指导下,为你提供独一无二的职业发展机会。



“

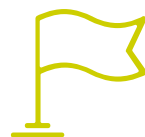
案例研究将帮助你在与
该行业不同代理商的关
系中做出成功的决策”



总体能力

- ◆ 制定港口系统战略, 以满足整个社会的愿望, 即公众的普遍利益
- ◆ 发展应对港口环境危机和紧急情况的能力, 设计有效的行动计划, 协调与利益相关方的沟通, 并进行演习, 以确保在不利情况下做出有效反应
- ◆ 详细说明港口内承担公共服务义务的各港口服务部门的运作情况, 以及对船舶的主要商业活动
- ◆ 分析港口环境的具体威胁和脆弱性, 确定可能出现的风险情况并评估其对港口运营的潜在影响
- ◆ 规划和协调港口实体的人力资源





具体能力

- ◆ 制定全面的港口安全战略, 包括实物、技术和管理措施, 以降低风险, 确保港口基础设施和活动得到保护
- ◆ 应用与港口安全有关的国际法规和标准, 确保遵守现有法规, 推广世界一流的安全做法
- ◆ 通过基于港口系统战略模式的港口业务计划来实现战略
- ◆ 在管理和运营中融入最新的创新趋势, 将其作为高度变革和差异化的要素



全面、横向和实用地概述
海运公司的规划工作"

04

课程管理

TECH 秉承高质量教学的理念。为了贯彻这个学术方针，这个学院的团队挑选了在港口领域拥有丰富经验、对港口管理和多式联运有深入了解的教师。他们的广泛背景在整个教学大纲中显而易见，这将增加 100% 在线攻读这个校级硕士的学生的理论和实践知识。





“

这个领域最优秀的专业人士之手，在国际公司拥有丰富的经验”

管理人员



López Rodríguez, Armando 先生

- ◆ 国家港口总统办公室技术咨询领域负责人
- ◆ 国家港口战略规划领域负责人
- ◆ 国家港口项目经理
- ◆ 信息和通信资源与技术领域负责人
- ◆ 国家港口开发区负责人
- ◆ 国家港口企业关系领域主管
- ◆ 国家港口战略规划领域负责人
- ◆ 产业组织学院副教授
- ◆ AENOR的副教授
- ◆ UBT实验室副教授
- ◆ 马德里理工大学电信工程师
- ◆ 毕业于国立远程教育大学 (UNED) 历史系
- ◆ 国立远程教育大学 (UNED) 历史学博士
- ◆ 国立远程教育大学 (UNED) 历史、艺术和地理研究高级方法与技术硕士
- ◆ 纳瓦拉大学 IESE 管理发展计划 (PDD)



教师

García, Ana María 女士

- ◆ 埃斯波总统府首席顾问
- ◆ Puertos del Estado 人力资源发展领域负责人
- ◆ Indra 运输和工业业务发展经理
- ◆ Puertos del Estado 商业与营销技术部负责人
- ◆ 港口管理与规划和联运硕士课程教师
- ◆ 科米亚斯教廷大学 (ICAI-ICADE) 和马德里康普斯顿大学心理学学位, 专攻工作和组织心理学
- ◆ 西班牙纳瓦拉大学 IESE 管理与工商管理硕士
- ◆ 纳瓦拉大学 IESE 公共管理领导力课程
- ◆ 莫特里尔、维戈、希洪、科鲁尼亚、阿利坎特、特内里费和卡特赫纳港务局港口管理委员会成员和国家行政管理总局董事会成员

Muriente Núñez, Carlos 先生

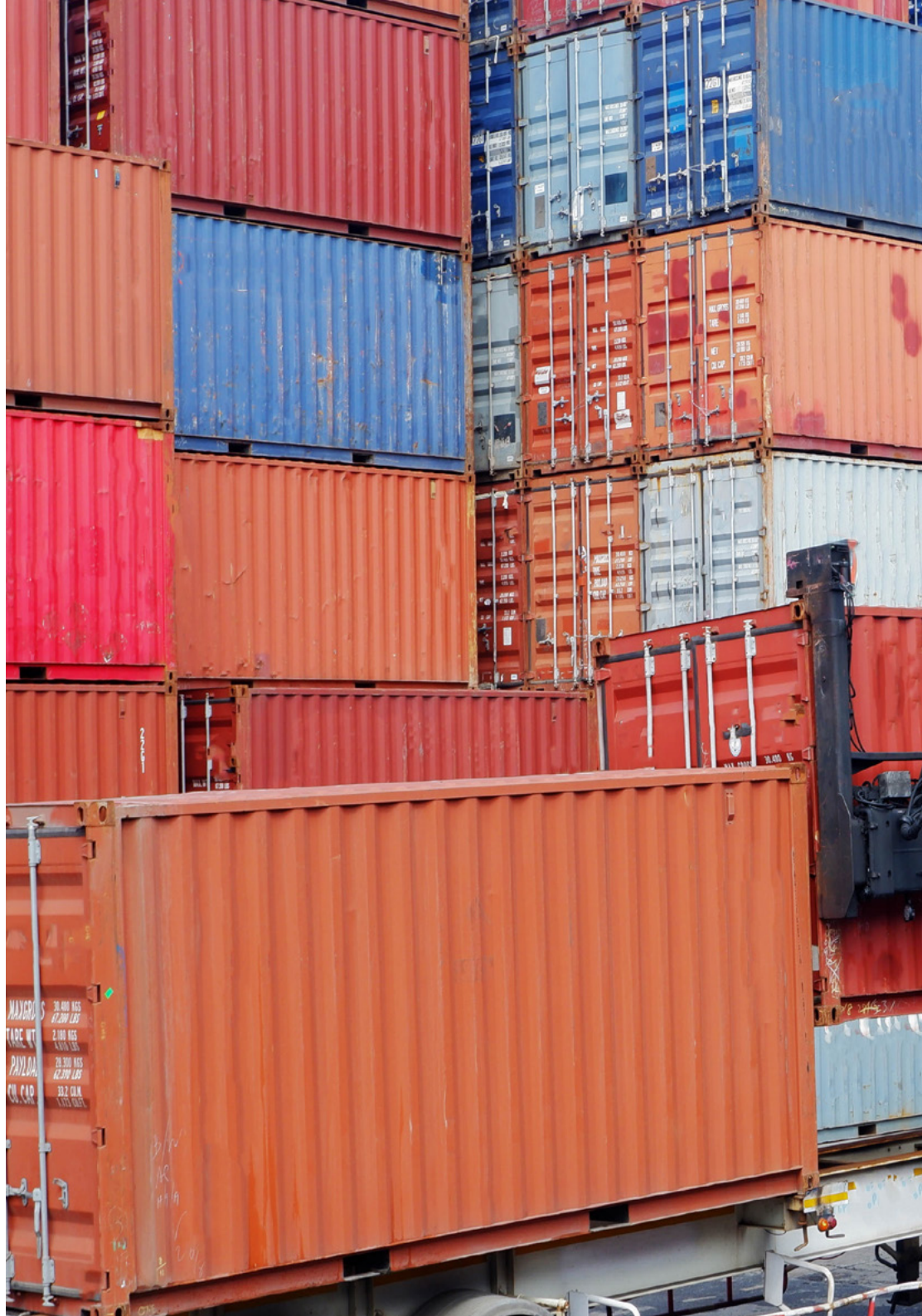
- ◆ 西班牙 Alten 船舶与海洋工程师
- ◆ 马德里理工大学的海军建筑学学位
- ◆ 马德里理工大学的海军和海洋工程硕士学位
- ◆ TECH 科技大学可再生能源硕士学位课程
- ◆ 马德里理工大学未来工业、建筑和技术材料课程

Lubián García, José Miguel 先生

- ◆ 港口部门人力资源管理专家
- ◆ 人力资源顾问
- ◆ Puertos del Estado 港口管理硕士学位主任和协调人
- ◆ INAP、IIR 和 EOI 讲师
- ◆ 港口研究副主任
- ◆ 商业计划副主任
- ◆ 人力资源副总监
- ◆ 人力资源组织与规划领域主管
- ◆ 毕业于马德里自治大学经济与商业研究专业
- ◆ 商学院的人力资源管理硕士
- ◆ IESE 商学院港口部门管理专业高管
- ◆ 卡斯特利翁、塔拉戈纳、科鲁尼亚、阿尔梅里亚和帕萨赫港务局董事会成员

López Ansorena, César 博士

- ◆ 港口管理专家
- ◆ 海事安全事务主管部门认可的港口设施安全官员
- ◆ 内政部认可的私人保安主任
- ◆ 以优异成绩获得马德里理工大学土木工程系统(领土与环境计划)博士
- ◆ 马德里理工大学的土木工程师
- ◆ 情报分析专业硕士





Martín Gasull, Emilio 先生

- ◆ 扎诺蒂电器公司冷藏运输部总监
- ◆ HI 物流集团总经理
- ◆ ERTRANSIT公司莱万特地区总监
- ◆ 在 Agencia Fernández de Sola 任职莱万特分部经理
- ◆ Kuehne & Nagel Spain 多式联运部经理
- ◆ DHL Global Forwarding 西班牙和葡萄牙海运部总监
- ◆ DHL Global Forwarding 多式联运部总监
- ◆ JF Hillebrand 西班牙区域技术总监
- ◆ 西班牙 Evergreen Shipping 公司海运和内陆物流经理
- ◆ 港口管理与多式联运硕士学位教师
巴伦西亚大学法律学位
- ◆ 商船军官学院平均工资专员

Martín Santodomingo, Francisco Javier 先生

- ◆ Puertos del Estado 运营和导航辅助系统助理总监
- ◆ Dragados y Construcciones 集团海事工程项目部负责人
- ◆ 马德里理工大学、奥维耶多大学、加的斯大学和科鲁尼亚大学港口管理与规划和国家港口多式联运硕士学位教师
- ◆ 马德里理工大学运输专业土木工程师
- ◆ 马德里理工大学欧洲联盟硕士
- ◆ 科米亚主教大学港口管理和多式联运 ICADE 硕士

Martín Barroso, Santiago 先生

- ◆ Ingeniería e Integración Avanzada S.A / BABEL 的法律内容编辑
- ◆ 马拉加律师协会的法律行政人员

05

结构和内容

这个大学学位的教学大纲旨在提供有关港口基础设施的规划、管理和运营的最先进知识，教学时数超过 1,500 小时。理论框架将通过虚拟图书馆中的大量多媒体教学材料、专业读物和案例研究得到丰富，任何手机、平板电脑或电脑都可以每周 7 天、每天 24 小时连接互联网。





“

这是一个动态的学术选择, 可使你更接近港口管理和多式联运的最新趋势”

模块 1. 物流和物流运营商

- 1.1. 物流
 - 1.1.1. 物流, 在当前经济流动中的作用
 - 1.1.2. 物流和供应链差异
 - 1.1.3. 公司内的物流重要性
- 1.2. 物流领域和类型
 - 1.2.1. 物流领域
 - 1.2.2. 内部物流与外部物流
 - 1.2.3. 物流的基本要素
- 1.3. 物流作业
 - 1.3.1. 物流公司的运作
 - 1.3.2. 物流过程及其要素
 - 1.3.3. 物流链的各个阶段
 - 1.3.4. 物流环境中出现的问题
- 1.4. 物流适应当前市场需求
 - 1.4.1. 电子商务中的物流配送物流
 - 1.4.2. 逆向物流
 - 1.4.3. 物流指标
 - 1.4.4. 目前物流
- 1.5. 新技术应用于物流
 - 1.5.1. 机器人和自动化仓库
 - 1.5.2. 过程自动化
 - 1.5.3. 信息系统应用于物流
 - 1.5.4. 区块链和机器学习
- 1.6. 未来的物流
 - 1.6.1. 物流面临的挑战和挑战
 - 1.6.2. 绿色物流
 - 1.6.3. 物流领域新趋势
- 1.7. 物流运营商
 - 1.7.1. 全球物流
 - 1.7.2. 物流操作员图
 - 1.7.3. 迄今为止物流运营商的演变
 - 1.7.4. 物流运营商要求

- 1.8. 物流经营者与外包合同
 - 1.8.1. 外包合同条款、SLA
 - 1.8.2. 物流运营商提供的服务
 - 1.8.3. 物流运营商的优势
- 1.9. 物流运营商功能和类型
 - 1.9.1. 物流经营者的职能
 - 1.9.2. 派对物流 (PL) 实用性
 - 1.9.3. 物流运营商的类型服务和基础设施
 - 1.9.4. PL 的未来从 6PL 到 10PL
- 1.10. 货运代理与物流运营商
 - 1.10.1. 货运代理与物流运营商差异和相似之处
 - 1.10.2. 货运代理向物流运营商的演变
 - 1.10.3. 货运代理和 PLS 系统将服务整合在一起

模块 2. 多式联运、联运和物流平台

- 2.1. 商店
 - 2.1.1. 物流活动的阶段仓库在供应链中的作用
 - 2.1.2. 仓库活动
 - 2.1.3. 仓库类型
 - 2.1.4. 存储替代方案
- 2.2. 物流平台
 - 2.2.1. 仓库与物流平台差异化元素
 - 2.2.2. 物流平台的类型
 - 2.2.3. 物流平台运营基础设施、空间组织和人力、机械手段
- 2.3. 物流平台作为多式联运链的整合元素
 - 2.3.1. 物流平台类型
 - 2.3.2. 位置作为物流平台的差异化要素 枢纽仓库
 - 2.3.3. 微物流平台城市SLP
- 2.4. 陆路货物运输
 - 2.4.1. 国际陆路货物运输主要基础设施和国际法律框架
 - 2.4.2. 公路货运类型
 - 2.4.3. 道路运输公司管理的关键要素
 - 2.4.4. 陆路运输公司的数字化转型管理系统

- 2.5. 铁路货运
 - 2.5.1. 铁路运输国际货运铁路网络状况
 - 2.5.2. 铁路运营商
 - 2.5.3. 铁路运输类型
- 2.6. 海上货物运输
 - 2.6.1. 国际监管机构
 - 2.6.2. 相关法例
 - 2.6.3. 长途运输
 - 2.6.4. 短途海运和海上高速公路
 - 2.6.5. 内河货物运输
 - 2.6.6. 海运关键问题
- 2.7. 航空货运
 - 2.7.1. 国际监管机构
 - 2.7.2. 国际法律框架
 - 2.7.3. 必要的基础设施
 - 2.7.4. 飞机。类型学
 - 2.7.5. 航空运输。关键问题
- 2.8. 货物的毛细分布
 - 2.8.1. 毛细管配送, 物流链的最后一个环节
 - 2.8.2. 毛细管分布的工作原理
 - 2.8.3. 最后一英里物流。发挥作用
- 2.9. 多式联运和联合运输
 - 2.9.1. 多式联运
 - 2.9.2. 多式联运与联运
 - 2.9.3. 多式联运运营商 (OTM) 的作用
- 2.10. 多式联运
 - 2.10.1. 多式联运
 - 2.10.2. 多式联运的类型
 - 2.10.3. 仓库在多式联运中的作用。交叉转运
 - 2.10.4. 多式联运运营商
 - 2.10.5. 多式联运系统
 - 2.10.6. 多式联运。优势、问题和挑战

模块 3. 海运

- 3.1. 海运和国际贸易
 - 3.1.1. 海运
 - 3.1.2. 国际贸易
 - 3.1.3. 海上交通
 - 3.1.4. TRAMP 交通和常规线路
- 3.2. 海上运输船舶类型
 - 3.2.1. 海上运输船舶的类型 (按其负载)
 - 3.2.2. 海上运输船舶的演变
 - 3.2.3. 集装箱
 - 3.2.3.1. 海运集装箱的类型
- 3.3. 海运市场
 - 3.3.1. 海运市场
 - 3.3.2. 世界船队
 - 3.3.3. 全球海运需求
- 3.4. 海运成本
 - 3.4.1. 成本分配
 - 3.4.2. 固定成本
 - 3.4.3. 可变成本
 - 3.4.4. 装卸费用
 - 3.4.5. 影响成本的因素
- 3.5. 海上运输
 - 3.5.1. 石油运输
 - 3.5.2. 散装固体运输
 - 3.5.3. 普通货物
- 3.6. 海商法
 - 3.6.1. 海事特权
 - 3.6.2. 海军抵押贷款
 - 3.6.3. 国际海运规则和公约
- 3.7. 船舶营运合同
 - 3.7.1. 船舶的经济开发
 - 3.7.2. 光船租赁
 - 3.7.3. 宪章
 - 3.7.4. 通行合同

- 3.8. 货运市场
 - 3.8.1. 货运市场。发展
 - 3.8.2. 经期
 - 3.8.3. 供应/需求
- 3.9. 事故和海上保险
 - 3.9.1. 划船事故
 - 3.9.2. 故障类型
 - 3.9.3. 海运保险
- 3.10. 排放国际法规
 - 3.10.1. 海上运输排放
 - 3.10.2. 国际监管
 - 3.10.3. 遵守法规的形式
 - 3.10.4. 二氧化碳减排

模块 4. 港口和港口码头

- 4.1. 商业港口。功能
 - 4.1.1. 商港的功能
 - 4.1.2. 港口和供应链
 - 4.1.3. 21世纪的港口
- 4.2. 根据商品流量的港口模型
 - 4.2.1. 港口作为物流链的重要节点
 - 4.2.2. 根据货物流向的港口类型
 - 4.2.2.1. 进出口港口
 - 4.2.2.2. 集线器端口
 - 4.2.3. 适应货物流通趋势的变化
- 4.3. 港口码头
 - 4.3.1. 港口专业化
 - 4.3.2. 港口码头方案及区域
 - 4.3.3. 港口码头类型
- 4.4. 起重机和机械装置
 - 4.4.1. 用于装卸船舶的起重机
 - 4.4.2. 在码头运输货物的方式
 - 4.4.3. 堆场内装卸货物的装置





- 4.5. 多功能码头和集装箱码头
 - 4.5.1. 多用途或多用途终端
 - 4.5.2. 集装箱码头
 - 4.5.3. 集装箱码头装卸流程
- 4.6. 散货码头
 - 4.6.1. 实心散装端子
 - 4.6.2. 液体散货码头
 - 4.6.3. 特别设施
- 4.7. 滚装货运码头
 - 4.7.1. 滚装货运码头
 - 4.7.2. 轮式平台上的集装箱
 - 4.7.3. 汽车
- 4.8. 客运航站楼及其他类型的专用航站楼
 - 4.8.1. 客运码头
 - 4.8.2. 运动码头
 - 4.8.3. 钓鱼码头
- 4.9. 智能端口和自动化
 - 4.9.1. 智能端口
 - 4.9.2. 数字化
 - 4.9.3. 操作自动化
- 4.10. 港口创新的最新趋势
 - 4.10.1. 人工智能及其在港口的应用
 - 4.10.2. 基于模拟的培训 (SBT)
 - 4.10.3. 港口数字孪生

模块 5. 港口治理模型

- 5.1. 港口治理
 - 5.1.1. 港口治理
 - 5.1.2. 港口治理的发展
 - 5.1.3. 港口治理与经济发展
- 5.2. 港口治理模型
 - 5.2.1. 公共港口和私人港口
 - 5.2.2. 工具端口
 - 5.2.3. 楼主端口模型

- 5.3. 港口治理趋势
 - 5.3.1. 治理模式的稳定:走向细致入微的房东
 - 5.3.2. 纵向和横向整合
 - 5.3.3. 竞争控制和监督活动
- 5.4. 房东模型和公共领域
 - 5.4.1. 港口公共领域的管理
 - 5.4.2. 费用收入
 - 5.4.3. 手续费收入
- 5.5. 港口治理模型示例
 - 5.5.1. 英国的私人港口
 - 5.5.2. 欧洲大陆的地主模式
 - 5.5.3. 西班牙美洲。转型中的模型
- 5.6. 港口服务制度
 - 5.6.1. 服务的性质(公共、私人)。对提供服务的要求
 - 5.6.2. 行政链接/合同、许可证)
 - 5.6.3. 访问所提供服务的表格或要求。赞同。提供者数量的限制
- 5.7. 国家一级港口系统的协调
 - 5.7.1. 集中式系统
 - 5.7.2. 去中心化系统
 - 5.7.3. 混合系统
- 5.8. 港内治理
 - 5.8.1. 港口管理
 - 5.8.2. 类型组织结构图和职能领域
 - 5.8.3. 港口规划及经营范围
- 5.9. 港口管理局
 - 5.9.1. 经济财务管理
 - 5.9.2. 人力资源管理
 - 5.9.3. 工业安全与职业风险防范
- 5.10. 港口与环境的关系
 - 5.10.1. 港口与城市的相互关系
 - 5.10.2. 城市-港口地块。城市考虑因素
 - 5.10.3. 机构活动和与环境的合作

模块 6. 港口战略规划

- 6.1. 港口系统
 - 6.1.1. 港口当局。协调
 - 6.1.2. 经济展望
 - 6.1.3. 环境视角
 - 6.1.4. 社会视角
 - 6.1.5. 绩效标准
- 6.2. 具有经济效益的港口
 - 6.2.1. 融资
 - 6.2.2. 预算编制
 - 6.2.3. 与港口实际情况相关的价格
 - 6.2.4. 端口之间资源的重新分配
- 6.3. 港口空间管理
 - 6.3.1. 港口空间性能
 - 6.3.2. 为公众利益服务的港口空间
 - 6.3.3. 港口空间数字化
- 6.4. 基础设施。以需求为导向的投资
 - 6.4.1. 利用基础设施投资
 - 6.4.2. 具有经济效益和社会效益的基础设施
 - 6.4.3. 基础设施互联互通
 - 6.4.4. 尊重环境
- 6.5. 提供针对客户和整个社会的服务
 - 6.5.1. 有竞争力的服务, 服务大众利益
 - 6.5.2. 提供服务的效率
 - 6.5.3. 监控服务提供
 - 6.5.4. 简化官僚程序
 - 6.5.4.1. 边境管制和检查
 - 6.5.4.2. 程序敏捷性
- 6.6. 港口创新与数字化
 - 6.6.1. 电子化管理
 - 6.6.2. 数字端口
 - 6.6.3. 创新驱动
 - 6.6.4. 创新服务大众利益

- 6.7. 国际预测
 - 6.7.1. 国际关系
 - 6.7.2. 身份和企业形象
 - 6.7.3. 港口在国际上的竞争力
- 6.8. 环境的可持续性
 - 6.8.1. 环境管理
 - 6.8.2. 质量和环境测量
 - 6.8.3. 消耗和废物管理
 - 6.8.4. 可持续交通
 - 6.8.5. 气候变化
 - 6.8.6. 港口与公民
- 6.9. 安全问题
 - 6.9.1. 工业安全
 - 6.9.2. 港口安全
 - 6.9.3. 网络安全
- 6.10. 企业道德文化与人力资本
 - 6.10.1. 道德准则
 - 6.10.2. 监督和控制
 - 6.10.3. 透明度
 - 6.10.4. 组织结构
 - 6.10.5. 平等
 - 6.10.6. 培训和职业生涯
 - 6.10.7. 交流与参与

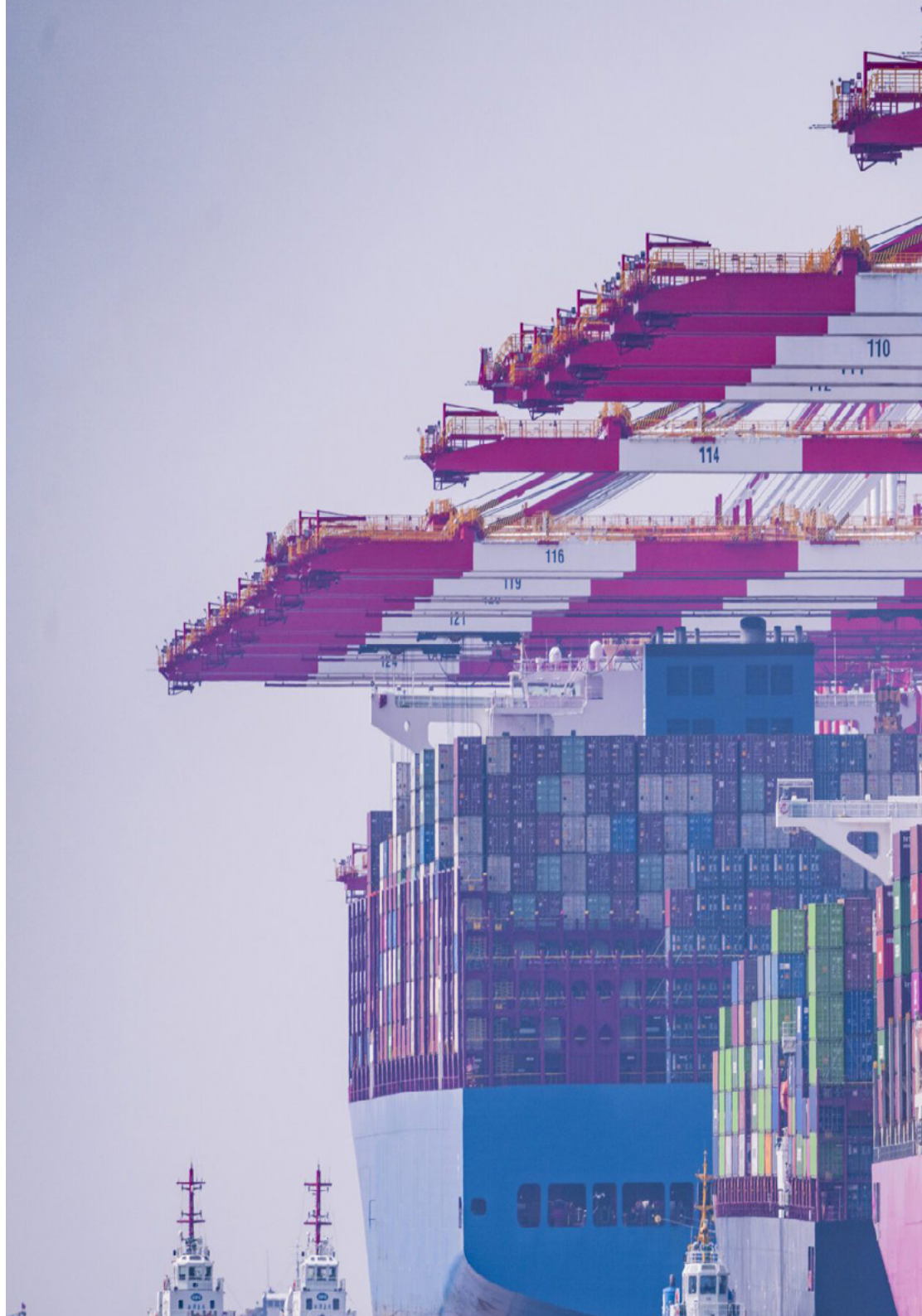
模块 7. 港口业务计划和人力资源管理

- 7.1. 作为规划工具的港口业务计划
 - 7.1.1. 业务计划是港口系统全球战略的具体化
 - 7.1.2. 作为规划协调要素的运营计划
 - 7.1.3. DAFO
 - 7.1.4. 战略地图
 - 7.1.5. 其他港口规划工具
- 7.2. 港口业务计划的视角
 - 7.2.1. 港口交通
 - 7.2.2. 投资
 - 7.2.3. 经济-金融
 - 7.2.4. 人力资源
 - 7.2.5. 环境与可持续性
- 7.3. 通过业务计划进行管理控制
 - 7.3.1. 目标监测
 - 7.3.2. 管理比率的演变
 - 7.3.3. 纠正措施
- 7.4. 人力资本
 - 7.4.1. 港口的社会职业背景
 - 7.4.2. 全球和港口战略中的人力资源配置
 - 7.4.3. 劳资关系与谈判
- 7.5. 变革的需要港口专业化
 - 7.5.1. 对变革的抵制
 - 7.5.2. 如何管理变革
 - 7.5.3. 港口专业化
 - 7.5.4. 透明度与沟通
- 7.6. 能力管理促进变革
 - 7.6.1. 知识能力
 - 7.6.2. 软能力
 - 7.6.3. 能力管理的不同方面

- 7.7. 工作岗位
 - 7.7.1. 职位说明
 - 7.7.2. 工作评估
 - 7.7.3. 职位分类和组织结构
- 7.8. 培训计划
 - 7.8.1. 港口系统培训计划
 - 7.8.2. 港口级别培训计划
 - 7.8.3. 企业大学
 - 7.8.4. 虚拟教室
- 7.9. 薪酬制度
 - 7.9.1. 薪酬制度
 - 7.9.2. 薪酬结构
 - 7.9.3. 业绩评估和浮动薪酬
- 7.10. 预防职业危害
 - 7.10.1. 预防报告预防战略
 - 7.10.2. 港口职业风险的预防
 - 7.10.3. 社会心理风险

模块 8. 海运港口物流和港口服务

- 8.1. 港口社区
 - 8.1.1. 港口社区
 - 8.1.2. 港口社区的主要行为者
 - 8.1.3. 适用于港口群体的质量管理体系
- 8.2. 港口作业
 - 8.2.1. 港口作业和港口活动
 - 8.2.2. 港口作业中的信息系统
 - 8.2.3. 港口作业中的信息流
- 8.3. 港口物流
 - 8.3.1. 港口物流
 - 8.3.2. 港口作为全球供应链中的物流节点
 - 8.3.3. 集装箱运输物流





- 8.4. 一般港口管理
 - 8.4.1. 港口海运和内陆运输的总体组织
 - 8.4.2. 船舶进港
 - 8.4.3. 锚地和泊位的分配
 - 8.4.4. 船舶停留和内陆移动
 - 8.4.5. 车辆和人员在港口内的移动
 - 8.4.6. 旅客和货物
- 8.5. 港口码头管理
 - 8.5.1. 分析水平
 - 8.5.2. 港口码头规划
 - 8.5.3. 生产力指标
- 8.6. 港口服务
 - 8.6.1. 港口服务监管
 - 8.6.2. 公共服务义务
 - 8.6.3. 港口服务类型
- 8.7. 技术-航海服务
 - 8.7.1. 停泊
 - 8.7.2. 港口拖带
 - 8.7.3. 领航
- 8.8. 货物、旅客和废物接收服务
 - 8.8.1. 货物装卸服务
 - 8.8.1.1. 装载和积载活动
 - 8.8.1.2. 卸货和卸载活动
 - 8.8.1.3. 可能豁免的装卸和卸载作业
 - 8.8.2. 船舶产生的废物接收服务
 - 8.8.3. 客运服务

- 8.9. 商船服务
 - 8.9.1. 提供供应品
 - 8.9.2. 加油
 - 8.9.3. 液化天然气供应
 - 8.9.4. 船舶电力供应
 - 8.10. 海上信号服务
 - 8.10.1. 航行辅助设备的类型
 - 8.10.2. 视觉辅助设备
 - 8.10.3. 声学辅助设备
 - 8.10.4. 无线电辅助设备
 - 8.10.5. VTS
 - 8.10.6. IALA 海上航标系统
- 模块 9. 基础设施和环境可持续性的规划和发展**
- 9.1. 可持续港口规划
 - 9.1.1. 立法:Fit for 55 和 EU ETS
 - 9.1.2. 与其他大陆的关系
 - 9.1.3. 与国际海事组织 (IMO) 的关系
 - 9.2. 港口规划工具和适应新的气候现实
 - 9.2.1. 总体规划
 - 9.2.2. 基础设施发展规划工具
 - 9.2.3. 港口码头设计和重新设计:电气化计划
 - 9.2.4. 可持续的港城关系:气候变化与港口城市空间设计
 - 9.3. 港口规划工具的环境评估
 - 9.3.1. 基础设施发展方案
 - 9.3.2. 基础设施发展计划评估
 - 9.3.3. 基础设施项目评估
 - 9.4. 可持续港口基础设施发展项目的融资
 - 9.4.1. 欧洲投资银行
 - 9.4.2. 世界银行
 - 9.4.3. 美洲开发银行
 - 9.4.4. 国际投资基金
 - 9.4.5. 发行绿色债券
 - 9.5. 港口与海岸侵蚀:与大自然合作
 - 9.5.1. 河口保护项目
 - 9.5.2. 海岸再生项目
 - 9.5.3. 沉积物再利用项目
 - 9.6. 可再生能源投资项目
 - 9.6.1. 陆上和海上风力发电项目
 - 9.6.2. 岸上和离岸光伏能源项目
 - 9.6.3. 其他可再生能源
 - 9.7. 投资项目的盈利能力评估MEIPORT 方法
 - 9.7.1. 项目背景和目标分析
 - 9.7.2. 对替代品的分析
 - 9.7.3. 项目定义
 - 9.7.4. 财务分析
 - 9.7.5. 经济分析
 - 9.7.6. 敏感性和风险分析
 - 9.8. 应用于港口的 BIM 技术
 - 9.8.1. 港口码头设计
 - 9.8.2. 码头电气化项目设计
 - 9.8.3. 港口陆路通道项目的设计
 - 9.9. 海洋环境监测和预报仪器
 - 9.9.1. 测量网络:浮标、验潮仪和高频雷达
 - 9.9.2. 海洋气候预测和变化情景要素
 - 9.9.3. 项目
 - 9.10. 蓝色经济
 - 9.10.1. 蓝色经济尺寸
 - 9.10.2. 保护海洋生态系统的项目
 - 9.10.3. 港口与气候和海洋研究中心:建立长期关系

模块 10. 港口保安与安全

- 10.1. 港口安全
 - 10.1.1. 端口安全
 - 10.1.2. 保护和安全
 - 10.1.3. 国际规则、规章和标准
- 10.2. 港口安全与安保
 - 10.2.1. 危险品管理
 - 10.2.2. 工业事故预防
 - 10.2.3. 货物装卸和运输安全程序
- 10.3. 港口安全安全规划
 - 10.3.1. 确定威胁和薄弱环节
 - 10.3.2. 风险分析和安全评估
 - 10.3.3. 风险缓解战略保护计划
- 10.4. 实物和电子保护
 - 10.4.1. 实物保护系统的设计
 - 10.4.2. 出入控制和监控
 - 10.4.3. 港口安全技术
- 10.5. 港口的逻辑和网络安全
 - 10.5.1. 特定的网络威胁和漏洞
 - 10.5.2. 港口网络安全战略
 - 10.5.3. 应对网络事件
- 10.6. 危机和应急管理
 - 10.6.1. 应急计划
 - 10.6.2. 与公共安全机构的协调
 - 10.6.3. 应急演练
- 10.7. 社区关系和危机沟通
 - 10.7.1. 社区沟通的重要性
 - 10.7.2. 危机情况下的沟通策略
 - 10.7.3. 港口的企业社会责任

- 10.8. 安全部门的管理
 - 10.8.1. 公共和私人保安的管理
 - 10.8.2. 安全规划
 - 10.8.2. 物资资源
 - 10.8.3. 人力资源管理与培训
- 10.9. 预防和保护
 - 10.9.1. 防范反社会风险的建议
 - 10.9.2. 防范火灾风险的建议
 - 10.9.3. 针对职业危害的建议
- 10.10. 港口安全的创新与未来
 - 10.10.1. 港口安全的技术趋势
 - 10.10.2. 人工智能和数据分析
 - 10.10.3. 应对未来挑战



由于采用了再学习方法，
你将实现高效学习，减少
长时间的学习和记忆"

06 方法

这个培训计划提供了一种不同的学习方式。我们的方法是通过循环的学习模式发展起来的：**Re-learning**。

这个教学系统被世界上一些最著名的医学院所采用，并被**新英格兰医学杂志**等权威出版物认为是最有效的教学系统之一。





“

发现 Re-learning, 这个系统放弃了传统的线性学习, 带你体验循环教学系统: 这种学习方式已经证明了其巨大的有效性, 尤其是在需要记忆的科目中”

案例研究, 了解所有内容的背景

我们的方案提供了一种革命性的技能和知识发展方法。我们的目标是在一个不断变化, 竞争激烈和高要求的环境中加强能力建设。

“

和TECH, 你可以体验到一种正在动摇世界各地传统大学基础的学习方式”



你将进入一个以重复为基础的学习系统, 在整个教学大纲中采用自然和渐进式教学。



学生将通过合作活动和真实案例，学习如何解决真实商业环境中的复杂情况。

一种创新并不同的学习方法

该技术课程是一个密集的教学计划，从零开始，提出了该领域在国内和国际上最苛刻的挑战和决定。由于这种方法，个人和职业成长得到了促进，向成功迈出了决定性的一步。案例法是构成这一内容的技术基础，确保遵循当前经济，社会和职业现实。

“我们的课程使你准备好在不确定的环境中面对新的挑战，并取得事业上的成功”

案例法一直是世界上最好的院系最广泛使用的学习系统。1912年开发的案例法是为了让法律学生不仅在理论内容的基础上学习法律，案例法向他们展示真实的复杂情况，让他们就如何解决这些问题作出明智的决定和价值判断。1924年，它被确立为哈佛大学的一种标准教学方法。

在特定情况下，专业人士应该怎么做？这就是我们在案例法中面对的问题，这是一种以行动为导向的学习方法。在整个课程中，学生将面对多个真实案例。他们必须整合所有的知识，研究，论证和捍卫他们的想法和决定。

Re-learning 方法

TECH有效地将案例研究方法与基于循环的100%在线学习系统相结合,在每节课中结合了8个不同的教学元素。

我们用最好的100%在线教学方法加强案例研究: Re-learning。

在2019年,我们取得了世界上所有西班牙语在线大学中最好的学习成绩。

在TECH,你将采用一种旨在培训未来管理人员的尖端方法进行学习。这种处于世界教育学前沿的方法被称为 Re-learning。

我校是唯一获准使用这一成功方法的西班牙语大学。2019年,我们成功地提高了学生的整体满意度(教学质量,材料质量,课程结构,目标.....),与西班牙语最佳在线大学的指标相匹配。



在我们的方案中,学习不是一个线性的过程,而是以螺旋式的方式发生(学习,解除学习,忘记和重新学习)。因此,我们将这些元素中的每一个都结合起来。这种方法已经培养了超过65万名大学毕业生,在生物化学,遗传学,外科,国际法,管理技能,体育科学,哲学,法律,工程,新闻,历史,金融市场和工具等不同领域取得了前所未有的成功。所有这些都是在一个高要求的环境中进行的,大学学生的社会经济状况很好,平均年龄为43.5岁。

Re-learning 将使你的学习事半功倍,表现更出色,使你更多地参与到训练中,培养批判精神,捍卫论点和对比意见:直接等同于成功。

从神经科学领域的最新科学证据来看,我们不仅知道如何组织信息,想法,图像y记忆,而且知道我们学到东西的地方和背景,这是我们记住并将其储存在海马体的根本原因,并能将其保留在长期记忆中。

通过这种方式,在所谓的神经认知背景依赖的电子学习中,我们课程的不同元素与学员发展其专业实践的背景相联系。



该方案提供了最好的教育材料,为专业人士做了充分准备:



学习材料

所有的教学内容都是由教授该课程的专家专门为该课程创作的,因此,教学的发展是具体的。

然后,这些内容被应用于视听格式,创造了TECH在线工作方法。所有这些,都是用最新的技术,提供最高质量的材料,供学生使用。



大师课程

有科学证据表明第三方专家观察的有用性。

向专家学习可以加强知识和记忆,并为未来的困难决策建立信心。



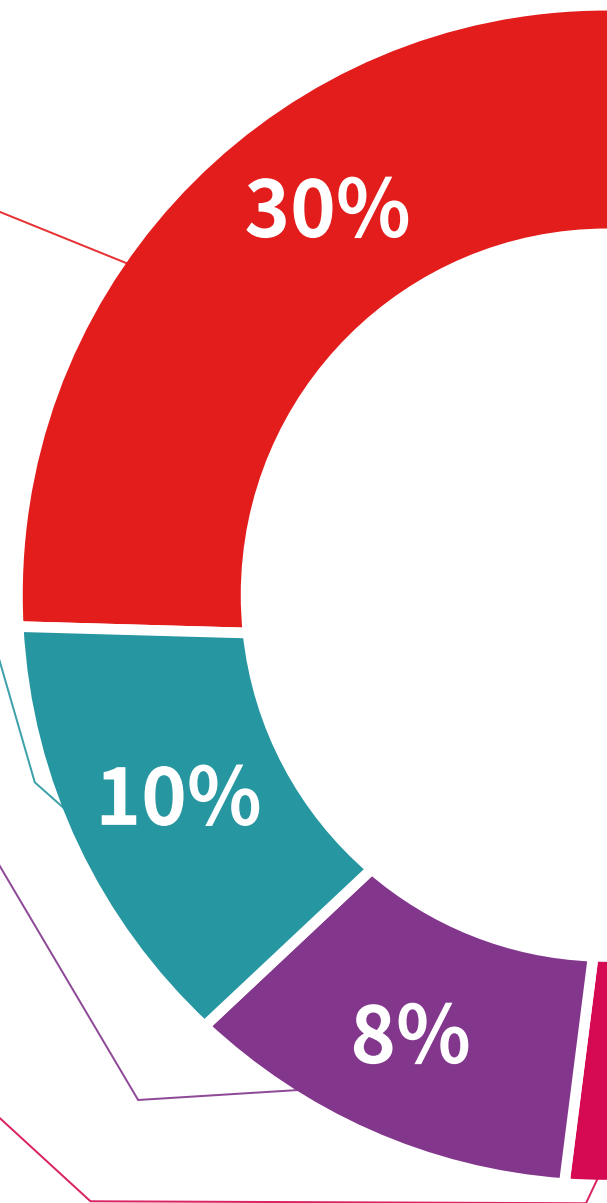
技能和能力的实践

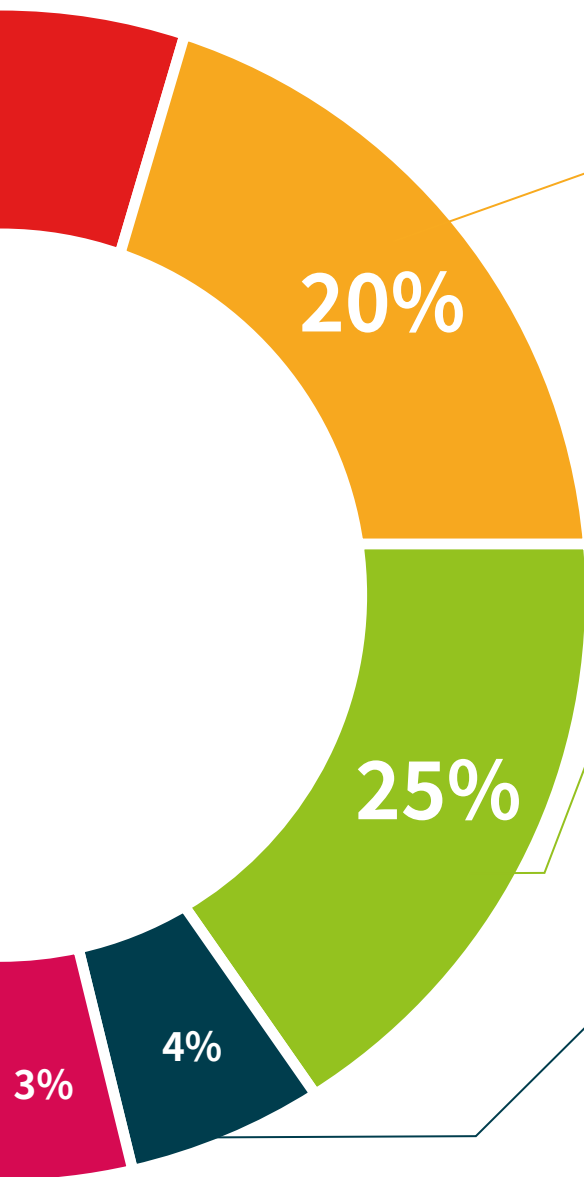
你将开展活动以发展每个学科领域的具体能力和技能。在我们所处的全球化框架内,我们提供实践和氛围帮你取得成为专家所需的技能和能力。



延伸阅读

最近的文章,共识文件和国际准则等。在TECH的虚拟图书馆里,学生可以获得他们完成培训所需的一切。





案例研究

他们将完成专门为这个学位选择的最佳案例研究。由国际上最好的专家介绍,分析和辅导案例。



互动式总结

TECH团队以有吸引力和动态的方式将内容呈现在多媒体丸中,其中包括音频,视频,图像,图表和概念图,以强化知识。
这个用于展示多媒体内容的独特教育系统被微软授予“欧洲成功案例”称号。



测试和循环测试

在整个课程中,通过评估和自我评估活动和练习,定期评估和重新评估学习者的知识:通过这种方式,学习者可以看到他/她是如何实现其目标的。



07 学位

港口管理和多式联运校级硕士除了保证最严格和最新的培训外,还可以获得由TECH科技大学颁发的校级硕士学位证书。



“

成功完成这个课程并
获得学位,省去出门
或办理文件的麻烦”

这个**港口管理和多式联运校级硕士**包含了市场上最完整和最新的课程。

评估通过后, 学生将通过邮寄收到**TECH科技大学**颁发的相应的**校级硕士学位**。

学位由**TECH科技大学**颁发, 证明在校级硕士学位中所获得的资质, 并满足工作交流, 竞争性考试和职业评估委员会的要求。

学位: **港口管理和多式联运校级硕士**

模式: **在线**

时长: **12个月**



*海牙加注。如果学生要求为他们的纸质资格证书提供海牙加注, TECH EDUCATION将采取必要的措施来获得, 但需要额外的费用。

健康 信心 未来 人 导师
教育 信息 教学
保证 资格认证 学习
机构 社区 科技 承诺
个性化的关注 现在 创新
知识 网页 质量
网上教室 发展 语言 机构

tech 科学技术大学

校级硕士
港口管理和多式联运

- » 模式:在线
- » 时长: 12个月
- » 学位: TECH 科技大学
- » 课程表:自由安排时间
- » 考试模式:在线

校级硕士

港口管理和多式联运

