

# 校级硕士 港口管理和多式联运

M G P T I





## 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
- » 目标对象:大学毕业生和曾在行政与工商管理、土木工程或海军工程领域完成任何学位课程的毕业生

网页链接: [www.techitute.com/cn/school-of-business/professional-master-degree/master-port-management-intermodal-transportation](http://www.techitute.com/cn/school-of-business/professional-master-degree/master-port-management-intermodal-transportation)

# 目录

01 欢迎	02 为什么在TECH学习?	03 为什么选择我们的课程?	04 目标
4	6	10	14
	05 能力	06 结构和内容	07 方法
	20	24	38
	08 我们学生的特质	09 课程管理	10 对你事业的影响
	46	50	56
		11 对你公司的好处	12 学位
		60	64

# 01 欢迎

过去几十年来,全球贸易不断增长,港口物流的优化变得更加重要。这是世界经济运行的一个关键海域,也是地球上大部分地区现在和未来的航向。在这种情况下,有能力指导和管理其业务的领导者的形象以及所涉及的人力资源是至关重要的。从这个意义上讲,这个 100% 在线的学位提供了一个旨在提高管理技能并负责国内和国际港口公司活动的专业。此外,所有这些内容都是由具有丰富经验的专业人士编写的,并有大量学术前沿的教学材料。



港口管理和多式联运校级硕士  
TECH global university



“

通过这个 100% 在线的校级硕士课程，  
你将提高港口管理方面的领导技能”

02

# 为什么在TECH学习?

TECH是世界上最大的100%在线商业学校。它是一所精英商学院，具有最大的学术需求模式。一个国际高绩效和管理技能强化培训的中心。



“

TECH是一所站在技术前沿的大学, 它将所有资源交给学生支配, 以帮助他们取得商业成功”

## TECH global university



### 创新

该大学提供一种在线学习模式，将最新的教育科技与最大的教学严谨性相结合。一种具有最高国际认可度的独特方法，将为学生提供在不断变化的世界中发展的钥匙，在这个世界上，创新必须是所有企业家的基本承诺。

“由于在节目中加入了创新的互动式多视频系统，被评为”微软欧洲成功案例”



### 最高要求

TECH的录取标准不是经济方面的。在这所大学学习没有必要进行大量投资。然而，为了从TECH毕业，学生的智力和能力的极限将受到考验。该机构的学术标准非常高。

**95%** | TECH学院的学生成功完成学业。



### 联网

来自世界各地的专业人员参加TECH，因此，学生将能够建立一个庞大的联系网络，对他们的未来很有帮助。

**+100,000**

每年培训的管理人员

**+200**

不同国籍的人



### 赋权

学生将与最好的公司和具有巨大声望和影响力的专业人士携手成长。TECH已经与7大洲的主要经济参与者建立了战略联盟和宝贵的联系网络。

**+500** | 与最佳公司的合作协议。



### 人才

该计划是一个独特的建议，旨在发挥学生在商业领域的才能。这是一个机会，你可以利用它来表达你的关切和商业愿景。

TECH帮助学生在这个课程结束后向世界展示他们的才华。



### 多文化背景

通过在TECH学习，学生将享受到独特的体验。你将在一个多文化背景下学习。在一个具有全球视野的项目中，由于该项目，你将能够了解世界不同地区的工作方式，收集最适合你的商业理念的创新信息。

TECH的学生来自200多个国家。



TECH追求卓越,为此,有一系列的特点,使其成为一所独特的大学:



### 分析报告

TECH探索学生批判性的一面,他们质疑事物的能力,他们解决问题的能力和他们的人际交往能力。



### 优秀的学术成果

TECH为学生提供最好的在线学习方法。大学将再学习方法(国际公认的研究生学习方法)与哈佛大学商学院的案例研究相结合。传统和前卫在一个艰难的平衡中,在最苛刻的学术行程中。



### 规模经济

TECH是世界上最大的网上大学。它拥有超过10,000个大学研究生课程的组合。而在新经济中,数量+技术=颠覆性价格.这确保了学习费用不像在其他大学那样昂贵。



### 向最好的人学习

TECH教学团队在课堂上解释了导致他们在其公司取得成功的原因,在一个真实,活泼和动态的环境中工作。全力以赴提供优质专业的教师,使学生在事业上有所发展,在商业世界中脱颖而出。

来自20个不同国籍的教师。



在TECH,你将有机会接触到学术界最严格和最新的案例研究”

03

# 为什么选择我们的课程？

完成科技课程意味着在高级商业管理领域取得职业成功的可能性倍增。

这是一个需要努力和奉献的挑战,但它为我们打开了通往美好未来的大门。学生将从最好的教学团队和最灵活,最创新的教育方法中学习。



“

我们拥有最著名的教师队伍和市场上最完整的教学大纲, 这使我们能够为您提供最高学术水平的培训”

该方案将提供众多的就业和个人利益,包括以下内容。

01

### 对学生的职业生涯给予明确的推动

通过在TECH学习,学生将能够掌握自己的未来,并充分开发自己的潜力。完成该课程后,你将获得必要的技能,在短期内对你的职业生涯作出积极的改变。

本专业70%的学员在不到2年的时间内实现了职业的积极转变。

02

### 制定公司的战略和全球愿景

TECH提供了一般管理的深刻视野,以了解每个决定如何影响公司的不同职能领域。

我们对公司的全球视野将提高你的战略眼光。

03

### 巩固高级商业管理的学生

在TECH学习,为学生打开了一扇通往非常重要的专业全景的大门,使他们能够将自己定位为高级管理人员,对国际环境有一个广阔的视野。

你将在100多个高层管理的真实案例中工作。

04

### 承担新的责任

在该课程中,将介绍最新的趋势,进展和战略,以便学生能够在不断变化的环境中开展专业工作。

45%的参训人员在内部得到晋升。

05

### 进入一个强大的联系网络

TECH将其学生联系起来,以最大限度地增加机会。有同样关注和渴望成长的学生。你将能够分享合作伙伴,客户或供应商。

你会发现一个对你的职业发展至关重要的联系网络。

06

### 以严格的方式开发公司项目

学生将获得深刻的战略眼光,这将有助于他们在考虑到公司不同领域的情况下开发自己的项目。

我们20%的学生发展自己的商业理念。

07

### 提高软技能和管理技能

TECH帮助学生应用和发展他们所获得的知识,并提高他们的人际交往能力,使他们成为有所作为的领导者。

提高你的沟通和领导能力,为你的职业注入活力。

08

### 成为一个独特社区的一部分

学生将成为由精英经理人,大公司,著名机构和来自世界上最著名大学的合格教授组成的社区的一部分:TECH global university社区。

我们给你机会与国际知名的教授团队一起进行专业学习。

# 04 目标

这个课程旨在通过 12 个月的学习, 提供有关海事部门、港口管理模式、战略规划和基础设施发展以及环境可持续性的最新和最先进的信息。所有这一切, 都是由世界上最大的数字大学从理论和实践的角度出发, 并由教授该大学学位的专业教学人员凭借丰富的经验创造出来的。



“

你可以使用最好的多媒体教学材料，  
每周 7 天，每天 24 小时都可使用”

TECH 会把学生的目标作为自己的  
我们一起工作你实现这些目标  
港口管理与多式联运校级硕士 将学生培训:

01

提出物流概念,并将其置于当前的经济环境中

02

从概念上界定物流的构成过程,并形成不同的物流类型

03

了解每个流程的内容以及设计这些流程的目的

04

分析当前多式联运链的总体构成

05

更新学生在多式联运领域的知识



06

说明海运在全球化中的重要性

08

考察主要的海上交通和运输船只

09

深入了解主要的海上贸易

07

分析什么是多模式及其在物流链中的作用

10

明确海运方面的国际立法



11

深入研究港口的传统特点和功能及其历史演变

12

深化港口物流功能的演变,形成不同的物流类型

13

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

14

分析创新的最新趋势

15

确定不同的港口管理模式



16

研究港口管理的演变与各国发展水平的关系

18

在全球深刻变革的背景下确定未来的港口模式

19

从技术角度尽可能客观地分析这些愿望

17

提供典型港口治理结构的背景情况

20

在制定对整个社会的经济和社会方面都有重要影响的港口系统战略的过程中,明确共识、沟通和透明度的重要性



# 05 能力

这项学术建议为海事部门的专业人员提供了港口管理的全球和当前视野。这将使学生提高担任管理职务、解决和适应复杂多变情况的能力, 以及与该行业其他公司和代理商进行有效协调的能力。为此, 这个书提供了案例研究模拟和大量教学资源, 从实用的角度进行阐述。





“

提高你成功解决港口部门复杂情况的能力”

01

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

02

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, 协调与利益攸关方的沟通, 并进行演习, 以确保在不利情况下做出有效反应

03

详细制定港口内承担公共服务义务的每项港口服务的运作, 以及船舶的主要商业活动

04

分析港口环境的具体威胁和薄弱环节, 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





05

规划和协调港口实体的人力资源

06

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。

07

应用与港口安全有关的国际法规和标准, 确保遵守现行法规, 推广世界一流的安全做法

08

在港口系统战略模型的基础上, 通过港口业务计划将战略具体化

06

# 结构和内容

港口管理和多式联运校级校级硕士是一门探讨当今世界掌握海运-港口物流、多式联运、战略规划以及港口和码头运营所需的基础知识的课程。所有这一切,都以理论联系实际的方法和教学团队在这一领域的掌握和经验为基础。



“

获取最有效的战略, 实施  
正确的港口战略规划”

## 教学大纲

该课程包括 1,500 个教学小时, 帮助学生做好准备, 迎接港口管理和多式联运的新挑战。因此, 该学位涵盖了掌握港口管理模式、基础设施发展和环境可持续性等方面所需的技术、领导技能和能力。

为了成功实现这一目标, 教学团队制定了由 10 个模块组成的教学大纲, 学生将深入学习物流运营商、多式联运、联运和物流平台、商业计划、人力资源管理和港口服务。

多媒体教学资源、专业读物和案例研究模拟使全面的内容更具吸引力和活力。此外, TECH 使用的 Relearning 系统将使毕业生减少长时间的学习, 在更短的时间内实现有效学习。

毋庸置疑, 这是一个通过高级资格证书和适应学生日程和职业动机的教学方法实现专业成长的绝佳机会。你只需要一个能连接互联网的电子设备(手机、平板电脑、电脑), 就可以在一天中的任何时间查看该学术选项的内容。

这个校级硕士为期 12 个月, 分为 10 个内容模:

模块 1	物流和物流运营商
模块 2	多式联运、多式联运和物流平台
模块 3	海运
模块 4	港口和港口码头
模块 5	港口管理模式
模块 6	港口战略规划
模块 7	港口业务计划和人力资源管理
模块 8	海运-港口物流和港口服务
模块 9	基础设施规划与发展和环境可持续性
模块 10	港口安保和安全



### 何时,何地,如何授课?

TECH 提供完全在线的港口管理和多式联运校级硕士学位课程。在培训持续的 12 个月中, 学生将能够访问这个课程的所有内容, 这将使你能够自我管理你的学习时间。

这将是一个独特而关键的教育旅程, 将成为你专业发展的决定性一步, 助你实现明显的飞跃。

## 模块 1. 物流和物流运营商

### 1.1. 物流

- 1.1.1. 物流, 在当今经济流动中的作用
- 1.1.2. 物流和供应链。差异
- 1.1.3. 公司的物流。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. 物流的关键要素

### 1.3. 物流业务

- 1.3.1. 物流公司的业务
- 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. 适应当前市场需求的物流

- 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. 当前物流

### 1.5. 应用于物流的新技术

- 1.5.1. 机器人和自动化仓库
- 1.5.2. 过程自动化
- 1.5.3. 应用于物流的信息系统
- 1.5.4. 区块链和机器学习

### 1.6. 未来的物流

- 1.6.1. 物流面临的挑战和问题
- 1.6.2. 绿色物流
- 1.6.3. 物流新趋势

### 1.7. 物流运营商

- 1.7.1. 全球物流
- 1.7.2. 逻辑原子图
- 1.7.3. 物流运营商发展至今
- 1.7.4. 物流运营商。要求

### 1.8. 物流运营商和外包合同

- 1.8.1. 外包合同。条款、服务级协议
- 1.8.2. 物流运营商提供的服务
- 1.8.3. 物流运营商提供的优势

### 1.9. 物流运营商。功能和类型

- 1.9.1. 物流运营商的作用
- 1.9.2. 洛杉矶 物流 公司 (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. 国家方案的未来。从 6 PL 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发展
- 1.10.3. 货运代理和 PL 系统。拉近服务距离

**模块 2. 多式联运、多式联运和物流平台****2.1. 仓库**

- 2.1.1. 物流活动的各个阶段。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. 存储替代品

**2.2. 物流平台**

- 2.2.1. 仓库与物流平台。区分要素
- 2.2.2. 物流平台的类型
- 2.2.3. 运营物流平台。基础设施、空间组织以及人力和机械资源

**2.3 作为多式联运链整合要素的物流平台**

- 2.3.1. 物流平台的类型
- 2.3.2. 位置是物流平台的差异化要素。HUB 仓库
- 2.3.3. 微型物流平台。城市 SLP

**2.4. 内陆公路货物运输**

- 2.4.1. 国际内陆货物运输。主要基础设施和国际法律框架
- 2.4.2. 公路货物运输类型
- 2.4.3. 公路运输公司管理的关键要素
- 2.4.4. 公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。国际铁路货运网络的状况
- 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. 相关立法
- 2.6.3. 长途海运
- 2.6.4. 短途海运 和海上高速公路
- 2.6.5. 内河货运
- 2.6.6. 海上运输。关键问题

**2.7. 空运**

- 2.7.1. 国际监管机构
- 2.7.2. 国际法律框架
- 2.7.3. 重要基础设施
- 2.7.4. 飞机类型
- 2.7.5. 航空运输。关键问题

**2.8. 毛细管式货物配送**

- 2.8.1. 毛细配送, 物流链的最后一环
- 2.8.2. 毛细管分布操作
- 2.8.3. 最后一英里物流。运行

**2.9. 多式联运和联合运输**

- 2.9.1. 多式联运和联合运输
- 2.9.2. 多模式与跨模式
- 2.9.3. 多式联运运营商的作用

**2.10. 多式联运**

- 2.10.1. 多式联运
- 2.10.2. 联运类型
- 2.10.3. 仓库在多式联运中的作用。交叉对接
- 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. 海运船舶类型学

- 3.2.2. 根据货物划分的海运船舶类型
- 3.2.2. 海运船舶的发展
- 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. 世界舰队
- 3.3.3. 全球运输要求

### 3.4. 海运成本

- 3.4.1. 费用分摊
- 3.4.2. 固定成这个
- 3.4.3. 可变成这个
- 3.4.4. 装卸费用
- 3.4.5. 影响成本的因素

### 3.5. 海上交通

- 3.5.1. 石油贩运
- 3.5.2. 散装固体运输
- 3.5.3. 普通货物

### 3.6. 海事法

- 3.6.1. 海事特权
- 3.6.2. 船舶抵押
- 3.6.3. 国际海运条例和公约

### 3.7. 船舶运营合同

- 3.7.1. 船舶的经济运营
- 3.7.2. 光船租赁
- 3.7.3. 包机
- 3.7.4. 通行合同

### 3.8. 货运市场

- 3.8.1. 货运市场。进化
- 3.8.2. 时期
- 3.8.3. 供应/需求

### 3.9. 意外和海上保险

- 3.9.1. 航运事故
- 3.9.2. 故障类型
- 3.9.3. 海上保险

### 3.10. 排放量。国际监管

- 3.10.1. 航运排放
- 3.10.2. 国际法规
- 3.10.3. 遵守规章的形式
- 3.10.4. 减少二氧化碳排放

**模块 4. 港口和港口码头****4.1. 商业港口。职能**

- 4.1.1. 商业港口的功能
- 4.1.2. 港口和供应链
- 4.1.3. 21 世纪的港口

**4.2. 根据货物流量确定港口模式**

- 4.2.1. 港口是物流链的重要节点
- 4.2.2. 根据货物流量划分的港口类型
  - 4.2.2.1. 进出口港口
  - 4.2.2.2. 集线器端口
- 4.2.3. 适应不断变化的商品流通趋势

**4.3. 港口码头**

- 4.3.1. 1 港口专业化
- 4.3.2. 1 港口码头的方案和分区
- 4.3.3. 1 港口码头类型

**4.4. 起重机和机械设备**

- 4.4.1. 用于装船和卸船的起重机
- 4.4.2. 码头的货物运输工具
- 4.4.3. 堆场货物装卸装置

**4.5. 多用途码头和集装箱码头**

- 4.5.1. 多功能终端
- 4.5.2. 集装箱码头
- 4.5.3. 集装箱码头的装卸流程

**4.6. 散货码头**

- 4.6.1. 散装固体码头
- 4.6.2. 液体散货码头
- 4.6.3. 特殊装置

**4.7. 滚入/滚出终端**

- 4.7.1. 滚入/滚出端子
- 4.7.2. 轮式平台上的集装箱
- 4.7.3. 汽车

**4.8. 客运站和其他专用客运站**

- 4.8.1. 客运站
- 4.8.2. 运动码头
- 4.8.3. 捕鱼码头

**4.9. 智能端口和自动化**

- 4.9.1. 智能端口(Smart Ports)
- 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. 模拟训练 (SBT)
- 4.10.3. 数字端口袖扣

## 模块 5. 港口管理模式

### 5.1. 港口管理

- 5.1.1. 港口管理
- 5.1.2. 港口管理的发展
- 5.1.3. 港口管理和经济发展

### 5.2. 港口管理模式

- 5.2.1. 公共和私人港口
- 5.2.2. 工具端口
- 5.2.3. 地主港口模式

### 5.3. 港口管理趋势

- 5.3.1. 稳定治理模式:走向细致入微的 房东主义
- 5.3.2. 纵向和横向一体化
- 5.3.3. 竞争控制和监督活动

### 5.4. 业主 模式和公共领域

- 5.4.1. 港口公共领域的管理
- 5.4.2. 费用收入
- 5.4.3. 关税收入

### 5.5 港口治理模式范例

- 5.5.1. 英国的私人港口
- 5.5.2. 欧洲大陆的 房东 模式
- 5.5.3. 西班牙美洲。转型中的模式

### 5.6. 港口服务制度

- 5.6.1 服务性质 (公共、私营)。提供服务的要求
- 5.6.2. 行政联系/合同、许可证)
- 5.6.3. 提供服务的形式或要求。并发限制提供方数量

### 5.7. 在国家一级协调港口系统

- 5.7.1. 集中式系统
- 5.7.2. 分散式系统
- 5.7.3. 混合系统

### 5.8. 港口内部治理

- 5.8.1. 港口的管理
- 5.8.2. 组织结构图和职能领域模型
- 5.8.3. 港口规划和运作领域

### 5.9. 港口管理部门

- 5.9.1. 经济和财务管理
- 5.9.2. 人力资源管理
- 5.9.3. 工业安全和职业风险预防

### 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-港口网络。城市规划方面的考虑
- 5.10.3. 机构活动与环境合作

**模块 6. 港口战略规划****6.1. 港口系统**

- 6.1.1. 港务局。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. 经济上有利可图的港口**

- 6.2.1. 融资
- 6.2.2. 预算编制
- 6.2.3. 与港口现实相关的价格
- 6.2.4. 端口之间的资源再分配

**6.3. 港口空间管理**

- 6.3.1. 港口空间的性能
- 6.3.2. 为公共利益服务的港区
- 6.3.3. 港口空间数字化

**6.4. 基础设施。需求驱动型投资**

- 6.4.1. 利用基础设施投资
- 6.4.2. 具有经济和社会效益的基础设施
- 6.4.3. 基础设施的连通性
- 6.4.4. 尊重环境

**6.5. 为客户和整个社会提供服务**

- 6.5.1. 为大众利益服务的竞争性服务
- 6.5.2. 提供服务的效率
- 6.5.3. 监督服务的提供
- 6.5.4. 简化官僚程序
  - 6.5.4.1.1. 边境管制和检查
  - 6.5.4.1.2. 处理速度

**6.6. 港口创新和数字化**

- 6.6.1. 电子政务
- 6.6.2. 数字端口
- 6.6.3. 促进创新
- 6.6.4. 符合公众利益的创新

**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. 消费和废物管理
- 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**

- 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. 道德守则
- 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. 业务计划作为规划的协调要素
- 7.1.3. SWOT
- 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. 制定管理比率
- 7.3.3. 现金流分析

### 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规划
- 7.4.3. 劳资关系和谈判

### 7.5. 需要变革。港口专业化

- 7.5.1. 抗拒改变
- 7.5.2. 如何管理变革
- 7.5.3. 港口专业化
- 7.5.4. 透明度和沟通

### 7.6. 能力管理是变革的推动力

- 7.6.1. 知识能力
- 7.6.2. 软技能
- 7.6.3. 能力管理的不同方面

### 7.7. 工作机会

- 7.7.1. 员额规格
- 7.7.2. 工作评估
- 7.7.3. 职业分类和组织结构

### 7.8. 训练计划

- 7.8.1. 港口系统培训计划
- 7.8.2. 港口一级的培训计划
- 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. 绩效评估和浮动薪酬

### 7.10. 预防职业危害

- 7.10.1. 预防报告。预防战略
- 7.10.2. 预防港口的职业风险
- 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. 港口社区主要演员
- 8.1.3. 应用于港口社区的质量管理体系

**8.2. 港口业务**

- 8.2.1. 港口业务和港口活动
- 8.2.2. 港口作业信息系统
- 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. 港口海运和陆运的总体安排
- 8.4.2. 船舶进港
- 8.4.3. 锚地和泊位的分配
- 8.4.4. 船舶停留和内陆航行
- 8.4.5. 海港内的车辆和人员流动
- 8.4.6. 旅客和货物

**8.5. 港口码头的管理**

- 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. 港口服务监管**

- 8.6.1. 公共服务义务
- 8.6.2. 港口服务类型
- 8.6.3. 港口服务

**8.7. 技术-航空服务**

- 8.7.1. 系泊
- 8.7.2. 港口牵引
- 8.7.3. 领航

**8.8. 货物、旅客和废物接收服务**

- 8.8.1. 货物搬运服务
  - 8.8.1.1. 装载和积载活动
  - 8.8.1.2. 卸货和卸货活动
  - 8.8.1.3. 可能获得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. 为船舶提供商业服务**

- 8.9.1. 提供用品
- 8.9.2. 燃料供应
- 8.9.3. 液化天然气供应
- 8.9.4. 为船舶提供电能

**8.10. 海上信号服务**

- 8.10.1. 助航设备类型
- 8.10.2. 直观教具
- 8.10.3. 助听器
- 8.10.4. 无线电辅助设备
- 8.10.5. VTS
- 8.10.6. IALA 海事信标系统

## 模块 9. 基础设施规划与发展和环境可持续性

### 9.1. 可持续的港口规划

- 9.1.1. 立法: Fit for 55 和 EU ETS
- 9.1.2. 与其他大洲的关系
- 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. 港口码头的设计和重新设计: 电气化计划
- 9.2.4. 可持续的港口城市关系: 气候变化与港口城市空间设计

### 9.3. 港口规划文书的环境评估

- 9.3.1. 基础设施发展计划
- 9.3.2. 评估基础设施发展计划
- 9.3.3. 基础设施项目评估

### 9.4. 港口基础设施可持续发展融资项目

- 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. 港口和海岸侵蚀: 与大自然合作

- 9.5.1. 河口保护项目
- 9.5.2. 海岸重建项目
- 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. 岸上和离岸风力发电项目
- 9.6.2. 岸上和离岸光伏项目
- 9.6.3. 其他可再生能源

### 9.7. 评估投资项目的盈利能力。MEIPOINT 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. BIM 技术应用于港口

- 9.8.1. 港口码头的设计
- 9.8.2. 码头电气化项目的设计
- 9.8.3. 设计港口陆地通道项目

### 9.9. 海洋环境监测和预报工具

- 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. 海洋生态系统保护项目
- 9.10.3. 港口与气候和海洋研究中心: 建立长期关系

**模块 10. 港口安保和安全****10.1. 港口安全**

- 10.1.1. 港口安全
- 10.1.2. 安全和安保
- 10.1.3. 国际准则、条例和标准

**10.2. 港口技术和工业安全**

- 10.2.1. 危险品管理
- 10.2.2. 预防工业事故
- 10.2.3. 处理和运输货物的安全程序

**10.3. 港口安全。安全规划**

- 10.3.1. 识别威胁和薄弱环节
- 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. 物理和电子保护**

- 10.4.1. 设计实物保护系统
- 10.4.2. 访问控制和监控
- 10.4.3. 港口安全技术

**10.5. 港口的逻辑和网络安全**

- 10.5.1. 具体的网络威胁和漏洞
- 10.5.2. 港口网络安全战略
- 10.5.3. 应对网络事件

**10.6. 危机与应急管理**

- 10.6.1. 应急计划
- 10.6.2. 与公安机构的协调
- 10.6.3. 模拟和应对演习

**10.7. 社区关系与危机公关**

- 10.7.1. 与社区沟通的重要性
- 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. 安保部门的管理**

- 10.8.1. 公共和私营安保管理
- 10.8.2. 安全规划
- 10.8.2. 资源材料
- 10.8.3. 人力资源管理和培训

**10.9. 预防和保护**

- 10.9.1. 针对反社会性质风险的建议
- 10.9.2. 火灾风险建议
- 10.9.3. 关于职业危害的建议

**10.10. 创新与港口安全的未来**

- 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. 为迎接未来的挑战做好准备

# 07 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”

## TECH商学院使用案例研究来确定所有内容的背景

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”



该课程使你准备好在不确定的环境中  
面对商业挑战, 使你的企业获得成功。



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。

## 一种创新并不同的学习方法

该技术课程是一个密集的培训课程,从头开始创建,为国内和国际最高水平的管理人员提供挑战和商业决策。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基础的技术,确保遵循最新的经济,社会和商业现实。

“

你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”

在世界顶级商学院存在的时间里,案例法一直是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临的问题,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。

我们的在线系统将允许你组织你的时间和学习节奏, 使其适应你的时间表。你将能够从任何有互联网连接的固定或移动设备上获取容。

在TECH, 你将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。

我们的商学院是唯一获准采用这种成功方法的西班牙语学校。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,这是我们记住它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。



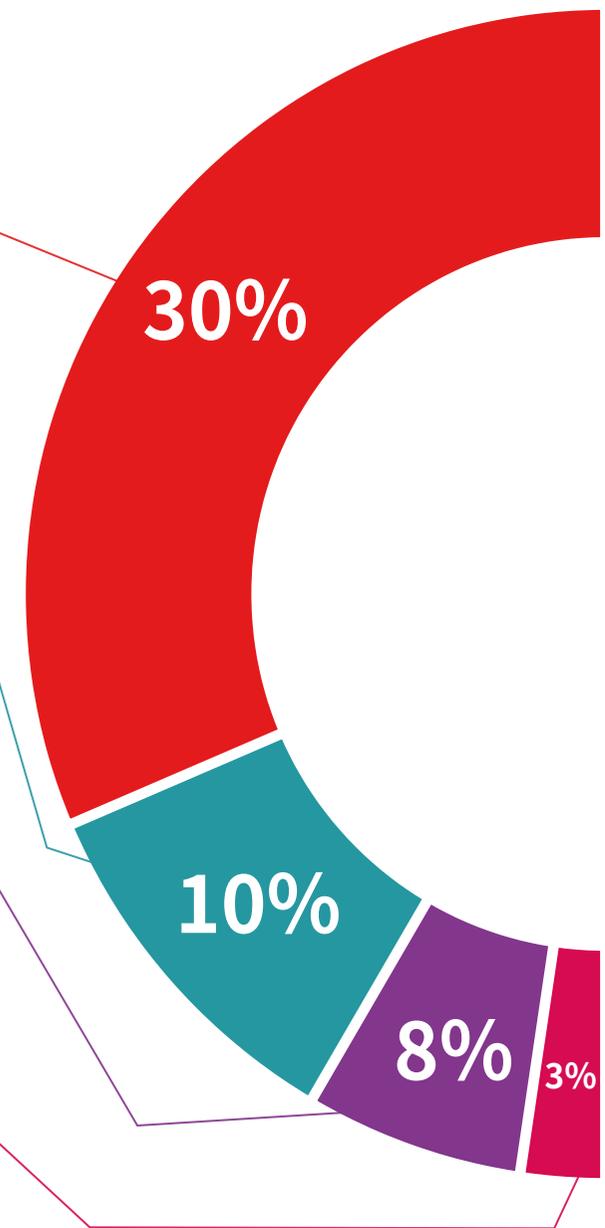
### 管理技能实习

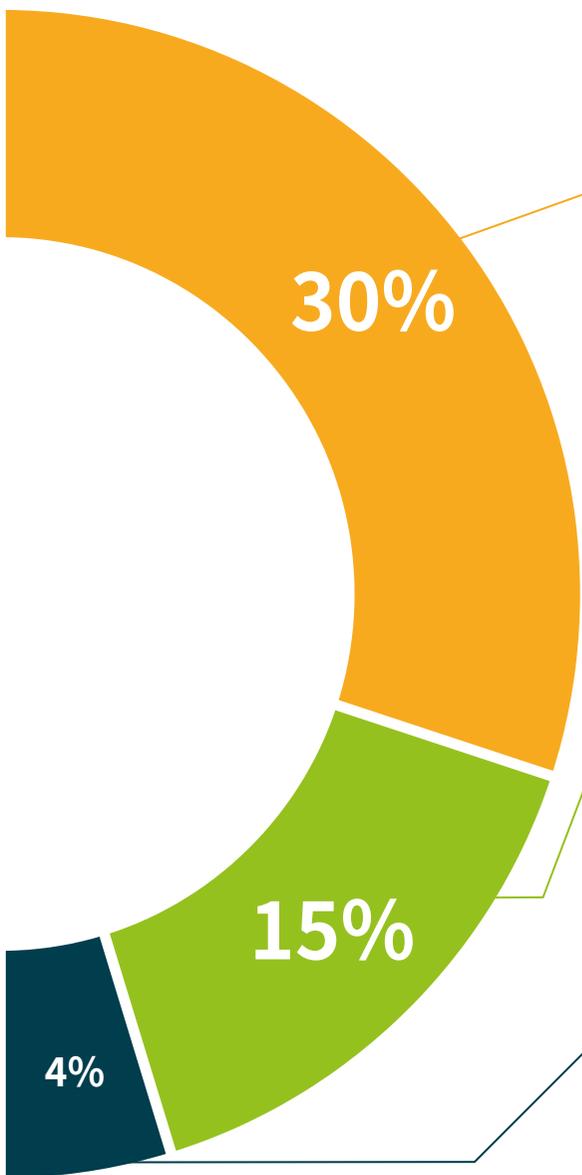
他们将在每个学科领域开展具体的管理能力发展活动。获得和培训高级管理人员在我们所处的全球化框架内所需的技能和能力的做法和新情况。



### 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。由国际上最好的高级管理专家介绍,分析和辅导的案例。



### 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。



08

# 我们学生的特质

这个校级硕士面向曾在商业科学、土木工程或海军工程领域获得过以下学位的大学毕业生。

具有不同学术背景和来自多个国家的参与者的多样性构成了这个计划的多学科方法。

任何专业的大学毕业生,只要在港口管理领域有两年的工作经验,也可以攻读校级硕士。





“

实现你职业生涯中的飞跃, 增加你在港口部门从事码头管理工作的机会”

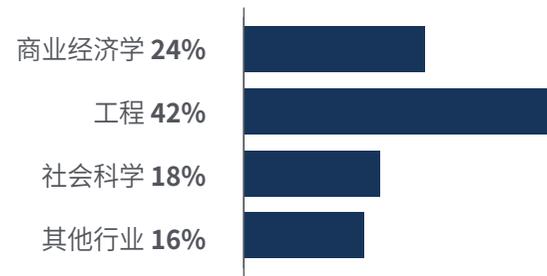
### 平均年龄

35岁至45岁之间

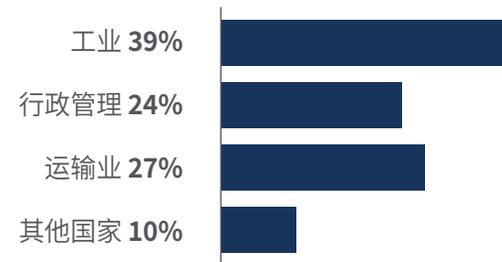
### 经验年限



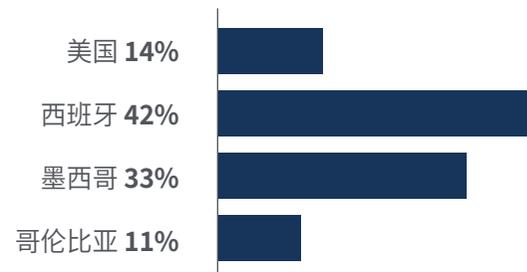
### 培训



### 学术概况



## 地域分布



## Ruth Gutiérrez

物流港基础设施管理员

“这一资格使我能够将最有效的运营方式融入航运公司，并为我提供了解决该行业经常出现的问题的不同策略。因此，我在公司得到了我想要的晋升，巩固了我在公司的地位。”

# 09 课程管理

这个校级硕士的管理和教学团队经过 TECH 的严格筛选,为毕业生提供学术界最先进和最新的内容。因此,学生将掌握由在港口部门拥有 20 年经验,并在业务管理、规划和人力资源管理方面担任高级管理职位的专业人士创建和制定的教学大纲。毫无疑问,这是一个与精英共同成长的难得机会。





“

在拥有数十年海运公司管理经验的专业人士的帮助下, 该公司在港口领域取得了进步”

## 管理人员



### López Rodríguez, Armando 先生

- ◆ Puertos del Estado 总统办公室技术咨询领域负责人
- ◆ Puertos del Estado 战略规划区负责人
- ◆ Puertos del Estado 项目经理
- ◆ Puertos del Estado 资源与信息通信技术负责人
- ◆ Puertos del Estado 开发区负责人
- ◆ Puertos del Estado 地区企业关系负责人
- ◆ Puertos del Estado 战略规划区负责人
- ◆ 工业组织学院副教授
- ◆ AENOR 的副教授
- ◆ UBT 实验室副教授
- ◆ 马德里理工大学电信工程师
- ◆ 获得国立远程教育大学 (UNED) 历史学学位
- ◆ 国立远程教育大学 (UNED) 历史学博士
- ◆ 国立大学历史、艺术和地理研究高级方法与技术硕士学位
- ◆ 远程教育 (UNED)
- ◆ 纳瓦拉大学 IESE 管理发展计划 (PDD)

## 教师

### Emilio Martín Gasull 先生

- ◆ 扎诺蒂电器公司冷藏运输部主任
- ◆ HI 物流集团常务董事
- ◆ ERTRANSIT 莱万特地区总监
- ◆ 费尔南德斯-德索拉机构莱万特分部经理
- ◆ 西班牙 Kuehne & Nagel 多式联运部总监
- ◆ 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 西班牙区域技术经理
- ◆ 西班牙长荣航运公司海运和内陆物流经理
- ◆ 港口管理和多式联运校级硕士学位讲师
- ◆ 巴伦西亚大学法学硕士 学术背景
- ◆ 商船军官学院平均工资专员

### López Ansorena, César 博士

- ◆ 港口管理专家
- ◆ 由主管海事安全当局任命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)博士学位。
- ◆ 马德里理工大学的土木工程师
- ◆ 情报分析专业硕士

### Ana María García 女士

- ◆ ESPO 主席团首席顾问
- ◆ 国家港口规划区负责人
- ◆ Puertos del Estado 人力资源开发领域负责人
- ◆ Indra 运输与工业业务开发经理
- ◆ Puertos del Estado 商业和营销技术部负责人。
- ◆ 港口和多式联运管理与规划硕士讲师
- ◆ 科米亚斯教廷大学 (ICAI-ICADE) 和马德里康普顿斯大学心理学学位, 专攻工作和组织心理学。
- ◆ 纳瓦拉大学 IESE 工商管理硕士学位
- ◆ 纳瓦拉大学 IESE 公共管理领导力课程
- ◆ 成员: 莫特里尔、维戈、希洪、科鲁尼亚、阿利坎特、特内里费和卡塔赫纳港务局港口管理委员会和国家行政管理总局董事会成员。

### Lubián García, José Miguel 先生

- ◆ 港口部门人力资源管理专家
- ◆ 人力资源顾问
- ◆ 指导和协调 Puertos del Estado 港口管理硕士学位课程。
- ◆ INAP、IIR 和 EOI 讲师
- ◆ 港口研究副主任
- ◆ 业务计划副主任
- ◆ 人力资源部副主任

### Martín Santodomingo, Francisco Javier 先生

- ◆ Puertos del Estado 运营和导航辅助系统副助理主任
- ◆ 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讲师。
- ◆ 马德里理工大学土木工程师, 运输专业。
- ◆ 马德里理工大学欧洲联盟硕士学位
- ◆ 科米拉宗座大学港口管理和多式联运校级硕士 (ICADE)。
- ◆ 人力资源组织和规划领域负责人
- ◆ 毕业于马德里自治大学经济与商业研究专业。
- ◆ Escuela de Negocios 颁发的人力资源管理硕士学位 IESE 商学院颁发的港口部门管理行政人员学位
- ◆ 成员: 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

### 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。
- ◆ 马德里理工大学海军和海洋工程学硕士。
- ◆ TECH global university 可再生能源硕士学位
- ◆ 马德里理工大学未来工业、建筑和技术材料课程。



# 10

# 对你事业的影响

这个大学课程旨在为学生提供港口行业所需的动力。因此，TECH 汇集了这一领域的顶级专业人才，为希望获得先进的海运港口业务知识并在国内和国际大公司担任要职的毕业生提供了保障。





“

通过由最优秀的专家设计的资格证书, 提升你在港口行业的职业生涯”

## 你准备好迈出这一步了吗？ 卓越的职业提升在等着你

TECH 的港口管理和多式联运校级硕士学位是一项强化课程，旨在帮助你做好准备，迎接港口领域的挑战和商业决策。其主要目的是促进你的个人和职业成长。帮助你获得成功。

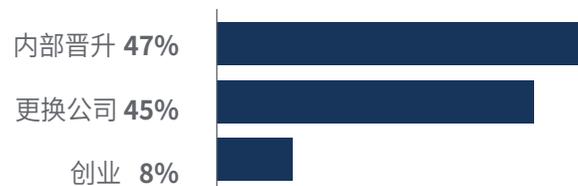
提高你对港口部门的认识，规划其短期、中期和长期的成功管理。

完成这个校级硕士课程后，你将实现你所期望的薪酬增长。

### 改变的时候到



### 改变的类型



## 工资提高

---

完成这个课程后, 我们学生的工资会增长超过**25%**



# 11

# 对你公司的好处

这个课程通过对高级领导人进行辅导,帮助提升组织人才的能力,充分发挥其潜力。

此外,参加大学选修课也是一个独特的机会,可以利用这个强大的人际关系网络寻找未来的专业合作伙伴、客户或供应商。





“

在数字时代,管理者必须整合新的流程和战略,从而带来重大变革和组织发展。只有通过大学的培训和更新才能做到这一点”

培养和留住公司的人才是最好的长期投资。

01

### 人才和智力资这个的增长知识资这个

这个专业人员将为公司带来新的概念、战略和观点,可以引发组织的相关变化。

---

02

### 留住高潜力的管理人员,避免人才流失

这个课程加强了公司和经理人之间专业的联系,并为公司内部的职业发开展辟了新的途径。

03

### 培养变革的推动者

你将能够在不确定和危机的时候做出决定,帮助组织克服障碍。

---

04

### 增加国际扩张的可能性

感谢这个课程,这个公司将与世界经济的主要市场接触。



05

### 开发自己的项目

可以在一个真实的项目上工作, 或在其公司的研发或业务发展领域开发新。

---

06

### 提高竞争力

这个课程将使学生具备接受新挑战的技能, 从而促进组织的发展。

# 12 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。



“

顺利完成这个课程并获得大学学位, 无需旅行或通过繁琐的程序”

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。



## 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

