

Mastère Spécialisé Gestion Portuaire et Transport Intermodal





Mastère Spécialisé Architecture du Paysage

- » Modalité: en ligne
- » Durée: 12 mois
- » Qualification: TECH Université Technologique
- » Horaire: à votre rythme
- » Examens: en ligne

Accès au site web: www.techtitute.com/fr/ingenierie/master/master-gestion-portuaire-transport-intermodal

Accueil

01

Présentation

page 4

02

Objectifs

page 8

03

Compétences

page 14

04

Direction de la formation

page 18

05

Structure et contenu

page 22

06

Méthodologie

page 36

07

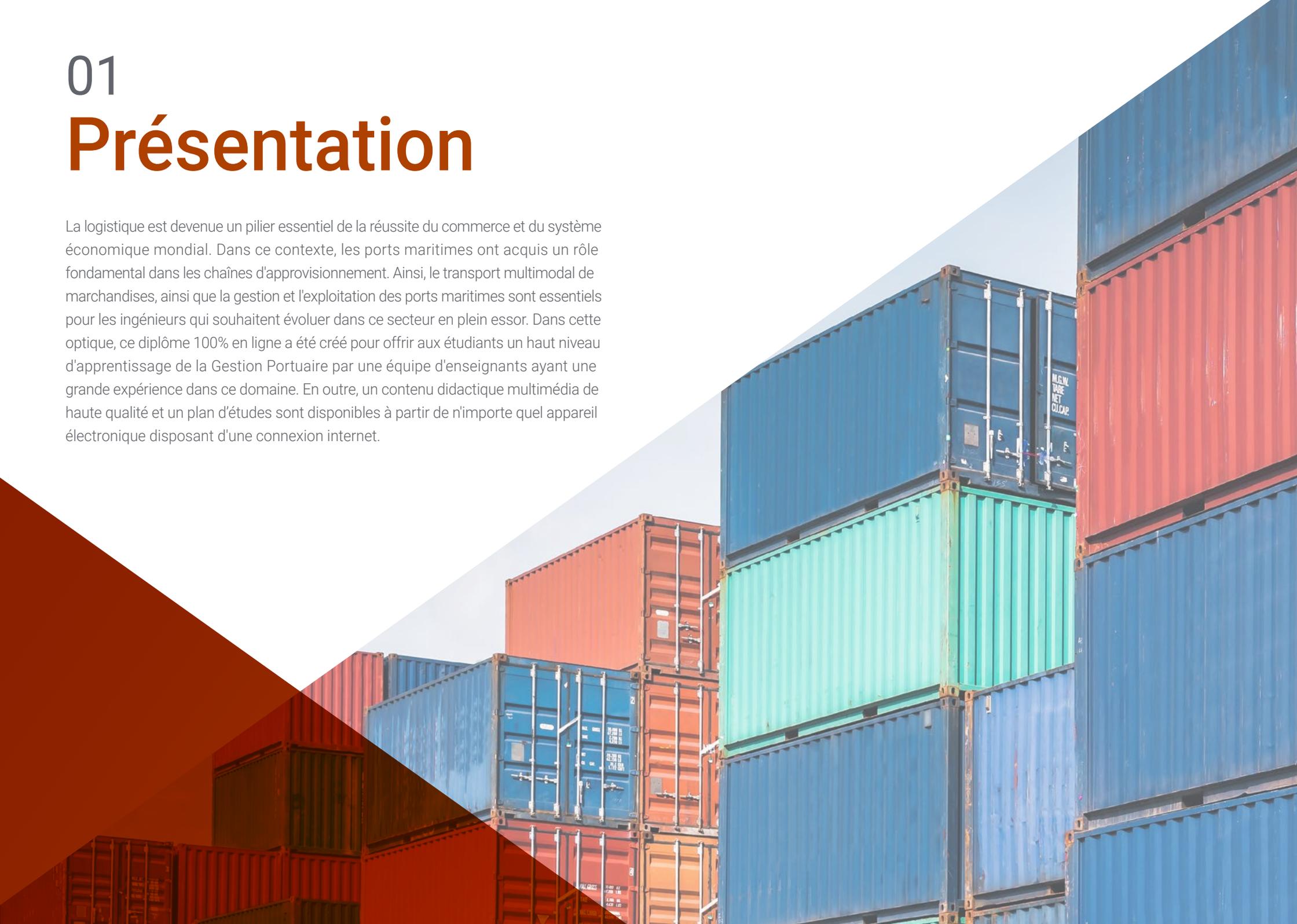
Diplôme

page 40

01

Présentation

La logistique est devenue un pilier essentiel de la réussite du commerce et du système économique mondial. Dans ce contexte, les ports maritimes ont acquis un rôle fondamental dans les chaînes d'approvisionnement. Ainsi, le transport multimodal de marchandises, ainsi que la gestion et l'exploitation des ports maritimes sont essentiels pour les ingénieurs qui souhaitent évoluer dans ce secteur en plein essor. Dans cette optique, ce diplôme 100% en ligne a été créé pour offrir aux étudiants un haut niveau d'apprentissage de la Gestion Portuaire par une équipe d'enseignants ayant une grande expérience dans ce domaine. En outre, un contenu didactique multimédia de haute qualité et un plan d'études sont disponibles à partir de n'importe quel appareil électronique disposant d'une connexion internet.



“

Grâce à ce Mastère Spécialisé, vous obtiendrez une spécialisation unique et actualisée en Gestion Portuaire et Transport Intermodal”

La mondialisation a mis en évidence l'importance de disposer d'une logistique portuaire commerciale efficace, capable de résoudre différentes situations (crises économiques, sanitaires, de trafic, de personnel), tandis que sa gestion exige maîtrise des dernières technologies dans ces domaines et opérabilité.

Face à cette réalité, le secteur maritime est en pleine expansion et nécessite des professionnels ayant une vision hautement spécialisée et actualisée de la Gestion Portuaire et du Transport Intermodal. Dans ce contexte, cette formation universitaire 100% en ligne, avec 1500 heures d'enseignement, a été créée et développée par une excellente équipe de professionnels ayant plus de deux décennies d'expérience dans ce domaine.

Il s'agit d'un programme avancé, qui présente une approche théorique-pratique et de nombreux matériels pédagogiques tels que des capsules multimédias, des diagrammes interactifs, des lectures essentielles et des simulations d'études de cas. Tout cela permet un apprentissage dynamique et efficace des dernières tendances en matière de modèles de gestion, d'optimisation de l'exploitation des infrastructures de Transport Intermodal, ainsi que des réglementations et normes internationales existantes.

En outre, au cours de ce programme, le diplômé obtiendra de nouvelles connaissances d'une manière beaucoup plus agile, grâce au système de *Relearning*. Une méthode basée sur la répétition des contenus, qui permettra au diplômé de consolider les concepts de manière simple et sans consacrer de longues heures à l'étude et à la mémorisation.

Sans aucun doute, une opportunité unique de croissance professionnelle sous la direction des meilleurs experts et avec une méthodologie d'enseignement flexible. Les étudiants auront seulement besoin d'un appareil numérique avec une connexion internet (tablette, téléphone portable ou ordinateur) pour visualiser le contenu hébergé sur la plateforme virtuelle.

Ce **Mastère Spécialisé en Gestion Portuaire et Transport Intermodal** contient le programme académique le plus complet et le plus actuel du marché. Les principales caractéristiques sont les suivantes:

- ◆ Le développement de cas pratiques présentés par des experts en gestion Portuaire et Transport Intermodal
- ◆ Le contenu graphique, schématique et éminemment pratique du cours fournit des informations avant-gardiste et concrètes sur les disciplines essentielles à la pratique professionnelle
- ◆ Exercices pratiques permettant de réaliser le processus d'auto-évaluation afin d'améliorer l'apprentissage
- ◆ Il met l'accent sur les méthodologies innovantes
- ◆ Cours théoriques, questions à l'expert, forums de discussion sur des sujets controversés et travail de réflexion individuel
- ◆ Il est possible d'accéder aux contenus depuis tout appareil fixe ou portable doté d'une connexion à internet



Étudiez à l'université la mieux notée au monde par ses étudiants selon la plateforme Trustpilot (4,9/5)"

“

Inscrivez-vous dès maintenant à un programme universitaire qui correspond à vos aspirations de carrière dans le secteur Portuaire”

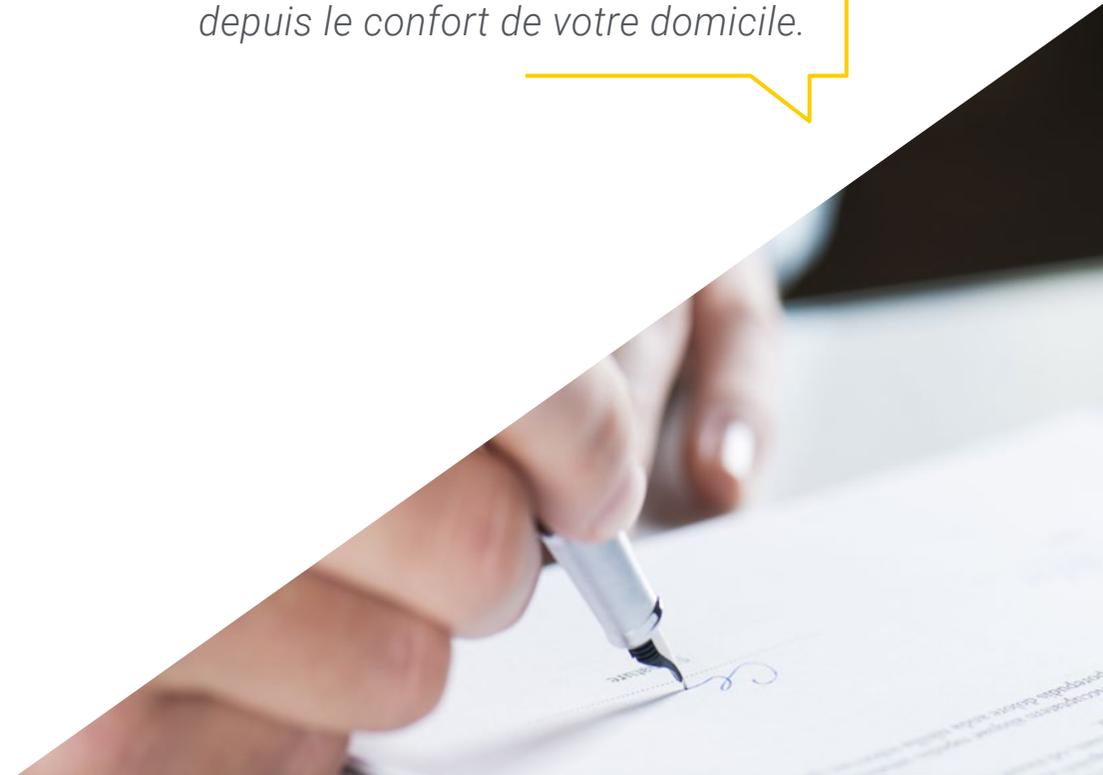
Le corps enseignant du programme comprend des professionnels du secteur qui apportent à cette formation leur expérience professionnelle, ainsi que des spécialistes reconnus de sociétés de référence et d'universités prestigieuses.

Grâce à son contenu multimédia développé avec les dernières technologies éducatives, les spécialistes bénéficieront d'un apprentissage situé et contextuel, ainsi, ils se formeront dans un environnement simulé qui leur permettra d'apprendre en immersion et de s'entraîner dans des situations réelles.

La conception de ce programme est axée sur l'Apprentissage par les Problèmes, grâce auquel le professionnel doit essayer de résoudre les différentes situations de la pratique professionnelle qui se présentent tout au long du programme. Pour ce faire, l'étudiant sera assisté d'un innovant système de vidéos interactives, créé par des experts reconnus.

Apprenez-en plus sur les caractéristiques de la gestion des ports commerciaux grâce au meilleur matériel didactique.

Découvrez la logistique des ports maritimes et les chaînes de transport internationales depuis le confort de votre domicile.



02 Objectifs

L'objectif de ce Mastère Spécialisé de 12 mois est de fournir aux étudiants une formation avancée dans le secteur de la logistique et du transport multimodal de marchandises, ainsi que dans la gestion et l'exploitation des ports maritimes. À cette fin, les diplômés auront accès à un programme d'études préparé par des professionnels du secteur ayant une expérience étendue et remarquable, ce qui favorisera l'acquisition de connaissances clés pour opérer avec succès dans le secteur portuaire international.





“

Vous atteindrez vos objectifs plus facilement grâce aux nombreuses ressources pédagogiques et à l'approche théorique et pratique de ce programme"



Objectifs généraux

- ◆ Conceptualiser la logistique et la situer dans l'environnement économique actuel
- ◆ Définir conceptuellement les processus qui la composent et donnent naissance aux différents types de logistique
- ◆ Comprendre en quoi consiste chacun de ces processus et dans quel but ils ont été conçus
- ◆ Analyser la composition générale des chaînes intermodales actuelles
- ◆ Mettre à jour les connaissances de l'étudiant dans le domaine du transport multimodal
- ◆ Justifier l'importance du transport maritime dans la mondialisation
- ◆ Analyser ce qu'est la multimodalité et son rôle dans la chaîne logistique
- ◆ Examiner les principaux trafics maritimes et les navires de transport
- ◆ Examiner plus en détail les principaux trafics maritimes
- ◆ Préciser la législation internationale sur le transport maritime
- ◆ Approfondir les caractéristiques et les fonctions traditionnelles des ports et leur évolution historique
- ◆ Approfondir l'évolution de la fonction logistique dans les ports
- ◆ Examiner l'alternative de la spécialisation des infrastructures portuaires comme moyen de s'adapter aux exigences des chaînes logistiques
- ◆ Analyser les dernières tendances en matière d'innovation
- ◆ Définir les différents modèles de gouvernance portuaire
- ◆ Examiner l'évolution de la gouvernance portuaire en fonction du niveau de développement des pays
- ◆ Fournir un contexte pour la structure de gouvernance d'un port typique
- ◆ Définir un futur modèle portuaire dans un contexte de transformation profonde et globale
- ◆ Analyser avec le maximum d'objectivité ces aspirations, d'un point de vue technique
- ◆ Identifier l'importance du consensus, de la communication et de la transparence dans le processus de formulation de la stratégie d'un système portuaire qui a des répercussions importantes sur l'ensemble de la société, tant dans ses aspects économiques que sociaux



Un programme qui vous permettra d'intégrer les dernières technologies utilisées pour la prestation de services portuaires"



Objectifs spécifiques

Module 1. Logistique et opérateurs logistiques

- ◆ Identifier les différents types de logistique et leurs fonctions par rapport au client final
- ◆ Développer théoriquement les différents processus logistiques et déterminer leur utilité pratique
- ◆ Analyser la figure de l'opérateur logistique, d'un point de vue général, et analyser les différentes typologies d'opérateurs qui conçoivent et exécutent les processus logistiques
- ◆ Déterminer chacun des services offerts par les opérateurs logistiques en fonction de leur typologie

Module 2. Transport multimodal, intermodalité et plateformes logistiques

- ◆ Identifier chacun des acteurs impliqués dans la chaîne intermodale et définir les rôles qu'ils jouent
- ◆ Développer le concept, l'évolution et les activités liées au transport intermodal
- ◆ Établir l'impact économique et opérationnel de la multimodalité au sein de la chaîne d'approvisionnement
- ◆ Générer des scénarios d'optimisation logistique basés sur les principes de l'intermodalité

Module 3. Transport maritime

- ◆ Déterminer le coût du transport maritime
- ◆ Définir les différents contrats d'exploitation du navire
- ◆ Analyser le marché du fret
- ◆ Examiner les émissions et leur réglementation

Module 4. Ports et terminaux portuaires

- ♦ Caractériser les ports de dernière génération
- ♦ Identifier les différents facteurs qui peuvent conduire à la spécialisation des ports et présenter les typologies de ports et de terminaux les plus caractéristiques
- ♦ Analyser les moyens mécaniques les plus répandus pour la manutention des marchandises
- ♦ Présenter les dernières technologies incorporées dans les ports les plus avancés à l'heure actuelle

Module 5. Modèle de gouvernance Portuaires

- ♦ Caractériser les types de gouvernance portuaire
- ♦ Analyser la relation public-privé entre les acteurs intervenant dans l'espace portuaire selon le type de gouvernance
- ♦ Définir une structure type dans le modèle foncier

Module 6. Planification portuaire stratégique

- ♦ Analyser les dimensions économiques, techniques, sociales et environnementales des ports
- ♦ Déterminer les différents critères d'action stratégique d'un système portuaire (efficacité, connectivité, numérisation et durabilité)
- ♦ Examiner les différentes lignes stratégiques associées aux critères d'action
- ♦ Établir les objectifs généraux de gestion portuaire associés à chacune des lignes d'action stratégiques

Module 7. Plan d'affaires portuaire et gestion des ressources humaines

- ♦ Analyser la gestion d'un port et sa planification à court, moyen et long terme
- ♦ Définir de manière coordonnée tous les aspects affectant la gestion d'un port; Infrastructures, investissements, trafic, économie-finances, RH, environnement

- ♦ Définir et analyser les objectifs généraux de gestion d'un port
- ♦ Préciser la planification des RH sur la base de la gestion des compétences, en fonction de la stratégie globale et de sa concrétisation au niveau du port

Module 8. Logistique maritime-portuaire et services portuaires

- ♦ Identifier les fonctions et le rôle de chacun des agents portuaires, ainsi que les flux de communication correspondants
- ♦ Évaluer la réponse opérationnelle des ports et de leurs terminaux et comprendre leur organisation afin d'être en mesure d'établir les procédures appropriées de l'exploitation portuaire
- ♦ Identifier les aspects nécessaires les plus pertinents des services portuaires et des activités commerciales pour le navire afin d'être en mesure d'établir des procédures appropriées d'exploitation portuaire, ainsi que définir les moyens nécessaires à leur prestation ou leurs éventuels systèmes de revenus
- ♦ Proposer l'identification correcte de la signalisation maritime et l'établissement de base de celle-ci

Module 9. Planification et développement des infrastructures et durabilité environnementale

- ♦ Planifier les zones portuaires en fonction de la réalité climatique mondiale
- ♦ Concrétiser l'introduction de projets d'énergie renouvelable dans les ports
- ♦ Évaluer les projets d'investissement du point de vue de l'environnement
- ♦ Calculer la rentabilité des projets d'infrastructures portuaires



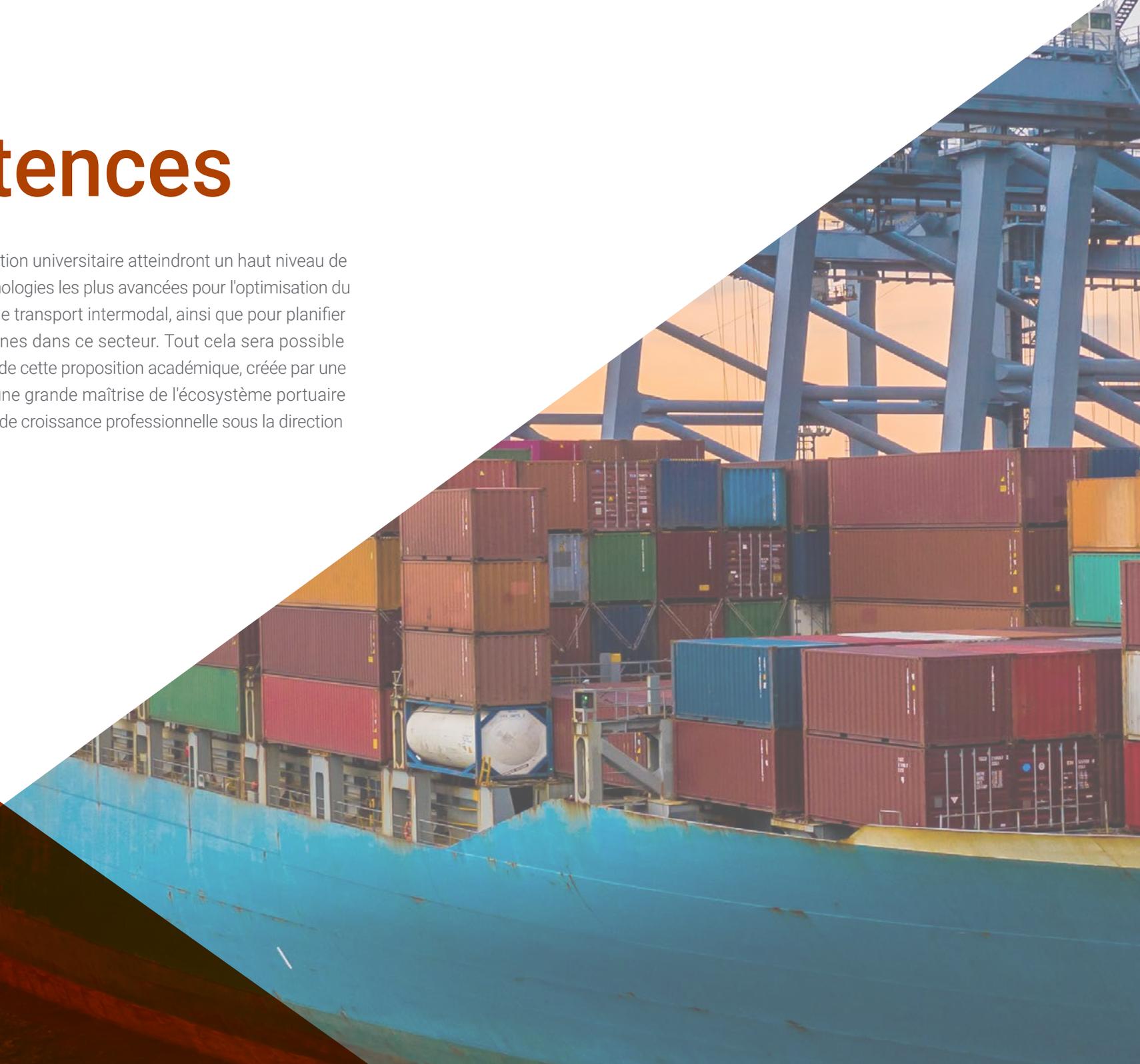
Module 10. Sécurité et protection portuaires

- ◆ Identifier les menaces potentielles pesant sur les infrastructures portuaires, en analysant les vulnérabilités spécifiques et en proposant des solutions concrètes en matière de cybersécurité pour prévenir les attaques et garantir l'intégrité des systèmes
- ◆ Évaluer l'efficacité des mesures de sécurité physique dans un port spécifique en examinant la conception existante de la sécurité, en identifiant les domaines à améliorer et en élaborant un plan pour renforcer la sécurité du port
- ◆ Présenter un rapport détaillé d'évaluation des risques pour un port sélectionné, en compilant les données pertinentes, en démontrant une analyse complète des menaces et en fournissant des recommandations pour le renforcement de la sécurité des installations
- ◆ Proposer et développer un exercice de simulation de crise portuaire, mettre en place un scénario réaliste, coordonner la réponse d'une équipe de sécurité et évaluer de manière critique la réponse de l'équipe et évaluer de manière critique la performance afin d'améliorer la préparation aux situations d'urgence

03

Compétences

Les étudiants qui suivent cette formation universitaire atteindront un haut niveau de compétence pour incorporer les technologies les plus avancées pour l'optimisation du fonctionnement des infrastructures de transport intermodal, ainsi que pour planifier les ressources matérielles et humaines dans ce secteur. Tout cela sera possible grâce à l'approche théorique-pratique de cette proposition académique, créée par une grande équipe d'enseignants ayant une grande maîtrise de l'écosystème portuaire international. Une opportunité unique de croissance professionnelle sous la direction de véritables experts.



“

Les études de cas vous aideront à prendre des décisions fructueuses dans vos relations avec les différents acteurs du secteur”



Compétences générales

- ◆ Élaborer une stratégie pour un système portuaire qui réponde aux aspirations de la société dans son ensemble, c'est-à-dire dans l'intérêt général du public
- ◆ Développer la capacité à répondre aux crises et aux urgences dans l'environnement portuaire en concevant des plans d'action efficaces, en coordonnant la communication avec les parties prenantes et en effectuant des exercices de simulation pour garantir une réponse efficace dans les situations défavorables
- ◆ Développer en détail le fonctionnement de chacun des services portuaires ayant des obligations de service public dans les ports, ainsi que les principales activités commerciales à destination du navire
- ◆ Analyser les menaces et les vulnérabilités spécifiques des environnements portuaires, en identifiant les scénarios de risque possibles et en évaluant leur impact potentiel sur les opérations portuaires
- ◆ Planifier et coordonner les ressources humaines dans une entité portuaire





Compétences spécifiques

- ♦ Établir des stratégies globales de sécurité portuaire, comprenant des mesures physiques, technologiques et de gestion, afin d'atténuer les risques et de garantir la protection des infrastructures et des activités portuaires
- ♦ Appliquer les réglementations et les normes internationales relatives à la sûreté portuaire, en veillant au respect des réglementations existantes et en promouvant des pratiques de sûreté de niveau international
- ♦ Réaliser la stratégie par le biais d'un plan d'entreprise portuaire basé sur le modèle stratégique d'un système portuaire
- ♦ Intégrer les dernières tendances innovantes dans la gestion et l'exploitation en tant qu'éléments hautement transformateurs et différenciateurs



Obtenez une vue d'ensemble complète, transversale et pratique de la planification dans les entreprises maritimes"

04

Direction de la formation

TECH maintient une philosophie basée sur un enseignement de qualité. Pour répondre à cette ligne académique, l'équipe enseignante qui a été sélectionnée possède une vaste expérience dans le secteur portuaire et une maîtrise approfondie de la Gestion Portuaire et du Transport Intermodal. Leur vaste expérience sera évidente tout au long du programme, ce qui augmentera les connaissances théoriques et pratiques des étudiants qui suivront ce Mastère Spécialisé 100% en ligne.





“

Devenez un expert en Gestion Portuaire sous l'égide des meilleurs professionnels de ce secteur possédant une grande expérience dans des entreprises internationales"

Direction



M. López Rodríguez, Armando

- ♦ Chef du Service de Conseil Technique au Bureau du Président des Ports de l'État
- ♦ Chef du Service de Planification Stratégique des Ports de l'État
- ♦ Chef de Projet des Ports de l'État
- ♦ Chef du Secteur Ressources et Technologies de l'Information et de la Communication des Ports de l'État
- ♦ Responsable du Secteur Développement des Ports de l'État
- ♦ Responsable du Secteur Relations avec les Entreprises des Ports de l'État
- ♦ Chef du Service de Planification Stratégique des Ports de l'État
- ♦ Professeur Associé à l'École d'Organisation Industrielle
- ♦ Professeur Associé à AENOR
- ♦ Professeur Associé à UBT Lab
- ♦ Ingénieur en Télécommunications de l'Université Polytechnique de Madrid
- ♦ Licence en Histoire de l'Université Nationale d'Enseignement à Distance (UNED)
- ♦ Docteur en Histoire de l'Université Nationale d'Enseignement à Distance (UNED)
- ♦ Master en Méthodes et Techniques Avancées en Recherche Historique, Artistique et Géographique de l'Université Nationale d'Enseignement à Distance (UNED)
- ♦ Programme de Développement Directif de l'IESE de l'Université de Navarre



Professeurs

Mme García, Ana María

- ◆ Conseiller en Chef de la Présidence de l'ESPO
- ◆ Responsable du Service de Développement des Ressources Humaines des Ports de l'État
- ◆ Responsable du Développement Commercial dans le Secteur du Transport et de l'Industrie chez Indra
- ◆ Chef du Département Technique des Ventes et du Marketing des Ports de l'État
- ◆ Professeur du Master en Gestion et Planification Portuaire et Intermodalité
- ◆ Licence en Psychologie Spécialisée en Psychologie du Travail et des Organisations de l'Université Pontificale de Comillas (ICAI-ICADE) et de l'Université Complutense de Madrid
- ◆ Master en Direction et Administration des Entreprises de l'IESE - Université de Navarre
- ◆ Programme de Perfectionnement en Gestion Publique de l'IESE - Université de Navarre
- ◆ Membre du Comité de Gouvernance Portuaire et Membre du Conseil d'Administration Générale de l'Etat dans les Autorités Portuaires de Motril, Vigo, Gijón, A Coruña, Alicante, Tenerife et Cartagena

M. Muriente Núñez, Carlos

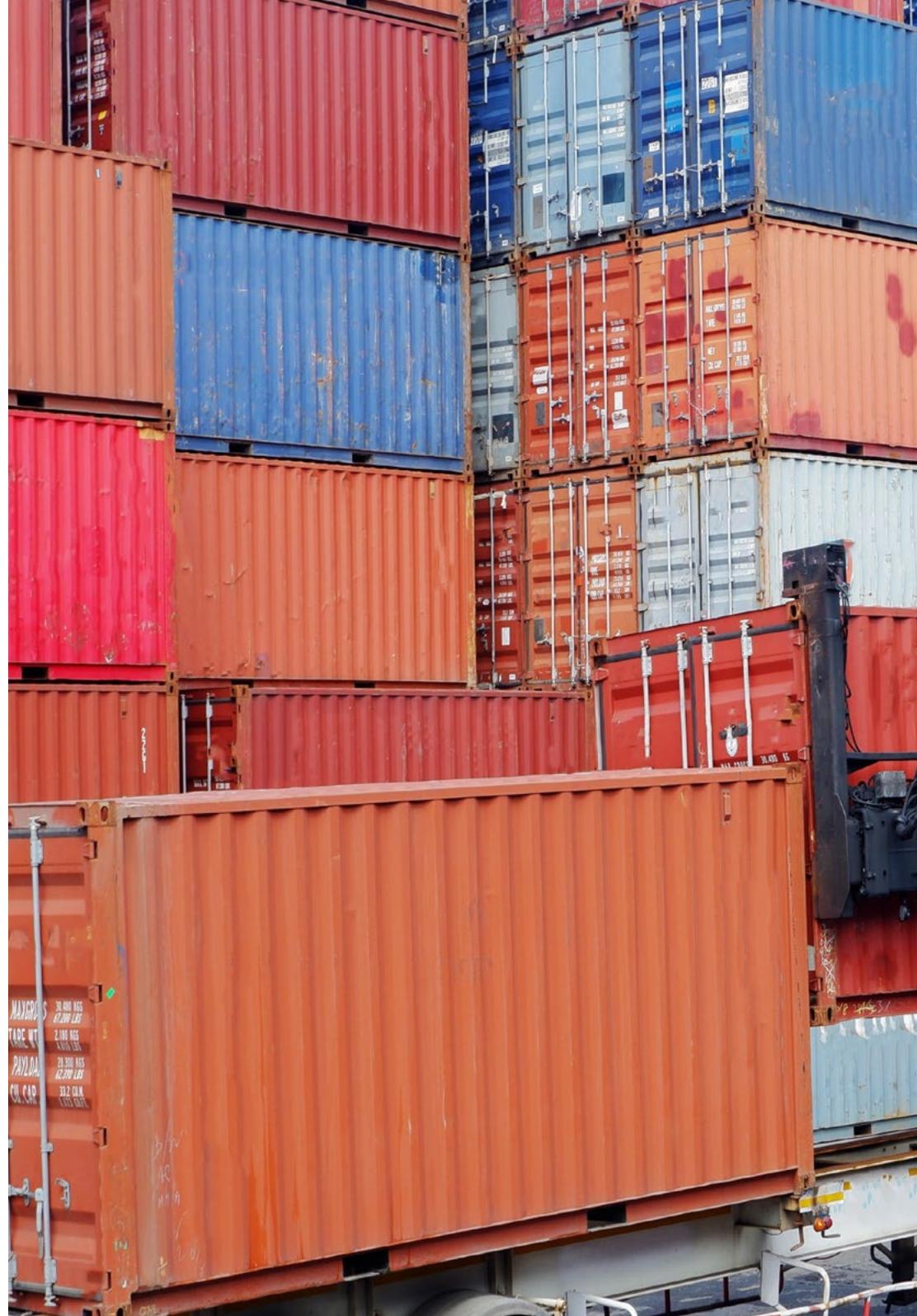
- ◆ Ingénieur Naval et Océanique chez Spain
- ◆ Diplôme en Architecture Navale de l'Université Polytechnique de Madrid
- ◆ Master en Ingénierie Navale et Océanique de l'Université Polytechnique de Madrid
- ◆ Master en Énergies Renouvelables de TECH Université Technologique
- ◆ Cours en Matériaux du Futur dans l'Industrie, la Construction et la Technologie de l'Université Polytechnique de Madrid

M. Lubián García, José Miguel

- ◆ Expert en Gestion des Ressources Humaines dans le Secteur Portuaire
- ◆ Consultant en RH
- ◆ Direction et Coordination du Master en Gestion Portuaire des Ports de l'État
- ◆ Professeur de l'INAP, IIR et EOI
- ◆ Sous-directeur des Études Portuaires
- ◆ Sous-directeur des Plan d'Entreprise
- ◆ Sous-directeur des Ressources Humaines
- ◆ Chef du Secteur Organisation et Planification des Ressources Humaines
- ◆ Licence en Économie et Administration des Entreprises de l'Université Autonome de Madrid
- ◆ Master en Direction et Gestion des Ressources Humaines en École de Commerce
- ◆ Executive en Direction du Secteur Portuaire de l'IESE
- ◆ Membre du Conseil d'Administration des Autorités Portuaires de Castellon, Tarragona, A Coruña, Almeria et Pasaje

Dr López Ansorena, César

- ◆ Expert en Direction et Gestion Portuaires
- ◆ Agent de Sécurité des Installations Portuaires reconnu par l'autorité compétente en matière de Sécurité Maritime
- ◆ Directeur de la Sécurité Privée reconnu par le Ministère de l'Intérieur
- ◆ Doctorat en Systèmes de Génie Civil (Programme Territoire et Environnement) avec Mention Cum Laude de l'Université Polytechnique de Madrid
- ◆ Ingénieur en Routes, Canaux et Ports de l'Université Polytechnique de Madrid
- ◆ Master en Analyse du Renseignement





M. Martín Gasull, Emilio

- ◆ Directeur de la Division des Transports Réfrigérés chez Zanotti Appliance
- ◆ Directeur Général chez HI Logistics Group
- ◆ Directeur Régional Levante chez ERTRANSIT
- ◆ Branch Manager à l'Agencia Fernández de Sola
- ◆ Directeur de la Division Transport Intermodal chez Kuehne & Nagel Espagne
- ◆ Directeur de la Division Maritime Espagne et Portugal chez DHL Global Forwarding
- ◆ Directeur de la Division Transport Intermodal chez DHL Global Forwarding
- ◆ Directeur Technique Régional chez JF Hillebrand Espagne
- ◆ Directeur de la Logistique Maritime et Intérieure chez Evergreen Shipping Spain
- ◆ Professeur de Master en Gestion Portuaire et Transport Intermodal
Licence en Droit de l'Université de Valence
- ◆ Commissaire pour le Collège des Officiers de la Marine Marchande

M. Martín Santodomingo, Francisco Javier

- ◆ Sous-directeur Adjoint des Opérations et des Aides à la Navigation des Ports de l'État
- ◆ Chef de la Division des Projets de Travaux Maritimes au sein du Groupe Dragados y Construcciones
- ◆ Professeur du Master en Gestion et Planification Portuaire et Intermodalité dans les Ports de l'Etat, Université Polytechnique de Madrid, Université d'Oviedo, Université de Cadixet Université de La Coruña
- ◆ Ingénieur Civil avec Spécialisation en Transport de l'Université Polytechnique
- ◆ Master en Union Européenne de l'Université Polytechnique de Madrid
- ◆ Master en Gestion Portuaire et Transport Intermodal de l'ICADE à l'Université Pontificale de Comilla

05

Structure et contenu

Le programme de cette formation universitaire a été conçu pour fournir pendant les 1500 heures d'enseignement les connaissances les plus avancées en matière de planification, de gestion et d'exploitation des infrastructures portuaires. Un cadre théorique qui sera enrichi par les nombreux supports pédagogiques multimédias, les lectures spécialisées et les études de cas, hébergés dans la bibliothèque virtuelle, accessible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à partir de n'importe quel téléphone portable, tablette ou ordinateur disposant d'une connexion internet.





“

Une option académique qui vous rapproche de manière dynamique des dernières tendances en matière de Gestion Portuaire et de Transport Intermodal”

Module 1. Logistique et opérateurs logistiques

- 1.1. La logistique
 - 1.1.1. La logistique, rôle dans le flux économique actuel
 - 1.1.2. Logistique de chaîne d'approvisionnement. Différences
 - 1.1.3. Logistique en entreprise. Importance
- 1.2. Secteurs et types de logistiques
 - 1.2.1. Secteurs de logistique
 - 1.2.2. Logistique interne vs logistique externe
 - 1.2.3. Éléments primordiaux de la logistique
- 1.3. Opérations logistiques
 - 1.3.1. Opérations des entreprises logistiques
 - 1.3.2. Processus logistique et ses éléments
 - 1.3.3. Étapes de la chaîne logistique
 - 1.3.4. Problèmes qui surviennent dans l'environnement logistique
- 1.4. La logistique adaptée aux nécessités actuelles du marché
 - 1.4.1. Logique dans le e-commerce Logistique de distribution
 - 1.4.2. Logistique inverse
 - 1.4.3. Indicateurs logistiques
 - 1.4.4. Logistique actuelle
- 1.5. Nouvelles technologies appliquées à la logistique
 - 1.5.1. La robotique et les entrepôts automatisés
 - 1.5.2. Automatisation des processus
 - 1.5.3. Systèmes de Information appliqués à la logistique
 - 1.5.4. Blockchain et Machine Learning
- 1.6. Logistique du futur
 - 1.6.1. Les défis de la logistique
 - 1.6.2. Logistique verte
 - 1.6.3. Tendances émergentes dans le domaine de la logistique
- 1.7. Opérateurs logistiques
 - 1.7.1. Logistique globale
 - 1.7.2. Figure de l'opérateur logistique
 - 1.7.3. Évolution de opérateurs logistiques jusqu'à aujourd'hui
 - 1.7.4. Opérateurs logistiques Exigences

- 1.8. Les opérateurs logistiques et le contrat d' Outsourcing
 - 1.8.1. Le contrat d' Outsourcing Clauses, SLAS
 - 1.8.2. Services prêtés par les opérateurs logistiques
 - 1.8.3. Avantages offerts par les opérateurs logistiques
- 1.9. Opérateurs logistiques Fonctions et types
 - 1.9.1. Fonctions des opérateurs logistiques
 - 1.9.2. Le Party Logistics (PL). Utilité
 - 1.9.3. Typologies d'opérateurs logistiques. Services et infrastructures
 - 1.9.4. L'avenir des PL. Du 6 PL au 10PL
- 1.10. Transitaire (freight forwarder) Vs. Opérateur logistique
 - 1.10.1. Transitaire Vs. Opérateur logistique Différences et similitudes
 - 1.10.2. Évolution du Transitaire jusqu'à la figure d'opérateur logistique
 - 1.10.3. Le transitaire et le système de PLS. Rapprocher les services

Module 2. Transport multimodal, intermodalité et plateformes logistiques

- 2.1. L'entrepôt
 - 2.1.1. Phases de l'activité logistique Rôle de l'entrepôt dans la chaîne d'approvisionnement
 - 2.1.2. Activité de l'entrepôt
 - 2.1.3. Types d'entrepôts
 - 2.1.4. Alternatives de stockage
- 2.2. Plateformes logistiques
 - 2.2.1. Entrepôts Vs Plateformes logistiques Éléments de différenciation
 - 2.2.2. Typologies des plateformes logistiques
 - 2.2.3. Fonctionnement d'une plateforme logistique Infrastructures, organisation de l'espace et des ressources humaines et mécaniques
- 2.3. Plateformes logistiques comme éléments intégrateurs de la chaîne intermodale
 - 2.3.1. Types des plateformes logistiques
 - 2.3.2. La localisation comme élément de différenciation des plates-formes logistiques. Les entrepôts HUB
 - 2.3.3. Les micros plateformes logistiques Les SLP urbains

- 2.4. Transport terrestre de marchandises par routes
 - 2.4.1. Transport terrestre international de marchandise Infrastructures primaires et cadre légal international
 - 2.4.2. Types de transport de marchandise terrestre par route
 - 2.4.3. Éléments clés pour la gestion des entreprises de transport terrestre
 - 2.4.4. Transformation numérique des entreprises de transport terrestre. Systèmes de gestion
- 2.5. Transport ferroviaire de marchandise
 - 2.5.1. Transport ferroviaire Situation des réseaux ferroviaires internationaux de marchandises
 - 2.5.2. Opérateurs ferroviaires
 - 2.5.3. Types de transport ferroviaire
- 2.6. Transport maritime de marchandise
 - 2.6.1. Organisations de Régulation Internationaux
 - 2.6.2. Loi pertinente
 - 2.6.3. Transport maritime longue distance
 - 2.6.4. Le short sea shipping et les autoroutes maritimes
 - 2.6.5. Transport de marchandise par voie fluviales intérieures
 - 2.6.6. Transport maritime Aspects clés
- 2.7. Transport aérien de marchandise
 - 2.7.1. Organisations de Régulation Internationaux
 - 2.7.2. Cadre Légal International
 - 2.7.3. Infrastructures essentielles
 - 2.7.4. L'avion Typologie
 - 2.7.5. Le transport aérien. Aspects clés
- 2.8. Distribution capillaire des marchandises
 - 2.8.1. La distribution capillaire, dernier maillon de la chaîne logistique
 - 2.8.2. Fonctionnement de la distribution capillaire
 - 2.8.3. Logistique du dernier kilomètre. Fonctionnement
- 2.9. Transport multimodal et combiné
 - 2.9.1. Transport multimodal et combiné
 - 2.9.2. Multimodalité Vs intermodalité
 - 2.9.3. Rôle des opérateurs de transport multimodal (OMT)

- 2.10. Transport intermodal
 - 2.10.1. Transport intermodal
 - 2.10.2. Types d'intermodalité
 - 2.10.3. Rôle de l'entrepôt dans l'intermodalité. Le crossdocking
 - 2.10.4. L'opérateur de transport intermodal
 - 2.10.5. Systèmes intermodaux de transport
 - 2.10.6. Transport intermodal Avantages , problèmes et défis

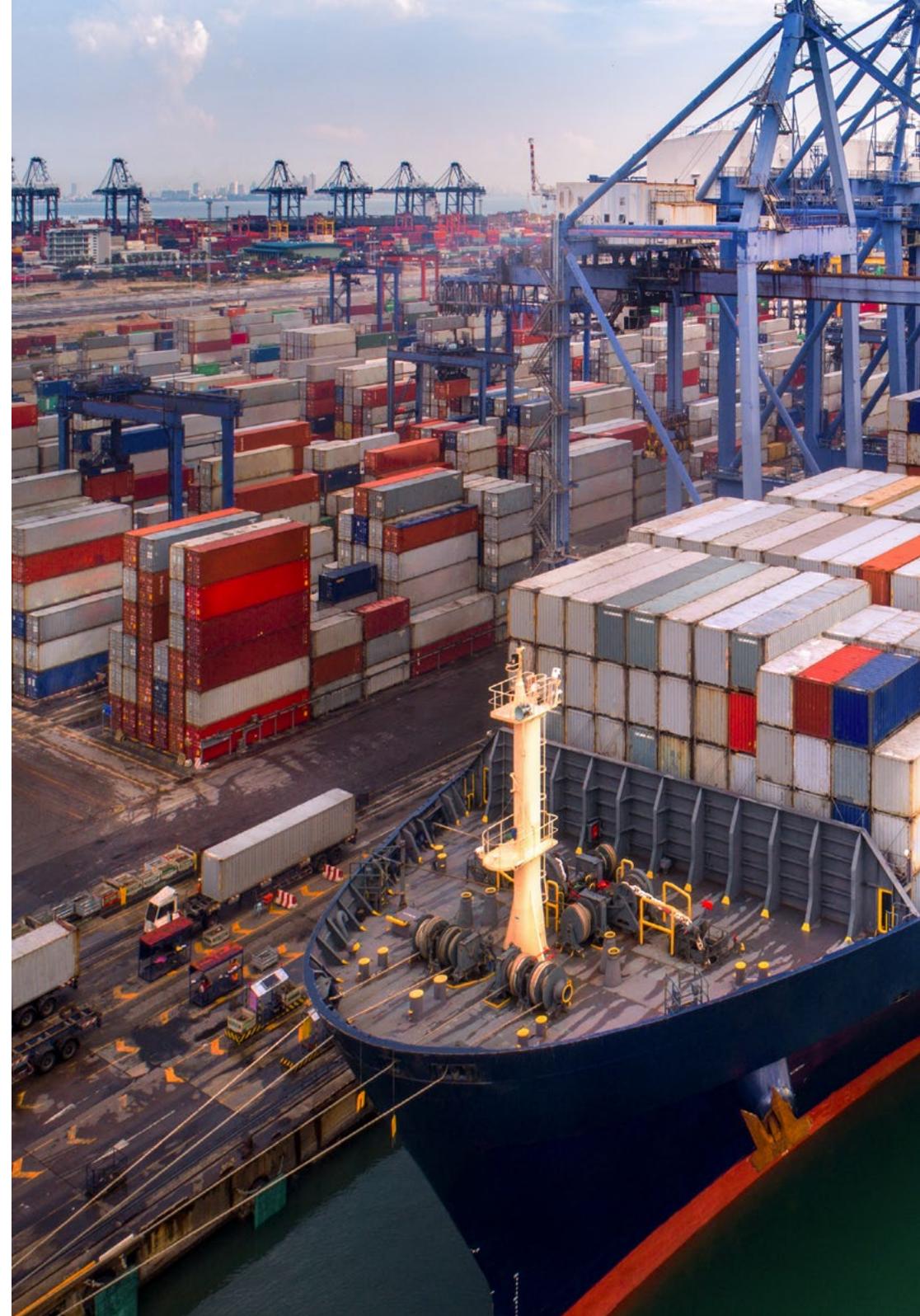
Module 3. Transport maritime

- 3.1. Transport maritime et commerce international
 - 3.1.1. Transport maritime
 - 3.1.2. Commerce international
 - 3.1.3. Trafic maritime
 - 3.1.4. Trafic TRAMP et lignes régulières
- 3.2. Typologie des navires dans le transport maritime
 - 3.2.1. Typologie des navires dans le transport maritime selon la charge
 - 3.2.2. Évolution des navires de transport maritime
 - 3.2.3. Container
 - 3.2.3.1. Types de containers maritimes
- 3.3. Marché du transport maritime
 - 3.3.1. Marché du transport maritime
 - 3.3.2. Flotte mondiale
 - 3.3.3. Exigences du Transport Maritime Mondial
- 3.4. Coûts du transport maritime
 - 3.4.1. Distribution des coûts
 - 3.4.2. Coûts fixes
 - 3.4.3. Coûts variables
 - 3.4.4. Coûts chargement/déchargement
 - 3.4.5. Facteurs influençant le coûts
- 3.5. Trafic maritime
 - 3.5.1. Trafic de pétrole
 - 3.5.2. Trafic de solides en vrac
 - 3.5.3. Chargement général

- 3.6. Droit maritime
 - 3.6.1. Privilèges maritimes
 - 3.6.2. Hypothèque navale
 - 3.6.3. Normes et conventions du transport maritime international
- 3.7. Contrat d'exploitation des navires
 - 3.7.1. Exploitation économique du navire
 - 3.7.2. Location coque nue
 - 3.7.3. Affrètement
 - 3.7.4. Contrat de passage
- 3.8. Marché du fret
 - 3.8.1. Marché du fret. Évolution
 - 3.8.2. Périodes
 - 3.8.3. Offre/Demande
- 3.9. Accidents et assurance maritime
 - 3.9.1. Accidents de navigation
 - 3.9.2. Types d'échecs
 - 3.9.3. Assurance maritime
- 3.10. Émissions Réglementation internationale
 - 3.10.1. Émission du transport maritime
 - 3.10.2. Réglementation internationale
 - 3.10.3. Formes de conformité aux règlements
 - 3.10.4. Réduction des émissions de CO2

Module 4. Ports et terminaux portuaires

- 4.1. Le port commercial Fonctions
 - 4.1.1. Fonctions d'un port commercial
 - 4.1.2. Les ports et la chaîne d'approvisionnement
 - 4.1.3. Les Ports au 21e siècle
- 4.2. Modèles de ports selon le flux de marchandises
 - 4.2.1. Les ports comme maillon essentiel de la chaîne logistique
 - 4.2.2.1. Ports import/export
 - 4.2.2.2. Ports HUB
 - 4.2.3. Adaptations aux tendances changeantes dans le flux de marchandises





- 4.3. Terminaux portuaires
 - 4.3.1. Spécialisation portuaire
 - 4.3.2. Schéma et zones d'un terminal portuaire
 - 4.3.3. Types de terminaux portuaires
- 4.4. Grues et moyens mécaniques
 - 4.4.1. Grues pour charger et décharger les navires
 - 4.4.2. Moyens de transport de la charge dans le terminal
 - 4.4.3. Moyens de manipulation de la charge dans le terminal
- 4.5. Terminaux polyvalents et terminaux de containers
 - 4.5.1. Terminaux polyvalents et multi-usage
 - 4.5.2. Terminaux de containers
 - 4.5.3. Flux de chargement et déchargement. Dans un terminal de containers
- 4.6. Terminaux pour produits en vrac
 - 4.6.1. Terminaux de solides en vrac
 - 4.6.2. Terminaux de liquides en vrac
 - 4.6.3. Installations spéciales
- 4.7. Terminalux d'embarquement et débarquement
 - 4.7.1. Terminalux d'embarquement et débarquement
 - 4.7.2. Containers sur plateformes roulantes
 - 4.7.3. Automobiles
- 4.8. Terminaux de passagers et autres types de terminaux spécialisés
 - 4.8.1. Terminaux de passagers
 - 4.8.2. Marines sportives
 - 4.8.3. Terminaux de pêche
- 4.9. Ports intelligents et automatisation
 - 4.9.1. Ports intelligents (Smart ports)
 - 4.9.2. Numérisation
 - 4.9.3. Automatisations des opérations
- 4.10. Dernières tendances en innovation portuaire
 - 4.10.1. Intelligence Artificielles et son application dans les ports
 - 4.10.2. Entraînement Basé sur Simulation (SBT)
 - 4.10.3. Jumeaux Numériques Portuaires

Module 5. Modèle de gouvernance Portuaire

- 5.1. Gouvernance portuaire
 - 5.1.1. Gouvernance portuaire
 - 5.1.2. Évolution de la gouvernance Portuaire
 - 5.1.3. Gouvernance portuaire et développement économique
- 5.2. Modèle de gouvernance portuaire
 - 5.2.1. Ports publics et ports privés
 - 5.2.2. Les tool ports
 - 5.2.3. Le modèle landlord du port
- 5.3. Tendances en gouvernance portuaire
 - 5.3.1. Stabiliser le modèle de gouvernance: vers un landlord nuancé
 - 5.3.2. L'intégration verticale et horizontale
 - 5.3.3. Les activités de contrôle et supervision de la concurrence
- 5.4. Le modèle landlord et le domaine public
 - 5.4.1. La gestion du domaine public portuaire
 - 5.4.2. Revenus de taxes
 - 5.4.3. Revenus pour tarifs
- 5.5. Exemples e modèles de gouvernance de ports
 - 5.5.1. Ports privés au Royaume Unis
 - 5.5.2. Modèle landlors en Europe Continentale
 - 5.5.3. Amérique Latine Modèles de transition
- 5.6. Régime des services portuaires
 - 5.6.1. Nature du service (public, privé). Exigences relatives à la prestation du service
 - 5.6.2. Lien administratif (contrat, licence)
 - 5.6.3. Comment accéder et conditions d'accès à la prestation du service. Concurrence Limitation du nombre de prestataires
- 5.7. Coordination des systèmes portuaires
 - 5.7.1. Systèmes centralisés
 - 5.7.2. Systèmes décentralisés
 - 5.7.3. Systèmes mixtes

- 5.8. Gouvernance intra-portuaire
 - 5.8.1. La gestion d'un port
 - 5.8.2. Organigrammes types et secteurs de fonctions
 - 5.8.3. Les secteurs de planification et exploitation portuaire
- 5.9. L'administration portuaire
 - 5.9.1. Gestion économique et financière
 - 5.9.2. Gestion des ressources humaines
 - 5.9.3. La sécurité industrielle et la prévention des risques professionnels
- 5.10. Les relations entre le port et son environnement
 - 5.10.1. Interrelations port - ville
 - 5.10.2. Le réseau urbano-portuaire. Considérations relatives à l'urbanisme
 - 5.10.3. Activités institutionnelles et collaboration avec l'entourage

Module 6. Planification portuaire stratégique

- 6.1. Le système portuaire
 - 6.1.1. Les autorités portuaires Coordination
 - 6.1.2. Perspectives économiques
 - 6.1.3. Perspectives environnementales
 - 6.1.4. Perspective sociale
 - 6.1.5. Critères d'action
- 6.2. Ports rentables économiquement
 - 6.2.1. Financement
 - 6.2.2. Les devis
 - 6.2.3. Prix associés à la réalité portuaire
 - 6.2.4. Redistribution des ressources entre les ports
- 6.3. Gestion de l'espace portuaire
 - 6.3.1. Rendement de l'espace portuaire
 - 6.3.2. Espaces portuaires au service de l'intérêt général
 - 6.3.3. Digitalisation de l'espace portuaire
- 6.4. Infrastructures. Investissements orientés à la demande
 - 6.4.1. Profiter des investissements en infrastructures
 - 6.4.2. Infrastructures rentables sur plan social et économique
 - 6.4.3. Connectivité des infrastructures
 - 6.4.4. Respect de l'environnement

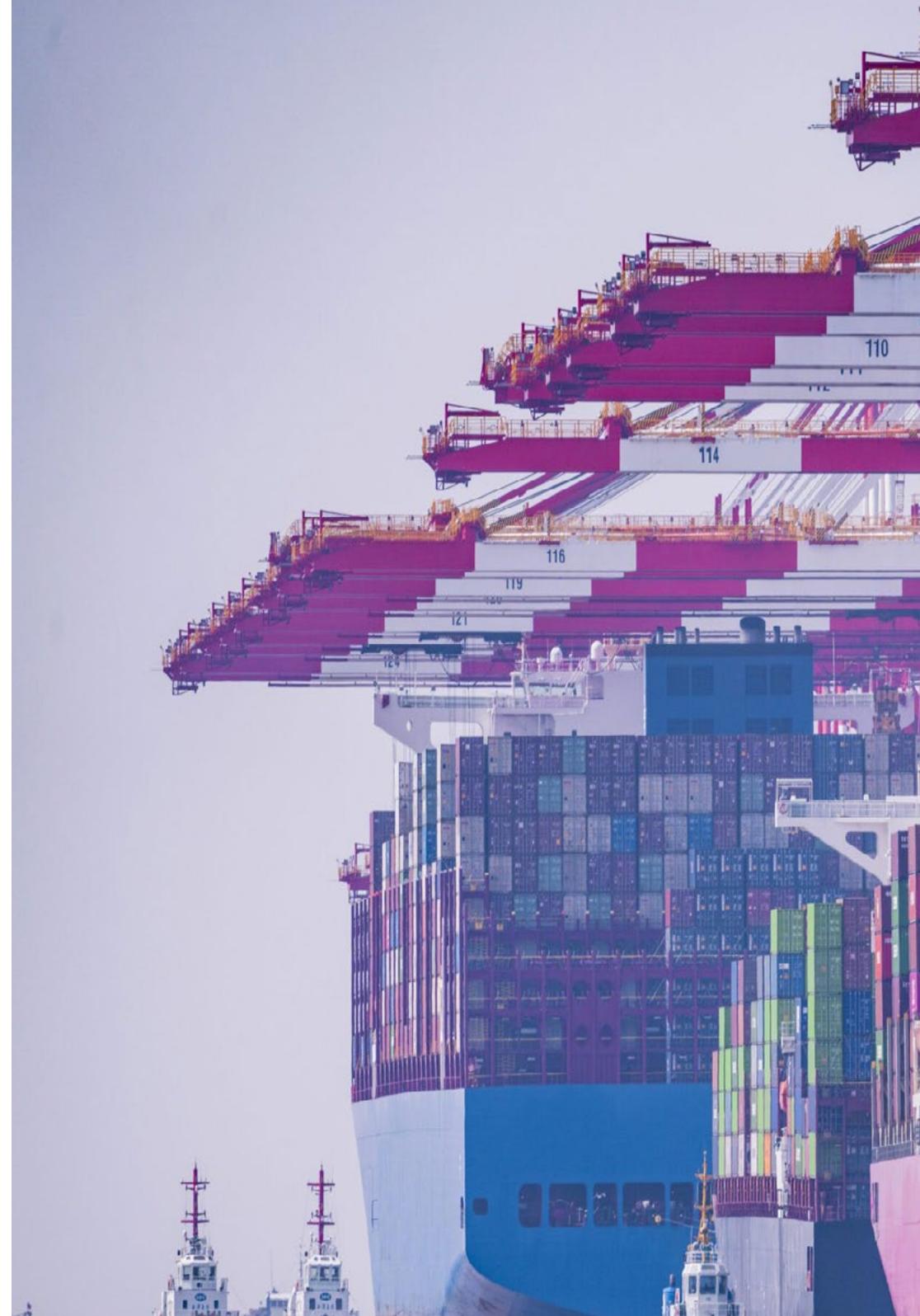
- 6.5. Prestation et services orientés vers le client et la société dans leur globalité
 - 6.5.1. Services compétitifs et au service de l'intérêt général
 - 6.5.2. Efficacité dans la prestation de service
 - 6.5.3. Suivi de la prestation de service
 - 6.5.4. Simplification des documents administratifs
 - 6.5.4.1. Contrôles et inspections aux frontières
 - 6.5.4.2. Agilité administrative
- 6.6. Innovation et digitalisation dans les ports
 - 6.6.1. E-administrations
 - 6.6.2. Ports numériques
 - 6.6.3. Stimuler l'innovation
 - 6.6.4. Innovation au service de l'intérêt général
- 6.7. Projection internationale
 - 6.7.1. Relations internationales
 - 6.7.2. Image de marque
 - 6.7.3. Compétitivité des ports dans le contexte Internationale
- 6.8. Durabilité environnementale
 - 6.8.1. Gestion de l'environnement
 - 6.8.2. Qualité et mesures environnementales
 - 6.8.3. Consommation et gestion des déchets
 - 6.8.4. Mobilité durable
 - 6.8.5. Changement climatique
 - 6.8.6. Le port et le citoyen
- 6.9. Sécurité
 - 6.9.1. Sécurité industrielle
 - 6.9.2. Protection portuaire
 - 6.9.3. Cybersécurité

- 6.10. Culture éthique corporative et capital humain
 - 6.10.1. Le code de déontologie
 - 6.10.2. Supervision et contrôle
 - 6.10.3. Transparence
 - 6.10.4. Structure de l'organisation
 - 6.10.5. Égalité
 - 6.10.6. Formation et développement de carrière
 - 6.10.7. Communication et participation

Module 7. Plan d'affaires portuaire et gestion des ressources humaines

- 7.1. Le plan d'entreprise d'un port en tant qu'instrument de planification
 - 7.1.1. Le plan d'entreprise, expression concrète de la stratégie globale d'un système portuaire
 - 7.1.2. Le plan d'entreprise en tant qu'élément de coordination de la planification
 - 7.1.3. SWOT
 - 7.1.4. Le plan stratégique
 - 7.1.5. Autres instruments de planification portuaire
- 7.2. Perspectives du plan d'entreprise portuaire
 - 7.2.1. Trafic portuaire
 - 7.2.2. Inversions
 - 7.2.3. Économique et financier
 - 7.2.4. Ressources humaines
 - 7.2.5. Environnement et durabilité
- 7.3. Contrôle de gestion à travers le plan d'entreprise
 - 7.3.1. Suivi des objectifs
 - 7.3.2. Développement des ratios de gestion
 - 7.3.3. Mesures correctives
- 7.4. Le capital humain
 - 7.4.1. Contexte socioprofessionnel des ports
 - 7.4.2. Planification des Ressources Humaines dans la stratégie globale du port
 - 7.4.3. Relations professionnelles et la négociation

- 7.5. La nécessité d'un changement. Professionnalisation des ports
 - 7.5.1. Résistance au changement
 - 7.5.2. Comment gérer le changement
 - 7.5.3. Professionnaliser les ports
 - 7.5.4. Transparence et communication
- 7.6. La gestion des compétences comme catalyseur du changement
 - 7.6.1. Compétences en matière de connaissances
 - 7.6.2. Compétences « non techniques »
 - 7.6.3. Les différents aspects de la gestion par les compétences
- 7.7. Les postes de travail
 - 7.7.1. Spécification des postes
 - 7.7.2. Évaluation des postes
 - 7.7.3. Classification professionnelle et structure de l'organisation
- 7.8. Plan de Formation
 - 7.8.1. Plan de formation du système portuaire
 - 7.8.2. Plan de formation au niveau portuaire
 - 7.8.3. L'Université Corporative
 - 7.8.4. Salles de classe virtuelles
- 7.9. Le système de rémunération
 - 7.9.1. Le système de rémunération
 - 7.9.2. Structure de rémunération
 - 7.9.3. Évaluation des performances et rémunération variable
- 7.10. Prévention des risques professionnels
 - 7.10.1. Mémoire de prévention Stratégies de prévention
 - 7.10.2. Prévention des risques professionnels dans un port
 - 7.10.3. Risques psychosociaux





Module 8 Logistique maritime-portuaire et services portuaires

- 8.1. Communauté portuaire
 - 8.1.1. Communauté portuaire
 - 8.1.2. Agents principaux de la communauté portuaire
 - 8.1.3. Systèmes de gestion de la qualité appliqués à la communauté portuaire
- 8.2. Opérations portuaires
 - 8.2.1. Opérations portuaires et activités du port
 - 8.2.2. Les systèmes d'information dans les opérations portuaires
 - 8.2.3. Flux d'information dans les opérations portuaires
- 8.3. Logistique portuaire
 - 8.3.1. Logistique portuaire
 - 8.3.2. Les ports comme maillons logistiques dans la chaîne d'approvisionnement globale
 - 8.3.3. Logistique dans le transport par container
- 8.4. Gestion générale du port
 - 8.4.1. Organisation générale du transport maritime et terrestre dans un port
 - 8.4.2. Entrée des navires dans le port
 - 8.4.3. Attribution des mouillages et des postes d'amarrage
 - 8.4.4. Séjour des navires et mouvements intérieurs
 - 8.4.5. Circulations des personnes et des véhicules dans le port
 - 8.4.6. Passagers et marchandises
- 8.5. Gestion d'un terminal portuaire
 - 8.5.1. Niveaux d'analyse
 - 8.5.2. Planification de terminaux portuaires
 - 8.5.3. Indicateurs de productivité
- 8.6. Services portuaires
 - 8.6.1. Réglementation des services portuaires
 - 8.6.2. Obligations de service public
 - 8.6.3. Types de services portuaires
- 8.7. Services techniques nautiques
 - 8.7.1. Amarrage
 - 8.7.2. Remorquage portuaire
 - 8.7.3. Pilotage

- 8.8. Services à la marchandise, aux passagers et réception des déchets
 - 8.8.1. Service de manipulation de la marchandise
 - 8.8.1.1. Activités de chargement et d'arrimage
 - 8.8.1.2. Activités de désarrimage et déchargement
 - 8.8.1.3. Opérations d'arrimage et de désarrimage éventuellement exemptées
 - 8.8.2. Service de réception des déchets générés par les navires
 - 8.8.3. Services au passagers
- 8.9. Services commerciaux au navire
 - 8.9.1. Fourniture de matériel
 - 8.9.2. Fourniture de combustible
 - 8.9.3. Fourniture de GNL
 - 8.9.4. Fourniture d'énergie électrique aux navires
- 8.10. Service de signalisation maritime
 - 8.10.1. Types d' aides à la navigation
 - 8.10.2. Aides visuelles
 - 8.10.3. Aides auditives
 - 8.10.4. Aides radioélectriques
 - 8.10.5. VTS
 - 8.10.6. Système de balisage maritime de la IALA

Module 9. Planification et développement des infrastructures et durabilité environnementale

- 9.1. Planification portuaire durable
 - 9.1.1. Législation Fit for 55 et EU ETS
 - 9.1.2. Relations avec les autres continents
 - 9.1.3. Relations avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI)
- 9.2. Instruments de planification portuaire et adaptation à la nouvelle réalité climatique
 - 9.2.1. Master Plans
 - 9.2.2. Instruments de planification pour le développement des infrastructures
 - 9.2.3. Conception et modifications de terminaux portuaires: plans d'électrification
 - 9.2.4. Relation port - ville durable Changement climatique et conception des espaces ville-port
- 9.3. Évaluation environnementale des instruments de planification portuaire
 - 9.3.1. Programmes de développement des infrastructures
 - 9.3.2. Évaluation des plans de développement des infrastructures
 - 9.3.3. Évaluations des projets d'infrastructure
- 9.4. Financement de projets de développement durable des infrastructures portuaires
 - 9.4.1. La Banque Européenne d'Investissement
 - 9.4.2. La Banque Mondiale
 - 9.4.3. La Banque Interaméricaine de Développement
 - 9.4.4. Fonds d'investissements internationaux
 - 9.4.5. Émissions de Bons Verts
- 9.5. Les ports et l'érosion des côtes: Working with Nature
 - 9.5.1. Projets e préservation des estuaires
 - 9.5.2. Projets de régénération côtière
 - 9.5.3. Projets de réutilisation des sédiments
- 9.6. Projets d'investissement en énergie renouvelable
 - 9.6.1. Projets de production d'énergie éolienne on shore et off shore
 - 9.6.2. Projets d'énergie photovoltaïque on shore et off shore
 - 9.6.3. Autres énergies renouvelables
- 9.7. Évaluation de la rentabilité des projets d'investissement Méthode MEIPOINT
 - 9.7.1. Analyse du contexte et objectifs du projet
 - 9.7.2. Analyse des alternatives
 - 9.7.3. Définition du projet
 - 9.7.4. Analyse financière
 - 9.7.5. Analyse économique
 - 9.7.6. Sensibilité et analyse des risques
- 9.8. Technologie BIM appliquée aux ports
 - 9.8.1. Conception de terminaux portuaires
 - 9.8.2. Conception de projets d'électrification des quais
 - 9.8.3. Conception de projets d'accès terrestres aux ports
- 9.9. Outils de surveillance et de prévision du milieu marin
 - 9.9.1. Réseaux de mesure: bouées, marégraphes et radars à haute fréquence
 - 9.9.2. Éléments pour la prévision du climat maritime et les scénarios de changement
 - 9.9.3. Projets

- 9.10. Économie bleue
 - 9.10.1. Économie bleue Dimensions
 - 9.10.2. Projets de préservation des écosystèmes marins
 - 9.10.3. Ports et centres de recherche marine et climatique: vers une relation à long terme

Module 10. Sécurité et protection portuaire

- 10.1. Sécurité portuaires
 - 10.1.1. Sécurité dans les ports
 - 10.1.2. Sécurité et protection
 - 10.1.3. Normes, régulations et standards internationaux
- 10.2. Sécurité technologique et industrielle dans les ports
 - 10.2.1. Gestion de marchandises dangereuses
 - 10.2.2. Prévention des accidents industriels
 - 10.2.3. Procédures de sécurité dans la manutention et le transport des marchandises
- 10.3. Protection portuaire Planification de la sécurité
 - 10.3.1. Identification des menaces et des vulnérabilités
 - 10.3.2. Analyse risques et évaluation de protection
 - 10.3.3. Stratégies d'atténuation des risques. Plans de protection
- 10.4. Protection physique et électronique
 - 10.4.1. Conception de systèmes de protection physique
 - 10.4.2. Contrôle d'accès et surveillance
 - 10.4.3. Technologie de sécurité dans les ports
- 10.5. Sécurité logique et cybernétique dans les ports
 - 10.5.1. Menaces et vulnérabilités cybernétiques spécifiques
 - 10.5.2. Stratégies de cybersécurité portuaire
 - 10.5.3. Réponse aux incidents cybernétique
- 10.6. Gestion de crise et urgences
 - 10.6.1. Plan de réponse aux urgences
 - 10.6.2. Coordination avec les agences de sécurité publique
 - 10.6.3. Simulations et exercices de réponse

- 10.7. Relations avec la communauté et communication de crise
 - 10.7.1. Importance de la communication avec la communauté
 - 10.7.2. Stratégies de communication en situation de crise
 - 10.7.3. La responsabilité sociale des entreprises portuaires
- 10.8. Gestion d'un département de sécurité
 - 10.8.1. Gestion de la sécurité publique et de la privée
 - 10.8.2. Planification de la sécurité
 - 10.8.2. Ressources matérielles
 - 10.8.3. Gestion des ressources humaines et formation
- 10.9. Prévention et protection
 - 10.9.1. Recommandations face aux risques de nature antisociaux
 - 10.9.2. Recommandations face aux risques d'incendies
 - 10.9.3. Recommandations face aux risques professionnels
- 10.10. Innovation et futur de la sécurité portuaire
 - 10.10.1 Tendances technologiques en sécurité portuaire
 - 10.10.2 Intelligence artificiel et analyse de données
 - 10.10.3 Préparation aux défis futurs



Grâce à la méthode de Relearning, vous obtiendrez un apprentissage efficace, en réduisant les longues heures d'étude et de mémorisation"

06

Méthodologie

Ce programme de formation offre une manière différente d'apprendre. Notre méthodologie est développée à travers un mode d'apprentissage cyclique: ***le Relearning***.

Ce système d'enseignement est utilisé, par exemple, dans les écoles de médecine les plus prestigieuses du monde et a été considéré comme l'un des plus efficaces par des publications de premier plan telles que le ***New England Journal of Medicine***.





“

Découvrez Relearning, un système qui renonce à l'apprentissage linéaire conventionnel pour vous emmener à travers des systèmes d'enseignement cycliques: une façon d'apprendre qui s'est avérée extrêmement efficace, en particulier dans les matières qui exigent la mémorisation”

Étude de Cas pour mettre en contexte tout le contenu

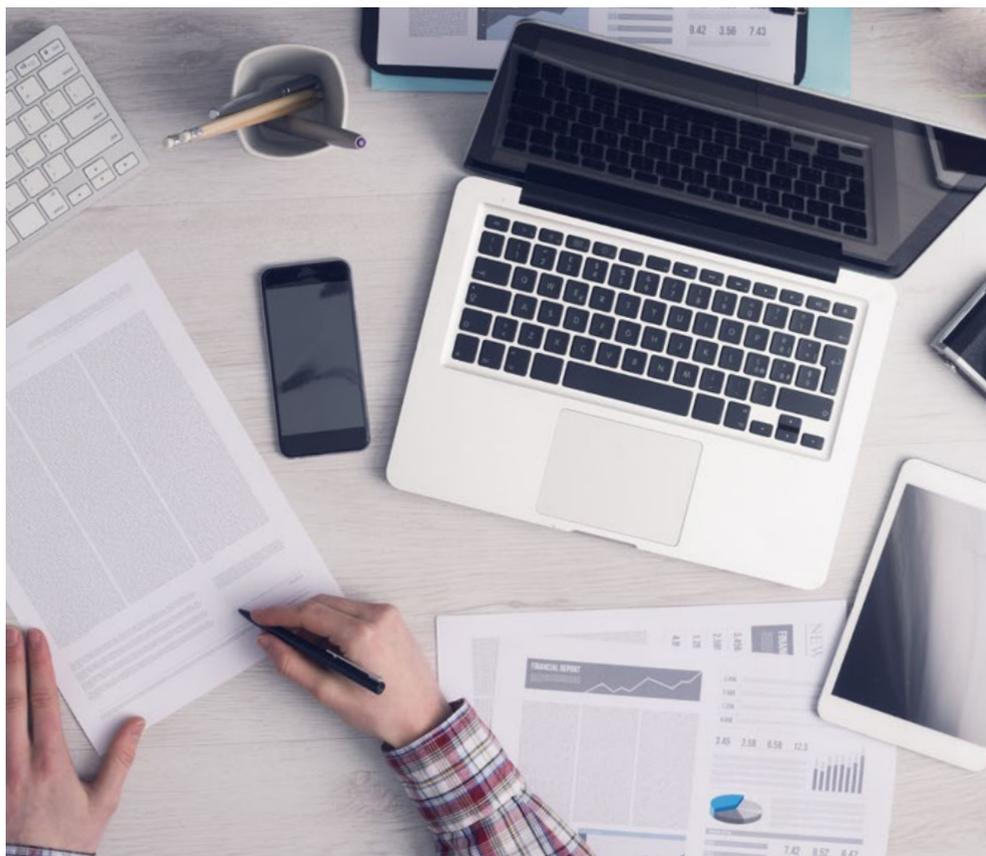
Notre programme offre une méthode révolutionnaire de développement des compétences et des connaissances. Notre objectif est de renforcer les compétences dans un contexte changeant, compétitif et hautement exigeant.

“

Avec TECH, vous pouvez expérimenter une manière d'apprendre qui ébranle les fondations des universités traditionnelles du monde entier”



Vous bénéficierez d'un système d'apprentissage basé sur la répétition, avec un enseignement naturel et progressif sur l'ensemble du cursus.



L'étudiant apprendra, par des activités collaboratives et des cas réels, à résoudre des situations complexes dans des environnements commerciaux réels.

Une méthode d'apprentissage innovante et différente

Cette formation TECH est un programme d'enseignement intensif, créé de toutes pièces, qui propose les défis et les décisions les plus exigeants dans ce domaine, tant au niveau national qu'international. Grâce à cette méthodologie, l'épanouissement personnel et professionnel est stimulé, faisant ainsi un pas décisif vers la réussite. La méthode des cas, technique qui constitue la base de ce contenu, permet de suivre la réalité économique, sociale et professionnelle la plus actuelle.

“ *Notre programme vous prépare à relever de nouveaux défis dans des environnements incertains et à réussir votre carrière* ”

La méthode des cas a été le système d'apprentissage le plus utilisé par les meilleures facultés du monde. Développée en 1912 pour que les étudiants en Droit n'apprennent pas seulement le droit sur la base d'un contenu théorique, la méthode des cas consiste à leur présenter des situations réelles complexes afin qu'ils prennent des décisions éclairées et des jugements de valeur sur la manière de les résoudre. En 1924, elle a été établie comme méthode d'enseignement standard à Harvard.

Dans une situation donnée, que doit faire un professionnel? C'est la question à laquelle nous sommes confrontés dans la méthode des cas, une méthode d'apprentissage orientée vers l'action. Tout au long du programme, les étudiants seront confrontés à de multiples cas réels. Ils devront intégrer toutes leurs connaissances, faire des recherches, argumenter et défendre leurs idées et leurs décisions.

Relearning Methodology

TECH combine efficacement la méthodologie des études de cas avec un système d'apprentissage 100% en ligne basé sur la répétition, qui associe 8 éléments didactiques différents dans chaque leçon.

Nous enrichissons l'Étude de Cas avec la meilleure méthode d'enseignement 100% en ligne: le Relearning.

En 2019, nous avons obtenu les meilleurs résultats d'apprentissage de toutes les universités en ligne du monde.

À TECH, vous apprenez avec une méthodologie de pointe conçue pour former les managers du futur. Cette méthode, à la pointe de la pédagogie mondiale, est appelée Relearning.

Notre université est la seule université autorisée à utiliser cette méthode qui a fait ses preuves. En 2019, nous avons réussi à améliorer les niveaux de satisfaction globale de nos étudiants (qualité de l'enseignement, qualité des supports, structure des cours, objectifs...) par rapport aux indicateurs de la meilleure université en ligne.





Dans notre programme, l'apprentissage n'est pas un processus linéaire, mais se déroule en spirale (apprendre, désapprendre, oublier et réapprendre). Par conséquent, chacun de ces éléments est combiné de manière concentrique. Cette méthodologie a permis de former plus de 650.000 diplômés universitaires avec un succès sans précédent dans des domaines aussi divers que la biochimie, la génétique, la chirurgie, le droit international, les compétences en gestion, les sciences du sport, la philosophie, le droit, l'ingénierie, le journalisme, l'histoire, les marchés financiers et les instruments. Tout cela dans un environnement très exigeant, avec un corps étudiant universitaire au profil socio-économique élevé et dont l'âge moyen est de 43,5 ans.

Le Relearning vous permettra d'apprendre avec moins d'efforts et plus de performance, en vous impliquant davantage dans votre formation, en développant un esprit critique, en défendant des arguments et en contrastant les opinions: une équation directe vers le succès.

À partir des dernières preuves scientifiques dans le domaine des neurosciences, non seulement nous savons comment organiser les informations, les idées, les images et les souvenirs, mais nous savons aussi que le lieu et le contexte dans lesquels nous avons appris quelque chose sont fondamentaux pour notre capacité à nous en souvenir et à le stocker dans l'hippocampe, pour le conserver dans notre mémoire à long terme.

De cette manière, et dans ce que l'on appelle Neurocognitive context-dependent e-learning, les différents éléments de notre programme sont reliés au contexte dans lequel le participant développe sa pratique professionnelle.

Ce programme offre le support matériel pédagogique, soigneusement préparé pour les professionnels:



Support d'étude

Tous les contenus didactiques sont créés par les spécialistes qui enseigneront le cours, spécifiquement pour le cours, afin que le développement didactique soit vraiment spécifique et concret.

Ces contenus sont ensuite appliqués au format audiovisuel, pour créer la méthode de travail TECH en ligne. Tout cela, avec les dernières techniques qui offrent des pièces de haute qualité dans chacun des matériaux qui sont mis à la disposition de l'étudiant.



Cours magistraux

Il existe des preuves scientifiques de l'utilité de l'observation par un tiers expert.

La méthode "Learning from an Expert" renforce les connaissances et la mémoire, et donne confiance dans les futures décisions difficiles.



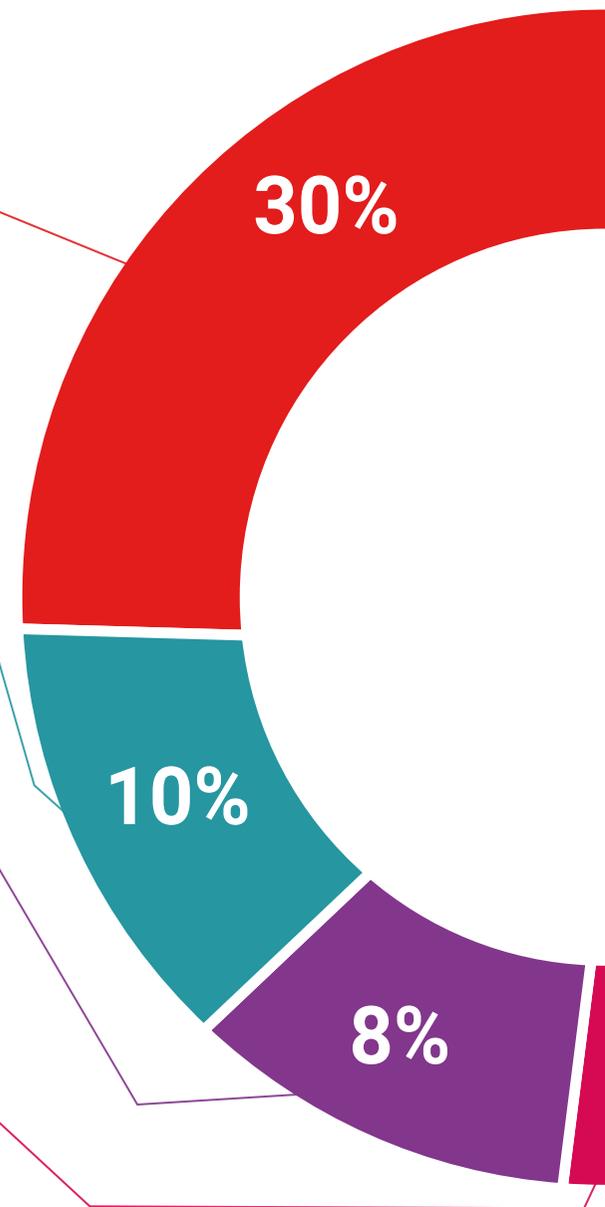
Pratiques en compétences et aptitudes

Les étudiants réaliseront des activités visant à développer des compétences et des aptitudes spécifiques dans chaque domaine. Des activités pratiques et dynamiques pour acquérir et développer les compétences et aptitudes qu'un spécialiste doit développer dans le cadre de la mondialisation dans laquelle nous vivons.



Lectures complémentaires

Articles récents, documents de consensus et directives internationales, entre autres. Dans la bibliothèque virtuelle de TECH, l'étudiant aura accès à tout ce dont il a besoin pour compléter sa formation.





Case studies

Ils réaliseront une sélection des meilleures études de cas choisies spécifiquement pour ce diplôme. Des cas présentés, analysés et tutorés par les meilleurs spécialistes de la scène internationale.



Résumés interactifs

L'équipe TECH présente les contenus de manière attrayante et dynamique dans des pilules multimédia comprenant des audios, des vidéos, des images, des diagrammes et des cartes conceptuelles afin de renforcer les connaissances. Ce système éducatif unique pour la présentation de contenu multimédia a été récompensé par Microsoft en tant que "European Success Story".



Testing & Retesting

Les connaissances de l'étudiant sont périodiquement évaluées et réévaluées tout au long du programme, par le biais d'activités et d'exercices d'évaluation et d'auto-évaluation, afin que l'étudiant puisse vérifier comment il atteint ses objectifs.



07

Diplôme

Le Mastère Spécialisé en Gestion Portuaire et Transport Intermodal vous garantit, en plus de la formation la plus rigoureuse et la plus actuelle, l'accès à un diplôme universitaire de Mastère Spécialisé délivré par TECH Université Technologique.



“

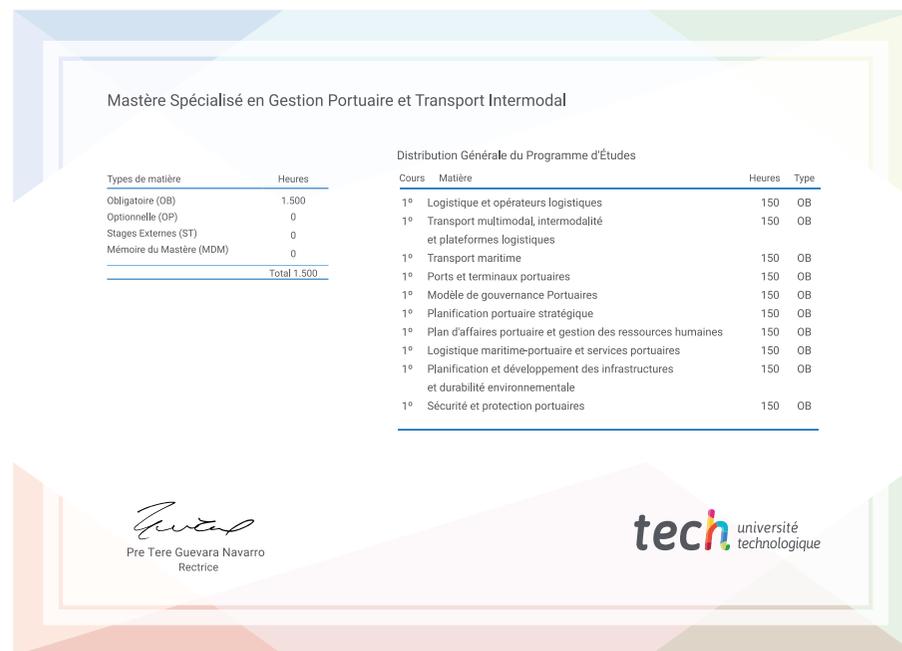
*Terminez ce programme avec succès
et recevez votre diplôme sans avoir
à vous soucier des déplacements ou
des formalités administratives”*

Ce **Mastère Spécialisé en Gestion Portuaire et Transport Intermodal** contient le programme le plus complet et le plus à jour du marché.

Après avoir réussi l'évaluation, l'étudiant recevra par courrier postal* avec accusé de réception son correspondant diplôme de **Mastère Spécialisé** délivré par **TECH Université Technologique**.

Le diplôme délivré par **TECH Université Technologique** indiquera la note obtenue lors du Mastère Spécialisé, et répond aux exigences communément demandées par les bourses d'emploi, les concours et les commissions d'évaluation des carrières professionnelles.

Diplôme: **Mastère Spécialisé en Gestion Portuaire et Transport intermodal**
N° d'heures officielles: **1.500 h.**



*Si l'étudiant souhaite que son diplôme version papier possède l'Apostille de La Haye, TECH EDUCATION fera les démarches nécessaires pour son obtention moyennant un coût supplémentaire.

future
santé confiance personnes
éducation information tuteurs
garantie accréditation enseignement
institutions technologie apprentissage
communauté engagement
service personnalisé innovation
connaissance présent qualité
en ligne formation
développement institutions
classe virtuelle langues

tech université
technologique

Mastère Spécialisé Architecture du Paysage

- » Modalité: en ligne
- » Durée: 12 mois
- » Qualification: TECH Université Technologique
- » Horaire: à votre rythme
- » Examens: en ligne

Mastère Spécialisé

Gestion Portuaire et Transport Intermodal

