

9. Martseliak O.V. Etapy stanovlennia instytutu ombudsmena u sviti // Aktual'ni problemy derzhavnoho upravlinnia: zb. nauk. pr. – Kh.: Mahistr, 2003. – №3 (18). – s. 13 – 21
10. Martseliak O.V. Zaprovdzhennia dytiachoho ombudsmena u sviti ta v Ukraini // Aktual'ni problemy derzhavy i prava : zb. nauk. pr. – Odesa: Yur. lit., 2003, Vyp. 18., S.280 – 284
11. Stratehichnyj plan diial'nosti Uprovnovazhenoho Verkhovnoi Rady Ukrainy z prav liudyny na 2013-2017 roky // [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: [http://www.ombudsman.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2235:-2013-2017-&catid=228:2012&Itemid=230](http://www.ombudsman.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2235:-2013-2017-&catid=228:2012&Itemid=230)
12. Tkalich A.O. Rol' ombudsmena v systemi zakhystu prav liudyny i hromadianyna // A.O. Tkalich / Naukovi pratsi MAUP, 2010. – Vyp. 2(25). – S. 199 –203
13. Todyka Yu.M., Martseliak O.V. Instytut ombudsmena: svitovi modeli i dosvid// Visnyk Akademii pravovykh nauk Ukrainy. – №2(13), 1998. – S.57 – 66
14. Kucsko-Stadlmayer, G. European Ombudsman – Institutions / Gabriele Kucsko-Stadlmayer. – Wien: Spriner-Verlag, 2008. – 407 p.
15. Virgiliu G. Pop. The Ombudsman of The European Union. – Access mode: [http://rosa.academia.edu/VirgiliuPop/Papers/1164578/THE\\_MBUDSMAN\\_OF\\_THE\\_UROPEAN\\_UNION](http://rosa.academia.edu/VirgiliuPop/Papers/1164578/THE_MBUDSMAN_OF_THE_UROPEAN_UNION). – Title from the screen.

*Рецензент: Прокопенко Л.Л., д.держ.упр., професор*

УДК 351: 338.4: 502

**Мишко А.М.,**

аспірант кафедри економічної політики  
Національної академії державного управління  
при Президентіві України

## **ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

*Анотація. У статті проаналізовано нинішній стан і проблеми розвитку портового господарства України. Розглянуто стан та шляхи розвитку інвестиційного потенціалу морських портів України, сформульовано рекомендації щодо їх розвитку.*

*Ключові слова: розвиток морських портів, механізми державного управління, транспортна інфраструктура держави, морський транспорт, міжнародні перевезення вантажів, переробка вантажів, судновий канал, структура експорту, інвестиції.*

**Мышко А.Н.,**

аспірант кафедри економічної політики Національної академії  
государственного управления при Президенте Украины

## **ІНВЕСТИЦІОННА ПОЛІТИКА РОЗВИТТЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

*Аннотация. В статье проанализировано теперешнее состояние и проблемы развития портового хозяйства Украины. Рассмотрены основные проблемы развития*

*морского инвестиционного потенциала портов Украины, а также предоставлены практические рекомендации относительно их развития.*

*Ключевые слова: развитие морских портов, механизмы государственного управления, транспортная инфраструктура государства, морской транспорт, международные перевозки грузов, переработка грузов, судовой канал, структура экспорта, инвестиции.*

**Myshko A.M.,**  
postgraduate Student of Economic  
Policy Department of National Academy  
of Public Administration, Office of the President of Ukraine

## **THE INVESTMENT POLICY OF DEVELOPMENT OF SEA PORTS**

*Annotation. The present state of relations and problem of development of ports economy of Ukraine are analyzed in the article. The basic problems of development of investments to Ukraine marine ports are considered and practical recommendations to their development are given and realization.*

*Keywords: the development of sea ports, mechanisms of public administration, transport infrastructure of the state, marine transport, international transportations of loads, processing of loads, ship channel, structure of export, investments.*

*Постановка проблеми.* Необхідними складовими реформи морських портів України відповідно до положень Закону “Про морські порти України” від 13 червня 2013 р. визначено: докорінна модернізація портового господарства, міжнародне інвестування в перевантажувальні термінали, гідротехнічні споруди, складські комплекси, а також залучення приватними інвесторами нових видів і обсягів вантажопотоків [1].

За інформацією прес-служби Міністерства інфраструктури, спеціальні вільні інвестиційні економічні зони потрібні в межах кожного морського порту. Це запорука успішного функціонування, а головне – розвитку не лише самої морської галузі, а й багатьох інших секторів економіки. Вже сьогодні на територіях портів працюють або будуються інвесторами сучасні виробництва [2].

Такий досвід мають майже усі країни Чорного моря. Спеціальні вільні інвестиційні економічні зони потрібні Україні для того, щоб зробити свої порти конкурентоспроможними.

У 2013 р. розроблено проект закону про внесення змін до деяких нормативних актів щодо приведення законодавства про вільні економічні зони в портах до умов ринку. Розроблено концепцію формування спеціальних вільних економічних зон навколо морських портів та на території морських портів. Створення таких зон дасть додатковий приплив інвестицій та забезпечить сталий розвиток морських портів у довгостроковій перспективі.

Уперше в історії морської галузі почав створюватися Реєстр морських портів. Практики його створення в нашій країні не було. У результаті вдалося ідентифікувати стивідорні компанії та морські термінали. Сьогодні вже точно відомо, що з 180 зареєстрованих на сьогодні компаній, що

ведуть стивідорну діяльність, тільки 100 займаються суто портовими проблемами. Реєстр нині заповнено на 50 відсотків.

Під час складання Держреєстру з'ясувалося, що практично всі морські торговельні порти України мають гостру потребу в створенні і функціонуванні вільних економічних (інвестиційних) зон. Аналогічні економічні утворення сьогодні успішно працюють у всіх портах країн чорноморського регіону. АМПУ розробила проект закону про внесення зміни до закону про порти в частині функціонування вільних економічних інвестиційних зон.

Подальший розвиток морської галузі в Україні потребує більш як 25 млрд. грн. і неможливий без залучення приватних інвесторів. Держава вирішила реалізувати морську реформу та розробити прозору систему державно-приватного партнерства, яка б дозволила приватному капіталу вигідно взаємодіяти та вкладати кошти в модернізацію та будівництво портових об'єктів державного значення [3].

У квітні 2013 року Міністерство інфраструктури України оприлюднило проект постанови “Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури”.

Метою розробки акта є закріплення на законодавчому рівні прозорого порядку здійснення компенсації приватним інвесторам їх вкладень у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є державною власністю. Зокрема, мова йде про створення чіткого порядку та визначення умов, на підставі яких Адміністрація морських портів України буде здійснювати компенсації суб'єктам господарювання за:

– інвестиції у гідротехнічні споруди портової інфраструктури, що перебуває у державній власності, в тому числі: капітальний ремонт, модернізацію, реконструкцію та будівництво (об'єкти інвестування);

– вартість підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України : “Про морські порти”, та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність.

Затвердження такого порядку сприятиме створенню привабливого інвестиційного клімату для залучення як іноземних, так і вітчизняних інвесторів в розвиток та модернізацію портової інфраструктури.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Основи державного регулювання інвестиційної діяльності в морських портах викладені в Законі України “Про морські порти України” [4]. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [5] розроблена відповідно до Закону України “Про морські порти України” з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту.

Проблема забезпечення функціональної та економічної стійкості морських торговельних портів України обумовлена складністю управління інвестиційними програмами, а також істотним відставанням технічного забезпечення портів від рівня розвитку торговельного флоту, що обслуговує національні та транзитні вантажопотоки.

Проблеми управління морськими портами, зокрема, дослідження щодо інвестування в морські порти України досліджені у працях українських науковців: Дергаусова М. [6], Заволоки С.М. [7], Ковалевича В.Н. [8], Крижанівського С.В. [9], Степанова О.Н. [10] та ін.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку інвестиційних ресурсів морських портів.

*Мета дослідження* – аналіз інвестиційної політики розвитку портової галузі України.

*Виклад основного матеріалу.* Інвестиції (лат. investio – вкладати) – всі види економічних ресурсів (благ, майнових та інтелектуальних цінностей), які вкладаються в поточному періоді у створення відповідних об'єктів, використання яких сприяє забезпеченню процесу розширеного відтворення (накопичення капіталу, розвитку) та орієнтоване на отримання вигод у майбутньому, що компенсує інвестору відмову від поточного споживання вкладених ресурсів. Види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницького й іншого видів діяльності, у результаті якої створюється прибуток (дохід) і досягається соціальний ефект [11, с. 272].

Інвестиції поділяють на види: інвестиції інноваційні та інвестиції іноземні.

В Законі України “Про інвестиційну діяльність”, “інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті чого створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект” [12, ст. 1, п. 1].

Держава гарантує захист інвестицій незалежно від форм власності.

Інвестиції у портову галузь потребують інноваційних підходів до розвитку морських портів.

Джерела фінансування інноваційної діяльності в Україні представлені на рис. 2.

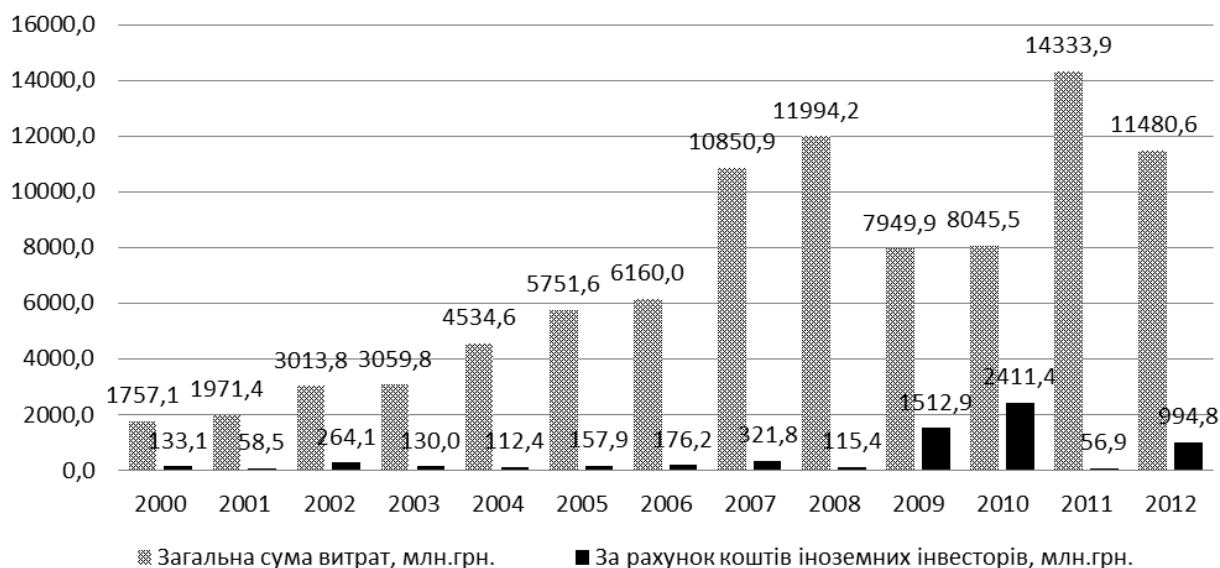


Рис. 2. Джерела фінансування інноваційної діяльності в Україні, 2000–2012 рр., млн грн. [13]

20 жовтня 2010 року Кабінет міністрів України ухвалив “Транспортну стратегію України на період до 2020 року”, яка спрямована на підтримку раціонального та ефективного функціонування транспортної галузі задля створення умов соціально-економічного розвитку країни, покращення конкурентоздатності державної економіки та безпеки транспорту.

Транспортна стратегія охоплює всі проблеми, які пов’язані з транспортом, у тому числі екологічні, питання перетину кордонів, безпеки тощо. Вона спрямована на полегшення інтеграції внутрішньої транспортної системи у європейську та міжнародну транспортні системи та на максимізацію транзитного потенціалу України.

Стратегія пропонує структуру впровадження реформ, необхідних для транспортної галузі. Вона також зводить фундамент урядової координації дій фінансових організацій для розвитку та впровадження комплексної інвестиційної програми галузі з чітко зазначеними пріоритетами.

У 2013 р. було створене вперше в морській галузі країни державне підприємство “Адміністрація морських портів України” об’єднало 18 портів галузі та два підприємства – “Дельта-лоцман” і “Керченська поромна переправа”. У знову створеній структурі портової галузі сьогодні працює 11 тисяч осіб.

АМПУ здійснює нині утримування портової інфраструктури відповідно до їх паспортних характеристик. Мова йде про підтримання глибин та ремонт гідротехнічних споруд у Бердянську, Одесі, Маріуполі, Ізмаїлі. Адміністрація морських портів взяла в свої руки ініціативу з реалізації тих проектів, які розгорнулися до набрання чинності новим законом про порти. А саме, реконструкція підхідного каналу в ДП “Морський торговельний порт Південний”, до глибини 21 метр;

будівництво в Одеському морському торговельному порту контейнерного терміналу (введення його в експлуатацію заплановано на 2014 рік). Під контролем АМПУ опинилися будівництво універсального причалу в порту Феодосія та реалізація спільного із приватним інвестором проекту будівництва зерноперевантажувального комплексу на території колишнього судноремонтного заводу. У найближчих планах – початок будівництва додаткового криголама для Азовського моря, оскільки нині в Україні працює тільки одне судно криголамного типу [14].

Проблемою є забезпечення всім суб'єктам рівного доступу до об'єктів портової інфраструктури. Однак, з точки зору створення конкурентних умов, морські порти і підприємства, що у них працюють, сьогодні недостатньо конкурентоспроможні.

Реалізація Закону “Про морські порти” виявила низку дуже гострих проблем, відсутність рішення з яких може привести до руйнівних процесів у портовій галузі, а саме, проблеми фінансування тих завдань, які вирішує АМПУ. Передбачуваний на 2014 рік дефіцит фінансування портової галузі становитиме 1 мільярд гривень.

Головні джерела фінансування портової галузі – портові збори, які зобов'язані використовуватися винятково на розвиток портової інфраструктури. Сьогодні вони найвищі, порівняно з іншими державами Чорноморського басейну. Для того щоб українські порти були конкурентні порівняно з портами інших держав, портові збори необхідно знижувати.

Україна сьогодні – єдина країна в Чорноморському регіоні, яка не виділяє дотації на будівництво під'їзних шляхів до морських портів з державного бюджету. У всіх портах, що конкурують із українськими, такі дотації обчислюються мільйонами доларів. В Україні будівництво портових залізниць, естакад, автодоріг, під'їзних колій, підхідних каналів, акваторій здійснювалося винятково за рахунок портових зборів [14].

Завдяки своєму географічному положенню Україна має величезний потенціал розвитку портової галузі. Уряд має намір залучити інвестиції в розвиток українських портів. Для цього Кабінет Міністрів приведе українське законодавство у відповідність до світових стандартів.

Зокрема, це стосується уніфікації вітчизняного законодавства з метою чіткого виконання обов'язків щодо утримання і модернізації гідротехнічних споруд, які мають стратегічне значення і залишаються в державній власності. Адже саме це є найважливішою складовою залучення в наші порти інвесторів, які хочуть бути впевнені, що у морських портах України буде забезпечено дотримання сучасних європейських та світових стандартів безпеки судноплавства та ефективної обробки суден і вантажів.

За експертними даними, йде активна робота з приведення нормативних актів Міністерства інфраструктури та підпорядкованих підприємств у відповідність з Законом України “Про морські порти

України”. Зокрема, вносяться зміни до Положення про Регістр судноплавства.

У відповідності з Законом України “Про морські порти України” вже внесено зміни до Положення про Міністерство інфраструктури, якими введено основне поняття “гідротехнічні споруди водотранспортного комплексу”. Це об’єднує різні типи і найменування гідротехнічних споруд. Тепер необхідно внести відповідні зміни до Положення про Регістр судноплавства України.

Експерти відзначають, що проводяться відомством заходи проводяться на виконання Стратегії розвитку морських портів до 2038 року, яка прийнята в 2013 р. у відповідності з Законом України “Про морські порти”.

Документ передбачає в довгостроковій перспективі збільшення щорічної переробки товарів портами до 210 млн тонн, залучення 26 млрд грн приватних інвестицій на розвиток об’єктів портової інфраструктури. Також у планах Стратегії підвищити на 80% ефективність використання перевалочних комплексів морських портів, створити 15 тис. робочих місць, підвищити екологічну безпеку портів, повідомляють експерти.

За інформацією Міністерства інфраструктури капітальні інвестиції в рамках державно-приватного партнерства на 25 років у три морських торговельних порти Одеської області – Одеський, Іллічівський та Південний – можуть становити 70 млрд грн.

В Іллічівському морському торговому порту розпочато поетапний перехід на єдину електронну систему документообігу.

Використання скануючих систем в Одеському морському торговому порту (ОМТП) дозволило збільшити рівень добровільної сплати мита до 4-8 млн грн на добу, а кількість транзиту через Одеську митницю після початку використання GPS-замків (з 5 серпня 2013 року) зменшилася в сім разів. Про це повідомила прес-служба Міністерства доходів і зборів з посиланням на дані, оприлюднені головою відомства.

Українська суднобудівна і портова галузь також готується приступити до роботи в програмі державно-приватного партнерства. Для цього українські порти готують техніко-економічні обґрунтування з метою залучення інвестицій. Це дозволить вивести сектор на новий виробничий рівень, істотно підняти обсяги вивантаження-завантаження, налагодити високий рівень інфраструктури і поповнити Державний бюджет.

21 жовтня 2013 р. проведено експериментальний запуск нового зерноперевантажувального комплексу ТОВ “Бруклін-Київ” в Одеському морському торговому порту (ОМТП). Будівництво нового зернового терміналу здійснювалося в рамках спільного інвестиційного проекту Адміністрації морських портів України (АМПУ), Одеського порту і спільної українсько-британської компанії “Бруклін-Київ”.

17 грудня 2013 р. у Міністерстві інфраструктури України обговорили питання подальшого розвитку морських портів України.

Головними цілями роботи були і залишаються підвищення конкурентоздатності та ефективності роботи галузі, її модернізація у партнерстві з приватними інвесторами.

Відповідно до Закону України “Про морські порти України” у липні цього року розпорядженням Кабінету Міністрів України була затверджена Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Враховуючи базові засади цього документу, до 8 січня 2014 року, потрібно подати до Кабінету Міністрів Плани розвитку 18 морських портів, які мають містити три перспективи: короткострокову, середньострокову та довгострокову. І подальший розвиток та функціонування морських портів відбуватиметься відповідно до затверджених Урядом Планами. АМПУ разом з Радами портів розробила проекти цих документів і на сьогодні вони сформовані з урахуванням усіх зауважень та пропозицій від членів Рад портів, до яких згідно з Законом “Про морські порти України” сьогодні входять не лише державні підприємства, але й приватні інвестори, які реалізують свої проекти на територіях морських портів».

Кожен План розвитку порту містить 5 напрямків: днопоглиблення, розвиток інфраструктури морських терміналів, розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури, а також інвестиції у інші напрямки.

*Висновки.* Морські і річкові порти як в Україні, так і в інших республіках СНД та й у всьому світі є постійними і надійними джерелами доходів у сфері транспортного бізнесу, а також поповнень до бюджету всіх рівнів, не дивлячись на дуже високі портові збори і особливо податки.

Інвестиції виступають дієвим важелем здійснення структурної перебудови економіки, розв’язання соціальних і економічних проблем. Ключовими завданнями державного управління є покращення інвестиційного клімату, активізація інвестиційної активності, нагромадження інвестиційних ресурсів та їх концентрація на пріоритетних напрямках розвитку економіки.

***Використані джерела інформації:***

1. Матеріали сайту Державного підприємства “Адміністрація морських портів України” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.uspa.gov.ua](http://www.uspa.gov.ua).
2. Матеріали сайту Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua>.
3. Матеріали сайту Міністерства інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>.
4. Закон України “Про морські порти України” від 17.05.2012 № 4709-VI. Редакція від 11.08.2013.
5. Розпорядження КМУ “Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року”. Стратегія від 11.07.2013 № 548-р.



6. Дергаусов М. М. Управління морськими портами України в умовах глобалізації економіки / М.М.Дергаусов // Економіка України. - 2001. – № 11. – С.28 – 30.
7. Заволока С. М. Формування стратегії оновлення основних фондів морських портів України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – О., 2004. – Вип.19. – С.72–79.
8. Ковалевич В. Н. Про інвестиції в морські порти України // Економіка : проблеми теорії та практики. – Д., 2009. – Вип.190, т.3. – С.870–876.
9. Крыжановский С. В. Формирование рыночной стратегии деятельности морских портов // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса, 2004. – Вип.20. – С.34–47.
10. Степанов О. Н.. Стратегическое управление развитием морского порта. – Одесса : Астропринт, 2009. – 323 с.
11. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, І. В. Розпутенко та ін. ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. – К. : НАДУ, 2010. – 820 с.
12. Закон України про інвестиційну діяльність № 1560 від 18 верес. 1991 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 1991. – № 47. Ост. ред. від 10.10.2013 р.
13. Крыжановский С. В. Формирование рыночной стратегии деятельности морских портов // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса, 2004. – Вип.20. – С.34–47.
14. Воронков В. Щоб інвестиційний фарватер залишався чистим [Електронний ресурс] / В.Воронков // Інформаційний портал “Голос України” від 20.11.2013. – Режим доступу : <http://golosukraine.com>.

**References:**

1. Materialy sajtu Derzhavnoho pidpriemstva “Administratsiia mors'kykh portiv Ukrainy” [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : [www.uspa.gov.ua](http://www.uspa.gov.ua).
2. Materialy sajtu Kabinetu Ministriv Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.kmu.gov.ua>.
3. Materialy sajtu Ministerstva infrastruktury [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.mtu.gov.ua>.
4. Zakon Ukrainy “Pro mors'ki porty Ukrainy” vid 17.05.2012 № 4709-VI. Redaktsiia vid 11.08.2013.
5. Rozporiadzhennia KMU “Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku”. Stratehiia vid 11.07.2013 № 548-r.
6. Derhausov M. M. Upravlinnia mors'kymy portamy Ukrainy v umovakh hlobalizatsii ekonomiky / M.M.Derhausov // Ekonomika Ukrainy. - 2001. – № 11. – S.28 – 30.
7. Zavaloka S. M. Formuvannia stratehii onovlennia osnovnykh fondiv mors'kykh portiv Ukrainy // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – O., 2004. – Vyp.19. – S.72–79.
8. Kovalevych V. N. Pro investytsii v mors'ki porty Ukrainy // Ekonomika : problemy teorii ta praktyky. – D., 2009. – Vyp.190, t.3. – S.870–876.
9. Kryzhanovskij S. V. Formyrovanye rynochnoj stratehyy deiatel'nosti mors'kykh portov // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Odesa, 2004. – Vyp.20. – S.34–47.
10. Stepanov O. N.. Stratehicheskoe upravlenye razvytyem morskoho porta. – Odessa : Astroprynt, 2009. – 323 s.
11. Entsiklopedychnyj slovnyk z derzhavnoho upravlinnia / uklad. : Yu. P. Surmin, V. D. Bakumenko, I. V. Rozputenko ta in. ; za red. Yu. V. Kovbasiuka, V. P. Troshynskoho, Yu. P. Surmina. – K. : NADU, 2010. – 820 s.

12. Zakon Ukrainy pro investytsijnu diial'nist' № 1560 vid 18 veres. 1991 r. // Vidom. Verkhov. Rady Ukrainy. – 1991. – № 47. Ost. red. vid 10.10.2013 r.
13. Kryzhanovskij S. V. Formirovanye rynochnoj stratehyy deiatel'nosti morskykh portov // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Odesa, 2004. – Vyp.20. – S.34–47.
14. Voronkov V. Schob investytsijnyj farvater zalyshavsia chystym [Elektronnyj resurs] / V.Voronkov // Informatsijnyj portal “Holos Ukrainy” vid 20.11.2013. – Rezhym dostupu : <http://golosukraine.com>.

Рецензент: Малиш Н.А., д.держ.упр. професор

УДК 378: 378.147-057.87

**Панченко Г.В.,**

асистент кафедри дистанційного  
навчання ІЗДН НАУ;

**Устюгова Л.С.,**

асистент кафедри дистанційного  
навчання ІЗДН НАУ

## **КОНТРОЛЬ ЗНАНЬ СТУДЕНТІВ ДИСТАНЦІЙНОЇ ФОРМИ НАВЧАННЯ**

*Анотація.* У статті обґрунтована сутність понять «контроль знань», «моніторинг», «контроль знань студентів дистанційної форми навчання», охарактеризовано оцінювання студентів за кредитно модульною системою, що відповідає Болонському процесу. Особлива увага зосереджена на проведенні тестового поточного та підсумкового контролів після закінчення логічно завершеної частини лекційних та практичних занять. Для отримання об'єктивних результатів запропоновано системний підхід використання різних видів тестів. Розглянуто дві методики проведення лекцій при дистанційній формі навчання та запропоновано механізми контролю засвоєння нової інформації студентами.

*Ключові слова:* контроль знань, моніторинг, контроль студентів дистанційної форми навчання, кредитно-модульна система оцінювання.

**Панченко А.В.,**

асистент кафедри дистанційного навчання ІЗДО НАУ;

**Устюгова Л.С.,**

асистент кафедри дистанційного навчання ІЗДО НАУ

## **КОНТРОЛЬ ЗНАНИЙ СТУДЕНТОВ ДИСТАНЦИОННОЙ ФОРМЫ ОБУЧЕНИЯ**

*Аннотация.* В статье обоснована сущность понятий «контроль знаний», «мониторинг», «контроль знаний студентов дистанционной формы обучения», охарактеризовано оценивание студентов по кредитно-модульной системе, которая соответствует Болонскому процессу. Особенное внимание сосредоточено на проведении тестового текущего и итогового контролей по окончанию логично завершённой части лекционных и практических занятий. Для получения объективных результатов предложен системный подход использования различных видов тестов.