

ШЕВЧЕНКО

Інна Юрїївна

shevchenko.khnadu@gmail.com

УДК 351.824.1



ПРОГНОЗУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЕФЕКТУ ВІД ДЕРЖАВНОГО СТИМУЛЮВАННЯ ВНУТРІШНЬОГО ПОПИТУ НА АВТОМОБІЛІ

FORECASTING THE ECONOMIC EFFECT FROM STATE STIMULATION OF INTERNAL DEMAND FOR AUTOMOBILES

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.3\(1\).5](https://doi.org/10.37634/efp.2020.3(1).5)

д.е.н., доцент, завідувач кафедри,
Харківський національний
автомобільно-дорожній
університет

SHEVCHENKO Inna Yuriivna – Doctor of Economics, Associate Professor, Head of department, Kharkiv National Automobile and Highway University

У статті здійснено апробацію методичного інструментарію прогнозування економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі. Визначено прогнозний на період 2020-2024 рр. економічний ефект від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва, як для автомобілебудівних підприємств (ПрАТ «Промавтоінвест», корпорації «Богдан», ПрАТ «Єврокар», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «БАЗ», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус») у вигляді чистого прибутку, так і для держави у вигляді поповнення Державного бюджету внаслідок сплати автовиробниками податку на додану вартість і податку на прибуток підприємств.

* * *

Effective interaction of the state with automobile manufacturers should be based on mutually beneficial conditions, and the result of such cooperation should have a concrete economic effect. Today Ukrainian automakers need the state support for stimulating the domestic demand for their products. The purpose of the paper is to forecast the economic effect of state stimulation of internal demand for domestic automobiles. Results. The article tested the methodological tools for forecasting the economic effect of state stimulation of internal demand for domestic automobiles. Ukraine is characterized by a situation where the initial demand and the demand expected due to the state stimulation is less than the production capacity of automotive enterprises. This situation does not require additional capital investment in extensive expansion of production, but may require investment in the revitalization of fixed assets. The economic effect of the state stimulation of internal demand for domestic automobiles has been determined for the period 2020-2024, as for the automotive enterprises (PrAT "Promavtoinvest", corporation "Bogdan", PrAT "Ievrokar", PrAT "AvtoKraZ", PrAT "BAZ", PrAT "Chasivoiarski avtobusy", PrAT "Chernihivskiy avtozavod", PAT "Cherkaskiy avtobus") in the form of net profit, as well as for the state in the form of replenishment of the State budget as a result of payment by the automakers of the value added tax and the enterprises profit tax. In case of state stimulation of internal demand for domestic automobiles Ukrainian automotive enterprises will receive a total economic effect of 137.47 million UAH in the period 2020-2024. As a result of the state stimulation of internal demand for domestic automobiles in the period 2020-2024 automakers will be paid to the State budget 15613.60 million UAH, including 13618.31 million UAH in the form of value added tax and 1995.29 million UAH in the form of enterprises profit tax. Conclusion. The results of the research confirmed the economic feasibility of the state stimulation of internal demand for domestic automobiles in Ukraine.

Ключові слова: автомобільна промисловість, державне регулювання, економічний ефект, попит на автомобілі

Keywords: automotive industry, state regulation, economic effect, demand for automobiles

ВСТУП

Автомобільна промисловість є потужним драйвером соціально-економічного розвитку держави. Як свідчать статистичні дані, у розвинутих країнах світу автомобільною промисловістю забезпечується 10,5% ВВП [1], що підтверджує стратегічну важливість забезпечення розвитку цієї підгалузі машинобудівного комплексу.

Кращі часи українського автопрому давно минули. «Українське автомобілебудівне диво» мало місце на початку 2000-х рр. за активного сприяння держави у напрямку створення покращених умов (зокрема, податкових) для роботи вітчизняних автовиробників. Вступ України до ВТО і соціально-економічні потрясіння внаслідок світової фінансової кризи 2008 р. унеможливили подальшу державну протекцію розвитку

національного автомобілебудування. Автовиробники за фактом залишилися наодинці з новими умовами господарювання, в яких вони значно програвали зарубіжним конкурентам. Як наслідок, сьогодні маємо ситуацію, коли єдиною конкурентною перевагою вітчизняної автомобілебудівної продукції залишилася ціна. Але й ця конкурентна перевага була практично нівельована стихійним явищем «єврономерів». У таких умовах виживання автомобілебудівного комплексу України значно залежить від державної політики та протекції.

Звичайно, держава не є благодійником з необмеженими ресурсами. Ефективна взаємодія держави з автовиробниками має базуватися на взаємовигідних умовах, а результатом такої співпраці має бути конк-

ретний економічний ефект. Сьогодні в Україні інститут державно-приватного партнерства знаходиться на початковій стадії розвитку, а в автомобілебудівній галузі ДПП взагалі не знайшло досі реалізації. Українські автовиробники потребують державної підтримки та, насамперед, у стимулюванні внутрішнього попиту на їхню продукцію.

У попередньому дослідженні [2] було розроблено методичний інструментарій прогнозування економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі.

МЕТА роботи полягає в апробації методичного інструментарію прогнозування економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У статті використані такі загальнонаукові та спеціфічні методи дослідження: аналіз і синтез, узагальнення, економічне моделювання.

РЕЗУЛЬТАТИ

Розроблена методика прогнозування економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі [2] передбачає варіативне оцінювання залежно від співвідношення таких величин: первісного внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва; очікуваного внаслідок державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва; виробничої потужності автомобілебудівних підприємств.

Як наслідок виділялося 3 базові варіації співвідношення цих величин:

1) первісний і очікуваний внаслідок державного стимулювання попит на автомобілі вітчизняного виробництва є більшим за виробничу потужність автомобілебудівних підприємств;

2) первісний попит на автомобілі вітчизняного виробництва є меншим (або відповідним) за виробничу потужність автомобілебудівних підприємств, але очікуваний внаслідок державного стимулювання попит на автомобілі вітчизняного виробництва є більшим за виробничу потужність автомобілебудівних підприємств;

3) первісний і очікуваний внаслідок державного стимулювання попит на автомобілі вітчизняного виробництва є меншим (або відповідним) за виробничу потужність автомобілебудівних підприємств.

Для України наразі характерна третя варіація, адже первісний і очікуваний внаслідок державного стимулювання попит на автомобілі вітчизняного виробництва є меншим за виробничу потужність автомобілебудівних підприємств. Така ситуація не потребує додаткових капітальних інвестицій у екстенсивне розширення виробництва, але може потребувати вкладень у ревіталізацію необоротних активів.

Для прогнозування економічного ефекту, отриманого автомобілебудівними підприємствами внаслідок державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі, буде застосовуватися формула

$$E = (I - VAT - C) \cdot D_2 - PT - [C_{VC} \cdot (1 + \lambda_{VC}) \cdot (D_2 - D_1)].$$

У формулі: I – дохід автомобілебудівного під-

приємства від реалізації одиниці продукції; VAT – податок на додану вартість; C – собівартість одиниці автомобілебудівної продукції; D_2 – плановий (очікуваний внаслідок державного стимулювання попиту на автомобілі) обсяг продажів автомобілів; PT – податок на прибуток підприємств; C_{VC} – змінні витрати у собівартості одиниці автомобілебудівної продукції; λ_{VC} – коефіцієнт зміни змінних витрат у собівартості автомобілебудівної продукції у разі зміни обсягу продажів автомобілів; D_1 – фактичний обсяг продажів автомобілів.

В якості інформаційної бази дослідження використано дані Звітів про фінансові результати автомобілебудівних підприємств України [3-10].

Таким чином, економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва складе:

– у 2020 р.:

ПрАТ «Промавтоінвест»:

$$E = (361 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 235) \cdot 1,507 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [149 \cdot (1 + 0,36) \cdot (1,507 - 1,191)] = 2,45 \text{ (млн.грн.)};$$

корпорація «Богдан»:

$$E = (928 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 596) \cdot 0,422 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [363 \cdot (1 + 0,38) \cdot (0,422 - 0,328)] = 3,57 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Єврокар»:

$$E = (873 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 553) \cdot 6,285 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [386 \cdot (1 + 0,32) \cdot (6,285 - 4,822)] = 3,92 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «АвтоКрАЗ»:

$$E = (1567 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 979) \cdot 0,064 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [694 \cdot (1 + 0,21) \cdot (0,064 - 0,052)] = 4,33 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «БАЗ»:

$$E = (971 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 628) \cdot 0,038 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [438 \cdot (1 + 0,11) \cdot (0,038 - 0,031)] = 1,23 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Часівоярські автобуси»:

$$E = (894 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 581) \cdot 0,079 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [412 \cdot (1 + 0,21) \cdot (0,079 - 0,065)] = 1,71 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Чернігівський автозавод»:

$$E = (1059 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 718) \cdot 0,155 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [557 \cdot (1 + 0,16) \cdot (0,155 - 0,131)] = 0,91 \text{ (млн.грн.)};$$

ПАТ «Черкаський автобус»:

$$E = (1256 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 822) \cdot 0,351 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - [598 \cdot (1 + 0,17) \cdot (0,351 - 0,279)] = 2,24 \text{ (млн.грн.)}.$$

Загальний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва у 2020 р. складе 20,37 млн. грн.

– у 2021 р.:

ПрАТ «Промавтоінвест»:

$$E = (361 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 235) \cdot 1,939 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [149 \cdot (1 + 0,29) \cdot (1,939 - 1,507)] = 2,51 \text{ (млн.грн.)};$$

корпорація «Богдан»:

$$E = (928 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 596) \cdot 0,554 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [363 \cdot (1 + 0,31) \cdot (0,554 - 0,422)] = 3,74 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Сврокар»:

$$E = (873 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 553) \cdot 8,294 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [386 \cdot (1 + 0,27) \cdot (8,294 - 6,285)] = 4,03 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «АвтоКрАЗ»:

$$E = (1567 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 979) \cdot 0,079 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [694 \cdot (1 + 0,18) \cdot (0,079 - 0,064)] = 5,50 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «БАЗ»:

$$E = (971 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 628) \cdot 0,046 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [438 \cdot (1 + 0,10) \cdot (0,046 - 0,038)] = 1,76 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Часівоярські автобуси»:

$$E = (894 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 581) \cdot 0,096 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [412 \cdot (1 + 0,18) \cdot (0,096 - 0,079)] = 2,30 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Чернігівський автозавод»:

$$E = (1059 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 718) \cdot 0,182 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [557 \cdot (1 + 0,14) \cdot (0,182 - 0,155)] = 2,14 \text{ (млн.грн.)};$$

ПАТ «Черкаський автобус»:

$$E = (1256 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 822) \cdot 0,443 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [598 \cdot (1 + 0,15) \cdot (0,443 - 0,351)] = 3,14 \text{ (млн.грн.)};$$

Загальний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва у 2021 р. складе 25,10 млн. грн.

– у 2022 р.:

ПрАТ «Промавтоінвест»:

$$E = (361 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 235) \cdot 2,508 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [149 \cdot (1 + 0,27) \cdot (2,508 - 1,939)] = 2,97 \text{ (млн.грн.)};$$

корпорація «Богдан»:

$$E = (928 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 596) \cdot 0,734 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [363 \cdot (1 + 0,29) \cdot (0,734 - 0,554)] = 3,83 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Сврокар»:

$$E = (873 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 553) \cdot 11,063 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [386 \cdot (1 + 0,23) \cdot (11,063 - 8,294)] = 4,35 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «АвтоКрАЗ»:

$$E = (1567 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 979) \cdot 0,099 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [694 \cdot (1 + 0,16) \cdot (0,099 - 0,079)] = 6,19 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «БАЗ»:

$$E = (971 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 628) \cdot 0,056 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [438 \cdot (1 + 0,09) \cdot (0,056 - 0,046)] = 2,06 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Часівоярські автобуси»:

$$E = (894 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 581) \cdot 0,118 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [412 \cdot (1 + 0,16) \cdot (0,118 - 0,096)] = 2,47 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Чернігівський автозавод»:

$$E = (1059 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 718) \cdot 0,214 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [557 \cdot (1 + 0,12) \cdot (0,214 - 0,182)] = 2,71 \text{ (млн.грн.)};$$

ПАТ «Черкаський автобус»:

$$E = (1256 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 822) \cdot 0,562 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [598 \cdot (1 + 0,13) \cdot (0,562 - 0,443)] = 3,83 \text{ (млн.грн.)};$$

Загальний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва у 2022 р. складе 28,41 млн. грн.

– у 2023 р.:

ПрАТ «Промавтоінвест»:

$$E = (361 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 235) \cdot 3,263 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [149 \cdot (1 + 0,25) \cdot (3,263 - 2,508)] = 3,33 \text{ (млн.грн.)};$$

корпорація «Богдан»:

$$E = (928 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 596) \cdot 0,983 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [363 \cdot (1 + 0,26) \cdot (0,983 - 0,734)] = 4,12 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Сврокар»:

$$E = (873 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 553) \cdot 14,841 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [386 \cdot (1 + 0,21) \cdot (14,841 - 11,063)] = 4,91 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «АвтоКрАЗ»:

$$E = (1567 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 979) \cdot 0,127 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [694 \cdot (1 + 0,13) \cdot (0,127 - 0,099)] = 6,64 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «БАЗ»:

$$E = (971 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 628) \cdot 0,069 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [438 \cdot (1 + 0,08) \cdot (0,069 - 0,056)] = 2,27 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Часівоярські автобуси»:

$$E = (894 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 581) \cdot 0,147 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [412 \cdot (1 + 0,14) \cdot (0,147 - 0,118)] = 2,56 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Чернігівський автозавод»:

$$E = (1059 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 718) \cdot 0,254 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [557 \cdot (1 + 0,10) \cdot (0,254 - 0,214)] = 2,40 \text{ (млн.грн.)};$$

ПАТ «Черкаський автобус»:

$$E = (1256 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 822) \cdot 0,717 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [598 \cdot (1 + 0,11) \cdot (0,717 - 0,562)] = 4,59 \text{ (млн.грн.)};$$

Загальний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва у 2023 р. складе 30,82 млн. грн.

– у 2024 р.:

ПрАТ «Промавтоінвест»:

$$E = (361 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 235) \cdot 4,367 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [149 \cdot (1 + 0,15) \cdot (4,367 - 3,263)] = 3,48 \text{ (млн.грн.)};$$

корпорація «Богдан»:

$$E = (928 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 596) \cdot 1,338 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [363 \cdot (1 + 0,21) \cdot (1,338 - 0,983)] = 4,70 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Єврокар»:

$$E = (873 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 553) \cdot 20,029 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [386 \cdot (1 + 0,19) \cdot (20,029 - 14,841)] = 4,96 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «АвтоКрАЗ»:

$$E = (1567 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 979) \cdot 0,167 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [694 \cdot (1 + 0,11) \cdot (0,167 - 0,127)] = 6,79 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «БАЗ»:

$$E = (971 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 628) \cdot 0,086 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [438 \cdot (1 + 0,07) \cdot (0,086 - 0,069)] = 2,53 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Часівоярські автобуси»:

$$E = (894 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 581) \cdot 0,185 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [412 \cdot (1 + 0,12) \cdot (0,185 - 0,147)] = 2,82 \text{ (млн.грн.)};$$

ПрАТ «Чернігівський автозавод»:

$$E = (1059 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 718) \cdot 0,304 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [557 \cdot (1 + 0,07) \cdot (0,304 - 0,254)] = 2,41 \text{ (млн.грн.)};$$

ПАТ «Черкаський автобус»:

$$E = (1256 \cdot \left(1 - \frac{20}{100}\right) - 822) \cdot 0,921 \cdot \left(1 - \frac{18}{100}\right) - \\ - [598 \cdot (1 + 0,09) \cdot (0,921 - 0,717)] = 5,08 \text{ (млн.грн.)};$$

Загальний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва у 2024 р. складе 32,77 млн. грн.

ВИСНОВКИ

Тим самим, у разі державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва за 2020-2024 рр. автомобілебудівними підприємствами буде отримано загальний економічний ефект у розмірі 137,47 млн. грн., у т.ч.:

- ПрАТ «Промавтоінвест» – 14,74 млн. грн.;
- корпорацією «Богдан» – 19,95 млн. грн.;
- ПрАТ «Єврокар» – 22,17 млн. грн.;
- ПрАТ «АвтоКрАЗ» – 29,46 млн. грн.;
- ПрАТ «БАЗ» – 9,85 млн. грн.;
- ПрАТ «Часівоярські автобуси» – 11,86 млн. грн.;
- ПрАТ «Чернігівський автозавод» – 10,57 млн. грн.;
- ПАТ «Черкаський автобус» – 18,87 млн. грн.

У результаті державного стимулювання попиту на вітчизняні автомобілі автовиробниками за 2020-2024 рр.

буде сплачено до Державного бюджету 15613,60 млн. грн., у т.ч. 13618,31 млн. грн. у вигляді податку на додану вартість і 1995,29 млн. грн. у вигляді податку на прибуток підприємств.

Результати дослідження підтвердили економічну доцільність здійснення державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва в Україні.

Список використаних джерел

1. Кондратьев В.Б. Автомобильная промышленность: перспективы развития после кризиса. URL: <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=64426>.
2. Dmytriiiev I.A., Shevchenko I.Yu., Dmytriieva O.I., Maltseva V.V. Methodical tools for the forecasting the economic risks of the automotive enterprises in the conditions of the state stimulation of the internal demand for the automobiles. *Financial and credit activity-problems of theory and practice*. 2019. Vol. 2(19). pp. 279-286.
3. Фінансова звітність ПрАТ «Промавтоінвест». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808563>.
4. Фінансова звітність корпорації «Богдан». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808592>.
5. Фінансова звітність ПрАТ «Єврокар». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/30913130>.
6. Фінансова звітність ПрАТ «АвтоКрАЗ». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808735>.
7. Фінансова звітність ПрАТ «БАЗ». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/40504523>.
8. Фінансова звітність ПрАТ «Часівоярські автобуси». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/01350251>.
9. Фінансова звітність ПрАТ «Чернігівський автозавод». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/32601556>.
10. Фінансова звітність ПАТ «Черкаський автобус». URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05390419>.

References

1. Kondratev V.B. Automotive industry: development prospects after the crisis. URL: <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=64426>. (in Russian)
2. Dmytriiiev I.A., Shevchenko I.Yu., Dmytriieva O.I., Maltseva V.V. Methodical tools for the forecasting the economic risks of the automotive enterprises in the conditions of the state stimulation of the internal demand for the automobiles. *Financial and credit activity-problems of theory and practice*. 2019. Vol. 2(19). pp. 279-286.
3. Financial statements of PrAT "Promavtoinvest". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808563>. (in Ukrainian)
4. Financial statements of corporation "Bogdan". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808592>. (in Ukrainian)
5. Financial statements of PrAT "Ievrokar". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/30913130>. (in Ukrainian)
6. Financial statements of PrAT "AvtoKrAZ". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05808735>. (in Ukrainian)
7. Financial statements of PrAT "BAZ". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/40504523>. (in Ukrainian)
8. Financial statements of PrAT "Chasivoiarski avtobusy". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/01350251>. (in Ukrainian)
9. Financial statements of PrAT "Chernihivskiy avtozavod". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/32601556>. (in Ukrainian)
10. Financial statements of PAT "Cherkaskiy avtobus". URL: <https://smida.gov.ua/db/participant/05390419>. (in Ukrainian)