

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД
ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ
ПАРОПЛАВСТВО»
(ПрАТ «УДП»)

вул. Флотська, 28, м. Ізмаїл, Ізмаїльський район, Одеська
обл., 68600, Україна, e-mail: office@udp.one,
сайт: www.udp.one, ідентифікаційний код 01125821

Голови Наглядової ради ПрАТ «УДП»
Бенуа Плески

Голові Комітету Верховної Ради України з
питань транспорту та інфраструктури
Юрію КІСЄЛЮ
kisiel@rada.gov.ua

Лист від 06.05.2026 № 7
*Звернення щодо необхідності
парламентського розгляду ситуації
навколо ПрАТ «Українське Дунайське
пароплавство» та ініціювання
створення Тимчасової слідчої комісії
Верховної Ради України.*

THE MINISTRY FOR COMMUNITIES AND
TERRITORIES DEVELOPMENT OF UKRAINE
PRIVATE JOINT-STOCK COMPANY
«UKRAINIAN DANUBE SHIPPING
COMPANY»
(PJSC «UDP»)



28, Flotska str., Izmail, Izmailskyi district, Odessa region,
68600, Ukraine, e-mail: office@udp.one,
website: www.udp.one, Identification Code 01125821

From the Chairman of the Supervisory Board of
PJSC "UDP"
Benoît Pleska

To Mr. Yurii Kisel
Chair of the Verkhovna Rada of Ukraine
Committee on Transport and Infrastructure
kisiel@rada.gov.ua

Letter dated 6 May 2026 No. 7
*Appeal regarding the need for parliamentary
consideration of the situation surrounding the
Private Joint Stock Company "Ukrainian
Danube Shipping Company" and the initiation of
the establishment of a Temporary Investigative
Commission of the Verkhovna Rada of Ukraine.*

Шановний пане Голово!

Консолідований аналіз ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» за трьома ключовими напрямками діяльності — вантажні перевезення, пасажирські круїзні перевезення та морські операції — виявляє послідовну та тривожну тенденцію: у кожному сегменті компанія або не змогла скористатися суттєвим зростанням ринку, або вийшла з прибуткового виду діяльності, або демонтувала стратегічні операційні спроможності в період, коли ці спроможності мали підвищене національне значення. Це не є наслідком несприятливих ринкових умов. Навпаки, наявні дані свідчать, що відповідні ринки зростали, відновлювалися або посилювали свою стратегічну роль, тоді як компанія діяла у протилежному напрямі. Така дивергенція не може бути обґрунтовано пояснена зовнішніми обставинами. Вона, натомість, вказує на системні управлінські та корпоративні провали, втрату економічної вартості та прийняття рішень, які можуть суперечити стратегічним інтересам держави. З огляду на масштаб, послідовність та наслідки такого погіршення, існують достатні підстави для ініціювання невідкладного парламентського розслідування щодо рішень, бездіяльності та управлінських дій, які

Dear Mr. Chairman!

The consolidated analysis of PJSC "Ukrainian Danube Shipping Company" across its three core divisions—freight, passenger cruise, and sea-going operations—reveals a consistent and alarming pattern: in each segment, the company either failed to capture strong market growth, exited a profitable activity, or dismantled strategic operational capacity at a time when that capacity was of heightened national importance. This is not a case of adverse market conditions. On the contrary, the data shows that the relevant markets were growing, recovering, or strategically strengthening, while the company moved in the opposite direction. Such a divergence cannot reasonably be explained by external circumstances. It points instead to structural managerial failure, governance failure, destruction of economic value, and decisions potentially contrary to the strategic interests of the State. Given the scale, consistency, and consequences of this deterioration, there are sufficient grounds to justify an immediate parliamentary investigation into the decisions, omissions, and management actions that led to the current situation.

Between 2020 and 2024, the overall Danube freight market grew by 19.1%, confirming a favorable and expanding environment. Over the

призвели до поточного стану.

У період 2020–2024 років загальний ринок вантажних перевезень Дунаєм зріс на 19,1%, що підтверджує сприятливу та зростаючу кон'юнктуру. Водночас ПрАТ «УДП» за цей самий період зафіксувало скорочення обсягів вантажних перевезень на 62,24% загалом та на 57,83% — безпосередньо на Дунайському напрямі. Ця дивергенція відображається і в частці компанії на ринку Дунайських перевезень, яка знизилася з 3,11% у 2020 році до 1,1% у 2024 році, що становить відносне падіння на 64,6%. Системний характер проблеми стає ще очевиднішим при порівнянні активної бази та фактичного комерційного результату: контролюючи приблизно 11,25% флоту, що працює на Дунаї, компанія забезпечує лише 1,1% перевезених обсягів. Іншими словами, компанія зі значною часткою виробничих активів фактично перетворилася на суб'єкта з мінімальною ринковою присутністю, що свідчить про суттєву недозавантаженість активів та глибоку втрату ринкової релевантності.

Цей системний провал також проявляється в діяльності компанії у ключових портах. У порту Ізмаїл, одному з найдинамічніших логістичних хабів на Дунаї, загальний вантажообіг зріс на 314,4% у 2020–2024 роках. Водночас ПрАТ «УДП» збільшило обсяги перевезень лише на 2,1%. Як наслідок, частка компанії в межах порту скоротилася з 17,8% у 2020 році до 4,4% у 2024 році, що означає відносне падіння на 75,3%. Фактично, попри більш ніж чотириразове зростання активності порту, компанія не змогла скористатися цим зростанням і поступово була витіснена конкурентами навіть у власному стратегічному центрі.

Аналогічна ситуація, причому ще більш виражена, спостерігається у порту Рені. У 2020 році ПрАТ «УДП» обробило 108 тис. тонн із 790 тис. тонн загального обсягу порту, що відповідало частці 13,71%. У 2024 році вантажообіг порту Рені зріс до 3,401 млн тонн (зростання на 334,3%), тоді як обсяги компанії скоротилися до лише 14 тис. тонн. Це означає падіння власних обсягів приблизно на 87%. Частка компанії у порту відповідно знизилася з 13,71% до 0,41%, що становить відносне падіння приблизно на 97%. Таким чином, у одному з найшвидше зростаючих портів Дунаю компанія практично втратила будь-яку суттєву комерційну присутність.

same period, however, PJSC “UDP” recorded a collapse of 62.24% in its total freight division and 57.83% in Danube freight alone. This divergence is reflected in the company’s Danube market share, which fell from 3.11% in 2020 to 1.1% in 2024, representing a relative decline of 64.6%. The structural nature of the failure becomes even clearer when comparing asset base and actual commercial output: despite controlling approximately 11.25% of the vessel fleet operating on the Danube, the company captures only 1.1% of transported volumes. In other words, a company holding a substantial share of the productive fleet has been reduced to an almost marginal commercial presence, which demonstrates severe underutilization of assets and a profound loss of market relevance.

This structural failure is visible in the company’s performance at its core ports. At Izmail port, one of the most dynamic logistics hubs on the Danube, total port activity increased by 314.4% between 2020 and 2024. Yet PJSC “UDP” increased its freight volumes there by only 2.1%. As a result, its market share within the port collapsed from 17.8% in 2020 to 4.4% in 2024, a relative decline of 75.3%. In practical terms, while Izmail multiplied its activity more than fourfold, the company failed to capture that expansion and was progressively displaced by competitors within its own strategic stronghold.

The same pattern appears even more brutally at Reni port. In 2020, PJSC “UDP” handled 108 thousand metric tonnes out of the 790 thousand metric tonnes processed by Reni port, corresponding to a market share of 13.71%. By 2024, Reni port had expanded to 3.401 million metric tonnes, representing growth of 334.30%, while PJSC “UDP”’s performance collapsed to only 14 thousand metric tonnes. This corresponds to a decline of approximately 87.0% in the company’s own volumes. Its market share at Reni consequently fell from 13.71% to 0.41%, representing a relative collapse of approximately 97.0%. In other words, at one of the fastest-growing ports on the Danube, the company was almost entirely erased from meaningful commercial participation.

A deeper view of cargo flows confirms that this is not a story of strategic specialization but one of general retreat. In 2020, PJSC “UDP” handled approximately 2.02 million tonnes of freight, of which 580 thousand tonnes transited through Izmail, representing 28.7% of its total activity. By 2024, the company’s total volumes had fallen to

Детальніший аналіз вантажопотоків підтверджує, що мова йде не про стратегічну спеціалізацію, а про загальний відступ. У 2020 році ПрАТ «УДП» перевезло близько 2,02 млн тонн вантажів, з яких 580 тис. тонн проходили через Ізмаїл (28,7% від загального обсягу). У 2024 році загальні обсяги скоротилися до 852 тис. тонн, тоді як обсяги через Ізмаїл залишилися приблизно на рівні 588 тис. тонн. У результаті частка Ізмаїла в структурі перевезень компанії зросла до близько 69%. Це не свідчить про успішну концентрацію діяльності навколо сильного вузла, а є наслідком згорання операцій на інших напрямках. Компанія стала критично залежною від одного порту не через зростання, а через деградацію решти мережі.

Аналогічні ознаки неефективного управління простежуються і в пасажирському сегменті. Європейський ринок річкових круїзів не лише відновився після COVID-19, але й демонструє подальше зростання за всіма ключовими показниками. З 2020 року місткість флоту зросла на 22%, кількість суден — з 335 до 408, а загальна кількість пасажирських місць — з 49 812 до 60 702 (збільшення на 10 890 місць). Це свідчить про активні інвестиції та стійкий попит після пандемії. Безпосередньо на Дунаї круїзний трафік зріс на 16% (з 3 100 до 3 597 проходів суден). На Верхньому Дунаї прогнозується зростання пасажиропотоку на 586% у 2021–2030 роках — зі 149 тис. до понад 1 млн пасажирів, а доходів — на 189% (з 287 млн дол. США до 829 млн дол. США). Це підтверджує не лише відновлення, а й прискорене зростання ринку.

Україна історично була частиною цього сегмента. До пандемії пасажиропотік на українській ділянці зріс з 22 тис. до 36 тис. осіб, що свідчило про стійкий попит. ПрАТ «УДП» також було активним гравцем: кількість пасажирів зросла з 10 тис. у 2016 році до 19,4 тис. у 2019 році (зростання на 94%). Чотири круїзні судна забезпечували в середньому 1,7 млн євро доходу на судно щороку (загалом близько 6,8 млн євро), а сегмент генерував позитивну маржу близько 720 тис. євро. Тобто це був не номінальний чи «сплячий» актив, а прибутковий та зростаючий бізнес-напрямок.

Однак після відновлення ринку компанія не повернулася до діяльності. Усі чотири круїзні судна були виведені з експлуатації. Пасажиропотік скоротився з 19,4 тис. до нуля (падіння на 100%), 110 працівників були

852 thousand tonnes, while Izmail volumes remained broadly stable at approximately 588 thousand tonnes. As a consequence, Izmail now accounts for about 69% of the company's total freight activity. This does not reflect successful concentration around a strong node. It reflects the collapse of the company's operations elsewhere. The company has become overwhelmingly dependent on a single port not because of growth, but because of erosion across the rest of its network.

The same pattern of mismanagement appears in the passenger division. The European river cruise market has not only recovered after COVID but is now expanding across all key indicators. Since 2020, fleet capacity in the sector has increased by 22%. The number of vessels rose from 335 to 408, while total bed capacity increased from 49,812 to 60,702, representing an increase of 10,890 beds. This is not a market in decline. It is a market attracting renewed investment and demonstrating strong post-pandemic demand. On the Danube specifically, cruise traffic has rebounded and grown by 16%, from 3,100 to 3,597 vessel transits. On the Upper Danube, passenger volumes are projected to increase by 586% between 2021 and 2030, from 149,000 to more than 1 million passengers, while revenues are expected to rise by 189%, from USD 287 million to USD 829 million. These figures confirm not only recovery, but accelerated expansion.

Ukraine historically formed part of this dynamic. Prior to COVID, passenger volumes in the Ukrainian segment had increased from 22,000 to 36,000, demonstrating real and sustained demand. PJSC "UDP" itself was a growing and active operator in this market. Its passenger volumes rose from 10,000 in 2016 to 19,400 in 2019, representing growth of 94%. Its four cruise vessels generated on average EUR 1.7 million per vessel annually, which corresponds to total annual revenue capacity of approximately EUR 6.8 million. The division also generated a positive margin of approximately EUR 720,000. This means that the passenger cruise business was not a symbolic activity or a dormant legacy asset. It was an operating, growing, and profitable division.

However, when the market rebounded after COVID and operators across Europe returned to service and expanded capacity, PJSC "UDP" did not re-enter the market. All four cruise vessels were withdrawn from operation. Passenger volumes declined from 19,400 to zero, a 100% collapse. A total of 110 employees were

звільнені, а прибутковий сегмент перетворився на джерело витрат понад 424 тис. євро щороку лише на утримання. Висновок є очевидним: компанія не втратила ринок — вона добровільно з нього вийшла, причому в період його відновлення та зростання.

Аналогічна логіка простежується і в морському сегменті, де наслідки є ще більш критичними в умовах війни. У 2021–2025 роках ПрАТ «УДП» скоротило обсяги морських перевезень з 289,5 тис. тонн до нуля, фактично ліквідувавши цей напрям діяльності. Це сталося саме тоді, коли Дунайсько-Чорноморський коридор став одним із ключових експортних маршрутів України через обмеження роботи портів Одеси. Частка морських перевезень у загальному обсязі компанії знизилася з 14,1% до 0%. При цьому наявні прямі докази ринкової спроможності: судно «Вилково» здійснило 6 рейсів за півроку, перевізши 21 тис. тонн вантажів.

Попри це, компанія зберігала у власності шість морських суховантажних суден, які поступово були виведені з експлуатації. Чотири не використовувалися ще з 2015–2016 років, одне припинило роботу у 2022 році через закінчення сертифікації, а два останні, навіть після ремонту у 2023–2024 роках, не були повернуті в експлуатацію. Таким чином, відбулося фактичне знищення морського напряму діяльності, хоча цей флот міг забезпечувати понад 200 тис. тонн перевезень щорічно.

Економічні наслідки є очевидними: замість отримання доходів компанія несе постійні витрати близько 65 тис. євро на судно щороку (загалом близько 390 тис. євро). При цьому доходи від фрахтування становлять лише близько 17 тис. євро на судно, що є економічно необґрунтованим рівнем. Одночасно було звільнено щонайменше 20 спеціалістів, що призвело до втрати критичних компетенцій.

У цьому контексті оцінка суден на рівні брухту викликає обґрунтовані сумніви щодо доцільності управлінських рішень, їх економічної логіки та відповідності державним інтересам. Сукупність факторів — втрата доходів, постійні витрати, ліквідація спроможностей та звільнення персоналу — свідчить про необхідність офіційної перевірки.

Загалом аналіз усіх трьох напрямів демонструє єдину тенденцію: у вантажному сегменті ринок зростає, тоді як компанія занепадала, у пасажирському — ринок

dismissed. A profitable and growing activity was transformed into a structural cost burden exceeding EUR 424,000 per year in maintenance alone. The conclusion is direct and unavoidable: the company did not lose the passenger market; it exited it. In a period of recovery and expansion, it removed its own vessel capacity from a growing sector located along its own strategic corridor.

The same destructive logic appears in the sea-going division, where the consequences are even more serious given the wartime context. Between 2021 and 2025, PJSC “UDP” reduced its sea-going cargo volumes from 289.5 thousand tonnes to zero, thereby eliminating 100% of its maritime activity. This occurred at precisely the moment when the Danube–Black Sea corridor had become one of Ukraine’s most critical export routes following the closure and disruption of Odesa ports. The share of sea-going cargo in the company’s total volumes fell from 14.1% to 0%. Again, this cannot be explained by lack of demand. There is direct operational evidence of market viability: m/v “Vylkovo” alone transported 21,000 tonnes in 6 voyages over a 6-month period, clearly demonstrating that cargo demand existed and that commercial operation was feasible.

At the same time, the company retained ownership of six sea dry cargo vessels. Yet all six were progressively withdrawn from operations. Four had already been inactive since 2015–2016. One ceased operation in 2022 due to expired certification. The last two vessels, after undergoing repairs in 2023–2024 and being technically operational, were nevertheless placed back into lay-up instead of being reintroduced into service. The result is not merely temporary inactivity. It is the destruction of a maritime business line. Based on demonstrated operational performance, this fleet could sustain more than 200,000 tonnes of annual cargo capacity. That capacity has now been reduced to zero.

The economic consequences are measurable. Instead of producing freight revenues, the company now incurs ongoing fixed costs estimated at approximately EUR 65,000 per vessel per year. Across six vessels, this represents approximately EUR 390,000 annually in non-productive expenditure. At the same time, under bareboat charter arrangements, the vessels generated only marginal income of approximately EUR 17,000 per vessel per year, which is manifestly disconnected from the underlying strategic and commercial value of active maritime deployment. Simultaneously, the withdrawal of

відновлювався, тоді як компанія вийшла з нього; у морському — стратегічно важливі потужності були ліквідовані у критичний момент. У всіх випадках наслідки однакові: втрата частки ринку, неефективне використання активів, руйнування вартості, скорочення персоналу та деградація стратегічних спроможностей.

ПрАТ «УДП» є приватним акціонерним товариством, 100% акцій якого належать державі – в особі Мінрозвитку, яке в свою чергу володіє та управляє корпоративними правами держави, що регулюється Законом України «Про акціонерні товариства» та законом України «Про управління об'єктами державної власності».

Наглядова рада ПрАТ «УДП» була сформована 07.08.2025 відповідно до Наказу Мінрозвитку №1226 та Розпорядження КМУ від 15 липня 2025 р. № 721-р у складі 3 незалежних членів та 2 представників держави.

До серпня 2025 року в ПрАТ «УДП» не існувало Наглядової ради, як і власне системи корпоративного управління.

У вересні 2025 року Наглядова рада розпочала свою роботу. З тих пір було проведено 10 засідань Наглядової ради та 11 засідань комітетів Наглядової ради.

Варто підкреслити, що на момент початку роботи Наглядової ради, ПрАТ «УДП» знаходилось у надзвичайно тяжкому фінансовому та операційному становищі.

Причинами різкого погіршення фінансового стану ПрАТ «УДП» були як зовнішні фактори (загальне падіння фрахтових ставок на ринку перевезень на Дунаї, військові дії країни агресора, що призвели до значного пошкодження та знищення активів компанії), так і ціла низка внутрішніх факторів.

Окрім того, попереднім менеджментом компанії було повністю закрито два напрямки роботи ПрАТ «УДП» - морські перевезення та пасажирські перевезення. А судна, які раніше забезпечували діяльність цих напрямків бізнесу перебували у відстої та планувались до продажу/списання.

Операційна діяльність компанії теж знаходилась під загрозою повної зупинки через відсутність механізму пролонгації документів судоводіїв, що було обумовлено запровадженням нових правил дипломування відповідно до Директиви ЄС 2017/2397.

Станом на 3 квартал 2025 року в ПрАТ «УДП» було тільки декілька капітанів з

the fleet resulted in the dismissal of at least 20 specialized employees, including crew members and maritime operational staff, leading to the loss of critical know-how and of operational capability that cannot be rebuilt overnight in wartime or near-wartime conditions.

In this context, the internal positioning of these vessels at scrap value, despite demonstrated commercial use, technically operational units, and ongoing market demand, raises serious concerns. It raises questions not only about asset valuation, but also about management intent, economic rationality, and alignment with national strategic interests. The combination of lost revenue, continued fixed financial burden, destruction of operational capacity, dismissal of specialized personnel, and de facto elimination of maritime capability in a period of heightened strategic necessity cannot be treated as routine corporate decline. It points to a chain of decisions requiring formal scrutiny.

Taken together, the analysis of the freight, passenger, and sea-going divisions reveals one coherent story. In freight, the market grew while the company collapsed. In passenger cruise, the market recovered and expanded while the company withdrew entirely from a profitable business. In sea-going activity, a strategically valuable and commercially viable fleet was progressively dismantled at the very moment when the national logistical context made such capacity more important than ever. Across all three divisions, the result is identical: loss of market share, loss of productive use of assets, destruction of value, dismissal of personnel, and erosion of strategic capability.

PJSC UDP is a private joint-stock company whose 100% of shares belong to the state — represented by the Ministry, which holds and manages the state's corporate rights in accordance with the Law of Ukraine "On Joint Stock Companies" and the Law of Ukraine "On Management of State-Owned Assets."

The Supervisory Board of PJSC UDP was formed on 07.08.2025 pursuant to the Ministry's Order No. 1226 and the Cabinet of Ministers' Order of 15 July 2025 No. 721-r, and comprises three independent members and two state representatives.

Until August 2025, PJSC UDP did not have a Supervisory Board nor, effectively, a corporate governance system.

The Supervisory Board commenced its work in September 2025. Since then, 10 meetings of the

чинними документами класу "С", які дозволяли здійснювати цілодобову навігацію на Дунаю. З практичної точки зору, це означало, що ПрАТ «УДП» було практично позбавлені можливості нічних переходів караванів по Дунаю. В ночі каравани ПрАТ «УДП» простоювали, тоді як судна конкурентів здійснювали рейси в режимі 24/7. Це в свою чергу ще більше погіршувало фінансовий стан підприємства, оскільки на 30-40% збільшувало операційні витрати на персонал при суттєвому падінні продуктивності перевезень.

Ситуацію, ще більше ускладнили наслідки військових дій (активи ПрАТ «УДП» зазнавали неодноразових дронних атак) та непродумані дії попереднього менеджменту компанії, який у 2022-2023 роках переорієнтував практично весь флот ПрАТ «УДП» для перевезення зернових вантажів, тоді як робота з клієнтами з якими існували понад 50-річна історія співпраці була практично повністю призупинена. Така недалекоглядна стратегія менеджменту призвела до заміщення ПрАТ «УДП» іншими перевізниками та значною втратою долі ринку перевезень на Дунаю.

Після тривалого, майже дворічного періоду без комерційних контрактів компанія була змушена працювати за вкрай несприятливих комерційних умов. Як наслідок, відсутність контрактних грошових потоків фактично позбавила компанію доступу до банківського фінансування.

З метою належної фіксації можливих випадків заподіяння збитків товариству у зв'язку з діями чи бездіяльністю посадових осіб товариства, Наглядова рада з перших днів призначення, приділяла особливу увагу проведенню незалежних аудитів фінансової звітності товариства за 2021-2025 роки, з метою належної фіксації всіх можливих порушень з подальшим повідомленням відповідних правоохоронних органів.

На першому ж засіданні Наглядової ради, що відбулось 10.09.2025 року було обрано голову Наглядової ради, були сформовані комітети Наглядової ради, було запроваджено посаду корпоративного секретаря та внутрішнього аудитора, затверджено фінансовий план на 2025 рік, налагоджено систему призначення та звільнення працівників ПрАТ «УДП», що здійснюють управлінські функції відповідно до положень статуту, ініційовано проведення повної інвентаризації та оцінки технічного стану всіх активів

Supervisory Board and 11 meetings of its committees have been held.

It should be emphasized that at the time the Supervisory Board began its work, PJSC UDP was in an extremely difficult financial and operational condition.

The causes of the sharp deterioration in PJSC UDP's financial condition included external factors (an overall decline in freight rates on the Danube market, military operations by the aggressor country that resulted in significant damage to and destruction of the company's assets) as well as a number of internal factors.

Additionally, the previous management had completely closed two areas of PJSC UDP's activity — maritime transport and passenger transport. The vessels that previously supported these business lines were laid up and planned for sale or write-off.

Operational activity was also threatened with full stoppage due to absence of a mechanism to renew seafarers' documents, which was caused by the introduction of new certification rules under EU Directive 2017/2397.

As of Q3 2025 PJSC UDP had only a few captains with valid class "C" documents permitting round-the-clock navigation on the Danube. Practically, this meant PJSC UDS was almost deprived of the ability to conduct night transits of convoys on the Danube. At night UDP convoys stood idle, while competitors' vessels operated 24/7. This further worsened the company's financial condition because it increased personnel operating costs by 30-40% while productivity of carriage fell substantially.

The situation was further complicated by consequences of military actions (UDP assets were repeatedly subjected to drone attacks) and by ill-considered actions of prior management, which in 2022-2023 reoriented nearly the entire fleet of PJSC UDP to the carriage of grain cargoes, while work with longstanding customers with whom the company had more than 50 years of cooperation was practically suspended. Such short-sighted strategy led to replacement of PJSC UDP by other carriers and a substantial loss of market share on the Danube.

Following a prolonged period of nearly two years without commercial contracts, the company was forced to operate under extremely unfavorable commercial conditions. The resulting absence of contracted cash flows effectively excluded the company from access to bank financing.

підприємства, його представництв та всіх дочірніх компаній, на виконання доручення Кабінету Міністрів України було доручено менеджменту забезпечити залучення юридичних радників для захисту активів підприємства в Угорщині та Австрії та здійснити підготовку оновленого стратегічного плану розвитку підприємства на короткостроковий період (2026р.) та середньостроковий період 2026-2028.

У зв'язку критично низьким рівнем кваліфікації менеджменту ПрАТ «УДП» вже в жовтні 2025 року Наглядовою радою було прийнято рішення розпочати процедуру конкурсного відбору нового менеджменту. Наглядовою радою було також доручено комітету з питань призначень та винагород провести повний аудит заробітних плат, премій, бонусів та пільг за останні три роки у всіх дочірніх компаніях та агентствах ПрАТ «УДП».

А в листопаді 2025 Наглядовою радою було прийнято рішення про призначення нового т.в.о. генерального директора ПрАТ «УДП». Станом на лютий 2026 року вживаються заходи з організації відбору рекрутера для цілей проведення прозорості та фахової процедури відбору нового менеджменту.

З метою посилення контролю за діяльністю виконавчого органу, а також посилення фінансово-бюджетної дисципліни, комітетом з питань аудиту було напрацьовано детальну форму щомісячного управлінського звіту виконавчого органу. Перший щомісячний управлінський звіт, що базується на кращих практиках корпоративного управління було надано на розгляд Наглядової ради у лютому 2026 року. Для моніторингу критичної фінансової ситуації Наглядова рада також запровадила звітність та прогнозування руху грошових коштів на основі стандартів МСФЗ.

Окрім того, Наглядовою радою у грудні 2025-лютому 2026 р. було схвалено умов договорів на надання аудиторських послуг для проведення аудиту фінансової звітності за 2021 за національними стандартами, а також аудиту фінансової звітності за 2024-2025 за МСФЗ. Для цілей завершення процесу трансформації звітності компанії на МСФЗ та перевипуску аудованої звітності за 2022-2023 роки за МСФЗ, також було ініційовано процес незалежної оцінки майна товариства та схвалено умови договору, що укладатиметься з оцінювачем майна товариства.

To properly record potential instances of damage to the company resulting from actions or omissions of officials, from the first days following their appointment the Supervisory Board focused on conducting independent audits of the company's financial statements for 2021–2025 in order to properly document any violations and subsequently notify the relevant law enforcement authorities.

At the very first meeting of the Supervisory Board, held on 10.09.2025, the Chair of the Supervisory Board was elected, committees were formed, the positions of Corporate Secretary and Internal Auditor were introduced, the financial plan for 2025 was approved, a system for appointing and dismissing managerial employees acting in accordance with the charter was established, and the initiation of a full inventory and technical condition assessment of all the company's assets, its representative offices and all subsidiaries was launched. In execution of the Cabinet of Ministers' instruction, management was tasked to secure legal counsel to protect the company's assets in Hungary and Austria and to prepare an updated short-term (2026) and medium-term (2026–2028) strategic development plan

Given the critically low qualifications of PJSC UDP management, in October 2025 the Supervisory Board decided to begin a competitive selection procedure for new management. The Board also instructed the Remuneration and Nomination Committee to conduct a full audit of salaries, bonuses, premiums and benefits for the past three years across all subsidiaries and agencies of PJSC UDP.

In November 2025 the Supervisory Board decided to appoint a new acting CEO of PJSC UDP. As of March 2026 measures are being taken to organize the selection of a recruiter to conduct a transparent and professional selection process for the new management.

To strengthen control over the executive body's activities and to enhance financial and budgetary discipline, the Audit Committee developed a detailed monthly management reporting template for the executive body. The first monthly management report, based on best practices in corporate governance, was submitted to the Supervisory Board for review in February 2026. To monitor the critical financial situation, the Supervisory Board have also introduced cash flow reporting and forecasting based on IFRS standards.

З метою посилення контролю за здійсненням закупівель та чіткого врегулювання порядку прийняття рішень про вчинення правочинів, у грудні 2025 року було розпочато процес перегляду всіх внутрішніх положень та політик ПрАТ «УДП», зокрема положення про закупівлю та положення про договірну роботу ПрАТ «УДП».

У зв'язку із скрутним фінансовим становищем, що не дозволяє витратити значні ресурси на дорогі консультаційні послуги та заважаючи на необхідність проведення глибокого аналізу антикорупційних політик товариства у жовтні-грудні 2025 року за підтримки Наглядової ради, Мінрозвитку, UNDP та фінансової підтримки уряду Японії в ПрАТ «УДП» було проведено незалежний аналіз системи антикорупційного комплаєнсу, Результати аналізу стануть основою для оновлення антикорупційних політик ПрАТ «УДП» у 2026 році.

Також поступово вирішується питання з пролонгацією свідоцтв судноводіїв категорії «С». Під безпосереднім керівництвом членів Наглядової ради та за активної підтримки Мінрозвитку, ПрАТ «УДП» було ініційовано налагодження системи пролонгації документів судноводіїв (що була впроваджена 01.12.2025), а також було ініційовано та внесено зміни до підзаконних актів, що регулюють питання продовження строку дії послужних книжок членів екіпажів. На разі понад 14 судноводіїв вже отримали пролонгацію свідоцтв, процес оновлення документів триває.

У листопаді 2025 року Наглядова рада також розпочала процес оцінки застарілих та неактивних активів для списання або продажу. Відсутність активного управління активами призвела до того, що значна частина активів залишалася неактивною протягом багатьох років.

З метою відновлення та оновлення виробничих потужностей ПрАТ «УДП» та з урахуванням недостатністю власних коштів для їх фінансування, під безпосереднім керівництвом членів Наглядової ради та за активної підтримки Мінрозвитку ведуться пошуки зовнішніх джерел фінансування. Зокрема, ПрАТ «УДП», Мінрозвитку веде перемовини з Японським агенством міжнародного співробітництва (JICA) щодо включення потреб ПрАТ «УДП» у фінансуванні модернізації флоту, створення сучасного тренажерного комплексу для

Furthermore, between December 2025 and February 2026 the Supervisory Board approved terms of engagement for audit services to conduct: (i) an audit of the company's financial statements for 2021 under national standards, and (ii) an audit of financial statements for 2024–2025 under IFRS. To complete the company's transition to IFRS reporting and reissue of audited financial statements for 2022-2023 under IFRS, the process of an independent valuation of the company's assets was also initiated and the terms of the engagement with the asset appraiser were approved.

To tighten control over procurements and clarify procedures for decision-making on transactions, in December 2025 a process to review all internal regulations and policies of PJSC UDP was initiated, including the procurement regulations and the contract management regulations.

Due to the difficult financial situation, which does not allow spending significant resources on costly advisory services, and given the need for a thorough analysis of the company's anti-corruption policies, in October–December 2025, with the support of the Supervisory Board, the Ministry, UNDP and financial support from the Government of Japan, PJSC UDP conducted an independent review of its anti-corruption compliance system. The results of that review will form the basis for updating PJSC UDP's anti-corruption policies in 2026.

The issue of renewing class “C” certificates for captains is also being gradually resolved. Under the direct supervision of Supervisory Board members and with active support from the Ministry, PJSC UDP initiated the establishment of a document renewal system for seafarers (implemented on 01.12.2025) and proposed amendments to by-laws governing the extension of service books for crew members. To date, 14 captains have already received renewed certificates; the document renewal process continues.

In November 2025 the Supervisory Board also started the process of assessing obsolete and inactive assets for write-off or sale. The absence of active asset management has resulted in a large share of assets which have remained inactive for many years.

To restore and modernize production capacities of PJSC UDP and given the lack of own funds for financing them, under the direct guidance of Supervisory Board members and with

підготовки плавскладу та відновлення зруйнованих виробничих потужностей Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу до списку розподілу грантових коштів. В лютому 2026 року вищевказані потреби були включені до протоколу про наміри в рамках 5 етапу грантової програми JICA.

Водночас, вищезгадана діяльність Наглядової ради УДП викликала величезний опір з боку внутрішніх та зовнішніх зацікавлених сторін. Треті сторони, які бояться майбутніх розслідувань, що базуватимуться на результатах незалежного аудиту, розпочатої Наглядовою радою, та не зацікавлені у відновленні та процвітанні УДП, розпочали інформаційно-PR кампанію з метою дискредитації Голови та членів Наглядової ради.

Така діяльність мала на меті відволікти увагу членів Наглядової ради та уповільнити реформу корпоративного управління в УДП.

Однак Наглядова рада рішуче налаштована викоринити корупцію, яка десятиліттями паразитувала на активних компанії, систематично знищуючи флот УДП.

В зв'язку з чим, Наглядова рада ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» звертається до Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури з проханням здійснити парламентський розгляд ситуації, що склалася навколо діяльності підприємства, та підтримати ініціативу щодо створення Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України для розслідування можливих порушень законодавства під час управління активами, здійснення фінансово-господарської діяльності та використання державного майна ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання».

1. Правові підстави парламентського контролю.

Відповідно до статті 89 Конституції України, Верховна Рада України для здійснення парламентського контролю утворює тимчасові спеціальні та тимчасові слідчі комісії.

Згідно із Законом України «Про тимчасові слідчі комісії Верховної Ради України», ТСК створюється для розслідування питань, що становлять суспільний інтерес, зокрема випадків, коли:

- існують ознаки зловживання владою або службовим становищем посадовими особами;
- завдано або може бути завдано істотної шкоди економічним інтересам держави;
- виникають обставини, що потребують

active support from the Ministry, searches for external financing sources are underway. In particular, PJSC UDP and the Ministry are negotiating with the Japan International Cooperation Agency (JICA) to include the company's needs for fleet modernization, the creation of a modern simulator training complex for crew training, and the restoration of the destroyed production capacities of the Kiliya Shipbuilding and Repair Plant in the list of projects for allocation of grant funds. In February 2026 these needs were included in a protocol of intent within the framework of the fifth phase of JICA's grant program.

At the same time, the abovementioned UDP Supervisory Board activity caused a huge resistance from internal and external stakeholders. Third parties that are afraid of a future investigations that will be based on a results of an independent audits lunched by the Supervisory Board and do not interested in UDP recovery and prosperity lunched an informational awareness campaign to discredit the Chairman and members of the Supervisory Board.

Such an activity aimed at distracting the Supervisory Board members and slowing down the corporate governance reform in UDP.

However, the supervisory board is determined to eradicate the corruption that has plagued the company's assets for decades, systematically destroying the UDP fleet.

Therefore, the Supervisory Board of PJSC «Ukrainian Danube Shipping Company» addresses the Transport and Infrastructure Committee of the Verkhovna Rada of Ukraine with a motion to carry out parliamentary investigation of the situation as regards to the UDP's activities and support an initiative to call a Temporary Investigative Commission of the Verkhovna Rada of Ukraine to investigate feasible violations of the current legislation in asset management, financial and economic operations and use of the state property of PJSC «Ukrainian Danube Shipping Company».

1. Legal rationale for parliamentary control.

Under Article 89 of the Constitution of Ukraine, the Verkhovna Rada of Ukraine establishes temporary special and temporary investigative commissions to exercise parliamentary control.

Pursuant to the Law of Ukraine 'On Temporary Investigative Commissions of the Verkhovna Rada of Ukraine', the Temporary

парламентського контролю.

Зважаючи на стратегічне значення ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» для транспортної інфраструктури України, питання ефективності управління його активами безпосередньо стосується економічної безпеки держави.

2. Обставини, що викликають серйозне занепокоєння.

За наявною у Наглядової ради інформацією, у діяльності підприємства протягом тривалого часу могли мати місце численні порушення законодавства та управлінські рішення, які призвели до значного скорочення державного флоту, втрати активів та погіршення фінансового стану підприємства.

З метою повного усвідомлення масштабу проблеми доцільно навести ключові показники діяльності ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП).

У період 2020–2024 років загальний ринок вантажних перевезень на Дунаї продемонстрував стале зростання на рівні +19,1%, що свідчить про сприятливу ринкову кон'юнктуру. Водночас у цей самий період діяльність УДП розвивалася у протилежному напрямку: обсяги перевезень компанії скоротилися на -62,24%.

Ця розбіжність додатково підтверджується динамікою ринкової частки компанії на Дунаї, яка знизилася з 3,48% у 2020 році до 1,1% у 2024 році (що становить відносне зменшення приблизно на 68,4%). Ще більш тривожним є виявлена структурна неефективність: попри контроль над 11,25% загального флоту, що оперує на Дунаї, УДП забезпечує лише 1,1% загального обсягу перевезень, що свідчить про критичну недозавантаженість активів та суттєву втрату комерційної ефективності.

Зазначена структурна проблема стає ще більш очевидною при аналізі діяльності компанії в її ключовому порту — Ізмаїльському. У той час як загальний вантажообіг Ізмаїльського порту зріс на +314,4%, що дозволило йому стати одним із найбільш динамічних логістичних хабів на Дунаї, обсяги перевезень УДП у цьому порту збільшилися лише на +2,1%. Це свідчить про нездатність компанії скористатися зростанням найдинамічнішого сегмента ринку.

Відповідно, частка УДП в Ізмаїльському порту знизилася з 17,9% у 2020 році до 4,4% у 2024 році (відносне зменшення приблизно на 75,4%). Іншими словами, попри більш ніж

Investigative Commission is set up to investigate the issues of public interest, in particular, the cases where:

- there are signs of power abuse or malfeasance in office by officials;
- significant damage has been caused or may be caused to the economic interests of the state;
- circumstances arise where they require parliamentary control.

Given the strategic importance of PJSC «Ukrainian Danube Shipping Company» for the transport infrastructure of Ukraine, asset management effectiveness is directly intact with the economic security of the state.

2. Circumstances of high concern.

Following the information available on record to the Supervisory Board, the UDP's activities might have been for a lengthy period compromised due to numerous violations of the current legislation and management decisions, which resulted in a significant drop in the state fleet, loss of assets, and the UDP's financial distress.

In order to fully grasp the severity of the situation, it is essential to highlight a series of striking key performance indicators concerning Ukrainian Danube Shipping Company (UDP). Between 2020 and 2024, the overall Danube freight market experienced a robust growth of +19.1%, clearly reflecting a booming environment. However, during this same period, UDP followed a dramatically opposite trajectory: its freight division collapsed by -62.24%. This divergence is further illustrated by the company's market share on the Danube, which declined from 3.48% in 2020 to just 1.1% in 2024, representing a relative drop of approximately 68.4%. Even more concerning is the structural inefficiency this reveals: despite controlling 11.25% of the total vessel fleet operating on the Danube, UDP captures only 1.1% of transported volumes, highlighting a critical underutilization of assets and a profound loss of commercial relevance.

This structural failure becomes even more evident when focusing on UDP's core anchor port, Izmail Port. Over the same period, Izmail port recorded an extraordinary growth of +314.4%, establishing itself as one of the most dynamic logistics hubs on the Danube. Yet, UDP's freight volumes in Izmail increased by only +2.1%, meaning the company failed to capture the upside of the fastest-growing segment of the market. This disconnect is reflected in the collapse of UDP's market share within the port, which fell from 17.9% in 2020 to just 4.4% in 2024, a relative

чотириразове зростання активності порту, УДП системно втрачало свої позиції під тиском конкурентів, втрачаючи як присутність, так і значущість навіть у власному стратегічному сегменті.

Додатковий аналіз вантажопотоків свідчить про наявність критичного структурного дисбалансу. У 2020 році УДП перевезло приблизно 2,26 млн тонн вантажів, з яких 580 тис. тонн проходили через Ізмаїльський порт (25,7% загального обсягу). У 2024 році загальний обсяг перевезень скоротився до 853 тис. тонн, при цьому обсяги через Ізмаїл залишилися відносно стабільними на рівні 592 тис. тонн.

Як наслідок, частка Ізмаїльського порту в загальному обсязі перевезень компанії зростає до 69,4% порівняно з приблизно чвертю раніше. Така зміна не свідчить про успішну спеціалізацію, а є результатом системного згортання діяльності в інших сегментах.

Фактично, УДП стало критично залежним від одного порту — не внаслідок зростання, а через втрату позицій на інших напрямках.

Зазначена розбіжність між динамікою ринку та результатами діяльності компанії не може бути пояснена виключно зовнішніми факторами. Вона свідчить про глибокі структурні, управлінські та корпоративні проблеми, які потребують невідкладного реагування.

Масштаб виявленої неефективності обґрунтовує необхідність негайного вивчення ситуації та вжиття відповідних заходів на найвищому рівні контролю.

Ситуація додатково ускладнюється такими факторами:

- наявністю закордонних представництв та філій підприємства;
- складною структурою корпоративних і комерційних відносин з іноземними контрагентами;
- обмеженим доступом до первинної документації та фінансової інформації;
- відсутністю достатніх фінансових ресурсів для проведення повноцінного незалежного аудиту;
- ознаками перешкоджання діяльності Наглядової ради;
- інформаційною кампанією з дискредитації Голови та членів Наглядової ради.

Сукупність цих факторів створює ризик втрати державних активів та може свідчити про можливі спроби доведення підприємства до

decline of approximately 75.4%. In other words, while Izmail multiplied its activity more than fourfold, UDP was systematically displaced by competitors, losing both presence and relevance in its own strategic stronghold.

A deeper analysis of cargo flows reveals a critical structural imbalance. In 2020, UDP handled approximately 2.26 million tons of cargo, of which 580,000 tons transited through Izmail, representing 25.7% of its total activity. By 2024, total volumes had collapsed to 853,000 tons, while Izmail volumes remained broadly stable at 592,000 tons. As a result, Izmail now accounts for 69.4% of UDP's total cargo, compared to just one quarter previously. This dramatic shift does not reflect successful specialization, but rather a systemic collapse of operations across the rest of the network. In effect, UDP has become overwhelmingly dependent on a single port—not because of growth, but because of the erosion of its broader market presence.

Such a divergence between market growth and company performance cannot be attributed to external factors. It reflects deep structural, managerial, and governance failures that must be addressed without delay. The scale of underperformance justifies immediate scrutiny and corrective action at the highest level of oversight.

The situation is further complicated by the following factors:

- presence of foreign representative offices and affiliated offices;
- complicated structure of corporate and commercial relations with foreign counterparties;
- limited access to primary documentation and financial information;
- deficit of financial resources to conduct a full-fledged independent audit;
- signs of malicious obstruction to the normal business operations of the Supervisory Board;
- informational awareness campaign to discredit the Chairman and members of the Supervisory Board.

Mix of these factors creates the risk to lose the state assets and may signal possible attempts to drive the enterprise to financial insolvency with the aim of further alienating assets at an undervalue.

3. Notorious criminal proceedings and high-profile facts.

Open sources, court resolutions and law enforcement materials record a number of criminal

фінансової неспроможності з метою подальшого відчуження активів за заниженою вартістю.

3. Відомі кримінальні провадження та резонансні факти.

У відкритих джерелах, судових рішеннях та матеріалах правоохоронних органів зафіксовано низку кримінальних проваджень та резонансних епізодів, пов'язаних із діяльністю підприємства.

3.1. Схема заволодіння 32 суднами УДП. За матеріалами антикорупційних органів, у 2017-2018 роках була реалізована схема незаконного заволодіння 32 ліхтерами УДП загальною вартістю понад 82 млн грн. Судна були переміщені до Туреччини, де з них виготовили 12 барж, які згодом повернулися в Україну через приватні структури.

3.2. Спроба виведення флоту до іноземної компанії.

У межах кримінального провадження №42020160000000921 розслідувалися дії посадових осіб підприємства щодо передачі значної частини флоту до статутного капіталу іноземної компанії Business Shipping Company (Угорщина). За оцінками правоохоронних органів, загальна вартість активів могла перевищувати 2 млрд грн.

3.3. Продаж судна «Николай Савицкий» за заниженою вартістю.

Правоохоронними органами розслідувався факт реалізації судна «Николай Савицкий» за ціною, яка могла бути значно нижчою за ринкову.

3.4. Корупційний епізод під час реалізації судна.

У межах цієї ж операції правоохоронні органи викрили факт вимагання 260 тис. доларів США неправомірної вигоди за сприяння у придбанні судна без проведення відкритого аукціону.

3.5. Порушення на Кілійському суднобудівно-судноремонтному заводі.

У судових рішеннях зафіксовано можливі факти:

- незаконної реалізації державного майна;
- завищення вартості закупівель;
- фіктивних ремонтних робіт;
- виплати заробітної плати особам, які фактично не виконували роботу.

3.6. Незаконна порізка суден.

У судових матеріалах також містяться дані щодо можливих фактів порізки суден на металобрухт на території Кілійського

proceedings and high-profile episodes related to the UDP business operations.

3.1. Embezzlement scheme for 32 UDP vessels Pursuant to the materials of anti-corruption agencies, in 2017-2018 an embezzlement scheme enabled misappropriation of 32 UDP lighters in total value exceeding UAH 82 million. These vessels were moved to Turkey where they were converted into 12 barges, which were later returned to Ukraine through the private structures.

3.2. Attempt to realienate the fleet in favour of a foreign company.

Within the framework of criminal proceedings No. 42020160000000921, misconduct of the company's officials involving realienation of a significant part of the fleet to the authorized capital of Business Shipping Company (Hungary), a foreign company, were investigated. Pursuant to the law enforcement estimates, total value of the assets realienated could exceed UAH 2 billion.

3.3. Sale of the Nikolai Savits'ky vessel at an undervalue

Law enforcement agencies investigated the sale of the Nikolai Savits'ky vessel at a price that could have been significantly lower than the going price.

3.4. Corruption episode at sale of the vessel.

As part of the same transaction, law enforcement agencies detected extortion and wringing money in amount of \$260,000 as unfair benefits for unjust solicitation in the purchase of the vessel without an open auction.

3.5. Violations spotted at the Kiliya shipyard.

The court resolutions put on record feasible facts:

- illegal sale of state property;
- overestimate of the cost of purchases;
- fictitious repair works;
- payment of wages to persons who did not actually perform the work.

3.6. Illegal cutting of vessels.

The court materials also envisage data on feasible facts of cutting ships into scrap metal in the territory of the Kiliya Shipyard without proper permits.

3.7. Criminal case regarding illegal alienation of vessel (2011).

In 2011, criminal proceedings were initiated regarding the illegal sale of a dry cargo vessel, which resulted in losses for the state in amount exceeding UAH 3 million.

3.8. Attacks at UDP vessels in the Romanian part of the Danube river.

судноремонтного заводу без належних дозволів.

3.7. Кримінальна справа щодо незаконного відчуження судна (2011 рік).

У 2011 році було відкрито кримінальне провадження щодо незаконної реалізації суховантажного судна, що призвело до збитків державі на суму понад 3 млн грн.

3.8. Напади на судна УДП на румунській ділянці Дунаю.

У 2010-2012 роках фіксувалися випадки нападів на судна УДП на території Румунії, що призводило до розкрадання вантажів і майна підприємства.

3.9. Системне скорочення флоту підприємства.

За наявними даними, протягом останніх десятиліть флот підприємства скоротився у кілька разів, що може свідчити про системні проблеми управління державними активами.

4. Стратегічні ризики.

Вищезазначені факти можуть свідчити про:

- втрату значної частини державного флоту;
- можливе виведення активів через іноземні юрисдикції;
- штучне погіршення фінансового стану підприємства;
- перешкоджання діяльності органу корпоративного контролю;
- ризик доведення підприємства до банкрутства.

З огляду на стратегічне значення підприємства для транспортної системи України, такі обставини потребують парламентського реагування.

5. Просимо Комітет.

У зв'язку з викладеним просимо:

- 1). Розглянути ситуацію навколо ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» на найближчому засіданні Комітету.
- 2). Заслухати Голову та членів Наглядової ради, представників органу управління підприємством, виконавчого органу УДП та правоохоронних органів.
- 3). Витребувати у відповідних органів інформацію щодо:
 - руху та відчуження активів підприємства;
 - діяльності закордонних представництв і філій;
 - результатів проведених аудитів і перевірок.
- 4). За результатами розгляду ініціювати підготовку проекту постанови Верховної Ради України про створення Тимчасової слідчої

In 2010-2012, there were recorded cases of attacks at the UDP vessels in Romania, which led to the theft of cargo and UDP property.

3.9. Systemic reduction of the UDP fleet Pursuant to the data available, over the past decades, the UDP's fleet has decreased several times, which may indicate systemic problems in the management of state assets.

4. Strategic risks.

The above detected facts may signal as follows:

- loss of a significant part of the state fleet;
- feasible withdrawal of assets through foreign jurisdictions;
- artificial financial distress of UDP;
- obstruction to the operations of the corporate control body;
- bankruptcy risk for the UDP.

Given the strategic importance of the UDP for the transport system of Ukraine, such circumstances require a parliamentary response.

5. The Supervisory Board urges the Committees to address as follows:

In view of the above, the SB would like:

- 1) To bring to the table investigation of the situation around the UDP at the next meeting of the Committees;
- 2) To consider positions delivered by the Chairman and members of the Supervisory Board, representatives of the UDP's management body, executive body of the UDP, and law enforcement agencies.
- 3) To request information from the relevant authorities regarding:
 - movement and real enation of UDP assets;
 - activities of foreign representative offices and affiliated bodies;
 - results of audits and inspections delivered.
- 4) Based on the results of investigation, to initiate preparation of a draft resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine on the establishment of a Temporary Investigative Commission of the Verkhovna Rada of Ukraine to investigate feasible violations of the law current legislation in the UDP's business operations.

The Supervisory Board stands ready to provide the Committees with all the available documents, materials, and explanations necessary for the parliamentary investigation.

комісії Верховної Ради України для розслідування можливих порушень законодавства у діяльності підприємства.

Наглядова рада готова надати Комітету всі наявні документи, матеріали та пояснення, необхідні для проведення парламентського розгляду.

Голова Наглядової ради ПрАТ «УДП»


Бенуа ПЛЕСКА

Chairman of the Supervisory Board
Ukrainian Danube Shipping Company (UDP)


Benoit PLESKA

mob. +40784182582

e-mail: benoit.pleska@stanfordalumni.org