



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЦИФРОВОЕ ПРИМОРЬЕ»

ИНН 2536321426
КПП 254001001
ОГРН 1202500000130
ОКПО 42985866

БИК 044525220
Расч. сч. 40702810446012018675
Корр. сч. 30101810145250000220
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФИЛИАЛ АБ "РОССИЯ"

690091, Приморский край, г. Владивосток,
улица Адмирала Фокина, д. 25, офис 1
+7-423-239-33-38
info@dprim.ru

Исх. № 24/30-12 от 30.12.2025 Законодательное собрание
На № 08-11/199 от 10.12.2025 Приморского края

Комитет по экономической
политике и собственности

Председателю комитета
Авдои Д.Т.

690110, г. Владивосток,
ул. Светланская, д. 22
econom@zspk.gov.ru

О предоставлении информации о сервисах

Уважаемый Джони Титалович!

ООО «Цифровое Приморье» рассмотрело письмо Комитета по экономической политике и собственности Законодательного собрания Приморского края от 10.12.2025 № 08-11/199, поступившее в адрес ООО «Цифровое Приморье» 11.12.2025, и сообщает следующее.

1) В соответствии с какими документами (разделы, приложения концессионного соглашения, акты технических заданий) определяются конкретные количественные обязательства компании по каждому сервису (например, точное количество устанавливаемых камер, датчиков, светофорных объектов)? Прошу предоставить выписки из этих документов с указанием данных показателей для всех сервисов.

Ответ: состав сервисов Объекта концессионного соглашения определен Приложением № 21 к концессионному соглашению от 12.04.2021 в отношении

объекта, представляющего собой информационную систему «Информационная система «Цифровое Приморье» (далее – Концессионное соглашение) в редакции дополнительного соглашения № 4 от 30.11.2022 к Концессионному соглашению (прилагается).

2) По каким сервисам и какими именно документами (акты, регламенты) была оформлена их передача от ООО «Цифровое Приморье» функциональным обладателям (министерствам, ведомствам, КГУП «ПЭО»)? Прошу предоставить копии этих документов, а также информацию о закрепленных в них условиях по финансированию эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту переданного оборудования.

Ответ: согласно условиям Концессионного соглашения Концессионер обязан создать Объект Концессии и передать его Концедентам. От Концедента 1 выступает министерство цифрового развития и связи Приморского края. Подтверждением передачи Объекта Концессии Концеденту 1 в лице министерства цифрового развития и связи Приморского края является акт ввода объекта концессионного соглашения в постоянную эксплуатацию № 75 от 30.11.2022. ООО «Цифровое Приморье» не передает сервисы функциональным обладателям (министерствам, ведомствам, КГУП «ПЭО»). Информацией об оформлении такой передачи Концедентом 1 Концессионер не обладает.

Условия по финансированию эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту переданного оборудования содержатся в Концессионном соглашении и приложении № 17 к нему.

По общему правилу Концессионер за свой счет производит обслуживание, ремонт и эксплуатацию Технических средств и иного оборудования, необходимого для эксплуатации Объекта концессионного соглашения. Исключения составляют сервисы, которые обременены правами лиц, выступающих на стороне Концедента, и которые указаны в Приложении № 17 к Соглашению (прилагается).

1. Сервис фиксации нарушений правил дорожного движения (СФН).

1.1. Прошу сообщить конкретные сроки и план-график восстановления 29 неработоспособных комплексов фотовидеофиксации.

Ответ: отчет об экспертно-аналитическом мероприятии "Анализ реализации концессионного соглашения в отношении объекта, представляющего собой информационную систему "Информационная система "Цифровое Приморье" Контрольно-счетной палаты Приморского края (далее – Отчет) не содержит информации о 29 неработоспособных комплексов фотовидеофиксации.

Сообщаем, что за весь период действия Концессионного соглашения в отношении 19 рубежей СФН осуществлены противоправные действия третьими лицами (расстрел), в результате которых причинен ущерб техническим средствам. ООО «Цифровое Приморье» незамедлительно поданы заявления о возбуждении уголовных дел в правоохранительные органы. Вместе с тем, обязанность по восстановлению работоспособности оборудования лежит на ООО «Цифровое Приморье». Однако поскольку лица, совершившие правонарушения, до сих пор не установлены, уголовные дела не завершены, оборудование являлось вещественными доказательствами, Концессионер не имел возможности восстановить работоспособность комплексов.

Кроме того, по указанию Губернатора Приморского края принято решение о восстановлении комплексов СФН только при обеспечении НГО дополнительных мероприятий по предупреждению и предотвращению незаконных действий третьих лиц в отношении оборудования.

По 2 рубежам в г. Находке такие мероприятия проведены, после чего ООО «Цифровое Приморье» восстановлены комплексы на данных рубежах. После получения информации о проведении указанных мероприятий на остальных рубежах, ООО «Цифровое Приморье» незамедлительно осуществит работы по восстановлению комплексов. Необходимое оборудование и комплектующие приобретено.

1.2. Прошу предоставить информацию: в каком объеме страховые выплаты по данному сервису были получены и направлены на ремонт или замену поврежденного оборудования?

Ответ: Общая сумма страховых выплат, полученных по СФН, составила 6 482 791 (Шесть миллионов четыреста восемьдесят две тысячи семьсот девяносто один) рубль 86 копеек.

Все полученные средства были направлены на закупку оборудования, необходимого для восстановления поврежденных рубежей СФН.

1.3. Прошу уточнить среднюю расчетную стоимость одного комплекса фотовидеофиксации с учетом приобретения, установки и ввода в эксплуатацию и подтвердить или опровергнуть расчет, исходящий из общей стоимости сервиса (300,9 млн руб. / 141 комплекс).

Ответ: в составе СФН 126 рубежей фиксации, состоящих из 141 комплекса. В стоимость создания СФН входит стоимость программного обеспечения, устройство сетей электроснабжения, затраты на строительные-монтажные работы, пуско-наладку и стоимость самих технических средств. Количество комплексов ФВФ составляет 141 шт., следовательно, если считать среднюю стоимость создания комплексов в фактических условиях по территориальной расположенности, то расчет составляет $300,9 \text{ млн руб.} / 141 = 2,13 \text{ млн руб.}$. Если считать среднюю стоимость самих технических средств, то она составит $147,35 \text{ млн руб.} / 141 = 1,04 \text{ млн руб.}$

1.4. Прошу разъяснить, какие именно обязанности и полномочия по контролю за сервисом СФН были переданы Министерству транспорта Приморского края с 27 августа 2025 года, и каким документом это оформлено.

Ответ: Определение функциональных обладателей того или иного сервиса относится к компетенции Правительства Приморского края, функциональные

обладатели, их обязанности и полномочия определены Распоряжением Правительства Приморского края от 15.09.2022 № 517-рп «Об информационной системе Приморского края «Информационная система «Цифровое Приморье» (далее – Распоряжение № 517-рп).

Распоряжением Правительства Приморского края от 27.08.2025 № 542-рп «О внесении изменения в распоряжение Правительства Приморского края от 15 сентября 2022 года № 517-рп «Об информационной системе Приморского края «Информационная система «Цифровое Приморье» внесены изменения, согласно которым функциональным обладателем СФН определено министерство транспорта и дорожного хозяйства Приморского края, его полномочия как функционального обладателя СФН определены пунктом 3.3. Распоряжения № 517-рп.

1.5. Прошу предоставить информацию о плановых показателях поступления неналоговых доходов в бюджет от сервиса СФН. Чем обусловлено введение механизма, по которому компании предлагается выплачивать 15% от суммы превышения этих показателей, согласно проекту доп. соглашения №15?

Ответ: плановые поступления в бюджет Приморского края от эксплуатации СФН, согласно финансовой модели к Концессионному соглашению, составляют 3 615,9 млн. руб.

Вводимый механизм, согласно дополнительному соглашению № 15 к Концессионному соглашению, предусматривает выплату Концессионеру доли, равной 90% от суммы поступлений в бюджет Приморского края, превышающих плановые значения. Такие выплаты возможны только при условии обеспечения ООО «Цифровое Приморье» поступления в бюджет Приморского края плановых величин от использования СФН и при условии и после осуществления Концессионером модернизации данного сервиса за свой счет, а также при условии осуществления Концессионером эксплуатации СФН за свой счет. В связи с этим уменьшен размер платы Концедента 1, подлежащей перечислению Концессионеру (на сумму модернизации и

эксплуатационных затрат по СФН). Доля рассчитана для окупаемости проекта, исходя из прогноза его показателей до 2033 г.

Данный механизм разработан совместно с Правительством Приморского края в рамках реализации мероприятий по увеличению неналоговых доходов в бюджет Приморского края, уменьшению затрат Приморского края в части модернизации СФН, стабилизации финансового состояния Концессионера.

Федеральным законом от 29.05.2023 № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 197-ФЗ) изменены требования к местам установки стационарных средств автоматической фиксации правил дорожного движения, в том числе предъявляются новые обязательные требования к местам размещения стационарных, передвижных, мобильных средств фиксации.

При этом часть 19 вводимой статьи 22.1 предусматривает, что фиксация нарушений правил дорожного движения стационарными средствами фиксации, передвижными средствами фиксации или мобильными средствами фиксации, не соответствующими требованиям, установленным указанной статьей и Правительством Российской Федерации, и передача полученной с их помощью информации в уполномоченные органы государственного контроля (надзора) и территориальные органы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел в субъекте Российской Федерации не допускаются, а в случае, если указанная фиксация произошла, полученная с помощью таких стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации информация не допускается для использования в целях привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

В результате вступления в силу Закона места установки 62 стационарных рубежей фиксации СФН из 126 соответствуют новым требованиям и подлежат дальнейшей эксплуатации.

Места установки 64 концессионных рубежей не соответствуют требованиям законодательства, в связи с чем сформировался прогноз на недополучение плановых сборов в бюджет региона в целом за проект.

Плановый доход ПК по финансовой модели 2021 млн руб.	Прогнозное значение в случае отключения 64 рубежей млн рублей	Отклонение млн рублей
3 615,9	2 678,3	- 937,6

Концессионное соглашение в редакции без условий дополнительного соглашения № 15 не предусматривало обязанность Концессионера по организации новых мест установки в случае изменения законодательства. Кроме того, Концессионное соглашение предусматривало модернизацию СФН с возмещением затрат Концессионера на модернизацию Концедентом 1 через плату Концедента 1, но в 2028 году и при этом не предполагало передислокацию Концессионером рубежей фиксации СФН с организацией новых мест (только замену технических средств и программного обеспечения (при необходимости) в текущих местах размещения рубежей).

Внесение предлагаемых изменений в Концессионное соглашение предполагает:

- перенос срока начала модернизации СФН на 2026 год;
- проведение модернизации на счет средств Концессионера без их возмещения Приморским краем;
- осуществление Концессионером передислокации рубежей СФН в рамках модернизации и в дальнейшем при необходимости (например, при снижении аварийности текущего участка).

Таким образом бюджет Приморского края от СФН получит плановые сборы в размере 3 615,9 млн рублей, а также, помимо плановых сборов, дополнительно 10 % от сборов, превышающие плановые значения, что в сумме составит не менее 231,5 млн. руб.

1.6. Прошу разъяснить, почему смена функционального владельца сервиса произошла только в 2025 году, и кто осуществлял оперативное управление сервисом с ноября 2022 года.

Ответ: как указывалось ранее, определение функциональных владельцев того или иного сервиса относится к компетенции Правительства Приморского края. Согласно Распоряжению № 517-рп, с 15 сентября 2022 года по 27 августа 2025 года функциональным владельцем СФН являлся департамент по координации правоохранительной деятельности, исполнения административного законодательства и обеспечения деятельности мировых судей Приморского края. Основания для смены функциональных владельцев Концессионеру не известны.

2. Сервис умных светофоров (СУС).

2.1. Прошу предоставить информацию: какое общее количество "умных светофоров" установлено в рамках сервиса СУС в каждом из четырех городов-участников?

Ответ:

Сервис	Технологически связанное имущество	Приморский край	Артем	Владивосток	Находка	Уссурийск	Всего
Сервис умных светофоров	Вновь создаваемые светофорные объекты с дорожным контроллером УК5					2	2
	Модернизируемые светофорные объекты, в том числе в комплекте модернизации:		8	98	27	5	138
	комплект "МФУ" (МФУ, Модуль связи 4G, Ethernet, GPS);		5	60		1	66
	светофорные головы (транспортные);			60			60
	светофорные головы (пешеходные);			56			56
	дорожные контроллеры СПЕКТР			28	1		29
	устройство локальной радиосвязи (ЛС1, ЛС2, ДК);		3	89	4	3	99

	приемо-передающий стационарный модуль/ устройство (ППСМ, ВЛД1, ВЛД2);		1	46	1	1	49
	дорожные контроллеры УК5.		3		26	4	33
	Сети энергоснабжения			2		2	4

2.2. Прошу предоставить данные по количеству физических объектов, созданных в рамках сервисов группы СУС/СУПП/СМТП, общая стоимость создания которых составила 219 млн рублей.

Ответ:

Сервис	Технологически связанное имущество	Приморский край	Артем	Владивосток	Находка	Уссурийск	Всего
Сервис умных светофоров	Вновь создаваемые светофорные объекты с дорожным контроллером УК5					2	2
	Модернизируемые светофорные объекты, в том числе в комплекте модернизации:		8	98	27	5	138
	комплект "МФУ" (МФУ, Модуль связи 4G, Ethernet, GPS);		5	60		1	66
	светофорные головы (транспортные);			60			60
	светофорные головы (пешеходные);			56			56
	дорожные контроллеры СПЕКТР			28	1		29
	устройство локальной радиосвязи (ЛС1, ЛС2, ДК);		3	89	4	3	99
	приемо-передающий стационарный модуль/ устройство (ППСМ, ВЛД1, ВЛД2);		1	46	1	1	49
	дорожные контроллеры УК5.		3		26	4	33
Сети энергоснабжения			2		2	4	
Сервис умных пешеходных переходов	Комплект кнопок табло вызова пешеходов (ТВП)		6	76	8		90
	Комплект не регулируемых пешеходных переходов, в том числе:		3	5		2	10
	светофор Т7;		12	20		8	40
	фонари дополнительного освещения;		6	10		4	20
	знаки с внутренней подсветкой;		6	10		4	20
	детектор освещенности;		3	5		2	10
	лазерные проекторы.		3	5		2	10

	Сети энергоснабжения		3	3			6
Сервис мониторинга транспортных потоков	Видеокамера (обзорная)		1	25	1	1	28
	Видеокамера (видео детектор транспорта)		3	92	4	3	102

2.3. Прошу пояснить, в чем конкретно выражается "низкая эффективность" работы сервиса, отмеченная в отчете КСП, и какие меры принимаются для ее повышения.

Ответ: Отчет не содержит информацию о «низкой эффективности» СУС. При этом в самом отчете КСП не содержится показателей, подтверждающих низкую эффективность.

Вместе с тем, ООО «Цифровое Приморье» создало систему управления дорожным движением, к которой подключены все светофорные объекты на территории городов-концедентов. Система позволяет не только эффективно обслуживать этот комплекс территориально распределенного оборудования, используя современные возможности удаленного доступа, но и моделировать различные дорожные условия, нагрузки, транспортные потоки на основе актуальных данных с дорожных контроллеров и выбирать оптимальные решения.

До внедрения сервиса режим работы светофоров, к примеру, в городе Владивостоке регулировался вручную сотрудниками муниципального предприятия: для того чтобы отрегулировать, переключить фазу или выключить/включить светофор, необходимо было физически добраться до него. Работа светофоров не была синхронизирована и скоординирована. Сейчас для переключения режимов требуются считанные минуты.

Созданная система позволила, во-первых, оптимизировать и синхронизировать циклы работы светофоров, во-вторых, создавать кластеры для оптимизации движения на конкретном участке, в-третьих, балансировать движение в прямом и встречном направлениях. Программное оборудование позволяет вычислять, какой из режимов наиболее эффективен для всех потоков транспорта.

Таким образом, ООО «Цифровое Приморье» создало инструмент для решения транспортных проблем, подготовило первичные расчеты и обеспечивает работоспособность сервиса, использовать широкие возможности которого должны концеденты и функциональный обладатель.

2.4. Прошу разъяснить, интегрирована ли система "умных светофоров" (СУС) с городскими Центрами организации дорожного движения (ЦОДД), и если да, то какие функции она в них выполняет.

Ответ: В МКУ «ЦОДД» имеется доступ к СУС и оборудованы специальные рабочие места для работы в СУС. МКУ «ЦОДД» контролирует работоспособность всех объектов СУС, принимает меры по выявлению аварий на объектах и их ликвидации, регулирует движение силами операторов, программирует перекрестки.

2.5. Прошу предоставить информацию о финансовых взаимоотношениях между «Цифровым Приморьем» и ЦОДД/администрациями городов по сервису СУС.

Ответ: финансовые взаимоотношения между ООО «Цифровое Приморье» и МКУ «ЦОДД»/администрациями городов по СУС отсутствуют.

3. Сервис умных пешеходных переходов (СУПП).

3.1. Прошу предоставить данные по установке СУПП в каждом муниципальном образовании: количество оборудованных пешеходных переходов с указанием их адресов.

Ответ: регулируемые пешеходные переходы: Артем – 3 (6 комплектов кнопок) Кирова – Ленина, Кирова – Герцена, Кирова д.90; Находка – 4 (8 комплектов кнопок) авт.ост. «Аптека», Находкинский пр-т нечетная сторона, авт.ост. «Мебельная Фабрика», авт.ост. «Волна»; Владивосток – 30 (76 комплектов кнопок) Красного Знамени – пр.Народный, пр.Народный 19,

пр.Народный 51, пр.Океанский 31, пр.Океанский 88, пр.Партизанский 40, пр.100 летия Владивостоку – Русская, Баляева 58, Бестужева 5, Борисенко 10/7, Борисенко 60, В.Портовая 29, Гоголя 30, Калинина 28а, Нейбута 31, Нейбута 47, Нейбута 87, Луговая – Стрелочная, Русская 39, Русская 59/2, Русская 88, Светланская 54, Светланская 105, Светланская 177, Светланская 209, Светланская 4, Спортивная 6, Уборевича 15, Калина 8, Русская 46.

- нерегулируемые пешеходные переходы: Владивосток – 5 (Некрасовская 55, Добровольского 23, Пушкинская 39, Аллилуева 5, Котельникова 7), Артем – 3 (Кирова 51, Кооперативная 26, Герцена – Кирова), Уссурийск – 2 (Некрасова 79, Ленина 144).

3.2. Общая стоимость создания сервиса СУПП составила 19,2 млн рублей. Прошу сообщить, сколько всего переходов было установлено и какова расчетная стоимость создания одного перехода.

Ответ: стоимость создания СУС, СУПП, СМТП составляет 219 052 938,97 рублей, подтверждается актом приемки и ввода сервиса в постоянную эксплуатацию от 16.09.2022 № 48, является общей и неделимой, в том числе ввиду единого программного обеспечения. Количество технических средств СУПП указано в ответе на вопрос 2.2. Относительно стоимости одного перехода требуется уточнить информацию в части технических средств, стоимость которых запрашивается.

3.3. Прошу разъяснить, кто и в каком объеме оплачивает текущие расходы на электроэнергию, ремонт и обслуживание каждого перехода. Каков годовой бюджет на эксплуатацию сервиса СУПП?

Ответ: текущие расходы на электроэнергию, ремонт и обслуживание технических средств СУПП, созданных в рамках Концессионного соглашения, несет ООО «Цифровое Приморье». Относительно годового объема бюджета на эксплуатацию СУПП сообщаем, что в связи с тем, что СУПП при создании

не выделялся отдельно, в операционном учете расходы по его обслуживанию включены в состав общих расходов на СУС, СМТП.

3.4. Прошу сообщить, интегрированы ли данные с пешеходных переходов СУПП (статистика, видео) в систему городского ЦОДД для анализа потоков и аварийности.

Ответ: В МКУ «ЦОДД» имеется доступ к СУПП и оборудованы специальные рабочие места для работы в СУПП.

3.5. На основании каких конкретных данных и показателей оценивается эффективность работы СУПП? Прошу предоставить сравнительный анализ аварийности на оснащенных переходах до и после установки оборудования.

Ответ: Концессионер осуществляет техническое обслуживание СУПП, обеспечивает его работоспособность и не осуществляет полномочия по организации дорожного движения, не обладает статистикой эффективности СУПП, в связи с чем запрашиваемая информация отсутствует у Концессионера.

В то же время ООО «Цифровое Приморье» при анализе эффективности сервиса может основываться на данных ГИБДД, согласно которым концессионные переходы не входят в перечень самых аварийных пешеходных переходов (ссылка на публикацию в СМИ: <https://www.newsvl.ru/vlad/2024/03/02/222378/>).

4. Сервис мониторинга транспортных потоков (СМТП).

4.1. Прошу предоставить информацию: какое конкретное количество датчиков и камер мониторинга установлено в каждом городе, с указанием их местоположения.

Ответ: Владивосток – 92 шт.. (пр.Красного Знамени – пр.Народный, пр.Народный 19, пр.Народный 51, пр.Океанский – Фонтанная, пр.Океанский 31, пр.Океанский – Октябрьская, пр.Океанский – Семеновская, пр.Океанский – пр.Красного Знамени, пр.Океанский 88, пр.Океанский – Амурская, пр.Партизанский, пр.100 летия Владивостока – Русская, Алеутская – Комарова, Алеутская – 1 -я Морская, Алеутская – Семеновская, Алеутская – Фонтанная, Баляева 58, Бестужева 5, Борисенко 10/7, Борисенко 16-22, Борисенко 60, В.Портовая 29, Калинина 28а, Калинина 4, Луговая – Стрелочная, Светланская 54, Светланская 105, Светланская - Капитана Шефнера, Светланская 177, Светланская – металлистов, Спортивная 6, Суханова 13, Фадеева 14, Шепеткова 8а, Юмашева – Кузнецова, Некрасовская 122, Всеволода Сибирцева – Ломоносова, Нейбута – Ладыгина, Русская 46), **Находка – 4 шт.** (пр.Северный – Комсомольская – Строительная), **Уссурийск – 3 шт.** (Комсомольская – Тургенева), **Артем – 3 шт.** (Фрунзе – Западная).

4.2. Прошу разъяснить, куда в реальном времени поступают данные с системы СМТП и интегрирована ли она с городскими ЦОДД. Если нет, прошу пояснить практическую ценность собранных данных.

Ответ: данные с детекторов поступают на центральный сервер АСУДД, откуда их получает каждый Концедент. В МКУ «ЦОДД» имеется доступ к СМТП и оборудованы специальные рабочие места для работы в СМТП.

4.3. Прошу предоставить информацию: на основании каких метрик оценивается эффективность сервиса, и какова годовая стоимость его эксплуатации и обслуживания в отдельности?

Ответ: относительно годовой стоимости эксплуатации и обслуживания СМТП сообщаем, что в связи с тем, что СМТП при создании не выделялся отдельно, в операционном учете расходы по его обслуживанию включены в состав общих расходов на СУС, СУПП.

Что касается эффективности работы сервиса, следует уточнить, что СМТП, СУС, СУПП – это инструменты для оптимизации трафика, компоненты интеллектуальной транспортной системы, дополняющие и усиливающие друг друга, в совокупности позволяющие добиться улучшения ситуации на дорогах. ООО «Цифровое Приморье» привлекло ведущих экспертов страны и использовало передовой опыт, чтобы создать эффективные сервисы для решения городских проблем.

СМТП – это специальные датчики в светофорах и современное программное оборудование для сбора, анализа и управления данными о движении транспорта.

5. Сервис умных остановок (СУО).

5.1. Прошу предоставить полный перечень построенных «умных остановок» с адресами и стоимостью оснащения каждой. Сколько всего остановок было построено на общую сумму в 277,3 млн рублей?

Ответ: Общее количество построенных остановочных павильонов: 87 шт. Адресный перечень остановочных павильонов указан в приложении к настоящему письму.

5.2. Прошу пояснить, почему на момент проверки у остановок отсутствовала функция точного прогноза прибытия транспорта, и в какие сроки она будет реализована.

Ответ: функция прогноза прибытия транспорта реализована, успешно работает во всех городах-концессионерах, и зависит от выставления перевозчиками автобусов на маршруты в Сервисе диспетчеризации транспорта.

В некоторых случаях LED-табло может не работать по техническим причинам, не зависящим от Концессионера, например, сбой связи провайдеров, повреждение аппаратуры ввиду внешнего воздействия и т.д.

В настоящее время в г. Владивостоке не работает 7 LED-табло из 50 ти по причине отсутствия питания (обрывы кабеля), ведутся ремонтные работы. В г. Уссурийске, г. Артеме, г. Находке все табло функционируют в штатном режиме.

5.3. Прошу сообщить конкретные сроки устранения всех повреждений остановочных павильонов, зафиксированных в отчете КСП, и меры по защите от вандализма.

Ответ: информация об устранении повреждений остановочных павильонов, отмеченные Контрольно-счетной палатой в Отчете:

№ п/п	Место расположения	Вид имущества	Дата обнаружения поврежденный имущества	Обстоятельства и характер повреждений	Дата и статус устранения
1	г. Владивосток, ул. Маковского, д. 42В ост. "Дом Ветеранов"	Остановочный павильон	05.11.2025	Повреждена камера и лайт бокс	18.11.2025 работоспособность восстановлена
2	г. Владивосток, ул. Анны Щетининой, 35 ост. "Капитанская"	Остановочный павильон	30.08.2025	Поврежден поликарбонат витража (граффити)	04.09.2025 работоспособность восстановлена
3	г. Владивосток, Партизанский пр-т, 19, ост. "Инструментальный завод"	Остановочный павильон	08.08.2025	Поврежден поликарбонат витража (граффити)	15.08.2025 работоспособность восстановлена
4	г. Владивосток, ул. Пихтовая, 4А, ост. "Маринский театр"	Остановочный павильон	09.01.2025	Поврежден поликарбонат витража (граффити)	14.01.2025 работоспособность восстановлена
5	г. Владивосток, Народный пр-т 51, ост. "Военное шоссе"	Остановочный павильон	26.11.2025	Поврежден лайт бокс	05.12.2025 работоспособность восстановлена
6	г. Артем, ул. Кирова, 102, ост. "Артем-2"	Остановочный павильон	06.11.2024	Повреждена урна для мусора	10.11.2025 работоспособность восстановлена
7	г. Артем, ул. Фрунзе, 48, стр. 3, ост. "Автовокзал"	Остановочный павильон	16.07.2024	Повреждена скамейка	21.07.2025 работоспособность восстановлена

5.4. Прошу разъяснить, кто и в каком объеме оплачивает эксплуатацию остановок: расходы на электроэнергию, техобслуживание, ремонт, уборку и вывоз мусора.

Ответ: расходы на эксплуатацию остановок, электроэнергию, уборку в 100-процентом объеме осуществляет Концессионер.

5.5. Прошу сообщить, считается ли факт неработоспособности ключевого оборудования остановки неисполнением обязательств по соглашению, и применялись ли к компании финансовые санкции за такие случаи.

Ответ: согласно Концессионному соглашению обязанность по обеспечению работоспособности Объекта Концессии лежит на Концессионере. В связи с этим в случае неработоспособности оборудования по вине Концессионера, не восстановления работоспособности в разумные сроки можно говорить о ненадлежащем исполнении ООО «Цифровое Приморье» Концессии.

Концессионером не допускаются факты неработоспособности ключевого оборудования остановок, в случае повреждения оборудования оно восстанавливается в разумные сроки.

6. Сервис диспетчеризации транспорта (СДТ).

6.1. Прошу предоставить информацию: на какой процент транспорта установлены трекеры, и включено ли требование об их использовании в муниципальные контракты с перевозчиками.

Ответ: обязанность по обеспечению транспорта трекерами, а также их установке на транспорт не предусмотрена Концессионным соглашением. Согласно Концессионному соглашению ООО «Цифровое Приморье» было обязано приобрести и передать муниципалитетам – концедентам трекеры в количестве, определенном приложением к Концессионному соглашению, а именно 539 шт., из них г. Владивостоку – 394 шт., г. Уссурийску – 110 шт., г. Находке – 35 шт., г. Артем – 0 шт. (концедент сообщил об отсутствии потребности). ООО «Цифровое Приморье» закупило и передало указанное количество трекеров в рамках создания СДТ.

Обязанность по использованию навигационного оборудования следует из требований федерального законодательства. Формирование условий муниципальных контрактов на регулярные перевозки пассажиров относится к компетенции органов местного самоуправления.

6.2. Прошу разъяснить, реализована ли в системе функция автоматического формирования штрафных санкций к перевозчикам за несоблюдение графиков. Если нет, то как осуществляется контроль?

Ответ: СДТ имеет функционал выгрузки отчетов, которые позволяют выявить нарушение перевозчиками графика. Полномочия по привлечению перевозчиков к ответственности за несоблюдение графика и применению штрафных санкций относятся к органу местного самоуправления.

6.3. Прошу пояснить, как система СДТ интегрирована с работой городских диспетчерских центров и используется ли информация для оперативного управления.

Ответ: доступ к СДТ с соответствующими ролями предоставлен всем органам местного самоуправления Приморского края, а также их диспетчерским центрам (при наличии). Информация, находящаяся в СДТ, может быть использована муниципалитетами для контроля текущей работы перевозчиков и для расчета выполненного объема работ. Помимо этого, информация из СДТ передается в такие сервисы как Яндекс и 2ГИС для визуального отображения транспортных средств.

6.4. Прошу сообщить, почему до сих пор не реализована функция отображения транспорта на карте в реальном времени для пассажиров.

Ответ: функция отображения транспорта на карте в реальном времени для пассажиров реализована в полном объеме.

6.5. Прошу предоставить информацию о конкретном экономическом или управленческом эффекте, полученном городскими администрациями от внедрения СДТ.

Ответ: Концессионер осуществляет техническое обслуживание СДТ, обеспечивает его работоспособность и не осуществляет полномочия по организации регулярных перевозок, в связи с чем статистическая информация отсутствует у Концессионера.

В тоже время полагаем необходимым разъяснить, что СДТ упорядочивает работу общественного транспорта: муниципалитеты получили инструмент контроля перевозчиков и имеют возможность правильно выстроить маршруты, чтобы работа общественного транспорта была удобной для горожан.

СДТ позволяет не только оперативно реагировать на изменение дорожной обстановки, но и исключить переплаты за невыполненные муниципальные контракты, а значит, экономить бюджетные средства.

Например, если по муниципальному контракту на маршруте должно быть 3 транспортных средства, каждое из которых должно выполнить по 40 рейсов, в системе СДТ учтутся все рейсы с учетом запланированных. В случае если перевозчик выпустит на линию только два автобуса вместо трех, заказчик увидит только 66% выполнения муниципального контракта.

СДТ позволяет применять санкции к перевозчикам в случае нарушения транспортной работы, а также не осуществлять оплату в полном объеме за рейсы с нарушениями, например, отклонениями от утверждённого расписания, за рейсы запланированные, но не вышедшие на маршрут. Таким образом, СДТ имеет функционал для обеспечения прозрачности процесса и эффективного расходования бюджетных средств по муниципальным контрактам.

7. Сервис управления платным парковочным пространством (СУПП).

7.1.1. Прошу разъяснить, почему для оплаты парковки предусмотрен только безналичный расчет через мобильное приложение, и какие меры будут приняты для обеспечения оплаты наличными и банковской картой на месте.

Ответ: в соответствии со ст. 13 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», территория, на которой организована платная парковка, должна быть обозначена дорожными знаками и дорожной разметкой, оборудована автоматизированной системой оплаты в наличной или безналичной форме в соответствии с проектом организации дорожного движения.

Согласно п. 3.12 постановления администрации г. Владивостока «Об утверждении Порядка создания и использования парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Владивостокского городского округа» от 10.03.2022 № 437 (далее по тексту – Порядок) внесение платы за пользование платной открытой парковкой осуществляется следующими способами:

1) путем использования технических средств автоматической электронной оплаты, в том числе через паркомат (при наличии), с помощью банковских карт в соответствии с законодательством о деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами;

2) путем списания денежных средств с лицевого счета абонента оператора мобильной (сотовой) связи посредством SMS-уведомления (сообщений) на специальный номер;

3) путем перечисления годовой льготной платы за пользование платной парковкой в виде единовременного авансового платежа при получении резидентного парковочного разрешения по реквизитам, указанным на официальном сайте администрации города Владивостока в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет";

4) путем списания денежных средств с использованием мобильного приложения "Цифровое Приморье";

5) путем списания денежных средств с личного кабинета собственника транспортного средства на сайте "Единый портал "Цифровое Приморье" в информационно-телекоммуникационной сети Интернет;

б) операторами краткосрочной аренды электромобилей - путем использования абонементов, предоставляемых операторам краткосрочной аренды электромобилей.

ООО «Цифровое Приморье» соблюдены все требования действующего законодательства при создании постоянной эксплуатации платных парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Владивостокского городского округа, в том числе требования, предъявляемые к способам оплаты.

7.1.2. Прошу предоставить информацию: кто являлся заказчиком и источником финансирования при первоначальной закупке и установке демонтированных паркоматов?

Ответ: паркоматы и связанное с ними оборудование закупались и устанавливались на основании задания на проектирование и технорабочего проекта в отношении Сервиса управления платным парковочным пространством, согласованными со всеми Концедентами, включая Администрацию города Владивостока.

Закупка и установка указанного оборудования осуществлялась за счет ООО «Цифровое Приморье». По условиям Концессионного соглашения администрация города Владивостока не несет затраты бюджетных средств ни на создание, ни на содержание паркоматов, о чем ранее ООО «Цифровое Приморье» сообщало депутату Законодательного Собрания Приморского края Телелюевой Н.Г. в письме от 17.06.2025 № 14/17-06.

7.1.3. За чей счет был произведен их демонтаж, хранение и утилизация?

Ответ: Концессионером демонтированы паркоматы и приняты на ответственное хранение за счет ООО «Цифровое Приморье». Утилизация паркоматов не осуществлялась.

7.1.4. Почему расходы, связанные с выводом из эксплуатации бюджетного имущества, не возмещаются компанией как концессионером?

Ответ: расходы на демонтаж и ответственное хранение паркоматов несет Концессионер.

7.2. Прошу раскрыть детализированную финансовую отчетность по доходам и расходам от платных парковок в г. Владивосток за 2023-2024 гг., включая распределение средств по схеме 85%/ 15% и эксплуатационные расходы.

Ответ: выгрузка из управленческой отчетности в разрезе СУППП направлялась ранее по запросам ЗАГС, в частности:

тыс.руб.

Статья	2023	2024
	факт	факт
Поступления от сервисов (без НДС)	52 018	75 977
Сервис управления платным парковочным пространством	52 018	75 977
Операционные расходы, в т.ч.	(31 962)	(66 407)
Плата концессионера - 15% от поступлений (концессионная плата в бюджет ВГО)	(5 567)	(10 513)
Плата в рамках соглашения об осуществлении части функций владельца парковок (в бюджет ВГО)		(1 243)
Операционные расходы (себестоимость)	(17 399)	(36 659)
Амортизационные отчисления	(8 996)	(17 992)
Проценты начисленные	(23 703)	(31 254)
Невозобновляемая кредитная линия	(21 306)	(28 089)
Займы акционеров	(2 398)	(3 165)
Ввод в эксплуатацию (без НДС)	-	-
Инвестиции	-	-
Модернизация	-	-
Сборы Концедента 2 от сервиса (бюджет ВГО)	45 026	100 801
Сборы от оплаты административных штрафов в бюджет ВГО	39 459	89 044
Концессионная плата в бюджет ВГО	5 567	10 513
Доходы от соглашения об осуществлении части функций владельца парковок в бюджет ВГО		1 243

7.3. Прошу предоставить экономическое и правовое обоснование механизма по проекту доп. соглашения №15, согласно которому компания может получать выплаты как за «недополученные», так и за «сверхполученные» доходы от парковок.

Ответ: согласно проекту дополнительного соглашения № 15 предполагалась компенсация Концессионеру выпадающих доходов, возникших в связи с правом определенных категорий граждан бесплатного пользования парковкой.

Такое право объясняется тем, что перечень граждан, имеющих право бесплатного пользования парковками на территории ВГО, определен Постановлением администрации г. Владивостока от 10.03.2022 N 437 "Об утверждении Порядка создания и использования парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Владивостокского городского округа" (с изменениями).

В соответствии с частью 5 пункта 2 статьи 8 Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ "О концессионных соглашениях", при исполнении концессионного соглашения концессионер обязан предоставлять потребителям установленные федеральными законами, законами субъекта Российской Федерации, нормативными правовыми актами органа местного самоуправления льготы, в том числе льготы по оплате товаров, работ, услуг, в случаях и в порядке, которые установлены концессионным соглашением.

Концессионным соглашением от 12.04.2021 не установлены льготы по оплате платных парковок, нет обязанности Концессионера предоставлять льготу.

Концессионер недополучает доходы, причитающиеся ему в соответствии с условиями Концессионного соглашения от 12.04.2021, и имеет право на их компенсацию.

Относительно «сверхполученных» доходов: согласно письму Минфина РФ от 03.03.2024 N 02-12-12/18879, в случае если к объектам концессионного соглашения относятся в том числе объекты, определенные пунктом 21 части 1

статьи 4 Закона N 115-ФЗ, используемые для реализации полномочий органов государственной власти или органов местного самоуправления (в части уплаты обязательных платежей, штрафов, компенсаций), и для создания объектов, определенных пунктом 21 части 1 статьи 4 Закона N 115-ФЗ, используются средства бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, то концессионным соглашением определяются правоотношения по финансовому обеспечению (компенсации) затрат концессионера на создание объекта концессионного соглашения и финансовому обеспечению (возмещению) затрат концессионера, связанных с оказанием услуг по обеспечению эксплуатации объекта концессионного соглашения, необходимых для выполнения функций и полномочий государственных органов или органов местного самоуправления. В данном случае используются предусмотренные Федеральным законом N 115-ФЗ формы финансового участия концедента.

В случае если в соответствии с условиями концессионного соглашения объекты, определенные пунктом 21 части 1 статьи 4 Федерального закона N 115-ФЗ, подлежащие использованию для реализации полномочий органов государственной власти или органов местного самоуправления, создаются и используются (эксплуатируются) без финансового участия концедента, то в такое концессионное соглашение возможно рассматривать включение условия о выплатах концессионеру в случае осуществления выплат в году, следующем за отчетным финансовым годом.

Учитывая вышеизложенную позицию Минфина, одним из условий получения Концессионером дополнительных платежей Концедентов является модернизация (второй этап создания Сервисов – п. 3.3.1. Концессионного соглашения) и эксплуатация СУППП без финансового участия Концедента 1, то есть затраты, связанные с модернизацией и оказанием услуг по обеспечению эксплуатации Сервиса должен нести Концессионер без их возмещения Концедентом 1 через плату Концедента 1.

В целях исключения финансового участия Концедента 1 при модернизации и эксплуатации СУППП предусматривается уменьшение размера платы Концедента 1 на сумму модернизации и эксплуатации СУППП.

7.4. Прошу сообщить утвержденные «плановые показатели доходов бюджета» от парковок, при превышении которых сработает механизм доплат.

Ответ: относительно доходов в региональный бюджет плановый показатель за весь проект равен 179,8 млн. руб.

Что касается доходов в местный бюджет, Концессионер имеет право на 90% от всех сборов, только если в результате модернизации Объекта Соглашения Концессионером обеспечена возможность фиксации с использованием технических средств СУППП *административных правонарушений, не предусмотренных Задаaniem на проектирование, Проектной документацией, Концессионным соглашением*, на момент приемки в постоянную эксплуатацию Объекта концессионного соглашения, в результате чего *в местные бюджеты поступают незапланированные при заключении Концессионного соглашения неналоговые доходы.*

Таким образом, к таким административным правонарушениям не относятся неисполнение обязанности по внесению платы за размещение транспортного средства на платной парковке, а только новые составы административных правонарушений после модернизации СУППП. Например, парковка на газонах и т.д.

8. Сервис интеллектуального видеонаблюдения (СИБ).

8.1. Прошу предоставить информацию: какое общее количество камер СИБ установлено в каждом городе, и каковы гарантированные сроки устранения их неисправностей?

Ответ: в г. Владивостоке - 240 шт., г. Уссурийске – 47 шт., г. Артеме – 35 шт., г. Находке – 54 шт.

Сроки восстановления неисправностей технических средств установлены Концессионным соглашением (в ред. дополнительного соглашения № 15 от 2.11.2025) в зависимости от приоритета и степени негативного воздействия на работоспособность Сервиса. ООО «Цифровое Приморье» обеспечивает восстановление работы видеокамер в своей зоне ответственности в максимально возможные сжатые сроки.

8.2. Прошу пояснить, почему администрация Находки заключила отдельный контракт на доступ к видеоархивам, и кто несет расходы по интеграции СИБ с системой «Безопасный город».

Ответ: проектной документацией на СИБ предусмотрена установка Концессионером 376 видеокамер на территории городов Приморского края: г. Владивосток, г. Артем, г. Находка и г. Уссурийск, а также обеспечена возможность хранения архива видеопотоков с 1000 видеокамер, продолжительностью 30 дней, что и было реализовано Концессионером. По состоянию на 03.06.2025 в СИБ было заведено 930 камер видеонаблюдения, в том числе не концессионных.

Муниципальный контракт № 08206000020240001070001 от 03.06.2024 (далее - Контракт) заключен между МКУ «Управление по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям НГО» и ПАО «Ростелеком». Согласно этому контракту НГО заказало у ПАО «Ростелеком» услугу по установке новых 900 видеокамер на территории НГО, а также услугу по предоставлению видеоизображения с этих камер видеонаблюдения.

Вычислительные ресурсы Серверной Информационной системы «Цифровое Приморье» рассчитывались исходя из требований проектной документации СИБ, не предполагались для хранения дополнительных архивов 900 заявленных НГО видеокамер.

Заведение видеопотоков с 900 дополнительных камер НГО в СИБ осуществлено ООО «Цифровое Приморье» безвозмездно.

8.3. Прошу разъяснить, как согласуется с обязательствами по бесперебойной эксплуатации сбой в предоставлении доступа к видеопотоку для ЦОДД Владивостока в 2025 году.

Ответ: ограничение доступа к видеопотоку для ЦОДД не связано с каким-либо сбоем. Сбоя не было.

ООО «Цифровое Приморье» предоставляет и ограничивает пользователям доступы по письменному распоряжению Концедента 1.

На основании письма Министерства цифрового развития и связи Приморского края № 40/3142 от 05.08.2025 доступ к СИВ был ограничен для всех пользователей, кроме перечня пользователей, указанного в данном письме, среди которых отсутствовали сотрудники МКУ «ЦОДД». Распоряжение о возобновлении доступа в СИВ для сотрудников МКУ «ЦОДД» поступило в ООО «Цифровое Приморье» в письме министерства цифрового развития и связи № 40/3436 от 28.08.2025, что было обеспечено ООО «Цифровое Приморье» в кратчайшие сроки.

8.4. Прошу сообщить, какие меры планируется предпринять для обеспечения регламентированного доступа граждан к видеоархивам, их касающимся, в течение гарантированного срока хранения.

Ответ: с учетом требований решений совместного заседания антитеррористической комиссии Приморского края и ОШ в Приморском крае (протокол от 24.07.2025 № АТК-113/ОШ-7) организована работа по ограничению доступа лиц, не включенных в списки допущенных, к работе с СИВ. Министерством цифрового развития и связи Приморского края разработана Инструкция по соблюдению информационной безопасности при работе с СИВ и организована работа по ознакомлению с ней всех подключенных к СИВ пользователей. Списки допущенных к работе с СИВ пользователей утверждаются функциональным обладателем СИВ – департаментом по координации правоохранительной деятельности,

исполнения административного законодательства и обеспечения деятельности мировых судей Приморского края и направляются Министерством цифрового развития и связи Приморского края в адрес ООО «Цифровое Приморье» для предоставления/ограничения доступа к СИВ.

8.5. Прошу предоставить статистику и конкретные измеримые результаты, достигнутые с помощью аналитики СИВ в повышении безопасности и раскрываемости правонарушений.

Ответ: Концессионер осуществляет техническое обслуживание СИВ, обеспечивает его работоспособность и не осуществляет полномочия по повышению безопасности и раскрываемости правонарушений, в связи с чем статистическая информация отсутствует у Концессионера.

В тоже время необходимо пояснить следующее. Умные камеры с функциями видеоаналитики, установленные ООО «Цифровое Приморье» в 4 городах Приморья, вносят ощутимый вклад в повышение безопасности.

Интеллектуальное видеонаблюдение - это комплекс технических средств, включающих передовое оборудование и программное обеспечение. Оно позволяет не только идентифицировать человека и автомобиль, но и интерпретировать данные: искусственный интеллект автоматически обнаруживает угрозы безопасности - подозрительный объект и опасное поведение, например, резкое ускорение какого-либо объекта.

Новые видеокамеры, поворотные, стационарные и с функцией распознавания лиц, установлены в общественных пространствах, местах массового посещения, транспортных узлах и тд. Всего в городах края ООО «Цифровое Приморье» установило почти 400 видеокамер со специальным программным обеспечением: 240 шт. - в городе Владивостоке, 35 шт. - в городе Артёме, 54 шт. - в городе Находке и 47 шт. - в городе Уссурийске.

Сервис позволяет повысить безопасность на улицах приморских городов, а в случае правонарушения оперативно установить и найти нарушителей. Например, быстро найти угнанный автомобиль, ведь сервис

интеллектуального видеонаблюдения распознает не только госномер, но и тип, цвет и модель машины. И такими новыми возможностями активно пользуются правоохранительные органы.

Более подробно о результатах работы сервиса в интересах специальных служб и силовых структур могут проинформировать соответствующие подразделения данных структур.

9. Сервис контроля обращений с отходами (СКОО).

Комментарий к таблице со сводным перечнем сервисов, приведенной в Отчете в части СКОО: п. 9 – не согласны с утверждением «Количество подключенных объектов или мусоровозов не указано». В СКОО можно подсчитать количество мест накопления твердых коммунальных отходов и мусоровозов.

9.1. Прошу предоставить информацию: на каком этапе и каким образом КГУП «ПЭО» был вовлечен в разработку и внедрение сервиса? Был ли сервис официально передан «ПЭО» как инструмент контроля?

Ответ: технорабочий проект на создание СКОО согласован Концедентами, министерством жилищно-коммунального хозяйства Приморского края, подведомственным учреждением которого является КГУП «Приморский экологический оператор» (далее – КГУП «ПЭО»). КГУП «ПЭО» принимал участие в согласовании задания на проектирование СКОО, о чем было направлено письмо в адрес ООО «Цифровое Приморье» от 22.07.2021 №1-18/7927-21 за подписью генерального директора КГУП «ПЭО» А.М. Бибикова.

Также в Приложении № 17 к Концессионному соглашению КГУП «ПЭО» определено лицом, выступающим на стороне Концедента 1, установлен порядок совместного использования СКОО, по которому КГУП «ПЭО», выступающий на стороне Концедента 1 при совместном использовании технических средств (навигационно-связного оборудования, датчиков, каналов связи, камер видеонаблюдения) обязан:

1. Использовать технические средства и сервис в соответствии с их назначением.
2. Соблюдать требования по эксплуатации технических средств.
3. В случае неисправности технических средств и/или сервиса незамедлительно сообщить Концессионеру.
4. Проводить проверку технического состояния технических средств, как совместно с Концессионером, так и самостоятельно.

Кроме того, определены границы эксплуатационной ответственности, согласно которым КГУП «ПЭО» осуществляет оплату каналов связи, текущий ремонт, плановое обслуживание технических средств СКОО.

Отдельно отметим, что Распоряжением № 517-рп утверждено Положение об информационной системе Приморского края «Информационная система «Цифровое Приморье» (далее – Положение, ИС ЦП).

Согласно п. 3.3 Положения функциональный обладатель СКОО в лице министерства жилищно-коммунального хозяйства Приморского края определяет права доступа к функциям и информационным ресурсам подсистем или совокупности программных и технических средств, предоставляет участникам информационного обмена средства авторизации в соответствии с их правами доступа.

На основании приказа Правительства Приморского края от 26.01.2024 № 1 «Об определении прав доступа к функциям контроля обращения с отходами» полномочия по определению прав доступа в СКОО переданы КГУП «ПЭО». Согласно нашим данным для КГУП «ПЭО» был выдан 81 доступ.

9.2. Если сервис передан, прошу предоставить копию документа о передаче и разъяснить, как организован мониторинг.

Ответ: относительно передачи сервиса ответ дан в пункте 2 ответов на общие вопросы.

Относительно мониторинга поясняем следующее. СКОО позволяет осуществлять в режиме реального времени мониторинг, контроль, управление обращением с ТКО. Это реализовано в разделах «Графики» - «Маршруты», текущие потоки, в модуле «Видеоконтроль».

9.3. Прошу разъяснить, кто несет расходы на техническое сопровождение, ремонт и замену камер на контейнерных площадках.

Ответ: В соответствии с Приложением №17 к концессионному соглашению КГУП «ПЭО» несет обязательства по оплате каналов связи, текущему ремонту, плановому обслуживанию. ООО «Цифровое Приморье» оплачивало стоимость электроэнергии и обеспечивало аварийное обслуживание.

С 01.01.2026 обязательства по оплате каналов связи, электроэнергии, текущему ремонту, плановому и аварийному обслуживанию несет ООО «Цифровое Приморье» (дополнительное соглашение № 18 к Концессионному соглашению).

9.4. Прошу предоставить информацию: каково общее количество камер СКОО, установленных в каждом городе за все время реализации?

Ответ: общее количество установленных камер Сервиса контроля обращения с отходами составляет 100 шт., из них комплекс видеонаблюдения: 50 шт., комплекс видеонаблюдения (муляж): 50 шт.

В модуле «Видеоконтроль» анализируются данные с 63 камер видеонаблюдения. Ниже представлена разбивка по городам:

Город	В рамках концессии	Вне рамок концессии	Итого
Артём	10	7	17
Владивосток	30		30
Дальнегорск		6	6
Находка	8		8
Уссурийск	2		2

9.5. Сколько камер вышло из строя и было заменено за три года эксплуатации?

Ответ: В связи с тем, что согласно Приложению № 17 к концессионному соглашению, до 01.01.2026 обязанности по текущему ремонту, плановому обслуживанию камер СКОО несло КГУП «ПЭО», достоверная информация о том какое количество камер вышло из строя и было заменено за три года эксплуатации, отсутствует у ООО «Цифровое Приморье».

Дополнительно сообщаем, что выведено из рабочего контура две камеры в связи с отсутствием или переносом места накопления: по адресам г. Уссурийск, ул. Чичерина, д.153 и г. Артем, ул. Первая, д. 167.

9.6. Реализован ли в системе интеллектуальный функционал для автоматического формирования отчетов?

Ответ: в СКОО реализован функционал формирования отчетности в реестрах Маршруты – Графики и заявки.

9.7. Означает ли выделение затрат на СКОО в отдельную статью по проекту доп. соглашения № 15, что для поддержания сервиса потребуются новые бюджетные средства?

Ответ: дополнительных бюджетных средств не потребуется. Напротив, в соответствии с дополнительным соглашением № 15 к Концессионному соглашению, затраты на эксплуатацию СКОО исключаются из платы Концедента 1 (Приморский край) и осуществляются за счет Концессионера.

9.8. Прошу привести примеры и статистику, демонстрирующие конкретные результаты работы сервиса СКОО в сфере обращения с отходами.

Ответ: Концессионер осуществляет техническое обслуживание СКОО, обеспечивает его работоспособность и не осуществляет полномочия по контролю обращений с отходами, в связи с чем запрашиваемая информация отсутствует у Концессионера.

10. Сервис единой карты жителя (СКЖ).

10.1. Прошу предоставить информацию: сколько физических или цифровых карт было выпущено и сколько активно используется? По какой причине из всего заявленного функционала за три года удалось запустить только одну акцию?

Ответ: СКЖ – это сервис, разработанный для формирования единого профиля жителя и обеспечения возможности получения мер социальной поддержки, оплаты проезда на городском транспорте (включая доступные социальные льготы), оплаты покупок с возможностью получения скидок и программ лояльности и дисконтных программ государственных и коммерческих организаций.

На сегодняшний день в базе данных числится 577 карт. Из них активны – 520. Оставшиеся 57 карт переведены в статус «Не активна» по причине дублирования записей.

ООО «Цифровое Приморье» реализован в полном объеме функционал СКЖ, предусмотренный Технорабочим проектом, согласованный всеми Концидентами. Кроме этого, силами ООО «Цифровое Приморье» был создан портал «Карта жителей Приморского края», на котором есть возможность самостоятельно оформить и привязать карту. Также там размещаются все предложения и акции, доступные обладателям Единой карты жителя.

10.2. Прошу предоставить информацию о конкретной работе, проведенной компанией по привлечению партнеров и интеграции с госорганами для наполнения карты функционалом.

Ответ: относительно интеграции с госорганами, сообщаем, что ООО «Цифровое Приморье» вне рамок утвержденного Концессионного соглашения разработано программное обеспечение «Проактивные уведомления», выполняющее доставку персонифицированных сообщений из информационной системы «Адресная социальная помощь» гражданам в личный кабинет, телеграмм и электронной почтой.

Также ООО «Цифровое Приморье» участвовало в разработке постановления Правительства Приморского края от 29 ноября 2024 года № 817-пп «О внесении изменений в постановление Администрации Приморского края от 18 июля 2019 года N 460-па «О карте «Приморец» в части положений, касающихся Карты жителя Приморского края.

В целях реализации проекта «Единая карта жителя Приморского края» была разработана Дорожная карта, утвержденная Первым вице-губернатором Приморского края – Председателем Правительства края Щербина В.Г., согласно которой определен перечень мероприятий, ответственные исполнители и сроки исполнения.

Со стороны ООО «Цифровое Приморье» все пункты, относящиеся реализации сервиса в части программного функционала, были выполнены, а именно п. 2.1, 2.2, 2.3, п.5.1, 5.4, 5.6, 5.8, 5.9. Не выполненными остались те пункты, исполнение которых возможно только после завершения работ Соисполнителями.

Информация об исполнении оставшихся пунктов Дорожной карты иными исполнителями у Концессионера отсутствует.

Дополнительно сообщаем, что согласно п. 3.3 Распоряжения № 517-рп ответственным за организационную и правовую поддержку процессов создания, развития и ведения подсистем является Функциональный обладатель (министерство цифрового развития и связи Приморского края). В соответствии с п. 3.4 Распоряжения № 517-рп, ООО «Цифровое Приморье» является оператором ИС «Цифровое Приморье» (далее ИС ЦП) и обеспечивает работоспособность и бесперебойное функционирование

совокупности программных и технических средств, входящих в ИС ЦП, в том числе СКЖ.

Таким образом, ООО «Цифровое Приморье» обеспечивает исключительно поддержание работоспособности реализованного продукта (сервиса). Проведение работ по привлечению партнеров, а также по увеличению количества запущенным по Единой карте жителя акций обеспечивается функциональным обладателем сервиса. Дальнейшее наполнение и развитие СКЖ должно реализовываться в соответствии с утвержденной Дорожной картой проекта.

10.3. Прошу разъяснить, на что были направлены 85,4 млн рублей бюджета, выделенные на создание сервиса, и существует ли план с конкретными сроками по наполнению карты реальными услугами.

Ответ: стоимость СКЖ складывается из стоимости программного обеспечения, входящего в состав СКЖ, и пусконаладочных работ. Относительно плана по наполнению карты реальными услугами, ответ дан в п. 10.2.

Приложение:

1. Дополнительное соглашение № 4 от 30.11.2022 к Концессионному соглашению.
2. Приложение № 17 к Концессионному соглашению.
3. Адресный перечень остановочных павильонов.

Генеральный директор

Заболотникова А.А.

zabolotnikova@dprim.ru

С уважением,


Н.Г. Лагутина