

Юридические исследования

Правильная ссылка на статью:

Абдулвалиев А.Ф. — Географический подход к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Курганской области) // Юридические исследования. – 2022. – № 6. – С. 22 - 36. DOI: 10.25136/2409-7136.2022.6.37696 EDN: HQEMUY URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37696

Географический подход к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Курганской области)

Абдулвалиев Алмаз Фирзязович

ORCID: 0000-0002-0390-393X

кандидат юридических наук

доцент, кафедра уголовно-правовых дисциплин, Институт государства и права, Тюменский государственный университет

625000, Россия, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Ленина, 38

✉ a.abdulvaliev@mail.ru



[Статья из рубрики "Судебная власть"](#)

DOI:

10.25136/2409-7136.2022.6.37696

EDN:

HQEMUY

Дата направления статьи в редакцию:

16-03-2022

Дата публикации:

02-07-2022

Аннотация: Целью данного исследования является стремление проверить насколько суды общей юрисдикции в некоторых регионах Российской Федерации доступны для населения с географической точки зрения. В качестве объекта исследования были рассмотрены районные суды общей юрисдикции, расположенные в районных центрах Курганской области, и их удалённость от мест расположения органов местного самоуправления, правоохранительных органов, аэропортов, автовокзалов и железнодорожных вокзалов. Основными методами исследования послужили геоинформационный метод, картографический метод, а также сравнительно-правовой метод, включая анализ норм уголовно-процессуального законодательства РФ и судебной практики. Применение географического подхода позволило установить в разных аспектах насколько суды общей юрисдикции доступны для населения, проживающих в различных муниципальных районах Курганской области. Проведённое исследование позволило выявить ряд проблем, связанных с обеспечением доступа к правосудию для

местного населения. Несмотря на то, что большая часть районных судов общей юрисдикции в муниципальных районах расположены в пешеходной доступности от близлежащих в районном центре органов местного самоуправления и правоохранительных органов и имеют неплохую транспортную связь с автовокзалами, железнодорожными вокзалами и аэровокзалами, все же 1/10 районных указанных судебных органов остаются труднодоступными для населения ввиду удалённости и отсутствия хорошей и постоянной транспортной коммуникации. К тому же слабо развитое авиасообщение Курганской области с другими регионами России не способствует обеспечению качественного доступа к правосудию.

Ключевые слова: суд, судебное заседание, доступ к правосудию, потерпевший, свидетель, подсудимый, пешеходная доступность, транспортная доступность, муниципальный район, муниципальный центр

Право на доступ к правосудию является ключевым требованием (и даже принципом конституционного права) в обеспечении участия в рассмотрении судом уголовных дел разным участникам уголовного судопроизводства, о чём говорят многие учёные [\[1, с. 155-163; 2, с. 340-342; 3, с. 373-395; 4, с. 177-192\]](#). От того, насколько суд расположен близко к населению, насколько незатруднённым будет путь человеку до соответствующего судебного органа, зависит соблюдение его прав по уголовному делу. Поэтому месторасположение судов общей юрисдикции играет немаловажную роль в уголовном судопроизводстве. Доступ к правосудию не раз исследовался учёными с уголовно-процессуальной точки зрения [\[5, с. 13-28; 6 с. 212-216\]](#). Выдвигались даже предположения признать его принципом уголовного процесса [\[7, с. 55; 8, с. 564-593\]](#). Однако мало кто из учёных занимался исследованием доступа к правосудию с географической точки зрения. Тем более, что здесь может быть сокрыто немало актуальных проблем.

В связи с этим в исследовании ставилась цель проверить насколько суды общей юрисдикции в тех или иных регионах Российской Федерации, расположенных за Уралом, доступны для населения с географической точки зрения, и насколько суды имеют хорошо развитую транспортную доступность.

Объектом исследования послужили районные суды общей юрисдикции Курганской области. При этом за основу было взято изучение пешеходной и транспортной доступности (автомобильным транспортом, железнодорожным транспортом и авиационным транспортом), определяемой расстоянием в километрах по прямой линии от месторасположения суда до ближайших инфраструктурных транспортных объектов, а также расстоянием от суда до ближайших органов местного самоуправления, органов прокуратуры и следствия ввиду того, что указанные органы также принимают непосредственное участие в расследовании уголовного дела и его передачи в последующем в суд. Такой подход даёт возможность также проследить движение уголовного дела не только с процессуальной, но и с географической точки зрения. Не ставилось целью исследования изучение месторасположение участков мировых судей, месторасположение районных судов г. Кургана и Курганского областного суда, так как для их изучения требуется отдельное и дополнительное научное исследование.

Изучив понятийный аппарат, стоит отметить, что под транспортной доступностью понимается нормативный показатель затрат времени на транспортные сообщения между различными пунктами в пределах систем группового расселения (Терминологический

словарь по строительству на 12 языках ВНИИС Госстроя СССР). При этом необходимо сказать, что уровень транспортной доступности, хоть он и измеряется учёными в часах [9, с. 257] либо по иным параметрам [10, с. 63-70], в том числе и экономическим [11, с. 42-53]. Но для настоящего исследования целесообразнее будет определять доступность в километрах ввиду использования не математического, а географического метода исследования месторасположения судебных органов с помощью онлайн-карт. Тем более, что и подход к определению пешеходной и транспортной доступности у учёных бывает разным [12].

Кроме того, в исследовании была предпринята попытка определить, насколько суд общей юрисдикции удалён от местной районной администрации муниципального образования, так как указанный орган местного самоуправления в большей своей степени выступает центром поселения, причём, зачастую, географическим. И от этого можно проследить, где расположен суд в населённом пункте – в центре или на периферии, на центральной улице или нет. Подобные факторы имеют значение, указывающих, в частности, на удобство поиска суда для иногородних лиц, прибывших, например, для участия в судебном заседании.

Прежде чем приступить к описанию полученных результатов научного исследования, необходимо пояснить, что не во всех муниципальных районах Курганской области имеются районные суды. Так, только в одном районе Курганской области – Частоозерском – отсутствует суд общей юрисдикции. Частоозёрский районный суд существовал ранее, но был упразднён в мае 2008 года; был принят соответствующий Федеральный закон РФ от 11.06.2008 № 87-ФЗ «Об упразднении Частоозерского районного суда Курганской области», а все гражданские, административные и уголовные дела, были переданы под юрисдикцию Петуховского районного суда Курганской области.

В Пояснительной записке к проекту Федерального закона «Об упразднении Частоозерского районного суда Курганской области» было упомянуто, что упразднение данного суда вызвано малой штатной численностью судей и малой нагрузкой на судей (нагрузка на одного судью составила 2,71 уголовных и 6,38 гражданских дела). «Упразднение Частоозерского районного суда с одновременной передачей его полномочий в ведение Петуховского районного суда даст возможность оптимизировать процесс отправления правосудия, позволит уравновесить распределение нагрузки между судьями, не нарушит стабильности функционирования элементов судебной системы области и не затронет конституционных прав граждан, проживающих в Частоозерском районе Курганской области, на свободный доступ их к правосудию».

Отсутствие районного суда в данном муниципальном районе Курганской области может и было бы проблемой, связанной с обеспечением доступа к правосудию, но стоит отметить тот факт, что уменьшение численности населения Частоозерского района (за последние 15 лет оно уменьшилось с 6588 до 5000 человек), да и близость к соседнему Петуховскому району (между районными центрами минимальное расстояние по прямой составляет чуть более 50 километров), где расположен районный суд, в относительной степени нивелирует удалённость до судебного органа. Небольшое расстояние до ближайшего районного суда все-так не является существенным препятствием для населения Частоозерского района, тем более что между районными центрами существует транспортное сообщение. Мало того, высока вероятность того, что в будущем в ходе административно-территориальной реформы указанные муниципальные районы Курганской области будут вновь объединены, как это было до 1972 года. Тем более, что

в других регионах Российской Федерации уже имеется подобный опыт [\[13, с259-264\]](#).

Правда стоит сделать здесь оговорку о том, что подобное укрупнение муниципальных районов не должно идти в ущерб правосудию. Должен быть организован сбалансированный подход к процедуре укрупнений, чтоб жителям упраздняемых (либо присоединяемых) муниципальных районов не пришлось преодолевать большое расстояние до районного суда. Поэтому при проведении административно-территориальных реформ, связанных с укрупнением районов, нужно учитывать территориальную удалённость и транспортную доступность городских и сельских поселений относительно районного центра и судебных органов.

В остальных муниципальных районах Курганской области в малых городских и сельских поселениях, являющихся районными центрами, суды общей юрисдикции пока ещё сохранены и продолжают функционировать.

Тем не менее, интересно проследить локацию судов районных центрах, т.е. где они располагаются – в центре поселения, несколько поодаль или же на самой окраине? Интересно также узнать, на центральной ли они улице располагаются или нет? Так как подобные урбанистические признаки также могут повлиять на обеспечение доступа к правосудию. Тем более, что концентрация различных органов власти в центре поселения играет не только географическую (урбанистическую) роль.

Возникает ещё один закономерный вопрос, что же является центром поселения и любого населённого пункта? Как его определить? Логично предположить, что центром поселения является его географический центр. Не обязательно это должна быть какая-либо конкретная точка, это может быть и определённый центр с радиусом 200–500 метров. Как правило, за основу берётся общественно-деловой центр поселения, где располагаются многие учреждения и органы власти наряду с судебным органом. Ведь районные суды по сути являются частью общественно-делового центра многих населённых пунктов.

Проведённое исследование показало, что в Курганской области большинство районных судов общей юрисдикции (91,3% от общего числа районных судов) расположены непосредственно в центре самого населённого пункта и на центральной улице. Исключение составляют Кетовский районный суд и Шадринский районный суд, которые расположены не в географическом центре внутри поселений, но сравнительно недалеко от такого центра.

Что такое пешеходная доступность? Как она определяется? Пешеходная доступность – это движение по территории, осуществляемое в условиях стандартной для данной местности погоды (в пределах климатической нормы) без использования транспортных средств лицом, способным к самостоятельному передвижению, возможность использования показателя пешеходной доступности вне общественных пространств населённых пунктов и (или) вне дорог общего пользования, рекомендуется обосновывать отдельно (Приказ Минэкономразвития России от 15.02.2021 №71 «Об утверждении Методических рекомендаций по подготовке нормативов градостроительного проектирования»).

Согласно своду принципов комплексного развития городских территорий [\[14\]](#), зона пешеходной доступности – территория, в границах которой нетренированный человек может спокойным шагом дойти в любую точку за 5–10 минут. Расстояние, покрываемое за это время, принимается равным 210–420 метров. Путём иных математических расчётов

при ходьбе спокойным шагом получается среднее расстояние равное 330–660 метров. В некоторых локальных нормативных правовых актах пешеходная доступность определяется индексом пешеходной доступности (безразмерный коэффициент) как среднее значение величин, полученных по результатам расчета отношения длины кратчайшего пешеходного маршрута к длине предельного маршрута до точек притяжения в пределах 800-метровой зоны с учетом топологии улично-дорожной сети (Распоряжение Правительства РФ от 23.03.2019 №510-р (ред. от 30.12.2020) «Об утверждении Методики формирования индекса качества городской среды»). В вышеуказанных Методических рекомендациях по подготовке нормативов градостроительного проектирования, например, для объектов охраны правопорядка, пешеходная доступность равна расстоянию, преодолеваемое лицом за 15 минут, что эквивалентно 1000 метрам.

Исходя из этого, можно установить, что в нашем случае для определения пешеходной доступности в настоящем исследовании целесообразно взять значение, равное 1 километру, но по прямой линии для упрощённого подсчёта расстояний. Также для градации расстояний между судом и органами власти необходимо установить свою «урбанистическую проксемику» для того, чтобы знать, какие географические объекты располагаются на близком расстоянии (т. е. до 500 метров), а какие на очень близком расстоянии (т. е. менее 200 метров), определяя тем самым удобство расположения органов для сотрудников, участников процесса и для населения в целом.

Подобное близкое соседство районных судов, по логике, должно способствовать не только обеспечению доступа к правосудию участников судопроизводства, но и для обеспечения быстрого движения уголовного дела от стадии предварительного расследования к стадии подготовки дела к судебному разбирательству, включая также ускоренную передачу всех материалов при возвращении уголовного дела прокурору по основаниям, предусмотренным ст. 237 УПК РФ.

Исследование показало, что в Курганской области 95,6% районных судов (22 из 23) расположены в непосредственной шаговой доступности от местной районной администрации. Причём 7 районных судов расположены на близком расстоянии, а 13 на очень близком расстоянии. Столь близкая локация органов исполнительной власти к правосудию ощутимо сказывается при рассмотрении судами гражданских или административных дел, по которым представители органы местного самоуправления (да и представители иных органов) принимают участие в качестве одной из сторон или третьего лица. В уголовном судопроизводстве это выражено в меньшей степени, но все же может встречаться при рассмотрении уголовных дел, если, например, кто-либо из представителей указанных органов выступает в качестве свидетеля, специалиста или даже подсудимого.

Аналогичным образом 95,6% районных судов (22 из 23) расположены в непосредственной шаговой доступности от районной прокуратуры, причём 15 районных судов расположены на близком расстоянии, а 5 на очень близком расстоянии. Столько небольшие дистанции между указанными органами, несомненно, играют немаловажную роль в налаживании процессуальных и иных связей.

Близкое расположение районных судов общей юрисдикции к следственным органам МВД РФ и СК РФ также в определённой доли степени влияет на качество расследования уголовных дел, например, исходя из требований ст. 29 УПК РФ, при решении вопроса о возбуждении перед судом ходатайств об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу, домашнего ареста, залога или запрета определённых действий в отношении подозреваемого. Кроме того, подобное соседство необходимо следствию в быстром

решении вопроса о возбуждении перед судом ходатайства о производства осмотра, обыска или выемки в жилище, о наложении ареста на имущество и на корреспонденцию, о контроле и записи переговоров, о временном отстранении подозреваемого или обвиняемого от должности и т. п.

Исследование показало, что 82,6% районных судов (19 из 23) Курганской области расположены в непосредственной пешеходной доступности от структурных подразделений МВД РФ, а именно от межмуниципальных и районных отделов внутренних дел МВД РФ (в расчёт не бралось расстояние до отделов участковых уполномоченных полиции МО МВД РФ). Причём 6 из них располагается на близком расстоянии, а 5 - на очень близком расстоянии. Столь близкое соседское расположение тоже играет немаловажную роль в налаживании процессуальных и иных связей.

К сожалению, в трёх районах Курганской области – Альменевском, Мокроусовском и Притобольном, - на сегодняшний день отсутствуют структурные подразделения МВД РФ за исключением отделов участковых уполномоченных полиции МО МВД РФ. Поэтому нагрузка по расследованию преступлений, совершенных на территории указанных районов, возлагается также и на соседние межмуниципальные и межрайонные отделы внутренних дел МВД РФ. Аналогичным образом складывается ситуация и присутствием следственных органов Следственного управления Следственного Комитета РФ в районах Курганской области, где в 6 районах - Белозерском, Звериноголовском, Мокроусовском, Петуховском, Половинском, Целинном - на сегодняшний день отсутствуют следственные органы СУ СК РФ.

Есть все основания полагать, что причина кроется не столько в кадровых проблемах правоохранительных органов, сколько в стремительно теряющих население муниципальных районах Курганской области (за последние 15 лет убыль населения составила в среднем по 3000–4000 человек в каждом муниципальном округе). Высока вероятность того, что в будущем в ходе административно-территориальной реформы некоторые муниципальные образования Курганской области могут укрупнены.

В целом же в 17 районах из 23 (73,9%) следственные органы СУ СК РФ присутствуют и расположены в пешеходной доступности от районных судов. Причём 8 из них расположены на близком расстоянии, а 5 на очень близком расстоянии, вплоть до того, что указанные органы располагаются в соседних зданиях.

Отдельно стоит рассмотреть вопрос и о транспортной доступности районных судов общей юрисдикции в Курганской области. Автором ранее проводились аналогичные исследования, когда изучался вопрос об определении транспортной доступности удалённых поселений Нижневартковского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры [\[15, с. 117-126\]](#). Правда в том научном анализе делался акцент на изучении коэффициента транспортной доступности тех или иных удалённых населённых пунктов муниципального образования, но через призму материальных расходов и суммарного времени, затрачиваемого на поездку. Настоящее исследование подразумевает изучение степени удалённости аэропортов, железнодорожных станций и автовокзалов от районных судов общей юрисдикции для того, чтобы определить, насколько существующие транспортные коммуникации в регионе обеспечить транспортную доступность к правосудию.

Исходя из общих установленных градостроительных правил, пассажирские вокзалы (железнодорожного, автомобильного, водного транспорта и аэровокзалы) следует размещать, обеспечивая транспортные связи с центром города, между вокзалами, с

жилыми и промышленными районами (СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 (утв. Приказом Минстроя России от 30.12.2016 N 1034/пр)). Насколько данные объекты имеют транспортную связь с районными судами общей юрисдикции, ещё предстоит выяснить. Стоит добавить, что ключевую роль играет в транспортной доступности и использование личного транспорта участниками уголовного судопроизводства, так как в ряде случаев проще бывает добраться до суда на автомобиле, нежели чем на общественном автотранспорте, поезде или самолёте.

Не стоит забывать о том, что могут сложиться такие ситуации, когда иногородним участникам уголовного судопроизводства, проживающих в других районах и регионах России, требуется приехать для участия в судебном заседании по уголовным делам. Это отчётливо прослеживается в тех случаях, когда, например, в районных судах рассматриваются уголовные дела по преступлениям, предусмотренным ст. 264 УК РФ, если виновное лицо или потерпевшие либо свидетели являются неместными. Зачастую такие дорожно-транспортные происшествия совершаются на федеральных трассах, проходящих сквозь Курганскую область.

Примером такой ситуации является уголовное дело, рассмотренное в 2019–2020 году Лебяжьевским районным судом Курганской области. Описываемое в приговоре деяние произошло на федеральной трассе «Иртыш» (Е-30) около кольцевой развязки, когда на дороге произошло дорожно-транспортное происшествие - столкнулись три большегрузных автомобиля с полуприцепами, вследствие чего один из водителей погиб. Сам подсудимый, как и другие участники данного уголовного дела, проживал в другом регионе. Но все время, пока шло расследование и рассмотрение уголовного дела, он был в Курганской области, так как после лечения в последующем в отношении него была избрана мера пресечения в виде заключения под стражу. А вот потерпевшей и некоторым свидетелям не раз приходилось добираться из Челябинска для личного участия в судебном заседании. Кстати, по данному делу у сторон была возможность воспользоваться ч. 4 ст. 240 УПК РФ и заявить ходатайство о рассмотрении дела с применением системы видео-конференц-связи, но они в силу неизвестных причин не воспользовались этим правом.

Применительно к автовокзалам стоит сказать, что во многих городских и сельских поселениях они должны располагаться в пешеходной доступности для населения, проживающих в указанных населённых пунктах. При этом время, затрачиваемое на доступ к автовокзалу, согласно Методических рекомендаций по подготовке нормативов градостроительного проектирования, не должно превышать 45 минут. Если перевести эти параметры расстояние, то получается 2–3 километра по улицам (или 1–2 километра по прямой линии). Что же касается районных центров, то автовокзалы должны также располагаться и в пешеходной доступности от органов и учреждений власти, включая и районные суды общей юрисдикции.

Проведённое исследование по Курганской области показало, что 14 из 23 районных судов расположены в шаговой доступности (менее 1 километра по прямой) от автовокзала. Ещё 3 районных суда расположены несколько поодаль – в пределах 2 километров до автовокзалов. Доступность $\frac{3}{4}$ автовокзалов для районных судов - это, несомненно, является плюсом для тех лиц, кто прибывают в районный центр для участия в судебном заседании по уголовным делам, например, в качестве потерпевшего, свидетеля, гражданского истца или гражданского ответчика, включая их представителей, исходя из требований ст. 249 и ст. 250 УПК РФ.

Однако следует учесть тот факт, что в 6 районах Курганской области де-юре отсутствуют автовокзалы. И это несмотря на то, что все районные центры Курганской области имеют с региональным центром регулярное автобусное сообщение. В определённой степени, такой пробел может создавать трудности для обеспечения доступа к правосудию для тех лиц, которые проживают в сельских поселениях того или иного района. Поэтому население предпочитает использовать личный автотранспорт для поездки в районные центры, тем более что многие населённые пункты в муниципальных районах расположены сравнительно недалеко от районных центров. Плюс сами районные суды в Курганской области (82,6% от числа районных судов) имеют рядом со зданием полноценную автомобильную приобъектную гостевую стоянку для подобных случаев. Правда насколько они пригодны, например, для маломобильных групп населения, следует ещё выяснить. Очевидно, что для этого требуются отдельные самостоятельные научные исследования, потому что это в определённой степени тоже влияет на доступ к правосудию.

С точки зрения инфраструктуры железнодорожного транспорта Курганская область развита относительно хорошо. Через регион проходит железнодорожная магистраль Челябинск — Курган — Петропавловск — Омск и железнодорожная магистраль Екатеринбург — Курган — Новошимоновское (Республика Казахстан). Причём последний отрезок от Кургана до границы с Республикой Казахстан на сегодняшний день не используется для пассажирского сообщения. По остальным же направлениям осуществляется пассажирское пригородное, межрегиональное и международное железнодорожное сообщение, что также вносит свой вклад для обеспечения доступа к правосудию для участников уголовного судопроизводства, особенно для тех лиц, кто кому надо приехать из удалённых поселений, либо же для участия в пересмотре уголовного дела в апелляционном или кассационном порядке.

Если говорить о доступе к суду через призму путей сообщения, то за основу исследования были взяты действующие железнодорожные станции, на которых предусмотрена остановка пассажирских поездов и пригородных электричек для посадки и высадки пассажиров. Разъезды, грузовые станции, либо станции для технической остановки поездов не брались в основу исследования, так как они не предназначены для обслуживания пассажиров и не подходят для определения транспортной доступности судов общей юрисдикции. Также для исследования важен тот момент, чтобы между судом (либо районным центром, где он расположен) до железнодорожной станции была автомобильная дорога в твёрдом покрытии для обеспечения круглогодичного движения автотранспорта (т. е. грунтовые дороги, сезонные дороги или автозимники в расчёт не брались, так как они не всегда способны обеспечить круглогодичную транспортную доступность). При этом для определения транспортной доступности железнодорожных станций в расчёт бралось расстояние по прямой, равной 80 километров (или 100 километров по ломаной линии, эквивалентной 1–1,5 часа движения на автотранспорте).

Проведённое исследование показало, что 22 из 23 районных судов общей юрисдикции Курганской области имеют выход и доступ к железнодорожному транспорту. Тем более, что 11 районных центров, где располагаются районные суды, сами являются ещё и крупными железнодорожными станциями. Исключение составляет Звериноголовский район Курганской области, расположенный у границы с Республикой Казахстан, который находится дальше всех от железной дороги, нежели чем другие районные суды. Но и это расстояние по современным меркам не совсем большое, и составляет 104 километра по прямой. Поэтому можно констатировать, что с географической точки зрения районные суды Курганской области имеют в целом хороший доступ к железнодорожному сообщению.

В отличие автотранспорта и железнодорожного транспорта авиационное сообщение в Курганской области развито не так хорошо. Забегая вперёд, следует сказать, что недостаточное количество аэропортов, вкупе с недостаточно развитой малой авиацией, создаёт немало проблем для развития транспортной коммуникации региона, и, тем более, негативно влияет на обеспечение доступа к правосудию, в том числе и при рассмотрении уголовных дел в суде первой инстанции.

В ходе научного исследования был проведён анализ удалённости районных судов от ближайших аэропортов. Причем за основу были взяты аэропорты класса А и класса Б, способные принимать различные типы воздушных гражданских судов, включая современные авиалайнеры для осуществления авиарейсов уже не внутри самого муниципального образования или Субъекта РФ, а для воздушного сообщения с другими регионами нашей страны. Для исследования важен тот момент, чтоб между судом (либо районный центр, где он расположен) до аэропорта была автомобильная дорога в твёрдом покрытии для обеспечения круглогодичного движения автотранспорта. При этом для определения транспортной доступности аэропортов, в отличие от расстояния до железнодорожных вокзалов, в расчёт бралось расстояние по прямой до 200 километров (или до 240 километров по условной ломаной линии, эквивалентной максимум 3–4 часа движения на автотранспорте). Такой параметр по определению доступности аэропортов для населения был установлен исходя из позиций ряда ученых, которые подсчитали, что если на дорогу затрачивается от 4 часов и выше, то впору тогда говорить о транспортной дискриминации населения в пригородном сообщении [\[16, с. 78-89\]](#). Если же на дорогу затрачивается меньше 4 часов, то такое расстояние до аэропорта считается допустимым. При этом в их исследовании речь велась как раз об авиатранспортной доступности.

Для чего необходимо нам знать о месторасположении аэропортов и о их удалённости от районных судов общей юрисдикции? Дело в том, что доступ к авиасообщению играет огромную роль для иногородних участников судебного разбирательства, проживающих в других регионах Российской Федерации, для которых авиация является эффективным транспортом, чтобы быстро и оперативно добраться до суда. Мало того, авиасообщение идет на пользу также и иностранным участникам уголовного судопроизводства из стран ближнего и дальнего зарубежья, которые в силу различных объективных и субъективных причин вовлечены в рассмотрение уголовных дел. Поэтому, как железнодорожный транспорт и автотранспорт, гражданская авиация является ключевым фактором в обеспечении доступа к правосудию, причем не только по уголовным делам, но и по гражданским, административным и арбитражным делам.

В Курганской области функционирует единственный аэропорт федерального значения в г. Курган, способный принимать воздушные суда для авиалиний малой средней протяженности.

Аэропорт, как и сам город Курган, располагается практически в центре региона и имеет со многими муниципальными районами хорошую транспортную коммуникацию – развитую автодорожную сеть. Как показало исследование, все муниципальные районные центры, где расположены суды общей юрисдикции, располагаются в зоне транспортной доступности аэропорта, на расстоянии менее 200 километров. Мало того, из этого общего количества 11 районных центров Курганской области располагаются на расстоянии менее 100 километра, то есть ещё ближе. Данный факт может свидетельствовать о том, что месторасположение аэропорта в Курганской области является удачным и благоприятным для обеспечения транспортной доступности

участников уголовного судопроизводства, особенно для тех лиц, которым надо добраться до местных районных судов области из других Субъектов РФ, используя для этого гражданскую авиацию.

Однако есть проблема непроцессуального характера, которая в определенной доли степени усложняет межрегиональную транспортную доступность для участников уголовного судопроизводства. Дело в том, что на сегодняшний день из аэропорта Кургана осуществляются регулярные и чартерные рейсы только в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Сургут. Такой слабый географический охват регионов России служит препятствием для населения, ограничивая жителей Курганской области в возможности посетить напрямую те или иные Субъекты РФ, либо вынуждая их использовать пересадочные хабы в Москве или в Санкт-Петербурге.

Поэтому в таких ситуациях население использует аэропорты соседних регионов. Месторасположение Курганской области является относительно удачным, так как рядом в соседних регионах располагаются крупные международные аэропорты – Рощино (Тюмень), Бalandино (Челябинск), Кольцово (Екатеринбург). Из указанных аэропортов осуществляется значительно большее число рейсов, чем из аэропорта города Курган, причем как в разные уголки России, так и в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Мало того, вышеуказанные воздушные гавани для ряда судов общей юрисдикции (например, в Далматовском, Катайском, Сафакулевском, Шатровском, Шумихинском, Щучанском районах) оказываются намного ближе (менее 100–120 километров) и предпочтительнее для эксплуатации, чем их региональный аэропорт в Кургане. Тем самым, жителям этих муниципальных образований, а равно сотрудникам правоохранительных органов районного звена и участникам уголовного судопроизводства проще и выгоднее использовать соседние аэропорты.

Данные виды транспорта в Курганской области играют немаловажную роль в уголовном судопроизводстве, в частности, касательно обеспечения доступа не просто к правосудию, а доступа участников уголовного процесса к апелляционным и кассационным судам общей юрисдикции, расположенных в других регионах России, и то при условии, что данные лица изъявили желание лично и непосредственно поучаствовать в судебном заседании, а не с помощью системы видео-конференц-связи. Автором уже проводились исследования по данной тематике [\[17, с. 59-69\]](#). Тогда удалось установить, что для многих регионов Сибири и Дальнего Востока некоторые апелляционные суды общей юрисдикции являются труднодоступными для населения. В связи с чем предлагалось для территории Западной Сибири создать свой апелляционный суд, упростивший бы доступ к правосудию для местного населения.

К каким выводам удалось прийти по итогам проведенного исследования? Так или иначе, но более чем 9/10 районных судов общей юрисдикции в Курганской области с географической точки зрения имеют доступ к правосудию. В первую очередь это касается пешеходной доступности районных судов по отношению к органам местного самоуправления и к правоохранительным органам, расположенным на территории одного муниципального образования. В ряде случаев сельская специфика и небольшие размеры некоторых районных центров только способствуют этому, упрощая доступ к правосудию.

Большинство районных судов общей юрисдикции (около 9/10 от общего числа исследованных районных судов) расположены в центре поселений и на центральной улице, что также в определенной мере способствует улучшению обеспечения доступа к правосудию и упрощает в ряде случаев поиск местонахождения судебного органа.

В остальных районных центрах пешеходная доступность осложнена отсутствием самих судов общей юрисдикции (ввиду снижения численности населения в муниципальных районах) и также отсутствием в некоторых муниципальных районах органов следствия, МВД и прокуратуры, что в определённой степени может негативно сказываться на качестве предварительного расследования.

Что же касается транспортной доступности судов общей юрисдикции, то многие районные центры, где расположены соответствующие судебные органы, имеют хорошую развитую транспортную коммуникацию, включая выход к железной дороге и аэропортам. Исключение составляет лишь те муниципальные районные центры, которые удалены от данных транспортных коммуникаций на значительное расстояние.

С процессуальной же точки зрения одним из решений описанных проблем, связанных с обеспечением доступа к правосудию, является, хоть и при наличии ряда проблем [\[18, с.73-76\]](#), применение современных цифровых технологий, например, системы видеоконференц-связи [\[19, с. 103-106\]](#) в соответствии с требованиями ч.4 ст. 240 УПК РФ, но только при условии наличия доступа к высокоскоростной линии сети Интернет и при условии возможности онлайн участия в судебном заседании прямо из дома или работы, а не из судебного органа.

Несмотря на массовую цифровизацию общества, органов власти и государства, подразумевающую также создание системы цифрового правосудия, стоит отметить, что «судебная миграция» участников уголовного судопроизводства все равно будет встречаться в ближайшем будущем, так как у каждого человека есть право на личное участие в судебном заседании (включая также и участие в отправлении правосудия), а у государства есть обязанность по обеспечению требования непосредственности и устности судебного разбирательства в соответствии со ст. 240 УПК РФ.

В конце стоит сказать следующее. Если немного отойти от уголовного судопроизводства и посмотреть на развитие доступности к правосудию с точки зрения геоэкономических и геоправовых аспектов развития региона, то Курганская область, как субурбанизированная зона очень хорошо вписывается в «Зауральский конурбационный четырёхугольник», вершинами которого выступать полицентрические агломерации Челябинска, Екатеринбурга, Тюмени и Кургана с ответвлениями в Пермский край и на автономные округа. На этом пространстве с учётом исторических, географических, экономических и правовых особенностей целесообразнее создавать межрегиональные следственные и федеральные судебные органы, в частности свой собственный апелляционный суд общей юрисдикции (кассационный суд общей юрисдикции уже создан и базируется в Челябинске), а равно новые формы федеральных судебных органов.

Библиография

1. Вилкова Т. Ю. Реализация конституционной обязанности государства обеспечить доступ к правосудию в условиях развития цифровых технологий // Актуальные проблемы российского права. 2020. №8 (117). С. 155-163.
2. Dyke T. Access to Justice (Review) // Public Law. 2017. No. 2. Pp. 340-342.
3. Kent Roach, Lorne Sossin. Access to justice and beyond // University of Toronto Law Journal, Volume 60. Number 2. 2010. Pp. 373-395. DOI: 10.1353/tlj.0.0059.
4. Cruz, P. M., & Salles, B. M. Access to justice // Revista Da Faculdade Mineira De Direito. 2020. 23(45). Pp. 177-192. DOI: 10.5752/P.2318-7999.2020V23N45P177-192.

5. Масленникова Л. Н., Топилина Т. А. Доступ к правосудию и проблемы его ограничения в уголовном судопроизводстве России // Юридические исследования. 2020. № 7. С.13-28. DOI: 10.25136/2409-7136.2020.7.33845.
6. Mansi Dubey. Problems of accessibility to justice and litigation in India // Правовое государство: теория и практика. 2021. №1 (63). С.212-216.
7. Топилина Т. А. Право на доступ к правосудию как принцип уголовного судопроизводства // Право и политика. 2020. №4. С.49-56. DOI: 10.7256/2454-0706.2020.4.32196.
8. Манова Н. С., Баранова М. А. Принципы уголовного судопроизводства как воплощение нравственных основ уголовно-процессуальной деятельности // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2019. Вып. 45. С. 564–593. DOI: 10.17072/1995-4190-2019-45-564-593.
9. Куратова Э. С. Методология оценки транспортной обеспеченности территории для целей доступности социальных услуг // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2014. №5 (35). С.251-259.
10. Бардаль А. Б. Оценка доступности транспортных услуг для населения региона // Власть и управление на Востоке России. 2017. №3 (80). С.63-70.
11. Бардаль А. Б. Доступность транспорта для населения на Дальнем Востоке России // Региональная экономика: теория и практика. 2015. №46 (421). С.42-53.
12. Горшкова И. В., Клочков В. В. Экономические проблемы управления развитием авиатранспортной сети в малонаселенных регионах России // УБС. 2010. №30. С.125-134.
13. Сушко М. Ю. Опыт укрупнения муниципальных образований в Саратовской области как фактор изменения сельской поселенческой структуры на современном этапе // Известия Саратовского университета. Серия «История. Международные отношения». 2019. №2. С.259-264.
14. Книга 1. Свод принципов комплексного развития городских территорий (ред. от 15.03.2019). STRELKA КБ. 2019. 300 с.
15. Абдулвалиев А. Ф. Вопросы реализации норм Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации на территориях с особыми географическими условиями // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2019. № 1 (47). С. 117-126.
16. Егошин С. Ф., Смирнов А. В. Авиатранспортная доступность и транспортная дискриминация населения в субъектах Российской Федерации // Научный вестник МГТУ ГА. 2018. №3. С.78-89.
17. Абдулвалиев А. Ф. География апелляционных судов общей юрисдикции в России: проблемы обеспечения доступа к правосудию при пересмотре уголовных дел // Право и политика. 2020. № 4. С.59-69.
18. Софийчук Н. В., Колпакова Л. А. К вопросу о доступе граждан к правосудию в условиях цифровизации уголовного судопроизводства // Lex Russica. 2020. №11 (168). С.71-80.
19. Грязнов С. А. Видео-конференц-связь в уголовном судопроизводстве // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №9 (2). С103-106. DOI: 10.24412/2500-1000-2021-9-2-103-106.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ на статью на тему «Географический подход к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Курганской области)».

Предмет исследования. Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам географического подхода «...к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Курганской области)». Автором выбран особый предмет исследования: предложенные вопросы исследуются с точки зрения не только уголовно-процессуального и конституционного права, но и с географической точки зрения (доступность правосудия), при этом автором отмечено, что «Право на доступ к правосудию является ключевым требованием (и даже принципом конституционного права) в обеспечении участия в рассмотрении судом уголовных дел разным участникам уголовного судопроизводства...». Изучаются в основном вопросы доступности правосудия, но не законодательство или другие нормативные правовые акты РФ: «... месторасположение судов общей юрисдикции играет немаловажную роль в уголовном судопроизводстве» и вопросы, имеющие отношение к цели исследования. Также изучается и обобщается определенный объем научной литературы по заявленной проблематике. При этом автор отмечает, что «Объектом исследования послужили районные суды общей юрисдикции Курганской области. При этом за основу было взято изучение пешеходной и транспортной доступности (автомобильным транспортом, железнодорожным транспортом и авиационным транспортом), определяемой расстоянием в километрах по прямой линии от месторасположения суда до ближайших инфраструктурных транспортных объектов, а также расстоянием от суда до ближайших органов местного самоуправления, органов прокуратуры и следствия ...».

Методология исследования. Цель исследования определена названием и содержанием работы «... в исследовании ставилась цель проверить насколько суды общей юрисдикции в тех или иных регионах Российской Федерации, расположенных за Уралом, доступны для населения с географической точки зрения, и насколько суды имеют хорошо развитую транспортную доступность». Она может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения проблемных аспектов, связанных с вышеназванными вопросами и использованием определенного опыта (который также в статье присутствует). Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана определенная методологическая основа исследования. В частности, автором используется совокупность общенаучных, специально-юридических методов познания. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных подходов к предложенной тематике, а также сделать некоторые выводы из материалов оппонентов. Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование норм действующего уголовно-процессуального и конституционного, градостроительного законодательства. В частности, делаются такие выводы: «...для настоящего исследования целесообразнее будет определять доступность в километрах ввиду использования не математического, а географического метода исследования месторасположения судебных органов с помощью онлайн-карт», «... Подобные факторы имеют значение, указывающих, в частности, на удобство поиска суда для иногородних лиц, прибывших, например, для участия в судебном заседании ...», «Пешеходная доступность – это движение по территории, осуществляемое в условия стандартной для данной местности погоды (... (Приказ Минэкономразвития России от 15.02.2021 №71 «Об утверждении Методических рекомендаций по подготовке нормативов градостроительного проектирования»)» и др. Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели статьи, позволяет изучить определенные аспекты темы.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Данная тема является одной из наиболее важных в России, с правовой точки зрения предлагаемая автором работа может считаться актуальной, а именно он отмечает, «Что же касается транспортной доступности судов общей юрисдикции, то многие районные центры, где расположены соответствующие судебные органы, имеют хорошую развитую транспортную коммуникацию, включая выход к железной дороге и аэропортам», «С точки зрения инфраструктуры железнодорожного транспорта Курганская область развита относительно хорошо». Автор приводит также рекомендации и предложения. Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только приветствовать.

Научная новизна. Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнения. Она выражается в конкретных научных выводах автора. Среди них, например, такие: «... «судебная миграция» участников уголовного судопроизводства все равно будет встречаться в ближайшем будущем, так как у каждого человека есть право на личное участие в судебном заседании (включая также и участие в отправлении правосудия), а у государства есть обязанность по обеспечению требования непосредственности и устности судебного разбирательства в соответствии со ст. 240 УПК РФ». И как видно, указанный и иные «теоретические» выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях. Таким образом, материалы статьи в представленном виде могут иметь определенный интерес для научного сообщества с точки зрения вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание. Тематика статьи соответствует специализации журнала «Юридические исследования», так как она посвящена актуальным вопросам географического подхода «...к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Курганской области)». В статье присутствуют ссылки на то, что уже ставился этот вопрос и именно автором, т. е. данная статья продолжает серию публикаций автора по интересной теме. Содержание статьи соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, достиг цели своего исследования. Качество представления исследования и его результатов следует признать доработанным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология, результаты юридического исследования. Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено, кроме некоторых орфографических описок («в сельских поселения; В отличие автотранспорта; вершинами которого выступать» и др.).

Библиография. Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная оппонентами, и собственные исследования. Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию отдельных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам. Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Он описывает разные точки зрения на проблему, аргументирует более правильную по его мнению позицию, предлагает варианты решения отдельных проблем.

Выводы, интерес читательской аудитории. Выводы являются логичными, конкретными, иногда общими «Если немного отойти от уголовного судопроизводства и посмотреть на развитие доступности к правосудию с точки зрения геоэкономических и геоправовых аспектов развития региона, то Курганская область, как субурбанизированная зона очень хорошо вписывается в «Зауральский конурбационный четырёхугольник»...», они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья в данном виде может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к заявленным в статье вопросам. На основании

изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи рекомендую «опубликовать».