

Юридические исследования

Правильная ссылка на статью:

Абдулвалиев А.Ф. — Географический подход к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Тюменской области) // Юридические исследования. – 2022. – № 4. – С. 34 - 47. DOI: 10.25136/2409-7136.2022.4.37693 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37693

Географический подход к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Тюменской 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:

10.25136/2409-7136.2022.4.37693

Дата направления статьи в редакцию:

16-03-2022

Дата публикации:

01-05-2022

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 Тюменской 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 Тюменской 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 ¼ районных указанных судебных органов остаются труднодоступными для населения ввиду удалённости и отсутствия хорошей и постоянной транспортной коммуникации. Кроме того, как показало исследование, не во всех муниципальных районах имеются суды общей юрисдикции.

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 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 и законных интересов 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 Тюменской 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 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 проследить также и 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 в Тюмени и Тюменского областного суда, так как для их изучения требуется отдельное и дополнительное научное исследование.

Изучив понятийный аппарат, стоит указать, 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 ВНИИИС Госстроя СССР). При этом следует пояснить, 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 имеются районные суды. Так, в Тюменской области в трёх муниципальных районах – Аромашевском, Упоровском, Юргинском, – отсутствуют суды общей юрисдикции. Указанные суды существовали в Тюменской области ранее, но были упразднены в марте 2010 года; был принят соответствующий Федеральный закон РФ от 29.03.2010 №39-ФЗ «Об упразднении некоторых районных судов Тюменской области», а все вопросы по осуществлению правосудия были переданы в соседние районные суды – Голышмановский районный суд, Заводоуковский районный суд, Омутинский районный суд Тюменской области.

В пояснительной записке к данному проекту Федерального закона было упомянуто, что упразднение вышеуказанных судов вызвано малой штатной численностью судей (2–3 судьи) в судебных районах с небольшой численностью населения. Это, по мнению законодателя, создаёт препятствия к реализации права гражданина на рассмотрение его дела в том суде и тем судьёй, к подсудности которого оно отнесено законом. В случае необходимости рассмотрения в районном суде уголовного дела в составе трех судей, когда по тем или иным причинам один или двое судей не могут принимать участие в рассмотрении дела, оно направляется в другой суд, а гражданин лишается конституционного права «на свой суд».

Исходя из указанной изложенной позиции можно увидеть коллизию двух принципов уголовного судопроизводства: осуществление правосудия только судом и обеспечение доступа к правосудию. Исходя из того, что последний принцип не получил законодательного закрепления в Уголовно-процессуальном кодексе РФ, можно сделать вывод о приоритете принципа осуществления правосудия только судом, устанавливающего в ч. 3 ст. 8 УПК РФ требование о запрете лишать подсудимого права на рассмотрение уголовного дела в том суде и тем судьёй, к подсудности которого отнесено данное уголовное дело.

Отсутствие районных судов в вышеуказанных муниципальных образованиях Тюменской области по своей сути не должно вызывать осложнение в обеспечении доступа к правосудию по географическим признакам, так как близкое соседство с другими муниципальными районами, где имеются районные суды (причём между районными центрами минимальное расстояние по прямой составляет 30–50 километров), в относительной степени нивелирует удалённость до судебного органа. Столь небольшое расстояние до ближайшего районного суда в целом не должно являться существенным препятствием для населения Аромашевского, Упоровского и Юргинского муниципальных районов, тем более что между районными центрами существует относительно стабильное

и круглогодичное транспортное сообщение. Также высока вероятность того, что в будущем в ходе административно-территориальной реформы, указанные муниципальные образования Тюменской области могут быть объединены. Косвенную роль в этом также может сыграть и систематическое уменьшение численности населения, проживающей в указанных муниципальных образованиях.

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.

В остальных муниципальных районах Тюменской 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 Тюменской области большинство районных судов общей юрисдикции (84,2%) расположены непосредственно в центре самого населённого пункта и на центральной улице за исключением Тюменского, Сладковского и Уватского районных судов. Причём расположение Тюменского районного суда на окраине самого города возле объездной дороги, наоборот, является более предпочтительным и удобным с точки зрения доступа к правосудию для жителей Тюменского района, так как отпадает необходимость им заезжать в сложный для ориентирования и передвижения центр города. В Сладковском районе Тюменской области суд располагается не совсем в географическом центре поселения, но сравнительно недалеко от него.

Несколько иначе обстоит дело с Уватским районным судом. Месторасположение этого суда на периферии районного центра осложнено ещё тем, что большая часть органов власти, (включая правоохранительные органы), равно как и выход на магистральную автодорогу, расположены на противоположном берегу реки Иртыш. Связь между двумя берегами, ввиду отсутствия автодорожного моста, осуществляется летом с помощью паромной переправы, а зимой – по ледовой переправе. В осенний и весенний периоды

(т. е. в период распутицы) транспортное сообщение между двумя половинками села Уват осуществляется только с помощью вертолётного сообщения. Поэтому доступ к правосудию в Уватском районе в прямом смысле затруднён и сильно зависит от естественных сезонных и иных климатических условий.

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 населенных 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 [\[13\]](#), зона пешеходной доступности – территория, в границах которой нетренированный человек может спокойным шагом пройти 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 расчёта отношения длины кратчайшего пешеходного маршрута к длине предельного маршрута до точек притяжения в пределах 800-метровой зоны с учётом 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, преодолеваемому лицом за 15 минут, что эквивалентно 1000 метрам.

Исходя из этого, можно установить, что в нашем случае для определения пешеходной доступности в данном 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 уголовного процесса и для населения в целом.

Подобное близкое соседство районных судов 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 месторасположения районных судов общей юрисдикции по Тюменской области показало следующее. Так, 89,4% (17 из 19) районных судов расположены в непосредственной пешеходной доступности от районной администрации. Причём 7 районных судов расположены на близком расстоянии, а 6 судов расположены на очень близком расстоянии. Примечателен тот факт, что в Сорокинском районе районный суд и

районная администрация данного муниципального образования расположены в одном здании.

73,68% (14 из 19) районных судов Тюменской области расположены в непосредственной пешеходной доступности от районной прокуратуры, т. е. на расстоянии менее 1 километра по прямой. Причём 8 районных судов расположены на близком расстоянии, а 5 судов – на очень близком расстоянии. Такая сложившаяся ситуация даёт определённые преимущества и играет немаловажную роль в налаживании процессуальных и иных связей. Например, статья 246 УПК РФ устанавливает требования обязательного участия государственного обвинителя на стадии судебного разбирательства при рассмотрении судом уголовных дел. В его отсутствие суд не может начать судебное заседание.

В остальных 5 муниципальных образованиях районные суды расположены несколько дальше от районных администраций и районных прокуратур на территории одного поселения, но в пределах 1,5–3,5 километров. Исключением является Уватский районный суд, который, по изложенным выше причинам, располагается ещё дальше от районной администрации и от районной прокуратуры, к тому же отделён от них рекой Иртыш.

84,2% (16 из 19) районных судов общей юрисдикции Тюменской 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 8 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. Остальные же структурные подразделения МВД РФ в других муниципальных образованиях Тюменской области расположены от районных судов не так-то далеко, – в пределах 1,5 километров по прямой.

Относительно соседства структурных подразделений Следственного комитета РФ с районными судами общей юрисдикции Тюменской области ситуация складывается не совсем радужная. Только 6 районных судов расположены в пешеходной доступности от следственных органов СК РФ. В 10 муниципальных образованиях Тюменской области на сегодняшний день отсутствуют следственные органы СК РФ. А нагрузка по расследованию преступлений, совершенных на указанных территориях, возлагается на соседние межрайонные следственные отделы СУ СК РФ по Тюменской области, что в целом вносит определённые затруднения в расследовании уголовных дел и передачу дел в районный суд через органы прокуратуры РФ. Поэтому следует считать необходимым увеличение числа присутствия в муниципальных образованиях и муниципальных округах следственных отделов СУ СК РФ по Тюменской области.

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 производстве 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.

Отдельно стоит рассмотреть вопрос и о транспортной доступности районных судов общей юрисдикции в Тюменской области. Автором ранее проводились аналогичные исследования, когда изучался вопрос об определении транспортной доступности удалённых поселений Нижневартовского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры [14, с. 117-126]. Правда в том научном анализе делался акцент на изучении коэффициента транспортной доступности тех или иных удалённых населённых пунктов муниципального образования 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, предстоит ещё выяснить. Также 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 Тюменскую область.

Примером такой ситуации является уголовное дело, которое рассматривалось в 2018 году Уватским районным судом Тюменской области. Описываемое в приговоре деяние произошло в Уватском районе (недалеко от границы с Ханты-Мансийским автономным округом – Югры) на 517 километре автодороги «Тюмень – Ханты-Мансийск», когда на проезжей части столкнулись два автомобиля, один из которых двигался с превышением разрешённой скорости, а второй разворачивался для последующего заезда на автозаправочную станцию. Вследствие ДТП нескольким пассажирам в машине виновника был причинён вред различной степени тяжести. И подсудимый, и потерпевшие, и свидетели были из разных городов: Тобольск, Нефтеюганск, Тюмень. Практически все они приняли участие в судебном заседании, приехав в Уват из указанных городов, включая подсудимого, так как в отношении него была избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде, предоставляющая в ряде случаев по согласованию следователя, дознавателя и суда, право покидать место жительства исходя из смысла ст. 102 УПК РФ, в том числе и для 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 в 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 Тюменской области показало, что только 9 из 19 районных судов расположены в шаговой доступности (менее 1 километра по прямой) от автовокзала. Ещё 5 автовокзалов расположены относительно близко к районным судам – в пределах 2 километров по прямой. Доступность практически $\frac{3}{4}$ автовокзалов для районных судов – это, несомненно, является плюсом для тех лиц, кто прибывают в районный центр из сельских поселений района 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.

Необходимо учесть тот факт, что остальные автовокзалы расположены все-таки значительно дальше от районного суда, но в пределах 3–4 километров. И, если удалённое расположение автовокзалов в Заводоуковске и в Ишиме обусловлено тем, что указанные населённые пункты являются не сельскими, а городскими округами с относительно большой территорией и численностью населения, то удалённое расположение автовокзала и районного суда в Увате, как уже отмечалось выше, обусловлено расположением указанных объектов на разных берегах реки Иртыш и отсутствием круглогодичной транспортной коммуникацией между ними. Несмотря на это, все же самым частым используемым видом автотранспорта для поездки в районные суды на судебные заседания остаётся личный автомобильный транспорт. Да и многие населённые пункты в муниципальных районах расположены сравнительно недалеко от районных центров. Тем более, что многие суды Тюменской области (78,9% от общего числа районных судов) имеют рядом со зданием полноценную автомобильную приобъектную гостевую стоянку. 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 Тюменская область развита относительно хорошо. Через регион проходит Транссибирская магистраль Екатеринбург – Тюмень – Омск. Также проходит железнодорожная магистраль Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой с ответвлением на Нижневартовск от станции Ульт-Ягун. По указанным направлениям осуществляется пригородное и межрегиональное пассажирское 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 железнодорожных сообщений, 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. Для исследования важен тот момент, чтоб между судом (либо районный 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 18 из 19 районных судов общей юрисдикции Тюменской области имеют выход и доступ к железнодорожному транспорту – к железнодорожным станциям, т. е. находятся на расстоянии 80 километров и менее по прямой друг от друга. Тем более, что 6 районных центров, где располагаются районные суды, являются и крупными железнодорожными станциями. Исключением является только Викуловский районный суд, который дальше всех находится от железной дороги, нежели чем другие районные суды. Но и это расстояние по современным меркам не совсем большое, и составляет 104 километра по прямой. Тем более, что сам Викуловский район является самым удалённым от регионального центра муниципальным образованием в Тюменской области. Но по сравнению с соседней Курганской областью районные суды общей юрисдикции Тюменской области с географической точки зрения имеют несколько худший доступ к железнодорожному сообщению.

Обусловлено это, прежде всего, тем, что, несмотря на большую протяжённость железных дорог (882 километра в Тюменской области и 743 километра в Курганской области), Тюменская область по площади более чем в два раза больше чем соседний регион (160122 кв.км против 71488 кв.км). И это без учёта территорий автономных округов. Вследствие этого многие сельские поселения Тюменской области, да и сами муниципальные центры с районными судами, как уже отмечалось выше, расположены на значительном удалении от путей сообщения. Поэтому жителям этих муниципальных образований приходится полагаться на другие виды транспорта.

В отличие автотранспорта и железнодорожного транспорта авиационное сообщение в Тюменской области развито не так сильно. 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 центром, 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 [\[15, с. 78-89\]](#). 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 идёт 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 Тюменской области возле областного центра имеется крупный аэропорт международного значения «Рощино», способный принимать воздушные суда для авиалиний малой, средней и дальней протяженности. Аэропорт, расположен диспропорционально относительно географического центра региона, находясь на его периферии, вследствие чего многие муниципальные районные центры (где имеются районные суды общей юрисдикции) расположены на значительном удалении от данного аэропорта (более 200 километров от регионального центра и от аэропорта Рощино). Хотя данный аэропорт имеет со многими муниципальными районами хорошо развитую транспортную коммуникацию (развитую автодорожную сеть и, в ряде случаев, железнодорожную сеть), но доступ для участников судопроизводства в ряде случаев может быть к нему затруднён.

Тем самым напрашивается потребность в строительстве новых аэропортов для тех муниципальных образований, которые расположены на удалении более чем 200 километров от регионального центра и действующего международного аэропорта. По крайней мере такая проблема сравнительно недавно была успешно разрешена в Тобольске путём строительства и открытия нового аэропорта 2 класса. И теперь жители Уватского, Тобольского и Вагайского районов имеют хороший доступ к авиатранспортному сообщению. Следовательно, и доступ к правосудию для участников судопроизводства с использованием гражданской авиации тоже обеспечен.

Учитывая социально-экономическую, административно-территориальную и транспортную специфику Тюменской области, следует отметить, что данному региону нужен еще один аэропорт, которые должен располагаться в Ишимском районе муниципальном районе рядом с г. Ишим. Тогда Голышмановский, Абатский, Аромашевский, Викуловский, Сорокинский, Казанский, Сладковский и Бердюжские районы смогут получить непосредственный доступ к авиатранспорту.

Данные виды транспорта в Тюменской 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 [\[16, с. 59-69\]](#). 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 общей юрисдикции, упростивший бы доступ к правосудию для местного населения.

К каким выводам удалось прийти по итогам проведённого исследования? Так или иначе, но $\frac{3}{4}$ районных судов общей юрисдикции в Тюменской 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, расположенных 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 $\frac{3}{4}$ от общего числа исследованных районных судов) расположены в центре поселений и на центральной улице, что также в определённой 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, 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, либо же имеют водное препятствие, например, в виде широкой судоходной реки без мостовых и понтонных сооружений, не позволяющих населению получить беспрепятственный доступ к правосудию. Поэтому с непроцессуальной точки зрения напрашивается предложение по решению вышеуказанных проблем в Тюменской области путём строительства мостового перехода через реку Иртыш в селе Уват и строительства аэропорта 2 класса возле города Ишим.

С процессуальной же точки зрения одним из решений описанных проблем, связанных с обеспечением доступа к правосудию, является, хоть и при наличии ряда проблем [\[17, с.73-76\]](#), применение современных цифровых технологий, например, системы видео-конференц-связи [\[18, с. 103-106\]](#) 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 Тюменская 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 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. Книга 1. Свод принципов комплексного развития городских территорий (ред. от

15.03.2019). STRELKA КБ. 2019. 300 с.

14. 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.
15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. Грязнов С. А. Видео-конференц-связь в уголовном судопроизводстве // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №9 (2). С.103-106. 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](#).

Предметом исследования представленной статьи выступает деятельность по правовому регулированию доступа к правосудию. Методология исследования включает теоретический и практический подходы. Автор применяет сравнительно-правовой метод, анализ, синтез, дедукцию, моделирование, прогнозирование. Актуальность обусловлена потребностью общества в судопроизводстве и необходимости деятельности судов с учетом текущих потребностей. Научная новизна состоит в авторском оригинальном подходе, который продемонстрирован в представленной статье, в совокупности авторских выводов и предложений.

Стиль статьи - научный. Структура статьи логически выстроена и включает введение, основную часть, заключительную часть. По содержанию исследование отражает название статьи и раскрывает видение автора географического подхода к определению доступа к правосудию по уголовным делам (на примере районных судов Тюменской области).

Интересным представляется категориальный аппарат, представленный автором. Автор четко определил цель и объект исследования. В исследовании предпринята попытка определить, насколько суд общей юрисдикции в Тюменской области удалён от местной районной администрации муниципального образования, так как указанный орган местного самоуправления в большей своей степени выступает центром поселения, причём, зачастую, географическим. Анализируя судебную практику, автор выявил коллизию двух принципов уголовного судопроизводства: осуществление правосудия только судом и обеспечение доступа к правосудию. Исходя из того, что последний принцип не получил законодательного закрепления в Уголовно-процессуальном кодексе РФ. Интересным представляется вывод автора о приоритете принципа осуществления правосудия только судом, устанавливающего в ч. 3 ст. 8 УПК РФ требование о запрете лишать подсудимого права на рассмотрение уголовного дела в том суде и тем судьёй, к подсудности которого отнесено данное уголовное дело.

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.

В ходе написания статьи автор ставит закономерные вопросы и демонстрирует поиск ответов. К примеру, 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 населенных пунктов и (или) вне дорог общего пользования, рекомендуется обосновывать отдельно.

Интерес вызвали авторские выводы о том, что три четверти районных судов общей юрисдикции 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, что в определенной степени может негативно сказываться на качестве предварительного расследования. В части транспортной доступности судов общей юрисдикции, - 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, либо же имеют водное препятствие.

Особый интерес представляет вывод автора о том, что Тюменская 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 апелляционный суд общей юрисдикции (кассационный суд общей юрисдикции уже создан и базируется в Челябинске), а равно новые формы федеральных судебных органов.

При подготовке статьи автор использовал 18 источников литературы, отвечающих критериям актуальности и новизны, комплекса источниковой базы.

Статья может представлять читательский интерес и рекомендуется к публикации.