

**Отзыв на автореферат диссертации Глатоленковой Екатерины Викторовны
«АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СТАНЦИОННЫХ
КОМПЛЕКСОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
(КОНЕЦ XIX- НАЧАЛО XX ВЕКА)»,
представленной на соискание ученой степени кандидата архитектуры по
специальности 2.1.11 – Теория и история архитектуры, реставрация и
реконструкция историко-архитектурного наследия
(научный руководитель: канд. архитектуры доцент М. Е. Базилевич)**

История и архитектура российских железных дорог является весьма популярной научной темой у исследователей-историков и архитекторов, в 2000-е защищено несколько диссертаций, изданы монографии о разных железных дорогах России. Одной из «излюбленных» является Транссибирская магистраль, которой тоже, и ее отдельным участкам, посвящена не одна кандидатская диссертация и публикация, в т.ч. зарубежных авторов, в т.ч. китайских (Троицкая Т.Ю., Смирнова Е. А., Журин Н. П., Баландин Р. П., Маганизер Н. А., Никифорова Н. В., Хобта А. В., Синьин Ван и многие др.) Однако, региональная специфика всегда остается актуальной. Впервые соискательница предприняла комплексное обобщающее исследование становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке (как в Российской империи, так и в Северно-Восточном Китае), а именно, всех трех дальневосточных участков Транссибирской магистрали: Уссурийской, Китайско-Восточной (КВЖД) и Амурской железных дорог, строительство которых пришлось на 1891-1916 годы и обеспечило транзитное движение из европейской России до Тихого океана. Также впервые проведено сравнение их между собой, и с остальной Транссибирской магистралью. Выявление региональных особенностей возможно только в сравнении с общим явлением, что стало возможным при обобщении фрагментарных предшествующих исследований и видения картины в целом. В диссертации региональные особенности выявлены в отношении градостроительной типологии; типовых и уникальных проектов технических и жилых объектов станционных комплексов; в отношении художественно-стилевой направленности, включающей приемы адаптации к иной культурной идентичности на КВЖД. В частности, по последней группе особенностей сделан обобщающий вывод: для Уссурийской ЖД характерен русский стиль, для КВЖД синтез русских и китайских национальных традиций; для Амурской - модерн, что отражает историческое время и место.

Оригинальной является научная гипотеза автора, заключающаяся в рассмотрении пространственных решений станционных комплексов на всем протяжении железной дороги с точки зрения ансамблевости ее организации, разворачивающейся для зрителя во

времени и пространстве в единстве с природным ландшафтом. И это соответствует объективной реальности, в чем рецензенту довелось убедиться на личном опыте. Автором предложена расширительная трактовка термина «ансамбль железной дороги», которая сформулирована в результате выявления и фиксации «характеристик ансамблевости» изучаемых ЖД. Таковой, по мнению соискателя, обладают два из трех изучаемых направлений: Уссурийская и Китайско-Восточная железная дорога. Е. И. Кириченко и Е. Г. Щеболева первыми рассмотрели ЖД - «новый градостроительный организм» - как «ансамбль совершенно нового типа, в котором архитектура и техника выступали в нерасторжимом единстве», раскрывающийся восприятию пассажира из окна вагона постепенно (Градостроительство России середина XIX - начала XX века М., Прогресс-Традиция, 2003. Кн. 2). Ряд последователей разделяют этот взгляд. Развитие понятийного аппарата в отношении сверхпротяженных объектов, предпринятых в данной диссертации на примере дальневосточных направлений Транссиба, относится к теоретической значимости работы, как и «выявленные пространственно-планировочные особенности станционных комплексов, их типология, принципы размещения и ритмической организации» (Автореферат, с.9).

Как правило, в исследованиях дальневосточных ЖД России преимущественное внимание уделяется начальным и конечным узлам ЖД, где были заложены и впоследствии развились большие и крупные города (т.н. автором «ключевые пары» Маньчжурия и Пограничная, Хабаровск и Владивосток, Харбин и Дальний), доминанты нетиповых вокзалов и железнодорожные поселки, интегрированные в структуру городов и «растворившиеся» в ней со временем. Важным является включение в исследование станций более низкого класса (III - V) и небольших железнодорожных поселков при них, а также находящихся в иностранном государстве (станции II-III кл.), что ранее было практически невозможно сделать. Это сопряжено, безусловно, с большим напряжением, чем исследования в России. Е. В. Глатоленкова первая провела сплошное натурное обследование сохранившихся бывших станций и небольших железнодорожных поселков вдоль бывшей КВЖД (ныне используется для товарных перевозок и пассажирских поездов дальнего следования, они пользуются популярностью, хотя рядом проложены новые, автомобильные и скоростные). Об этом свидетельствуют многочисленные авторские фотографии объектов последних восьми лет.

Несомненную практическую ценность результатов исследования на российском Дальнем Востоке имеют разработанные автором рекомендации по сохранению материальных элементов станционных комплексов и идентичности места. Разработана

схема размещения ОКН и ценных исторических объектов в Хабаровском и Приморском краях. Рекомендации учитывают реальный опыт в провинциях Северного Китая, началом которого можно считать 2010-е гг.: значительная часть архитектурного железнодорожного наследия сохранена и удачно интегрирована в современную городскую среду (п. 5 основных положений, выносимых на защиту, с. 9).

Проведя многолетние архивные изыскания во всех без исключений российских архивах, центральных и региональных, где могут отложиться необходимые материалы, а также неоднократные натурные обследования станционных комплексов и зон градостроительного влияния трех дорог, включая бывшую КВЖД в Китае, можно говорить о высокой фундированности исследования и обоснованности сделанных выводов. Выводы масштабно апробированы, о чем свидетельствуют высокая публикационная активность автора в 2019 - 2024 года, 14 из 23 публикаций в изданиях, рекомендованных ВАК. Поддержка исследований грантами РФФИ и РНФ (ежегодно с 2018 по 2025 годы) также свидетельствует об актуальности проведенного исследования, без которых, особенно зарубежные исследования, были бы невозможны.

Перед нами завершенное самостоятельное научное исследование, об основных выносимых на защиту положениях которого автореферат дает исчерпывающее представление. Сколь-либо существенных замечаний к содержанию диссертации, изложенной в автореферате, нет.

В целом, автореферат диссертации соответствует требованиям, предъявляемым ВАК России к кандидатским диссертациям, а ее автор, Е. В.Глатоленкова, заслуживает присуждения искомой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.11 - Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия.

Рецензент

доцент каф. Градостроительства

Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, советник РААСН
Тел. +79112956178, e-mail: s_levoshko@mail.ru

Левашко Светлана Сергеевна,
Кандидат архитектуры, доцент,



С. С. Левашко
ЗАВЕРЯЮ
Заведующий управления кадров
ФГБОУ ВО «СПбГАСУ»
« 17 » 10 20 25 г.

ФГБОУ ВО « Санкт-Петербургский государственный архитектурно -строительный университет, РФ, г. Санкт-Петербург, 2-ая Красноармейская ул, д. 4, тел. 812 3165873; Электронная почта: rector @spbgasu.ru