

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.380.02,  
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО  
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО  
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ  
СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

Аттестационное дело № \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 22.10.2025 №12

О присуждении Глатоленковой Екатерине Викторовне, гражданке Российской Федерации, ученой степени кандидата архитектуры.

Диссертация «Архитектурно-градостроительные особенности станционных комплексов железных дорог Дальнего Востока (конец XIX – начало XX века)» по специальности 2.1.11 Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия (архитектура) принята к защите 11 июля 2025 года (протокол заседания № 9) диссертационным советом 24.2.380.02, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 190005, город Санкт-Петербург, улица 2-я Красноармейская, дом 4, утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 августа 2013 года № 453/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 27 марта 2014 года №144/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 25 мая 2016 года № 590/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 19 декабря 2017 года №1246/нк, приказом Министерства науки и высшего образования от 27 марта 2019 года «272/нк, приказом Министерства науки и высшего

образования Российской Федерации от 20 ноября 2019 года № 1108/гк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 05 ноября 2021 года №1179/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 26 января 2023 года №94/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 27 ноября 2023 года № 2153/нк, приказом Министерства науки и высшего образования РФ от 22 декабря 2024 года № 1017/нк, приказом Министерства науки и высшего образования РФ от 17 апреля 2025 года № 357/нк, приказом Министерства науки и высшего образования РФ от 03 октября 2025 № 910/нк.

Соискатель Глатоленкова Екатерина Викторовна, 8 апреля 1986 года рождения.

В 2025 году соискатель окончила аспирантуру ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет» по научной специальности 2.1.11. Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия.

С 2016 г. по настоящее время работает в должности старшего преподавателя в высшей школе архитектуры и градостроительства ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Диссертация выполнена в высшей школе архитектуры и градостроительства ФГБОУ ВО «Тихоокеанского государственного университета» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

**Научный руководитель** – кандидат архитектуры, доцент **Базилевич Михаил Евгеньевич**, ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, высшая школа архитектуры и градостроительства, профессор.

**Официальные оппоненты:**

**Шевченко Марианна Юрьевна**, доктор архитектуры, ФГБОУ ВО «Московский архитектурный институт (Государственная академия)», кафедра истории архитектуры и градостроительства, профессор;

**Залесов Валерий Геннадьевич**, кандидат архитектуры, доцент, ФГБОУ ВО «Томский государственный архитектурно-строительный университет», кафедра «Теория и история архитектуры», заведующий кафедрой

**дали положительные отзывы на диссертацию.**

**Ведущая организация** – ФГАОУ ВО «Дальневосточный государственный университет», г. Владивосток, в своем положительном отзыве, подписанном Бабенко Алексеем Геннадьевичем (и. о. директора Департамента архитектуры и дизайна Политехнического института ДВФУ, кандидат архитектуры, доцент, член Союза архитекторов РФ), Карпенко Владимиром Евгеньевичем (профессор Департамента архитектуры и дизайна Политехнического института ДВФУ, кандидат архитектуры, доцент) указала: диссертация имеет значительную теоретическую и практическую значимость. Теоретическая ценность заключается в развитии понятийного аппарата архитектурного анализа линейных объектов и уточнении термина «ансамбль железной дороги» как пространственно-композиционной системы, взаимодействующей с ландшафтом. Выявленные типологические и планировочные особенности станционных комплексов углубляют понимание градостроительной структуры транспортных магистралей и отражают региональную специфику архитектуры Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая конца XIX – начала XX в. Практическая значимость состоит в систематизации и введении в научный оборот материалов о проектах и постройках дальневосточных железных дорог, включая участки Транссибирской магистрали. Результаты исследования восполняют пробелы в изучении региональной архитектуры и

могут использоваться в архитектурном образовании, проектировании, охране наследия и развитии туристических маршрутов, связанных с железнодорожным наследием. По совокупности критериев – актуальности темы, персонального вклада автора, научной новизны и достоверности полученных результатов, обоснованности положений, теоретической и практической значимости исследования, а также публикации и апробации его результатов – диссертация соответствует требованиям, предъявляемым ВАК РФ к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.11. «Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия (архитектура)».

Соискатель имеет 23 опубликованные работы, в том числе по теме диссертации опубликовано 23 работы, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 14 работ.

**Работы, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК:**

1. Глатоленкова, Е. В. Архитектура паровозных депо веерного типа на железных дорогах Дальнего Востока в конце XIX – начале XX веков / Е. В. Глатоленкова // Вестник гражданских инженеров. – 2024. – № 6(107). – С. 5–16. – DOI 10.23968/1999-5571-2024-21-6-5-16 (0,75 п. л., авторский вклад 100%)

2. Глатоленкова, Е. В. К вопросу об авторах проекта первого вокзала в Харбине / Е. В. Глатоленкова // Проект Байкал. – 2024. – № 79. – С. 110–117. (0,5 п. л., авторский вклад 100%)

3. Глатоленкова, Е. В. Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века // Урбанистика. – 2024. – № 3. – С. 82–99. (1,125 п. л., авторский вклад 100%)

4. Глатоленкова, Е. В. Архитектурно-градостроительные особенности станционных поселков Амурской железной дороги в начале XX века / Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2024. – № 2(86). – URL: [http://archvuz.ru/2024\\_2/16/](http://archvuz.ru/2024_2/16/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi:

[https://doi.org/10.47055/19904126\\_2024\\_2\(86\)\\_16](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_16) (1,0 п. л., авторский вклад 100%)

5. Глатоленкова, Е. В. Типовая архитектура рабочих поселков: жилая среда для железнодорожников (конец XIX – начало XX века) / Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2023. – № 1 (81). – URL: [http://archvuz.ru/2023\\_1/14/](http://archvuz.ru/2023_1/14/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi: 10.47055/19904126\_2023\_1(81)\_14. (0,44 п. л., авторский вклад 100%)

6. Ремизова, Д. Р. Концепция благоустройства среды района железнодорожного вокзала г. Спасска-Дальнего / Д. Р. Ремизова, Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2023. – № 1 (81). – URL: [http://archvuz.ru/2023\\_1/27/](http://archvuz.ru/2023_1/27/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi: 10.47055/19904126\_2023\_1(81)\_27 (0,56 п. л., авторский вклад 50%)

7. Глатоленкова, Е. В. Наследие Уссурийской железной дороги в Дальнереченске / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2023. – № 3. – С. 1–3. (0,81 п. л., авторский вклад 100%)

8. Базилевич, М. Е. Вокзал Владивостока: проекты и реконструкция начала XX века / М. Е. Базилевич, Е. В. Глатоленкова // Проект Байкал. – 2023. – Т. 20. – № 76. – С. 82–85. (0,25 п. л., авторский вклад 50%)

9. Глатоленкова, Е. В. Архитектурно-градостроительные особенности станций II класса Уссурийской железной дороги: Владивосток и Хабаровск / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2022. – № 3. – С. 45–60. (1,0 п. л., авторский вклад 100%)

10. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие железных дорог восточной России / Е. В. Глатоленкова, А. П. Иванова // Урбанистика. – 2021. – № 4. – С. – 35–54. (1,25 п. л., авторский вклад 50%)

11. Иванова, А. П. Новые земли: конструирование образа родины / А. П. Иванова, Е. В. Глатоленкова, М. Е. Базилевич // Проект Байкал. – 2021. – Т. 18. – № 68. – С. 134–146. (0,81 п. л., авторский вклад 33%)

12. Глатоленкова Е. В. Реконструкция архитектурно-исторической среды в городах Северо-Востока Китая / Е. В. Глатоленкова // Архитектон:

известия вузов. – 2020. № 1 (69). – URL: [http://archvuz.ru/2020\\_1/22](http://archvuz.ru/2020_1/22) (дата обращения: 22.02.2025) (0,975 п. л., авторский вклад 100%)

13. Глатоленкова Е. В. Архитектура жилой среды в поселениях вдоль Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2020. – № 1. – С. 34–48. (0,94 п. л., авторский вклад 100%)

14. Глатоленкова Е. В. Архитектурно-планировочные особенности города Маньчжурии / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2019. – № 1. – С. 33–43. (0,69 п. л., авторский вклад 100%)

**Работы, опубликованные в других изданиях:**

15. Глатоленкова, Е. В. Историческая среда дальневосточных городов: наследие Уссурийской железной дороги / Е. В. Глатоленкова, М. Е. Базилевич // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2023. – Т. 1. – С. 508–511. (0,25 п.л., авторский вклад 50%)

16. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие Транссибирской магистрали в городах северо-востока Китая: Аньанси / Е. В. Глатоленкова // Культура и наука Дальнего Востока. – 2023. – № 1(34). – С. 89–94. (0,38 п.л., авторский вклад 100%)

17. Глатоленкова, Е. В. Наследие русской архитектуры в поселениях вдоль бывшей Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова // Любимый Харбин – город дружбы России и Китая: материалы Второй международной научно-практической конференции, посвященной русской истории города Харбина, прошлому и настоящему русской диаспоры в Китае. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2021. – С. 224–232. (0,56 п.л., авторский вклад 100%)

18. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском / Е. В. Глатоленкова, А. П. Иванова // Культура и наука Дальнего Востока. – 2021. – № 2(31). – С. 80–84. (0,31 п.л., авторский вклад 100%)

19. Глатоленкова, Е. В. Архитектурные и градостроительные особенности поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги / Е. В.

Глатоленкова // Актуальные проблемы теории и истории региональной архитектуры: материалы международной конференции. Редколлегия: М. Е. Базилевич (отв. ред.) [и др.]. – Хабаровск: Издательство ТОГУ, 2020. – С. 245–248. (0,25 п.л., авторский вклад 100%)

20. Глатоленкова, Е. В. Административный городок Даляня: район особняков // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. Т. 1. – Хабаровск: Издательство ТОГУ. – 2020. – С. 144–150. (0,44 п.л., авторский вклад 100%)

21. Глатоленкова, Е. В. Русское архитектурное наследие провинции Хэйлунцзян / Е. В. Глатоленкова // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. – Хабаровск: Издательство ТОГУ. – 2019. – № 1–2. – С. 50–54. (0,31 п.л., авторский вклад 100%)

22. Кузнецова, Д. А. Дизайн-концепция территории "русские кварталы" в городе Маньчжурии (КНР) / Д. А. Кузнецова, Е. В. Глатоленкова // Материалы секционных заседаний 59-й студенческой научно-практической конференции ТОГУ : В 2 томах, Хабаровск, 27 мая 2019 года / Ответственный редактор И. Н. Пугачев. Том 1. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2019. – С. 236–240 (0,25 п.л., авторский вклад 50%)

23. Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин: монография / А. П. Иванова, Л. Е. Бляхер, М. Е. Базилевич [и др.]. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2024. – 358 с. – ISBN 978-5-7389-3850-4 (22,375 п. л., авторский вклад 20%).

**На диссертацию и автореферат поступили отзывы:**

1) Научно-исследовательский университет «Высшая школа экономики», г. Москва, Факультет гуманитарных наук, Институт региональных исследований, директор, профессор Школы исторических наук Факультета гуманитарных наук, кандидат исторических наук **Болтунова Екатерина Михайловна.**

*Отзыв положительный, имеется замечание:*

– Следует указать на целесообразность выделения отдельного списка используемых архивных источников, что позволило бы корректнее оценить объем проведенной работы.

2) ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет», г. Самара, кафедра «Архитектура жилых и общественных зданий», кандидат архитектуры, доцент, профессор кафедры **Вавилова Татьяна Яновна**.

*Отзыв положительный, имеется замечание:*

– Хотелось бы обратить внимание соискателя на недостаточную правомерность включения в название работы термина «архитектурно-градостроительные особенности», поскольку логика диссертации демонстрирует отдельный анализ градостроительных особенностей и архитектурной специфики застройки станций. При этом предпринята попытка выявления их взаимного влияния.

3) ФГБОУ ВО «Амурский государственный университет» **Васильева Наталья Анатольевна**, кафедра дизайна, доцент кафедры, кандидат архитектуры.

*Отзыв положительный, имеется замечание:*

– В описываемых положениях и результатах исследования, выносимых на защиту, нет отсылок к главам диссертации, в которых они рассматриваются, что несколько усложняет восприятие работы.

4) ФГБОУ ВО «Уральский государственный архитектурно-строительный университет им. Н. С. Алферова», кафедра градостроительства и ландшафтной архитектуры, заведующая кафедрой, декан факультета дополнительного профессионального образования, кандидат архитектуры, доцент **Дивакова Марина Николаевна**.

*Отзыв положительный, имеется замечание.*

– В качестве рекомендации к данному исследованию можно предложить расширить сравнительный анализ пространственной идентичности в других индустриальных городах, что позволит выявить

общие закономерности и уникальные черты. Это поможет дополнить теоретическую базу и расширить применимость разработанных методик.

5) ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», доцент кафедры истории и теории архитектуры, кандидат архитектуры **Кефала Ольга Валерьевна**.

*Отзыв положительный, имеются замечания:*

– Отмечены некоторые дискуссионные моменты, касающиеся необходимости более детального анализа влияния социально-экономических факторов на развитие железнодорожных станций.

6) ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», доцент кафедры градостроительства, доцент, кандидат архитектуры **Левашко Светлана Сергеевна**.

*Отзыв положительный, замечаний нет.*

7) ФГБОУ ВО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения», и. о. заведующего кафедрой «Строительные конструкции, здания и сооружения» кандидат технических наук **Ли Андрей Валерьевич**.

*Отзыв положительный, имеются замечания:*

– В качестве замечания можно отметить некоторую избирательность в выборе иллюстраций, сопровождающих автореферат. В частности, в приложении Д представлены результаты исследования только части рассматриваемых станционных комплексов, хотя во втором томе диссертации эта информация представлена более широко. Возможно, в автореферате можно было ограничиться представлением всех подготовленных схем размещения объектов культурного наследия, но без фотографий.

8) ФГАОУ ВО «Уральский Федеральный университет имени первого президента России Б. Н. Ельцина», кафедра «Архитектура», доцент кафедры, кандидат архитектуры, доцент **Федорова Мария Сергеевна**.

*Отзыв положительный, имеются замечания:*

– Несмотря на заявленный во введении анализ социокультурных аспектов, значения железнодорожной архитектуры в социальном и культурном пространстве региона, обозначенные вопросы рассмотрены неполно.

– Автореферат, в частности, описание структуры работы по главам, не дает полного представления о глубине самого диссертационного исследования.

**Выбор официальных оппонентов и ведущей организации** обосновывается их широкой известностью в научной и образовательной средах, в исследуемой предметной области, а также способностью определить научную и практическую ценность диссертации, специфику и актуальность их основных работ.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

**разработаны** схемы ритмических пространственно-композиционных рядов для Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог и установлено ансамблевое единство Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог. Разработаны схемы размещения объектов архитектурного наследия Уссурийской железной дороги на территории Хабаровского края и Приморского края;

**предложена** трактовка термина «ансамбль железной дороги», применяемого к дальневосточным направлениям Транссибирской магистрали; отражающего региональные особенности и сложные пространственные решения, принятые при проектировании;

**доказана** значимость комплексного архитектурно-градостроительного анализа станционных комплексов дальневосточных участков Транссибирской магистрали как основания для выявления их типологических, композиционных и ансамблевых особенностей с целью формирования регламентов для их сохранения и приспособления под современную функцию, а также реконструкции;

**введены** в научный оборот новые архивные материалы по проектированию и строительству железных дорог Дальнего Востока.

**Теоретическая значимость исследований обоснована тем, что:**

**доказана** возможность рассмотрения железнодорожных линий как целостных пространственно-композиционных систем, отражающих региональную специфику архитектуры и градостроительства конца XIX – начала XX века;

**применительно к проблематике диссертации** результативно использован комплекс методов, основанный на принципах историзма, комплексного подхода и междисциплинарности, что обеспечило всестороннее рассмотрение архитектурно-градостроительных процессов в их культурном и пространственном контексте. В качестве методологического инструментария использованы исторический, сравнительный, композиционный, типологический и комплексный методы, а также тематический анализ, что позволило достичь целостного понимания закономерностей формирования станционных комплексов дальневосточных участков Транссибирской магистрали;

**изложены** результаты проведенных натурных обследований сохранившейся исторической застройки, позволившие выявить степень сохранности объектов железнодорожного наследия и особенности их включения в современную городскую среду России и Северо-Восточного Китая;

**раскрыты** исторические предпосылки и этапы становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке, установлена ее периодизация, включающая два ключевых этапа – формирование концепции прокладки железных дорог на дальневосточных территориях Российской империи и реализацию строительства восточных линий Великого Сибирского пути. Определены типы расположения станционных комплексов относительно существующих поселений;

**изучены** пространственно-планировочные решения станционных комплексов Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог

на основе анализа архивных материалов, а также результатов натурных обследований сохранившейся исторической застройки. Выявлены региональные особенности архитектурно-планировочных решений, отличающие дальневосточные участки Транссибирской магистрали, а именно: при широком применении типовых проектов каждая линия дальневосточной железной дороги имела индивидуальные черты, обусловленные локальными и культурными факторами, выразившимися в планировках, используемых строительных материалах, использовании азиатских мотивов в оформлении КВЖД, элементов русского стиля – на Уссурийской железной дороге, деревянного модерна – на Амурской железной дороге.

**проведена модернизация** понятийного аппарата архитектурного анализа линейных и протяженных объектов: предложена уточненная трактовка термина «ансамбль железной дороги» применительно к дальневосточным направлениям Транссибирской магистрали, раскрывающая пространственно-композиционную специфику архитектурных решений. Предложено использовать термин в отношении дальневосточных участков Транссибирской магистрали. Определены ансамблевые характеристики Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, предлагаемых к рассмотрению как единого ансамбля, а также выявлены подходы к сохранению и актуализации архитектурного наследия железнодорожных станций России и Китая.

**Значение полученных соискателем результатов исследования для практики** подтверждается тем, что разработаны подходы к анализу и систематизации архитектурного наследия железнодорожных станций дальневосточных участков Транссибирской магистрали, включая методику комплексного обследования объектов и их классификацию по типологическим и градостроительным признакам. На основе введенных в научный оборот архивных и натурных материалов уточнены сведения о проектировании и строительстве железных дорог Дальнего Востока, что

создало основу для дальнейших исследований и охранных мероприятий. Полученные результаты внедрены в учебный процесс (имеется акт о внедрении) – при разработке учебных курсов и разделов по истории архитектуры Дальнего Востока, а также могут быть применены в практике охраны архитектурно-градостроительного наследия и в формировании туристических маршрутов, связанных с архитектурным наследием железнодорожного строительства;

**определены** принципы градостроительного и архитектурного освоения территорий вдоль железнодорожных линий (разработка типовых планов и их корректировка на месте строительства, функциональная взаимосвязь зон станционных комплексов; линейная организация планировочной структуры; выделение привокзальной площади и ориентация зданий на железнодорожные пути), а также закономерности формирования станционных комплексов как структурных элементов городской среды (станционные комплексы – первичные центры градообразования; трансформация территорий железнодорожных комплексов в многофункциональные общественные пространства, привлекательные для туристов);

**созданы** схемы размещения объектов архитектурного наследия Уссурийской железной дороги, включая как признанные памятники, так и объекты, претендующие на получение охранного статуса;

**представлены** рекомендации, которые могут быть использованы в совершенствовании практики градостроительного проектирования и разработке туристических маршрутов, связанных с архитектурой железных дорог.

**Оценка достоверности результатов исследования** выявила, что соискателем проведены комплексные натурные обследования, позволившие уточнить степень сохранности исторической застройки, выявить особенности архитектурных решений станционных комплексов и подтвердить полученные выводы на основе сопоставления архивных

данных с реальными объектами. Представленные результаты согласуются с опубликованными данными по теме диссертации:

**идея базируется** на анализе архивной документации, фотоматериалов, печатных источников, а также на результатах полевых исследований, проведенных на дальневосточных участках Транссибирской магистрали; **использованы** материалы, отражающие архитектурные решения, примененные на других направлениях магистрали, что позволило осуществить сопоставительный анализ и выявить региональные особенности архитектурно-планировочных решений;

**установлена** уникальность проектов зданий вокзалов и жилых домов, применявшихся на дальневосточных участках, прежде всего на Китайско-Восточной железной дороге; в то же время зафиксировано повторное использование ряда типовых проектов зданий технологического назначения, адаптированных к местным условиям и строительным материалам.

**Личный вклад** соискателя состоит в комплексном выявлении и систематизации ранее не опубликованных архивных материалов, самостоятельном проведении натурных обследований сохранившихся объектов, а также в уточнении трактовки понятия «ансамбль железной дороги» применительно к дальневосточным направлениям Транссибирской магистрали. Результаты исследования получены автором лично и основаны на собственных аналитических и полевых наблюдениях, что подтверждает достоверность и оригинальность выполненной работы.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания:

1. Недостаточно раскрыты конкретные, прикладные рекомендации, вытекающие из анализа современного состояния железнодорожных объектов на территории России.

2. В работе, посвященной истории архитектуры, важной составляющей является выявление вклада конкретных архитекторов, которые выполняли проектные работы. В представленной работе

обнаружено всего девять фамилий архитекторов, которые внесли вклад в железнодорожное строительство на Дальнем Востоке России и Северном Китае. При изучении региональной архитектуры было бы оправданным отметить проектировщиков, дополнить информацию об их деятельности и уточнить атрибуцию их построек.

Соискатель Глатоленкова Е. В. ответила на задаваемые ей в ходе заседания вопросы и привела собственную аргументацию.

1. В п. 3.5 третьей главы диссертации лишь кратко обозначены рекомендации по использованию объектов железнодорожного наследия на территории современных Приморья и Приамурья. В процессе подготовки диссертации более развернутые предложения, включая результаты проектных разработок и идеи по актуализации объектов наследия Уссурийской железной дороги, рассматривались, однако их включение в итоговый текст могло бы сместить акценты исследования в сторону вопросов современного использования, что выходило за рамки поставленной цели и задач работы. Детально с указанными предложениями можно ознакомиться в совместных публикациях автора, ссылка на которые есть в автореферате. Кроме того, в рамках работы над грантом РНФ «Архитектурное наследие Транссибирской магистрали в Хабаровском крае» в итоговом отчете также будут представлены рекомендации по работе с архитектурным наследием в г. Вяземском, Бикине и Хабаровске.

2. Соискатель полностью разделяет позицию о важности персонификации при исследовании архитектурного наследия и осознает значимость авторского вклада в процессе проектирования железнодорожных комплексов. Вместе с тем в условиях масштабного и во многом типового железнодорожного строительства выявление конкретных имен архитекторов и инженеров представляет собой сложную, но ценную исследовательскую задачу. В диссертации названы специалисты, чья деятельность документально подтверждена и ранее не была систематизирована: П. Базилевский – архитектор большинства построек

