

Вестник Томского государственного
архитектурно-строительного университета.
2025. Т. 27. № 1. С. 70–81.

ISSN 1607-1859 (для печатной версии)
ISSN 2310-0044 (для электронной версии)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo
arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta –
Journal of Construction and Architecture.
2025; 27 (1): 70–81.

Print ISSN 1607-1859
Online ISSN 2310-0044

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 722.03

DOI: 10.31675/1607-1859-2025-27-1-70-81

EDN: DYDMPF

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПРИМЕРЕ НЬЮ-ЙОРКА

Марк Александрович Фомин, Милена Владимировна Золотарева

Санкт-Петербургский государственный

архитектурно-строительный университет, г. Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. *Актуальность.* Строительство промышленных предприятий в XIX – первой половине XX в., их тяготение к водным ресурсам стали в настоящее время результатом существования зон неиспользованной складской и причальной инфраструктуры на прибрежных территориях. Сегодня эти территории имеют деградирующие характеристики. С другой стороны, участки бывших промышленных предприятий являются неотъемлемой частью исторических городов, определяющей их идентичность. В связи с этим во многих городах с многовековой историей эта тема является исключительно актуальной. Для изучения опыта перепрофилирования складской и портовой инфраструктуры были выбраны прибрежные территории Нью-Йорка.

Целью настоящего исследования является изучение мирового опыта перепрофилирования складских и причальных объектов на примере Нью-Йорка.

В связи с актуальностью рассматриваемой проблемы и в контексте заявленной темы были определены направления исследования. Так, в круг *задач* вошли: выявление предпосылок формирования портовой и складской инфраструктуры в Нью-Йорке; определение современной проблематики этих участков исторической среды; оценка потенциала территорий к развитию; выявление наиболее удачных примеров перепрофилирования портовой инфраструктуры для современного использования.

Метод исследования представляет собой комплексный подход, включающий: изучение вопросов перепрофилирования портовой инфраструктуры; исследование промышленных объектов, расположенных на прибрежных территориях (на примере Нью-Йорка); проведение многоаспектного анализа реализованных проектных решений преобразования портовой инфраструктуры; рассмотрение функционально-планировочных особенностей объекта исследований.

Выводы. В ходе исследования выявлено, что подобные территории обладают значительными перспективами для развития города, а их преобразование способствует созданию новых рабочих мест и увеличению доходов бюджета исторических городов. Итогом исследования является формулировка методов, применяемых в процессе перепрофилирования объектов портовой инфраструктуры, которые могут быть применены в процессе аналогичных работ в других исторических городах со схожими проблемами.

Ключевые слова: градостроительство, социально ориентированная среда, промышленные территории, транспортная инфраструктура, ландшафтная регенерация

Для цитирования: Фомин М.А., Золотарева М.В. Преобразование объектов портовой инфраструктуры на примере Нью-Йорка // Вестник Томского государ-

ORIGINAL ARTICLE

**PORT INFRASTRUCTURE CONVERSION
IN NEW YORK CITY AS AN EXAMPLE**

Mark A. Fomin, Milena V. Zolotareva

*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
Saint-Petersburg, Russia*

Abstract. The paper considers examples of port facility conversion in New York. In many historical cities, this problem is extremely relevant. The construction of industrial enterprises in the 19th and early 20th centuries, their attraction to water resources, result from unused storage zones and port infrastructure in coastal areas. These territories have currently degrading characteristics. On the other hand, former industrial enterprises are an integral part of historical cities.

Purpose: The study of the experience of converting the port infrastructure in New York.

Methodology: Integrated approach, including studying the issues of port infrastructure conversion; industrial facilities locating on coastal territories; multidimensional analysis of implemented design solutions for port infrastructure transformation; functional and planning of port infrastructure.

Research findings: Identification of prerequisites for the formation of port and warehouse infrastructure in New York; current problems of historical environment areas; the territory potential for transformation; examples of port infrastructure conversion for modern use. These territories have significant prospects for the city development, and their profiling contributes to the creation of new jobs and an increase in the budget of historical cities. The article formulates the conversion principles of such objects, which can be applied to other historical cities.

Keywords: facility conversion, urban planning, socially oriented environment, industrial areas, transport infrastructure, landscape reclamation

For citation: Fomin M.A., Zolotareva M.V. Port Infrastructure Conversion in New York City as an Example. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2025; 27 (1): 70–81. DOI: 10.31675/1607-1859-2025-27-1-70-81. EDN: DYDMPF

Введение

Деятельность, направленная на сохранение историко-культурного наследия, включение его в активную жизнь города и создание на его основе привлекательных образов городской среды, непосредственно связана с вопросами перепрофилирования исторических объектов, утративших свою функциональную нагрузку.

Проблемы перепрофилирования промышленных, складских и производственных территорий в городах в настоящее время обозначены достаточно остро. Так называемые «серые пояса» исторических городов делят их территории на центр и периферию, ограничивая интеграцию. Традиционно бывшие промышленные предприятия размещались вблизи береговой линии, формируя инфраструктуру пристаней и причалов. Эти объекты занимали наиболее привлекательные участки городской среды. Поэтому решение вопросов перепрофилирования подобных зон весьма актуально. Не исключением является

и Санкт-Петербург. Город закладывался на берегах Балтики, в том числе как порт, а строительство военных судов первоначально размещалось в его центре. Первые торговые корабли пришли в северную столицу еще при Петре I. Торговая функция укоренялась и развивалась на протяжении всей истории Санкт-Петербурга. Портальные краны стали неизменным элементом архитектурного облика западной части города. В XIX в. портовая зона пополнилась промышленными предприятиями, тяготеющими к воде. Это обусловило актуальность задачи формирования территорий устойчивого развития на основе «серого пояса» Санкт-Петербурга и его прибрежных территорий.

Подобные вопросы являются неотъемлемой частью развития крупных городов. В настоящее время существует значительное число успешных примеров реализации проектов и практических решений в этой области. Например, в Москве поставлена цель придать речным фасадам облик, соответствующий статусу столичного города, и создать единый рекреационный маршрут вдоль речных магистралей. На сегодняшний день уже 33 % набережных, в прошлом занятых промышленными объектами, благоустроены, для других разработаны перспективные проекты развития [1]. К числу успешных примеров перепрофилирования промышленных объектов на прибрежных территориях относится проект реорганизации промзоны «Южный порт» в Москве. В рамках этого проекта не только построены объекты недвижимости, но и планируется создание общественных пространств, расположенных непосредственно на берегу, а также в водной акватории [2]. Подобные проекты реализуются в Екатеринбурге, Якутске и других городах. В России запланировано реализовать около 200 проектов благоустройства набережных в 2025 г. [3].

За рубежом решение проблем создания устойчивой и комфортной среды прибрежных территорий началось с 1980-х гг. Перепрофилирование Лондонских доков Доклендс стало одним из первых масштабных проектов в этом направлении. Территория, занимаемая доками, расположена к востоку и юго-востоку от центра британской столицы. Работы, начавшиеся еще в 80-е гг. XX в., продолжают до сих пор. На месте бывшей портовой зоны появились жилые и коммерческие объекты, здания культурного назначения и общественные пространства. Другим успешным примером является программа реконструкции береговой зоны Роттердама (Коп ван Зюд), реализация которой началась с 1990-х гг. Сочетание исторических зданий с новыми объектами, выполненными в современной и яркой манере, создало привлекательную среду на этой в прошлом промышленной территории [4]. Еще одним успешным примером перепрофилирования служит реконструкция территории в Мельбурне (Австралия). Площадь порядка 200 га, прилегающая к воде, преобразуется в район с открытыми общественными пространствами и высокотехнологичной инфраструктурой [5].

Целью настоящего исследования является изучение зарубежного опыта работы с бывшими территориями портовой инфраструктуры. Анализ международного опыта важен для развития отечественной научной мысли и практической деятельности, что определило выбор темы исследования, посвященной программе преобразования промышленных предприятий и территорий портовой и складской инфраструктуры Нью-Йорка. В соответствии с актуальностью темы и цели исследования были сформулированы следующие задачи:

- рассмотреть предпосылки формирования портовой и складской инфраструктуры на примере подобных территорий Нью-Йорка;
- выявить современную проблематику этих участков исторической среды, их потенциал и возможность преобразования;
- на основе наиболее успешных примеров рассмотреть принципы и методы перепрофилирования портовой инфраструктуры для современного использования.

Исследование выполнено на примере проектов перепрофилирования, реализованных в Нью-Йорке в 2022–2023 гг. Эти проекты демонстрируют актуальные тренды трансформации бывших промышленных территорий и принципы реконструкции портовой инфраструктуры для создания комфортной среды, что может оказаться полезным для аналогичных участков.

Методика и изученность проблемы

Работа выполнена на основе приоритетного направления, ориентированного на создание устойчивой и комфортной среды развития современных городов. Методика основана на комплексном подходе, включающем анализ вопросов перепрофилирования портовой инфраструктуры и промышленных объектов, расположенных на прибрежных территориях (на примере Нью-Йорка), многоаспектный анализ реализованных проектных решений, а также изучение функционально-планировочных особенностей объекта исследований.

Проблема перепрофилирования бывших производственных и складских объектов, расположенных в прибрежной зоне, является приоритетным направлением изучения и вызывает научный интерес среди специалистов и широкого круга общественности. Этот вопрос находит отражение не только в научных публикациях, но и на страницах периодических изданий. Среди ученых, рассматривающих вопросы преобразования портовой инфраструктуры, следует отметить таких специалистов, как В.П. Белобородов, Л.И. Дробышевская, И.Л. Колтун и др.; проблематику архитектурно-планировочной и территориальной организации прибрежных территорий исследовали М.А. Гранстрем, Ю.В. Андреева, А.В. Бергман, А.В. Воронина, С.В. Генералова, Н.В. Задворянская, Т.И. Лазарева, В.А. Нефедов, Н.Н. Титомирова и др.; организация рекреационной функции на прибрежной территории была представлена в работах следующих ученых: И.Д. Родичкина, Ю.Н. Лобанова, В.П. Стаускаса и др.; социальные аспекты в решении задач на градостроительном уровне рассматривали в своих работах К. Линч, Л.Б. Коган, З.Н. Яргина, К. Дэй и др.

История и проблематика

История застройки береговой линии складскими сооружениями и причалами в Нью-Йорке берет свое начало со времен первых поселенцев, осознавших важность развития портового комплекса для экономики города (рис. 1). Благоприятное географическое положение Нью-Йоркского порта на Атлантическом побережье США способствовало этому процессу. В течение многих десятилетий состояние данной территории претерпевало многочисленные изменения под влиянием растущего объема торговли и увеличивающихся потребностей судоходства. Это приводило к перестройке существовавших объектов, которые

должны были соответствовать требованиям современных торговых операций и технологических трендов [6]. В результате сложилась ситуация охвата полукольцом Манхэттена причальными и складскими территориями (рис. 2).

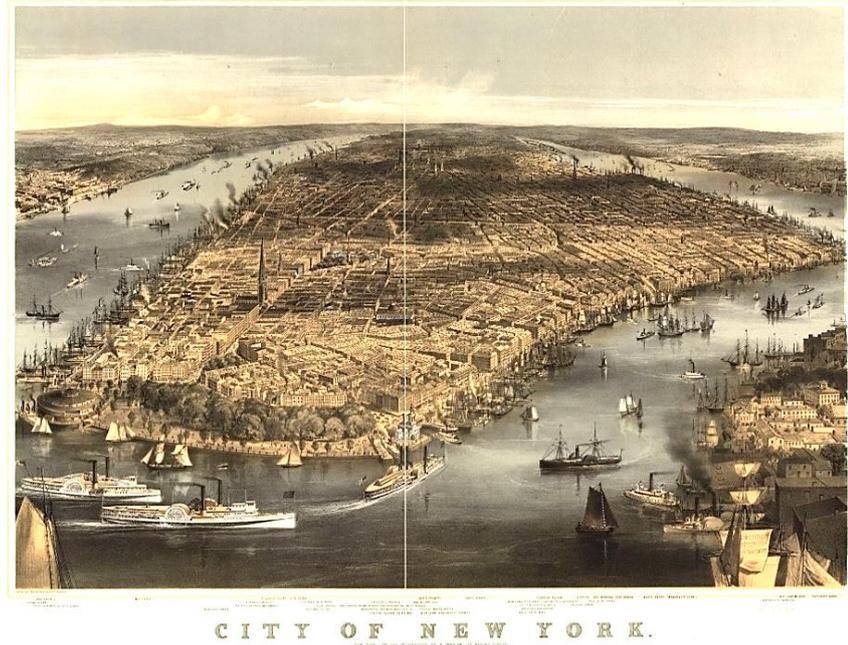


Рис. 1. Нью-Йорк, 1856 г.¹

Fig. 1. New York, 1856



Рис. 2. Нью-Йорк, Манхэттен, 1890 г.²

Fig. 2. New York, Manhattan, 1890

¹ URL: <https://ru.pinterest.com/pin/751186412816211913/>

² URL: https://vk.com/wall-200742310_57

Один из самых значимых периодов истории портовой инфраструктуры в Нью-Йорке приходится на вторую половину XX в., когда город стал ведущим международным торговым центром. На этом этапе были построены новые терминалы, оснащенные автоматизированными системами разгрузки товаров, предназначенные для обслуживания современных контейнерных судов. Некоторые из существующих объектов, размещенных в прибрежной зоне Манхэттена, такие как причалы, складские помещения или здания административного назначения, перестали соответствовать требованиям эксплуатации. Таким образом, сложилась ситуация, когда портовая инфраструктура прошлого уже не соответствовала современным запросам [7]. К концу XX в. многие из старых причалов стали не востребованными, хотя продолжали занимать значительные территории прибрежной зоны. Все это потребовало решения вопроса определения их дальнейшего предназначения [8].

Сохранившаяся портовая инфраструктура Манхэттена является ценной историко-культурной средой города, подчеркивающей его идентичность. Это обстоятельство обусловило необходимость сохранения данных объектов и обеспечения их востребованности в новых социально-экономических условиях. В связи с этим внимание специалистов было уделено методу преобразования территорий и объектов. Этот метод позволяет сохранить объемно-пространственные характеристики сооружений при изменении их функционального назначения и новой организации средового сценария. Таким образом, с учетом потенциала портовой зоны были продуманы решения, способствующие повышению капитализации территории и объектов, эффективности использования, инвестиционной привлекательности.

Подходы к преобразованию портовой инфраструктуры

Перепрофилирование объектов портовой инфраструктуры вначале представлялось сложной задачей. Это обусловлено рядом факторов, включая правовые ограничения и финансирование. Однако процесс преобразования старых портовых зон стал важной стратегической задачей для реализации градостроительных программ муниципалитета Нью-Йорка [9]. Эти работы были направлены не только на решение вопросов устранения депрессивных территорий в центре города, но и на функциональное насыщение прибрежной территории. В результате некоторые объекты обрели торговые или развлекательные функции, в то время как другие были переориентированы в прогулочные и спортивные зоны. Старые причалы превращались в туристические центры, пространство для выставок и культурных мероприятий. Кроме этого, при проведении реконструкции в зоне бывших портов учитывались такие аспекты, как доступность, интеграция в городскую среду, мнение и потребности местных жителей.

Одной из значимых задач преобразования порта стала экологизация территорий. Например, на участках старых доков и прилегающих к ним территориях создавались «зеленые» зоны, организовывались парки, что способствовало улучшению экологической обстановки города и созданию комфортной среды [10] (рис. 3).

Эти меры позволили сохранить историческую ценность старых объектов и возродить их для активного использования, что имеет большое значение для сохранения культурного наследия (памяти) города и его жителей.



Рис. 3. Набережная Ист-Ривер в Нью-Йорке, 2023 г.³
Fig. 3. The East River embankment in New York, 2023

В процесс перепрофилирования объектов портовой инфраструктуры были вовлечены не только бизнес-структуры, но и муниципальные власти, видевшие в этом потенциал для улучшения экономического климата и повышения качества жизни населения. Это позволило привлечь новые компании и инвестиции, сделав эту часть города более привлекательной и комфортной для местных жителей и туристов.

Рассмотрим примеры проведения реконструктивных мероприятий территорий и объектов портовой инфраструктуры.

Одним из примеров успешного перепрофилирования объектов в Нью-Йорке стал район Дамба (Down Under the Manhattan Bridge Overpass) (рис. 4). Изначально эта территория использовалась как складская зона, однако благодаря продуманному градостроительному и инвестиционному подходу район был трансформирован в привлекательное место для отдыха и прогулок жителей и туристов. Здесь разместились современные офисные здания, занятые технологическими компаниями, рестораны, художественные галереи. Этот проект способствовал привлечению инновационных компаний и стартапов, что привело к созданию новых рабочих мест и увеличению доходов городского бюджета. Таким образом, проект оказал положительное влияние на развитие территории бывшей портовой инфраструктуры. Были предложены решения не только для зданий, расположенных на этом участке, внимание было уделено и благоустройству прилегающих территорий. Была организована прогулочная набережная с «зелеными» зонами [11] (рис. 5).

Еще одним примером успешного преобразования является район Бруклин Наварро (рис. 6). Ранее здесь находились неиспользуемые железнодорожные пути, но после проведенной реконструкции они были преобразованы в центральную пешеходную зону. Сегодня Бруклин Наварро стал популярным

³ URL: https://dzen.ru/a/Yriqz8QodV_My-lz

местом для пеших и велосипедных прогулок и проведения различных культурных мероприятий (рис. 7). Эта территория привлекает не только местных жителей, но и туристов, увеличивая поток посетителей, что способствует развитию местного туристического сектора [12]. Ключевым фактором успеха этих проектов стало сотрудничество между государственными органами, инвесторами, а также учет современных требований и трендов.



Рис. 4. Бруклинский мост в Нью-Йорке, XIX в.⁴
Fig. 4. Brooklyn Bridge in New York in the 19th century



Рис. 5. Бруклинский мост в Нью-Йорке, XXI в.⁵
Fig. 5. Brooklyn Bridge in New York in the 21st century

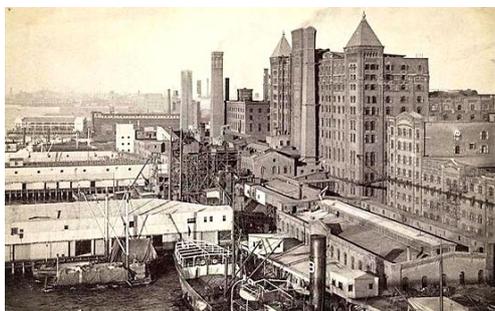


Рис. 6. Завод Domino, Нью-Йорк, 1870 г.⁶
Fig. 6. Domino Factory, New York, 1870



Рис. 7. Domino Park, Нью-Йорк, 2023 г.⁷
Fig. 7. Domino Park, New York, 2023

Проведенные мероприятия на этих двух территориях демонстрируют, что подобные проекты обеспечивают не только экономический эффект, но и улучшают качество жизни горожан, усиливают привлекательность города

⁴ URL: <https://wallhere.com/ru/wallpaper/715459>

⁵ URL: <https://laminarts.ru/brooklyn/park/>

⁶ URL: <https://dzen.ru/a/XGm9obvcPACveKx8>

⁷ URL: <https://zelengarden.ru/15-foto/domino-park-plan.html>

для туристов. Разработка и реализация подобных проектов является важным шагом в развитии города и создании благоприятной среды [13].

Рассмотренные примеры преобразования исторических портовых территорий позволили сформулировать основные принципы и методы реализации реконструктивных работ:

– Принцип приоритетного использования градостроительных возможностей территории [14]. На основе указанного принципа формируется метод реконструктивных мероприятий, устанавливающий взаимосвязь многофункциональных коммуникационных систем. Метод характеризуется восстановлением и формированием новых функционально-планировочных, ландшафтно-композиционных и природно-экологических связей территорий с открытыми водными пространствами.

– Принцип организации социально ориентированной среды. Предполагает проведение реконструкции с учетом адаптации новых функций под общественные интересы, с учетом потребностей населения и комфорта туристического использования [15]. Метод организации среды, в соответствии этим принципом, основывается на формировании градостроительной дискретности, системе пространственной структуризации. Территория должна быть привлекательна, доступна, безопасна и удобна в использовании для всех категорий населения.

– Принцип экологической направленности реконструкции заключается в восстановлении экологического равновесия на урбанизированных территориях [16]. В соответствии с данным методом проводится регенерация природы и «зеленое» структурирование пространств.

– Принцип сохранения «памяти места» выражается в выборе приемов организации территории, направленной на выявление ее уникальности. Принцип реализуется методом территориальной аутентичности. Целью является повышение ценности территории в процессе создания отличительного, присущего только этой территории образа (территориального брэндинга). При работе в исторической среде эта цель достигается выявлением исторического контекста территории.

– Принцип экономической целесообразности и эффективности заключается в участии органов власти, привлечении инвесторов и горожан в процесс реализации проекта [17]. Этот принцип воплощается через метод поэтапного развития территории и метод диверсификации функционального наполнения. Поэтапная реализация масштабного проекта является принятой практикой дельта-развития, что в свою очередь непосредственно связано с бизнес-стратегиями, работающими на диверсификацию функционального наполнения реконструируемой территории.

Изучение объектов и опыта работ в прибрежных зонах, занятых объектами промышленной инфраструктуры, является важным фактором при выборе подходов и путей решения подобных проблем в будущем на других участках городской среды.

Заключение

Основой формирования развитой портовой зоны в Нью-Йорке является его выгодное географическое положение на Атлантическом побережье. В по-

следние годы, вследствие изменений в структуре мирового торгового рынка, многие ранее построенные портовые объекты в Нью-Йорке утратили свою актуальность и эффективность. Однако эти объекты имеют огромный потенциал и могут стать новыми символами и привлекательными узлами в городской структуре.

В процессе анализа мероприятий по преобразованию портовой инфраструктуры были выявлены основные принципы их реализации: принцип приоритетного использования градостроительных возможностей территории; принцип организации социально ориентированной среды; принцип экологической направленности реконструкции; принцип сохранения «памяти места»; принцип экономической целесообразности и эффективности.

На основе анализа удачных примеров перепрофилирования портовой инфраструктуры было рассмотрено применение принципов их реконструкции, определены соответствующие методы действий:

- метод многофункциональных коммуникационных систем;
- метод градостроительной дискретности;
- метод регенерации природы и «зеленого» структурирования;
- метод территориальной аутентичности;
- метод поэтапного развития и метод диверсификации функционального наполнения.

Оптимальное использование портовых объектов для создания инновационных центров и культурных кварталов может оказаться ключевым фактором в развитии городов и регионов со схожими предпосылками и условиями развития. Опираясь на примеры Нью-Йорка, другие города и государства смогут разрабатывать собственные стратегии для привлечения инвестиций, развития бизнеса и создания новых рабочих мест.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Булгакова Н. Большая вода промышленных зон: масштабная трансформация пространства у реки // Градостроительный комплекс Москвы : [сайт]. URL: <https://stroj.mos.ru/articles/bol-shaia-voda-promyshliennykh-zon-masshtabnaia-transformatsiia-prostranstv-u-rieki> (дата обращения: 23.03.2023).
2. Смирнова И. Эксперт рассказала о значимости реорганизации прибрежных территорий // METRO : [сайт]. URL: <https://www.gazetametro.ru/articles/ekspert-rasskazala-o-znachimosti-reorganizatsii-pribrezhnyh-territorij-25-09-2024> (дата обращения: 23.03.2023).
3. В России намечено реализовать почти 200 проектов благоустройства набережных в 2023 г. // Интерфакс : [сайт]. URL: <https://www.interfax-russia.ru/main/v-rossii-namecheno-realizovat-pochti-200-proektov-blagoustroystva-naberezhnyh-v-2023-godu> (дата обращения: 23.03.2023).
4. Бергман А.В. Некоторые аспекты анализа мирового опыта создания линейных парков // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2019. Т. 9. № 3. С. 594–605. DOI: 10.21285/2227-2917-2019-3-594-605
5. Перепрофилирование портовых доков // Деловой Петербург. URL: https://www.dp.ru/a/2008/06/06/Perprofilirovanie_portov (дата обращения: 23.03.2023).
6. *Brooklyn Waterfront History* : [официальный сайт]. URL: <https://www.bkwaterfront-history.org/> (дата обращения: 23.03.2023).
7. *Wayback Machine* : [официальный сайт]. URL: <https://web.archive.org/> (дата обращения: 23.03.2023).
8. Варламов И.А. Новая набережная в Нью-Йорке: хотели бы такую в свой город. 4 июля 2019. URL: <https://varlamov.ru/3504918.html> (дата обращения: 23.03.2023).

9. *Иконников А.В.* Нью-Йорк. Ленинград : Стройиздат, Ленинградское отделение, 1980. 96 с.
10. *Lopate Ph.* Seaport // The New York Times. April 25, 2004. URL: <https://www.nytimes.com/2004/04/25/books/chapters/seaport.html?smid=url-share> (дата обращения: 31.01.2025).
11. *Губанова М.А., Иванченко Л.А.* Состояние, проблемы и перспективы развития портовой инфраструктуры // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2018. № 4 (14). С. 171–173. EDN: YWPIKT
12. *Сугробов М.Д.* Современное состояние, проблемы и перспективы развития инфраструктуры портовых комплексов водного транспорта // Human Progress. 2024. № 1. С. 5. URL: http://progress-human.com/images/2024/Том10_1/Sygrobov.pdf. DOI 10.34709/IM.1101.5. EDN: CVMGIT
13. *Нефедов В.А.* Городской ландшафтный дизайн. Санкт-Петербург : Любавич, 2012. 320 с. ISBN 9785869833556.
14. *Белобородов В.П.* Проблемы функционирования и развития портовой инфраструктуры // Экономика транспортного комплекса. 2009. № 3. С. 61–64.
15. *Дробышевская Л.Н., Лактионова Т.В.* Повышение результативности инвестиционного процесса в туристско-рекреационном секторе Краснодарского края // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. № 11-2 (81). С. 86–90. ISSN: 2411-0450 eISSN: 2413-0257.
16. *Журбей Е.В., Давыборец Е.Н., Еленева Е.В.* Редевелопмент как перспективный механизм развития муниципальных территорий: зарубежный и отечественный опыт // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 4. С. 90–118. EDN: TFPGOF
17. *Хомберг Э.* Нью-Йорк. История города New York City: A Cultural and Literary Companion. Москва : Эксмо, 2008. 416 с. ISBN 978-5-699-25413-2.

REFERENCES

1. *Bulgakova N.* Big water industrial zones: Large-scale transformation of spaces near the river. Available: <https://stroi.mos.ru/articles/bol-shaia-voda-promyshliennykh-zon-masshtabnaia-transformatsiia-prostranstv-u-rieki> (accessed March 23, 2023). (In Russian)
2. *Smirnova I.* The expert spoke about the importance of the reorganization of coastal territories. Available: www.gazetametro.ru/articles/ekspert-rasskazala-o-znachimosti-reorganizatsii-pribrezhnyh-territorij-25-09-2024 (accessed March 23, 2023). (In Russian)
3. In Russia, it is planned to implement almost 200 embankment improvement projects in 2023. Available: www.interfax-russia.ru/main/v-rossii-namecheno-realizovat-pochti-200-proektov-blagoustroystva-naberezhnyh-v-2023-godu (accessed March 23, 2023) (In Russian)
4. *Bergman A.V.* Some Aspects of Analyzing the World Experience of Creating Linear Parks. *Izvestiya vuzov. Investitsii. Stroitel'stvo. Nedvizhimost'*. 2019; 9 (3): 594–605. DOI: 10.21285/2227-2917-2019-3-594-605 (In Russian)
5. Port dock conversion. Available: www.dp.ru/a/2008/06/06/Pereprofilirovanie_portov (accessed March 23, 2023). (In Russian)
6. Brooklyn waterfront history. Available: www.bkwaterfronthistory.org (accessed March 23, 2023).
7. Wayback Machine. New York, 2024. Available: <https://web.archive.org> (accessed March 23, 2023).
8. *Varlamov I.A.* New embankment in New York: We would like to have one in our city, 2019. Available: <https://varlamov.ru/3504918.html> (accessed March 23, 2023). (In Russian)
9. *Ikonnikov A.V.* New York. Leningrad: Stroiizdat, 1980. 96 p. (In Russian)
10. *Lopate Ph.* Seaport. The New York Times. 2004. 52 p. Available: www.nytimes.com/2004/04/25/books/chapters/seaport.html?smid=url-share (accessed January 31, 2025).
11. *Gubanova M.A., Ivanchenko L.A.* State, Problems and Prospects of Port Infrastructure Development. *Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavtiki*. 2018; 4 (14): 171–173. EDN: YWPIKT (In Russian)
12. *Sugrobov M.D.* Current State, Problems and Prospects of Water Transport Port Infrastructure Development. *Human Progress*. 2024; (1): 5. DOI: 10.34709/IM.1101.5. EDN: CVMGIT (In Russian)
13. *Nefedov V.A.* Urban Landscaping. Saint-Petersburg: Lyubavich, 2012. 320 p. ISBN 9785869833556 (In Russian)
14. *Beloborodov V.P.* Problems of Functioning and Development of Port Infrastructure. *Ekonomika transportnogo kompleksa*. 2009; (3): 61–64. (In Russian)

15. *Drobyshevskaya L.N., Laktionova T.V.* Efficiency Improvement of Investments in Tourism and Recreation of the Krasnodar Region. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*. 2021; (11-2 (81)): 86–90. ISSN: 2411-0450 eISSN: 2413-0257. (In Russian)
16. *Zhurbei E.V., Davybolets E.N., Eleneva E.V.* Redevelopment as a Promising Mechanism of Municipal Territory Development: Russian and Foreign Experience. *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya*. 2014; (4): 90–118. EDN: TFPGOF (In Russian)
17. *Homberger E.* New York City: A Cultural and Literary Companion. Moscow: Eksmo, 2008. 416 p. ISBN 978-5-699-25413-2. (Russian translation)

Сведения об авторах

Фомин Марк Александрович, магистрант, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 190013, г. Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., 4, mark-fomin-03@mail.ru

Золотарева Милена Владимировна, канд. архитектуры, доцент, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 190013, г. Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., 4, goldmile@yandex.ru

Authors Details

Mark A. Fomin, Undergraduate Student, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering 4, 2nd Krasnoarmeiskaya Str., 190005, Saint-Petersburg, Russia, mark-fomin-03@mail.ru

Milena V. Zolotareva, PhD, A/Professor, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering 4, 2nd Krasnoarmeiskaya Str., 190005, Saint-Petersburg, Russia, goldmile@yandex.ru

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Authors contributions

The authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 28.09.2024
Одобрена после рецензирования 23.10.2024
Принята к публикации 31.10.2024

Submitted for publication 28.09.2024
Approved after review 23.10.2024
Accepted for publication 31.10.2024