

ЗНАЧЕНИЕТО НА ФИНАНСОВИТЕ ИНСТРУМЕНТИ ЗА ГРАДСКОТО И РЕГИОНАЛНОТО ПЛАНИРАНЕ

проф. д-р арх. Александър Д. Слаев

д-р арх. Жечка Илиева

ВСУ „Черноризец Храбър“

Резюме: Тази статия разглежда ролята на монетарните инструменти за ефективността на планирането. Главната цел на изследването е да докаже тясната връзка между двата основни типа инструменти на централното планиране: административно-командните мерки и монетарните лостове. Тезата на статията е, че понастоящем в планирането се използват преди всичко мерки от първия тип, но инструментите от втория тип осигуряват висока ефективност на плановете. За да се провери верността на тезата, статията проучва примери от устройственото планиране и развитие на български градове и територии.

THE IMPORTANCE OF FINANCIAL INSTRUMENTS FOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

Prof. Aleksandar D. Slaev, Ph.D., M.Arch,

Jetchka Ilieva, PhD, MArch

VFU “Chernorizets Hrabar”

Abstract: This paper examines the role of financial instruments for the effectiveness of planning. The main goal of this research is to demonstrate the close relationship between the two main types of tools of central planning: command-

and-control measures and monetary levers. The thesis of the article is that currently planning is primarily concerned with measures of the former type, but instruments of the latter type provide for high efficiency of the plans. In order to verify the correctness of the thesis, the paper explores examples of urban planning and development in Bulgarian cities and territories.

Увод

Проблемите на пространственото развитие са пряко свързани с проблемите на икономическото и културното развитие на обществото. С напредъка на технологиите, както и формите и структурите на икономическо взаимодействие между хората, темповете на развитие на обществото непрекъснато се ускоряват, а заедно с тях се ускорява и урбанистичния растеж. Ускореният растеж на свой ред поставя изисквания за висока урбанистичната устойчивост, на които старите методи на планиране не могат да отговорят. Това води до проблеми и неудачи в урбанистичните процеси. Ето защо и ролята на урбанистичното планиране непрекъснато нараства, както и необходимостта от неговото все по-ефективно управление, за да могат да се избегнат негативните тенденции. Това подчертава необходимостта от използване на всички видове инструменти на планирането и преди всичко на монетарните инструменти, които се характеризират със своята висока ефективност (Alexander, 2012). Монетарните инструменти са такива, които обвързват действието на административните правила с финансови компоненти. Планирането по принцип представлява система от директиви и правила, които определят градското развитие. Правилата определят правата и задълженията на жителите, домакинствата, фирмите, производители на различни стоки и провайдери на услуги, строителните фирми и предприемачите. Най-общо казано, това, което правилата правят е да

дефинират кой какво трябва или може да прави с притежаваната земята и с всички ресурси, с които разполага, вкл. финансови средства, лични умения и способности. Законите и административните правила фактически определят правата на собственост, т.е. правата на управление и използване на поземлените и всички останали ресурси (Slaev, 2016, 2019).

Установените редица неудачи в развитието на населените места и териториите в България през последните десетилетия и, по-конкретно, през преходния период от обществена организация, базирана на централизирано планиране от социалистически тип, към обществена координация, основана на пазарни икономически отношения, подчертават необходимостта да бъде подобрена ефективността на планирането. Можем да кажем, че през последните години основните критики в медиите и в научната литература относно промените в развитието на градовете и териториите в България са насочени срещу презастрояването. Друг актуален проблем, който обаче е дискутиран значително по-рядко, е изоставането в развитието на населените места в редица територии, далече от големите градове, както и в някои географски райони, например Северозападния. Ако разгледаме успехите и неуспехите в реализирането на плановете в България, ще се окаже трудно да оценим дали урбанистичните и териториалните плановете по-често се реализират или не. Логичен въпрос в тази връзка е: Каква е причината някои урбанистични плановете в България да постигат поставените цели, а други да се провалят?

Една от важните цели на тази статия е да покаже, че важна причина за провалите на градското планиране се дължи на това, че плановете рядко използват монетарни инструменти. Необходимостта от използването на монетарни инструменти може да се обоснове с теориите на Артър Пигу (Pigou, 1932) и Роналд Коус (Coase, 1960). Счита се, че теорията на Коус цели да

отхвърли ролята на централно планиране, но тя всъщност може да се разглежда като най-убедителното доказателство на необходимостта от планиране при решаване на проблемите, свързани с външните ефекти, които възникват при икономическите и всякакви други обществени дейности. Именно теорията на Коус обяснява същността на външните ефекти като проблеми на зле дефинираните права на собственост.

Първата секция на тази статия прави кратко изследване на Общия устройствен план на София по отношение на някои негови важни цели и предвиждания, които въпреки усилията остават нереализирани. Секцията, която формира теоретическата рамка на изследването, обяснява същността на планирането според теорията на Роналд Коус и изтъква значението на монетарните инструменти. Същата секция изяснява и връзката между разбирането за планирането, базирано на теорията на Р. Коус (Коусианския подход за решаването на проблемите на външните ефекти) и концепцията на Пигу за ролята на централното управление (Пигувианския подход за неутрализиране на негативните външни ефекти). Връзката между концепциите на Коус и Пигу е важна, защото теорията на Пигу дефинира двата основни вида средства на планирането – административно командните мерки и монетарните инструменти. Теоретичната част на статията завършва със сравнение между плюсовете и минусите на тези два вида средства и изтъква предимствата на монетарните. Третата секция изследва импликациите на направените теоретични изводи за Общия устройствен план на София и неговото прилагане. Последната част на статията анализира практиката и резултатите от прилагането на Общия устройствен план на София, за да потвърди или отхвърли изводите, формулирани от теоретичната рамка относно необходимостта и ефективността на монетарните инструменти на устройствените планове. Накрая дискусиата завършва с изводи относно

ролята на монетарните инструменти и очертава някои възможности на използването им в практиката на планиране

Проблеми с несъответствието между планираното и реалното урбанистично развитие в България

Идентифициране на проблемите в реалното урбанистично развитие и планиране

Един от главните проблеми, пред които е изправено пространственото планиране по принцип се отнася до съответствието между планираните интензивност и темпове на развитие и реализираните. Обикновено ускореното развитие на дадени територии е свързано с по-високи нива на интензивност от планираните и това най-често води до презастрояване. За презастрояване в България се говори главно в два типа урбанизирани зони – в централните части на големите градове и в зоните за туризъм – по Черноморието и в планинските курорти. Това презастрояване е резултат на два строителни бума, които се случиха през преходния период. Първият бум беше само в големите градове и се състоя през годините 1993-1996, а вторият започна през 2002-2003 г. също в големите градове, но само година-две по-късно обхвана курортните територии и именно в тези територии мащабите на ново строителство надминаха и най-високите очаквания. Бумът продължи до 2009 г, като връхът му беше през годините 2006 и 2007, когато темповете на строителството в Черноморските курорти бяха между 10 и 15 пъти по-високи от средните за страната (Anderson et al, 2012).

Всъщност, през първите години след началото на прехода пространственото (урбанистично и териториално) планиране в България, подобно на планирането в останалите пост-социалистически държави, беше отричано и редуцирано до възможния минимум (Hirt, 2007; Kovachev et al, 2017; Nedović-Budić & Tsenkova, 2006; Slaev & Nedović-Budić, 2017; Zeković

et al, 2015; Zeković & Vujošević, 2018). Но след смяната на столетието отношението към пространственото планиране се промени и то навлезе в период на възраждане. Интензивните урбанистични процеси доведоха до проблеми, като тези свързани с редуцирането и състоянието на обществените пространства и обществените сгради, училища, читалища (Райновска, 2012, 2013) и детски градини (Георгиева 2014, 2016), със състоянието на културно-историческото наследство (Илиева, 2013, 2014; Вачева & Илиева, 2018; Ковачева, 2018), обновяването на панелните комплекси и енергийната ефективност на застрояване (Иванов, Симов & Аспарухов, 2017; Ковачев & Петров 2016; Петров, 2015; Vajić, Petrić & Nikolić, 2016), разпространението на комплекси от затворен тип (Иванов & Георгиева, 2019), формите на устойчива градска мобилност (Николов, 2019; Ножарова и Николов 2019а, 2019б) и градската екология (Николов 2007; Nozharova & Nikolov 2019). За да решават тези проблеми, повечето от градовете започнаха да разработват нови общи устройствени планове. Тенденциите в курортите бяха подобни, но с една драматична разлика: развитието в туристическите зони беше изключително бързо, може да се каже, взривообразно, докато планирането изостана с няколко години. Така планирането и развитието на зоните за туризъм по Черноморското крайбрежие и планинските курорти критично се разминаха (Anderson et al, 2012). Докато бумът в строителството се случи през 2006 и 2007 г., към онзи момент нови общи устройствени планове имаха само две или три от малките курорти селища. Първите големи градове и курортни зони получиха нови общи устройствени планове (ОУП) едва след 2011-2012 г. Черноморските и планинските курорти на България, разбира се, заслужават специално и много задълбочено изследване, но тази статия се фокусира върху ОУП на София, защото проблемите, свързани с методите и инструментите на планиране, са най-ясно очертани в планирането на столичния град. Заедно с

това урбанистичните процеси в София имаха и имат по-устойчив характер и могат да се разглеждат като пример за тенденциите в развитието на планирането в България въобще (Slaev, Nedović-Budić, Krunic, Petrić & Daskalova, 2018). ОУП София всъщност беше първият и най-мощен пример на новото поколение урбанистични планове. Новият Общ устройствен план на София в своя първоначален вид беше разработен от 2000 до 2003 г., но беше приет от Народното събрание чак през 2007. Както вече беше изтъкнато, точно това беше периода на строителния бум, който започна от големите градове и то преди всичко от София. Както и в останалите части на страната, така и в столицата пикът на строителството беше през 2006-2007 и затова още при приемането на ОУП вече се отчиташе необходимост от неговото актуализиране. Актуализацията беше разработена за по-малко от две години и беше приета през юли 2009. Презастрояването в централните градски части беше идентифицирано като проблем още в първоначалния план, но в актуализацията акцентът върху този проблем беше още по-сериозен (Slaev, Zeković, Kovachev, Maričić & Vajić, 2018). Според плана, централните градски части бяха твърде претоварени с функции и те трябваше да бъдат разтоварени от част от функциите. Тази цел беше формулирана като необходимост от децентрализация на урбанистичната структура. В същата връзка важен приоритет на плана беше обитаването да бъде насочено към периферните и крайградските територии. Един от методите за постигане на децентрализацията беше да се стимулира развитието на зони с ниска интензивност на застрояването и високи качества на средата (много зеленина и открити пространства) извън компактният град. Тъй като структурата на обитаването, както и на всички други урбанистични функции, се оценяваше като прекалено централизирана, новото жилищно строителство трябваше да бъде насочено към периферните райони. Същевременно обаче планът изтъкваше важната

роля, което имаха обширните зелени зони в южните крайградски територии и целеше максимално да ги запази. Затова голяма част от новото застрояване трябваше да бъде насочена към северните крайградски територии.

Днес, 13 години след приемането на ОУП на София най-общо можем да кажем, че в редица отношения планът постигна своите цели, но що се отнася до развитието на урбанистичната форма и обитаването, този план е един подходящ пример, че планирането твърде често е изправено пред неуспехи (Slaev, Nedović-Budić, Krunić, Petrić & Daskalova, 2018). Почти винаги неуспехите по-малко или повече се дължат на липсата на ефективни инструменти за приложение и, най-вече, монетарни лостове. Следващата секция от статията ще навлезе по-дълбоко в причините за подобни неуспехи.

Същината на проблемите на пространственото развитие на българските градове и територии през последните десетилетия

Може да се каже, че тенденцията към “презастрояване” (както спонтанно беше наречена от обществеността) в българските градове стана очевидна още през втората половина на 1990те. Но механизмът на реализиране на тази тенденция през онзи период беше по-различен от днешния. Тъй като устройствените планове бяха остарели и не отговаряха на новите пазарни условия, промените в тях се приемаха с лекота както от обществото, така и от администрацията. В следствие тези промени бяха обявени за промени “на парче” и бяха оценени като хаотични както от професионалистите, така и от обществеността. През 1990те основната част от законовата уредба и административната база бяха в процес на фундаментални промени, посоката на развитие беше ясна, но само в общи линии и затова стандартите се прилагаха в интерес на “клиента” – т.е., зараждащия се бизнес. Затова интензивността на новото строителство бързо се повиши до нива многократно по-високи от тези през 80те. Каквито и да бяха стандартите, те

не се прилагаха последователно и строителните разрешения най-често се отклоняваха от тях. В последствие тенденцията към презастрояване беше частично преодоляна – бяха приети по-умерени стандарти, а строителните разрешения все по-рядко допускат отклонения. Въпреки това за последните три десетилетия гъстотата на застрояване в големите градове се установи на много по-високи нива, отколкото преди началото на прехода. Същевременно, развитието на редица други зони, като тези в Северозападна България, изоставаше от планираните темпове. Накратко, развитието на градовете и зоните за отдих демонстрира явна склонност да се отклонява от прогнозите на плановете. Най-важният въпрос при такава констатация е “Защо”: Защо развитието често не следва плановете и така на практика плановете се провалят? Най-често причините за подобни негативни процеси се свързват с пазара, частната собственост и бизнеса.

Но пазара се формира от функциите “търсене” и “предлагане”. Предлагането следва търсенето, а търсенето се определя от крайните купувачи. В зоните за отдих основният дял от купувачите се формираше най-вече от чужденци (главно англичани, а по-късно руски граждани), но също и от не малко българи. След 2009 г и особено след 2012-2013 г. чуждестранните купувачи значително намаляха. За разлика от това, търсенето в големите градове намаля само между 2010 и 2012 и отново започна да расте и, което е по-важно, купувачите в българските градове бяха и са преди всичко български граждани от почти всички социални слоеве – както по-заможни, така и с по-ограничени възможности. Изобщо, важно е да се подчертае фактът, че търсенето се формира от крайните потребители – редовите граждани, а не от бизнеса. Когато разсъждаваме така, трудно можем да обвиним пазара или бизнеса за провалите на плановете. Ролята на бизнеса не е *да формира* търсенето - бизнесът е длъжен *да задоволи* търсенето, т.е. да строи такива

обекти, които се търсят. Всъщност не бизнесът, а крайният купувач избира къде ще се случи градското развитие, а бизнесът дори няма право на избор.

Частната собственост, другият “главен виновник” всъщност дава възможност на хората да определят как да се използват и застрояват техните имоти в определени от законите и плановете рамки. От факта, че частната собственост дава възможност на хората да определят как да се използват техните имоти съобразно техните интереси, следва, че по принцип целите на частните собственици и на плановете не трябва да се разминават, защото целта на планирането трябва да е точно същата – реализирането на интересите на хората.

И все пак е очевидно, че главната причина, заради която плановете се реализират или не се реализират, се дължи на интересите, желанията и предпочитанията на хората. Колкото повече един план отговаря на интересите на хората, толкова по-бързо и с по-голяма сигурност ще се реализира. И обратно, ако не отговаря на интересите на жителите и останалите пазарни участници, планът едва ли ще се реализира (Bertaud, 2004). Това се потвърждава от развитието на урбанистичната структура на София след приемането на Общия устройствен план и до момента. Въпреки, че планът предвиждаше ограничаване на интензивността на строителството в централните градски части и южните периферни райони – именно тези зони привлякоха най-много строителство. Обратно, въпреки че планът има за цел да стимулира развитието на северните крайградски територии, в тези зони растежът е по-слаб. Това поставя въпроси за отношението между планирането, пазара и интересите на хората. На теория, също както не би трябвало да има противоречие между планирането и собствеността, това би трябвало да важи и за пазара. Както вече беше изтъкнато, пазарът не може да работи по друг начин, освен като удовлетворява интересите на хората, защото нито една

пазарна сделка не би била сключена, ако не отговаря на интересите на двете страни, които участват в нея. Но също така беше изтъкнато и че главната цел на пространственото планиране е да създава среда, която да отговаря на интересите на хората. Следователно, пазарът и планирането би трябвало “автоматически” да се допълват, и да работят в синхрон (Slaev, 2017). Това обаче често не се случва и е необходимо да се запитаме къде се къса връзката между пазара, планирането и интересите на хората.

Едно често изтъквано обяснение е, че пазарът може да “изкривява” интересите на хората и така по-маловажни нужди и интереси да получат “незаслужен” приоритет. Втора често изтъквана причина е, че урбанистите нерядко интерпретират погрешно интересите на хората и са склонни да налагат своите виждания. Тези две тези са наистина популярни, но не се подкрепят от убедителни доказателства, по които да има консенсус между изследователите. За разлика от тях, тезата за външните ефекти се приема от огромната част от теоретиците, както и от практиците. Обществото всъщност е плуралистично – различните индивиди и групи от хора имат различни интереси и когато две страни, участници в дадена пазарна сделка имат общ интерес от пазарната размяна, това често е против интересите на трета страна. Именно на тази теза се базира настоящото изследване.

Изследване на теоретичната рамка

Фактът, че говорим за търсене, предлагане, интереси и собственост, подсказва, че икономическата теория има място в настоящия анализ. Икономическата теория, още от икономикса на благосъстоянието на Артър Пигу (Pigou, 1932), подкрепя приоритета на пазара в икономическото развитие, но оправдава необходимостта от планиране поради наличието на пазарни дефекти. Според Пигу, външен ефект имаме когато индивидът А извършва услуга на (или просто участва в сделка с) индивида Б, но

същевременно наврежда на индивида В. Теорията отчита, че в такива случаи пазарът не работи ефективно по отношение на индивида В. Например, А произвежда стоки, които продава на Б, но същевременно замърсява въздуха, който В диша. При такива външни ефекти пазарът е неефективен и е необходима намеса от страна на държавата (централното планиране). Икономиксът на благосъстоянието определя два вида инструменти на централното планиране, когато е необходима намеса в работата на пазара, за да поправи така наречените “пазарни дефекти”. Тези инструменти са, първо, директиви и забрани и, второ, монетарни лостове. За съжаление, в практиката на планирането монетарните лостове се дискутират само във връзка с осигуряване на финансиране за големи публични мероприятия – най-вече изграждането на скъпоструваща инфраструктура проекти.

Малко по-детайлно, мерките, които предлага Пигу при наличието на външни ефекти, са четири вида. Те се определят от това, дали са чисто административни нареждания или са свързани със заплащане, както и от това, дали външният ефект е позитивен или негативен. Класически пример за позитивен външен ефект е “услугата”, която извършват пчеларите на собствениците на плодни градини в близост до даден пчелин. Когато пчеларите произвеждат мед, който продават, това им носи “вътрешен” ефект, защото получават заплащане за труда, който са вложили. Когато пчелите опрашват плодните дървета на съседните градини, собствениците на тези градини “консумират” положителен външен ефект, защото не са платили за услугата “опрашване”. Но на практика по-чести са негативните външни ефекти, например замърсяване от на въздуха или водите на реката от фабрика, произвеждаща обувки. Четирите вида Пигувиански мерки съответно са:

административно-командни –

- 1) директиви (нареждания), целящи осигуряването на позитивен външен ефект и
- 2) забрани, целящи спирането на негативен външен ефект, и монетарни инструменти:
- 3) данъци и такси, ограничаващи дейности, които произвеждат негативни външни ефекти и
- 4) дотации, които стимулират дейности, които произвеждат позитивни външни ефекти

Размерът на данъците, таксите или дотациите логично се определя от размера на вредите или ползите от външните ефекти. Ако външният ефект е негативен, тогава таксите или данъците трябва да са в такъв размер, че да неутрализират този ефект (например, да се пречисти въздуха), а ако ефектът е позитивен – субсидията трябва да компенсира производителя за вложените от него труд и други ресурси. Трябва да подчертаем, че ***съществена импликация на теорията на Пигу е, че ролята на централното планиране е от ключово значение.***

За разлика от Пигу, Коус смята, че външният ефект всъщност представлява използване на ресурс, върху който няма ясно установени правата на собственост, т.е. ресурсът не принадлежи (не е частна собственост) нито на А, нито на Б. По принцип, за да участва в една сделка всеки участник трябва да притежава частна собственост върху ресурса, с който участва. Но има ресурси, които привидно не участват пряко в сделката, но ощетяват своите собственици. Такива ресурси са най-често общите ресурси като въздуха и водите. – в тези случаи правата на собственост не се добре дефинирани. Като решение на проблемите с външните ефекти (т.е., с управлението на ресурсите, върху които няма ясно определени права на

собственост) Коус предлага държавата (централното планиране) да дефинира ясно какво включва собствеността върху ресурса и да се предостави възможност на заинтересованите страни (А и Б или който и да е друг) да наддават за придобиване на права на собственост върху ресурса. Парите, които ще плати купувачът, трябва да се използват, за да се намали негативния външен ефект и/или да се компенсира другата страна в спора. Например, ако А произвежда стоки и производството замърсява въздуха в дадена зона, проблемът е кой има права на собственост върху този въздух. Тъй като въздухът е общ на всички – т.е., както на собствениците на имоти в зоната, така и на производителя на стоки, държавата трябва да определи параметрите на въздуха, за който страните спорят – например неговия географски обхват. Тогава двете страни ще наддават и този, за когото въздухът е по-важен, ще плати на другата страна в спора, за да получи правата на собственост. Ако въздухът е по-важен за местните собственици на земя – те ще платят на производителя компенсация, за да спре производството. Ако въздухът е по-ценен за производителя, той ще предложи по-висока цена и ще плати на собствениците на земя, за да ги компенсира. ***Съществена импликация на теорията на Коус, на която не се обръща достатъчно внимание, е, че и в този случай държавата и централното планиране имат важна роля, която може да се определи като по-малка по обем (тя е еднократна и не изисква много на брой и продължителни по време действия), но тази роля е от ключово значение.***

Както някои изследователи акцентират, основният проблем с теорията на Коус е, че той разглежда почти изцяло варианти на единични трети страни (“жертви” на външни ефекти) – т.е., когато третата страна се състои само от един индивид (Major et al., 2016). Всъщност в статията му има три случая, когато “жертвите” на външни ефекти не са единични, а са многобройни (Slavov,

2017). Във всички такива случаи прилагането на решението на Коус изисква използване на Пигувиански подходи. Например, да вземем “класическия” пример с фабрика, която замърсява въздуха в дадена зона, и да приемем, че в тази зона има 50 частни жилищни парцела. Както някои автори изтъкват (Slaev, 2017; Slaev & Collier, 2018), Коусианското пазарене в случаи когато някоя от страните в спора е колективен субект или обхваща множество трети страни (примерно, “жертви” на замърсяване на въздуха) участието на тази страна изисква централно планиране и Пигувиански мерки. Ако собственикът на фабриката се пазари с всеки от собствениците на имоти *поотделно*, това не може да доведе до сделка, защото въздухът е общ за 50те частни имота. Никой от собствениците на имоти в зоната не може да сключи самостоятелна сделка, защото не може да гарантира съгласието на останалите “съсобственици” на въздуха. Необходимо е всички съсобственици да постигнат съгласие, но за целта е необходимо колективно действие. 50те собственика трябва да се организират, защото не могат всички вкупом да участват в пазаренето. Съответно, те ще се нуждаят от ръководство и ще трябва да съберат средства, за да финансират участието на ръководството в пазаренето. Когато пазаренето приключи, то ще доведе до извършване на плащане или получаване на плащане: ако обединените собственици на земя са предложили по-високата цена за да запазят въздуха, те ще трябва да съберат пари, за да платят за този ресурс, което е аналогично на събирането на данъци от местната власт. Обратно, ако производителят е предложил по-високата цена, той трябва да я плати на съюза на собствениците. Тогава те ще трябва да разпределят между себе си полученото заплащане за въздуха – аналогично на разпределението на субсидии. Така Коусианският подход включва в себе си Пигувианския.

Тези аргументи водят към два важни извода. Първият извод е относно отношението между двата подхода – двата подхода не са изключващи се, а са допълващи, като теорията на Коус има по-базисно значение. Вторият извод също е от изключителна важност за планирането въобще, и конкретно за пространственото планиране и практиката на планиране – това е, че дори при минимална роля на планирането (в лицето на държавата), то задължително включва два компонента – дефиниране на правата на собственост и определяне на тяхната цена. В крайна сметка и двата подхода (и Пигувианският и Коусианският) включват плащания и използване на монетарни инструменти. В следващата част на статията ще бъдат предложени аргументи, които да докажат, че никой от двата вида мерки които използва централното планиране (административно-командни и монетарни) не може да работи без участието на другия вид, но използването на монетарните инструменти е от критично значение. Без прилагането на монетарни инструменти забраните и директивите са ниско-ефективни.

Дискусия: Имат ли място и каква е ролята на монетарните инструменти в инструментариума на планирането?

Три въпроса

Въпросите, които ще бъдат дискутирани тук, са:

1. Кой от двата типа инструменти на централното планиране – административно-командните или монетарните – се използва по-често в практиката?
2. Могат ли едните да работят без другите?
3. Как влияят на мотивацията на участниците в икономическите и социалните процеси и конкретно в пространственото развитие двата типа инструменти на централното?

Три отговора

Кой от двата типа инструменти на централното планиране се използва по-често в урбанистичната и териториално-устройствената практика?

В урбанистичната и териториално-устройствената практика се използват преди всичко мерки, които имат директивен характер. Тук обаче е необходимо уточнение: когато се отнася до земя или сгради, които са публична собственост, урбанистичните и териториалните планове дефинират точно какво трябва да се направи, което представлява прилагане на административно-команден подход в чист вид. За разлика, когато се отнасят до обекти, които са частна собственост, плановете определят какви дейности са разрешени и какви са забранени. Да сравним действието на плана в тези два случая по отношение на забранените дейности. При имотите, които са публична собственост, има една разрешена дейност (тази, която трябва да се реализира), а всички останали са забранени. При имотите, които са частна собственост, има няколко или определен кръг разрешени дейности, но и в този случай всички останали дейности са забранени. Следователно и в двата случая се прилага административно-команден метод, само че спрямо частните имоти подходът е по-гъвкав, за да позволи частните собственици да упражняват някакви права на собственост. Но това, което е най-важно за отговора на първия въпрос, е, че описаните мерки са именно административно-командни. В урбанистичните и териториалните планове в България монетарни инструменти изобщо липсват, но всъщност такава е практиката и в повечето страни на Европа. В Закона за устройство на територията (ЗУТ) глобите за строителство без или в нарушение на строително разрешение са единствените монетарни инструменти, които имат известно значение за планирането и управлението на пространственото

развитие, но то е твърде ограничено. Наистина, тяхното влияние при прилагането на плановете е важно, но това касае само един момент от процеса на планиране. В Закона за регионално развитие и в Правилника за прилагане на Закона за регионално развитие думите “глоба”, “санкция” или “такса” дори не се споменават.

Въпреки липсата на монетарни инструменти, към общите устройствени плановете в България обикновено се разработва раздел, който се отнася до финансирането на плана. Целта на този раздел е да се предложат източници, които да осигурят ресурси за изпълнението на плана и преди всичко, разбира се, за развитието на публичната инфраструктура, строителството на обществени сгради и всички свързани публични мероприятия. Почти без изключение тези раздели предвиждат едни и същи източници: финансиране от собствени източници, от европейски програми и от публично-частни партньорства. Независимо, че европейското финансиране има огромен принос към развитието на българските населени места, за големите градове основният източник на средства са собствените приходи от местните данъци и такси. Но общите устройствени плановете не се занимават с формирането на данъците и таксите, докато в същност данъците и таксите са основните източници за финансирането на посочените мероприятия. Ако парите за строителството на инфраструктурата или предвидените публични сгради не бъдат осигурени, планът няма да се реализира. Важен въпрос се отнася до това кой трябва да плати. Поради огромната стойност на инфраструктурното строителство, този въпрос е колкото важен, толкова и труден. Да вземем за пример разширяването на инфраструктурата при застояването на нова крайградска територия – кой трябва да плати тези огромни инвестиции - всички жители на града (и как – чрез плащането на данъци?) или само тези, чиито имоти ще бъдат обслужени

от новопостроената инфраструктура? В реалността повечето жители на градовете автоматически приемат, че това, че това е задължение на общината, но не осъзнават, че това означава значително по-високи данъци за всички жители на града. Всъщност по-правилното решение за осигуряване на финансирането са таксите. Един съществен аргумент е това, че по принцип таксите трябва да плащат еднократните общински разходи (например, изграждането на нови елементи на инфраструктурата – пътища, водопроводи, училища), а данъците трябва да осигуряват финансиране на постоянните разходи (например за поддръжката на пътната, техническата и социалната, т.е. всякаква публична инфраструктура). Но по-същественият аргумент се отнася до това, че разширяването на инфраструктурните мрежи е свързано със застрояване на нови терени, в които се заселват предимно граждани с високо благосъстояние. Затова е по-правилно тези граждани да заплатят всички разходи, свързани с инфраструктурата, която обслужва атрактивните крайградски територии, в които те са избрали да се заселят, вместо разходите за тази инфраструктура да се поемат от всички данъкоплатци, живеещи в града. Ако финансирането се поема от всички данъкоплатци, това включва и от тези, които имат по-малки доходи и живеят в по-скромни жилища в компактният град. Таксите (например строителните такси) са по-добрият вариант, понеже се събират само от тези, които ще използват инфраструктурата.

Разбира се, събирането на данъците и таксите става въз основа на закони и наредби. Общинските наредби, които определят размера на местните данъци и такси в България, работят в рамките на Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ), който за съжаление силно ограничава възможностите на местните власти да определят свободно и ефективно монетарните инструменти на своето управление. Освен това в ЗМДТ е очевидно, че

общинските наредби не правят и не търсят връзка с планирането – по същия начин, по който и общите устройствени планове не търсят връзка с общинските системи от данъци и такси.

По проект ТУРАС по Седма рамкова програма на ЕК (FP7-ENV.2011.2.1.5-1) бяха изследвани и сравнени действащите системи от местни данъци и такси свързани с регулирането на урбанистичното развитие в София, Белград и Рим (Nikolov, 2016; Slaev, Zeković, Kovachev, Maričić & Vajić, 2018), като специално бяха проучени генералните (общите устройствени) планове на трите столици. Трябва да подчертаем, че към никой от тези три плана не е обсъждана съществуващата и не е предложена нова система от такси и данъци, въпреки че и в трите плана са разглеждани мерките за тяхното приложение и в различна степен са очертани проблемите, свързани с финансирането на реализацията на плана. И трите плана оперират изключително с административно-командни инструменти.

Може ли всеки от двата вида да работи без другия вид?

По принцип, за да се задължат участниците в урбанистичното и териториалното развитие да изпълняват административно-командните правила, в законите и наредбите се предвиждат глоби и санкции. Обикновено стойността на глобите и санкциите се определя като компенсация за нанесените щети, като цена за тяхното отстраняване или поне е пропорционална на щетите. Например, глобите по Закона за движение по пътищата се определят от риска, който е пропорционален на възможните щети. В ЗУТ са заложили само няколко глоби, които, както беше отбелязано по-горе, касаят единствено нарушаването на изискването за законосъобразно строително разрешение. Тези глоби са базирани на принцип, който е коренно различен от описания: незаконният строеж подлежи на разрушаване, независимо дали глобата е платена. Зад такива разпоредби стои логичната

идея, че нетърпимите строежи, не могат да станат търпими след плащането на глоба, дори ако глобата е висока. Затова подобни разпоредби се прилагат в редица европейски държави. Те имат силен възпиращ ефект, защото реалното наказание за нарушителя се равнява на сумата от стойността на разрушения обект плюс самата глоба, но същевременно тези разпоредби имат и сериозни слабости. Например, тяхното приложение като цяло е твърде трудно, защото са свързани с големи загуби за засегнатите страни и те влагат много усилия и ресурси, включително корупционни практики, за да избегнат последствията.

Накратко, размерът на една глоба трябва да бъде най-малко равен на компенсацията за вредата от нарушаването на правилата, но може да бъде и често е увеличен с цел постигане на възпиращ ефект. Важното в случая е, че административно-командните мерки са много по-ефективни, когато са подкрепени от монетарни инструменти. Нещо повече – монетарните инструменти (напр. глоби) са естествено продължение на административно-командните мерки (напр. забрани), което предполага, че двата типа мерки са тясно свързани.

От друга страна всяка монетарна мярка на практика представлява административно-командна мярка, която има финансов компонент. Всяка административно-командна мярка определя задължения и права за индивидите, групите и организациите (фирми, асоциации и др.) Всяко задължение е задължение за влягане на ресурс – труд, време, умения, материали или средства, а всяко право е право да се влягат също такива ресурси с оглед нуждите и интересите на получателя на това право (оправомощения).

Вероятно най-важното съображение по отношение на връзката между административно-командните и монетарните средства е, че всяко директивно

решение (т.е., да се реализира дадена урбанистична мярка) изисква финансиране, а монетарните инструменти трябва да осигурят това финансиране. В тази връзка, изследването по проект ТУРАС стигна до интересни наблюдения и резултати, които потвърждават важността на връзката между двата вида средства, но същевременно посочват сериозните проблеми в европейските практики. Резултатите относно София ще бъдат обсъдени в последната секция от част “Дискусия”, но тук трябва да изтъкнем това, че плановете като цяло игнорират системите и наредбите от местни данъци и такси и наредбите също не търсят връзка с устройствените планове.

Как влияят двата типа инструменти на мотивацията и поведението на участниците в пространственото развитие?

Административно-командни методи/инструменти

Най-напред, какво е влиянието на административните директиви и санкции върху мотивацията на участниците в пространственото развитие? Административно--командните мерки създават ограничения за поведението на редовите граждани, домакинствата и бизнесите без да променят тяхната мотивация. В резултат на това участниците продължават да имат същите интереси и се стремят към същите цели, както и преди въвеждането на мерките на планирането. Тъй като мерките на планирането се опитват да наложат ограничения на поведението на редовите участници, те имат интерес да не се подчиняват – т.е., да игнорират или заобикалят правилата.

Какво е поведението на участниците в пространственото развитие, когато е наложена *чисто* административно--командна мярка? Очевидно, разминаването между установените административно-командни мерки и интересите на участниците в урбанистичното развитие стимулират нарушенията на законовите и административните правила. Разминаването дори създава допълнителен стимул за злоупотреби, тъй като материалният

интерес на заинтересованите страни от нарушаване на законите и наредбите нараства. Този, който успее да заобиколи забраната, постига резултат, в който няма конкуренти, освен ако и други също са успели да злоупотребят. Например, ако предприемач успее чрез нарушение на правилата или като се ангажира в корупционна схема, да построи нова сграда в забранена зона или сграда от забранен вид в дадената разрешена зона, ще може да продаде построените обекти на по-висока цена. Дори прилагането на глоби, след като инвестицията вече е направена, става проблематично, защото загубите от санкциите могат да са огромни и нарушителите са готови да вложат много усилия и да платят за протекции от техните съучастници в корупционната схема. По същата причина, дори когато се налага санкция, тя обикновено е много по-ниска от реално нанесените вреди. Това, че санкция не винаги се налага или че тя често е по-ниска от реално нанесената щета, засилва вярата на участниците в урбанистичното и териториалното развитие, че нарушаването законите и правилата е приемлив вариант на поведение. Първо, когато вероятността от глоба е относително по-малка, това понижава оценката на риска. Второ, когато няма предварително установена стойност на нанесените щети (например, ако няма предварително установена глоба), нарушителите разчитат, че санкцията ще е ниска и обикновено са прави. Трето, нарушителите най-често имат влиятелни поддръжници – техните партньори на високи постове в администрацията, които са им помогнали в корупционната схема.

Монетарни методи/инструменти

Най-важната разлика между административно-командните мерки и монетарните инструменти от гледна точка на ефективността на планирането е, че последните променят мотивацията на участниците в пространственото развитие и у тях се стимулира интерес да коригират поведението си в

посоката, която планирането е избрало. Но трябва да изтъкнем предимствата на този подход също и за подобряване на гъвкавостта на планирането. Когато използва единствено административно-командни прийоми, централното планиране дефинира две "твърди" групи от дейности: разрешени и забранени. Но много е вероятно някои от разрешените дейности да са по-полezni за града от други, както и някои от забранените дейности да са по-малко вредни от други и дори да са търпими. Но забраните не правят разлика между нетърпими дейности и нежелани или по-малко желани и търпими. Забраните неизбежно стъпват на презумпцията, че планиране то е перфектно, и отричат възможността урбанистите да грешат. Да вземем следният пример. При всяко зонироване на територията плановете определят максимална гъстота и интензивност на застрояване. Но с развитието на градовете, строителството на централните градски части става все по-интензивно. Тази тенденция през XX век се смяташе за негативна, но днес се счита, че високата интензивност може да е белег на устойчиво развитие, защото големите градове са двигатели на развитието, но за тях високата гъстота е неизбежна. Освен това високата гъстота в градовете помага за опазването на природата извън тях. Затова за урбанистите е трудно да преценят дали интензивността трябва да се повиши и точно с колко. Като вземем предвид, че високата гъстота натоварва инфраструктурата и това ще изисква инвестиции в подобряването на уличните и техническите мрежи, логично е таксите за строително разрешение да отчитат разходите, свързани с инфраструктурно строителство. Този подход ще осигури полезна гъвкавост на планирането и то ще се съгласува по-добре с функционирането на пазара. Например, ако в общия устройствен план е посочена оптимална височина за жилищна сградата 10 м и нормалната такса за разрешение за строеж е X лв./кв.м, но собственикът или предприемачът иска да строи сграда с височина 14 м, това може да се разреши, но таксата

вече става $1.5 * X$ лв./кв.м. Ако при тези условия строителството се реализира, това ще означава, че търсенето на жилища в тази локация е много високо, т.е., съществува висок пазарен интерес. Но ако отчетем, че пазарният интерес отразява желанията на жителите, ще трябва да приемем, че намесата на пазара най-вероятно е полезна за планирането. Освен другите съображения, в общинския бюджет ще постъпят средства, които да помогнат за финансирането на приложението на плана.

Анализ на урбанистичната практика

Както установихме размерът на таксата трябва да е най-малко равен на публичните разходи, свързани с планираното урбанистично развитие, като размерът може да бъде коригиран нагоре или надолу в зависимост от обществения интерес. Определянето на обществения интерес може да е изключително трудно, поради което общественото участие в планирането придобива критична важност (Kovachev et al, 2018; Slaev et al, 2019) Затова в нашата дискусия ние трябва да обсъдим по отношение на практиката на планиране и регулиране на урбанистичното развитие на София следните четири въпроса: 1) какъв е публичният интерес и в тази връзка – какви са целите на плана и дали тези цели се постигат, 2) дали съществува адекватна връзка между идентифицирания публичен интереси системата от такси и данъци, 3) дали обществените разходи са покрити, 4) как може да се оцени ефектът от таксите: дали налагането на таксите или използването на събраните от такси средства стимулират или възпират развитието в съответствие с идентифицирания публичен интерес. Тези въпроси и техните отговори имат пряко отношение

В ОУП на София по отношение на развитието на урбанистичната форма и обитаването са формулирани следните цели: ограничаване на развитието на централните градски части, за забавяне на развитието на

южните и стимулиране развитието на северните крайградски територии при преобладаваща ниска плътност и интензивност на застрояването. Но още преди приемането на актуализацията на плана се видя, че тенденциите в градското развитие бяха различни от планираните. Бързото нарастване на новото жилищно строителство под влияние на мощните пазарни процеси беше изцяло насочено именно там, където планът търсеше облекчаване на интензивността – към централните градски части и южните крайградски зони. Презастрояването в централите райони се изразяваше в значително повишаване на гъстотата и височината на застрояването и насищане на средата с нови функции. В южните крайградски райони новото интензивно строителство доведе до загуба на голяма част от зелените площи, защото земята в тези зони беше частна собственост. Тези тенденции продължиха и след влизането в сила на ОУП и неговата актуализация, и дори и през цялото следващо десетилетие, при забавяне за само около две години през периода на кризата на имотния пазар (2010-2012). Същевременно, противно на целите, заложи в плана, развитието на северните територии до 2010 изостана, след което бавно започна да навакхва. Важен фактор за забавянето беше екологическата обстановка в североизточния крайградски район поради замърсяването от металургичния комбинат “Кремиковци”. След прекратяването на производството и затварянето на комбината развитието на района се ускори, но то остана твърде далеч от целите, поставени в плана. Така че на първия въпрос тук можем да отговорим негативно: целите на ОУП относно развитието на урбанистичната форма и обитаването до момента определено не се постигат.

По отношение на втория въпрос – дали ОУП има отношение към системата от местни такси и данъци – очевидно това отношение е твърде косвено, защото планът изобщо не третира тези тарифи. По конкретно, какви

са таксите в община София? В столицата системата за планиране и регулиране на урбанистичното развитие се формира от няколко законови и административни акта, от които най-важни са ЗМДТ и Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги на Столична община (НОАМТЦУСО) и Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичен общински съвет (НОРМДСОС). Според изследването по ТУРАС най-малко 16 такси определени по тези и други законови и административни актове имат пряко влияние върху урбанистичното развитие на града, но тези актове нямат никаква пряка връзка с ОУП и, освен това, ефектът от данъците и таксите като цяло е незначителен, най-често несъзнателен, а в някои случаи дори е нецелесъобразен. Двете такси, които би трябвало да имат най-пряко влияние върху урбанистичното развитие, са таксата за издаване на разрешение на строеж (което маркира началото на строителството) и таксата за издаване на удостоверение по реда на чл. 177, ал. 3 от ЗУТ (разрешение за експлоатация, което маркира края на строителството и готовността на сградата да се използва). Тук ще разгледаме единствено първата такса, защото нивата на втората са буквално символични, особено за по-големите обекти. В София таксата за разрешение на строеж се определя по зони (общо осем зони) в зависимост от средната цена на имотите. Нивото за най-централната зона е 14 лв./кв.м (или 7.15 EUR/кв.м), за периферията на компактният град е 6 лв./кв.м (3.07 EUR/кв.м), а за извънградските райони варира между 3 и 5 лв./кв.м (т.е., между 1.53 и 2.56 EUR/кв.м).

Сравнението на системите за планиране в София, Белград и Рим показва, че нивата на таксите и данъците, свързани с урбанистичното развитие, са най-ниски в София – средно под 0.5 % от продажната цена на имота. Таксите в Белград са малко по-високи, а таксите в Рим са между 8 и 13 пъти по-високи по абсолютна стойност и между 5 и 9 пъти по-високи по

относителна стойност – т.е., между 2.5 и 4.5% от продажната цена. Съответно в София и Белград таксите и данъците имат минимален принос към финансирането на развитието техническата и социалната инфраструктура и реализирането на публичните мероприятия в градовете, докато в Рим таксите и данъците поемат основната част от финансирането. Освен това, въпреки че на теория системата от местни данъци и такси в Рим (подобно на системите в София и Белград) не си поставя за цел да съдейства за реализирането на генералния план, на практика (за разлика от системите в София и Белград) в италианската столица таксите за изпълнение на инфраструктурни работи (например, урбанизационните такси и разрешенията за строеж) се определят именно на база на разходите, необходими за строителството на техническата и социалната инфраструктура. Така отговорът на третия въпрос е: не, събираните в гр. София такси не могат да покрият дори малка част от обществените разходи за развитие на инфраструктурата.

По-нататък, за да изследваме влиянието на таксите върху мотивацията и поведението на участниците в урбанистичното развитие, трябва да отбележим един показателен факт. Въпреки, че таксите не покриват разходите за развитие дори на първичната инфраструктура, транспортните връзки в южните крайградски територии се развиват. Особено първостепенната инфраструктура се разви на най-високо ниво с построяването на южната дъга от околоръстния път. Локалната инфраструктура в южните територии също се развива (макар и с по-бавни темпове), почти изцяло благодарение на частни инвестиции. В крайна сметка, интересът към терените в полите на Витоша е много голям и строителството върви с високи темпове. Ниските такси несъмнено стимулират потребителското търсене още повече. Получава се така, че, доколкото общината инвестира огромни средства в първостепенната инфраструктура и

(все пак) някакви, дори и малки средства в локалните мрежи, практически всички софийски граждани плащат за развитието на тези територии, въпреки че, според ОУП, общественият интерес е точно обратен.

Изводи

Представеното изследване стига до няколко съществени извода. Първо, има важни теоретични съображение, които доказват, че административно-командните и монетарните мерки в урбанистичното управление са тясно свързани и допълващи се. На чисто теоретично ниво тази връзка е същностен компонент на теорията на икономикса на благосъстоянието на Пигу (1932), но също и на теорията на Коус (1960). Тази връзка се доказва и от теоретичния анализ на функционирането на двата типа мерки на управлението. Най-накрая тази връзка се доказва и от урбанистичната практика и конкретно от изследвания пример с приложението на Общия устройствен план на София. Всяка монетарна мярка се базира на административна директива, но надгражда върху нея и многократно усилва ефективността на управленското въздействие. Главното предимство на монетарните инструменти е, че те влияят на мотивацията на участниците в урбанистичното развитие и могат да създадат у тях интерес от реализирането на плановете.

Както показва проучването на приложението на ОУП на София и влиянието от мерките, предвидени в плана, монетарните инструменти имат двоен ефект. Първо, те би трябвало да осигуряват публични средства за финансиране на реализацията на плана. Второ, тези инструменти при всички случаи създават позитивни или негативни стимули за участниците в урбанистичното развитие и променят тяхната мотивация и поведение в положителна посока.

References

Източници

Alexander ER (2012) Institutional Design for Value Capture and a Case: The Tel-Aviv Metropolitan Park. *International Planning Studies* 17(2): 163-177.

Anderson, R.J., Hirt, S., and Slaev, A.D. (2012) Planning in market conditions: the performance of Bulgarian tourism planning during post-socialist transformation. *Journal of Architectural and Planning Research* 29(4) 318-334.

Bajić, T., Petrić, J., Nikolić, T. (2016) Fuel poverty and perception on housing and environmental quality in Belgrade's informal settlement Kaluđerica. *SPATIUM* 35, pp. 1-9.

Bertaud, A. (2004) The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence? Working Paper 2004-01; University of California, Berkeley.

Coase, R.H. 1960. The problem of social cost. *Journal of Law and Economics* Volume III:1-44

Hirt, S. (2007) Suburbanizing Sofia: characteristics of post-socialist peri-urban change. *Urban Geography*, No 28, vol. 8, pp. 755–780.

Kovachev, A., Slaev, A.D., Zeković, S., Maričić, T., Daskalova, D., (2017) The Changing Roles of Planning and the Market in the Processes of Urban Growth in Belgrade and Sofia, *Spatium* 37(37):34-4

Kovachev, A., Slaev, A.D., Nozharova, B., Nikolov, P., Petrov, P. (2018) Can public participation contribute to sustainable mobility? The experience of Bulgarian cities. In Bolay, J.C., Maričić, T., Zeković, S., A Support to Urban Development Process. Lausanne/Belgrade: EPFL and IAUS, pp. 59-79.

Major, I., King, R. and Marian, C. (2016) Anticommons, the Coase Theorem and the problem of bundling inefficiency. *International Journal of the Commons* 10(1): 244-264.

Nikolov, P., (2016) Population and urban growth in the outskirts of Sofia, Belgrade and Rome during the 1990 - 2011 period: Urban growth or sprawl?, in „Forms of Urban Growth in Southeast Europe: Transitioning towards Urban Resilience and Sustainability – Volume 1“, Chapter: 4.4, Publisher: Varna Free University, pp.249-276

Nedović-Budić, Z., Tsenkova, S. (2006) The Urban Mosaic of Post-socialist Europe, in Tsenkova, S. and Nedovic-Budic, Z. (eds.)*The Urban Mosaic of Post-socialist Europe: Space, Institutions and Policy*, Chapter 1. Heidelberg: Springer, pp. 3-21.

Nozharova, B., Nikolov, P. (2019) “Existing policy framework to support the active mobility in Bulgaria. Strategies and regulations in Varna “, *Facta Universitatis, Series: Architecture and Civil Engineering* Vol. 17, No 3, Special Issue; ISSN 2406-0860 (Online)

Pigou, A.C. 1932 [1920]. *The Economics of Welfare*. Fourth edition, London: Macmillan.

Slaev, A.D. (2016) Types of Planning and Property Rights. *Planning Theory* 15(1), pp. 23-41.

Slaev, A.D. (2017) The relationship between planning and the market from the perspective of property rights theory: A transaction cost analysis. *Planning Theory*, 16(4): 404-424.

Slaev, A.D. (2019) Complex private-common property rights in institutional and planning theories. *Planning Theory*. E-published ahead of print 16/09/2019, DOI: 10.1177/1473095219874832.

Slaev, A.D. (2017) Coasean versus Pigovian solutions to the problem of social cost: The role of common entitlements. *International Journal of the Commons* 11(2):950-968.

Slaev, A.D., and Collier, M. (2018) Managing natural resources: Coasean bargaining versus Ostromian rules of common governance. *Environmental Science & Policy*, 85: 47-53.

Slaev, A.D., Kovachev, A., Nozharova, B., Daskalova, D., Nikolov, P., Petrov, P. (2019) Overcoming the failures of citizen participation: The relevance of the liberal approach in planning. *Planning Theory* 18(4) 448-469.

Slaev, A.D., Nedović-Budić, Z. (2017) The Challenges of Implementing Sustainable Development: The Case of Sofia's Master Plan. *Sustainability* 9(1):15.

Slaev, A.D., Nedović-Budić, Z., Krunic, N., Petric, J., Daskalova, D. (2018) Suburbanization and sprawl in post-socialist Belgrade and Sofia. *European Planning Studies*, 26(7): 1389-1412.

Slaev, A.D., Zeković, S., Kovachev, A., Maričić, T., Bajić, T. (2018) Regulating Market-led Urban Expansion in the New Master Plans of Sofia and Belgrade. *SPATIUM* 39: 38-46.

Zeković, S., Vujošević, M., Maričić T. (2015) Spatial regularization, planning instruments and urban land market in a post-socialist society: the case of Belgrade, *Habitat International*, No 48, pp. 65-78.

Zeković, S., Vujošević, M. (2018) Construction land and urban development policy in Serbia: impact of key contextual factors, in *Support to Planning Urban Development in Serbia*, Belgrade/Lausanne: EPFL, IAUS, pp.29-58.

Вачева Кр., Илиева Ж., (2018) Опазването на недвижимите културни ценности в образователната ни практика. Научна конференция „Оригиналът

в паметника на културата - 40 години по-късно", Дружество „Архитектурно наследство" при САБ и БНК на ИКОМОС, София.

Георгиева, С. (2016) Тенденции в изграждането на детските заведения, Годишник на УАСГ, том XLIX, Архитектура и градоустройство.

Георгиева, С. (2014) Фактори, влияещи върху развитието на детските заведения в България, Годишник на УАСГ, том XLVI, Архитектура и градоустройство.

Илиева, Ж. (2013) Българското културно наследство в обучението по архитектура във ВСУ „Черноризец Храбър". Сборник с доклади от Научно – практическата конференция на тема: „Социализиране на културното наследство – иновации и добри практики"- проект "Нов живот за миналото", 12 юни 2013 г. , Раднево, общ. Стара Загора";

Илиева Ж. (2014) "За да има бъдеще българското културно – историческо наследство", Сборник доклади, Институт за научни изследвания в областта на организацията, управлението и защитата на културно-историческото наследство, Университет по библиотекознание и информационни технологии, София.

Иванов, В., Георгиева, С. (2019) Жилищни комплекси от затворен тип ситуирани в градската периферия. *Годишник на Университета по архитектура, строителство и геодезия* 52(1), стр. 177-186.

Иванов, В., Симов, О., Аспарухов, С. (2017) Повишаване на енергийната ефективност и здравословен микроклимат чрез средствата на пространствената организация в жилищните територии. *Годишник на Университета по архитектура, строителство и геодезия* 50(2), стр. 59-72.

Ковачев, А., Петров, Пл., (2016), „Обновяване на жилищни сгради и комплекси, изградени по индустриализирани технологии в България.

Проблеми и тенденции“. Сборник с резюмета, „IX Международна научна конференция „Проектиране и строителство на сгради и съоръжения“, НТСС 2016, 15-17/09, Секция III, стр. 548-556, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна

Ковачева, Д. (2018) Опазване и устойчиво развитие на културното наследство в съвременния исторически град. Сборник доклади от X Юбилейна международна научна конференция „Проектиране и строителство на сгради и съоръжения“, Варна, (20–22 септември 2018), ВСУ “Черноризец Храбър”.

Николов, П., (2007), „Архитектурна екология – устойчиво* градско планиране“, Сборник с доклади от IV-та Научно-приложна конференция с международно участие “АРХИТЕКТУРА, СТРОИТЕЛСТВО – СЪВРЕМЕННОСТ”, Варненски свободен университет, 31.05.-02.06.2007, Варна.

Николов, П.. (2019) “Еволюция на градската форма и устойчиво планиране на комуникационно-транспортните системи”. Сборник доклади IX Международна научна конференция "Архитектура, строителство – съвременност" Варна, България.

Ножарова, Б., Николов, П. (2019a) „Нормативна рамка в контекста на пешеходното и велосипедното движение в България“, ГОДИШНИК, издателство на Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“, Варна- ISSN 1310-800 X, Том XXIII- стр. 228-237.

Ножарова, Б., Николов, П. (2019b) Местни политики и активни форми на мобилност в българските градове. Конференция “Приносът на устойчивата мобилност и електромобилите за подобряване на жизнената среда” , Варненски свободен университет, Варна 18.11.2019.

Петров, Пл., (2015), „Приложения на принципите на устойчива архитектура в условия на реконструкция и модернизация на съществуващи

панелни жилищни сгради“. Сборник с доклади от XV Международна научна конференция, ВСУ „Любен Каравелов“, 2015, България.

Райновска, Р. (2012) Тенденции в развитието на училищните сгради. Алманах на ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна, кн 6, , серия „ Архитектура и строителство“, с. 145.

Райновска, Р. (2013) Училището – фактор за развитие на обществото. XIII Международна научна конференция ВСУ’2013, 6-7 юни, 2013 ВСУ „Любен Каравелов“, София.