

اثرات سیاست‌های زیست محیطی و اقتصادی بر رفتار حمل و نقل شهری

با رویکرد قیاسی - استقرایی: مطالعه‌ی موردی شهر تهران

داود منظور^۱

محمد کاظم صفاکیش^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۰۹/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۹/۰۳

چکیده

افزایش آلودگی‌های زیست محیطی ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی موجب شده است تا به اجرای سیاست‌های مناسب برای توسعه‌ی به کارگیری فناوری‌های پاک، به ویژه در بخش حمل و نقل شهری، توجه شود. برای پیش‌بینی اثرات این سیاست‌ها باید ترجیحات مصرف‌کنندگان نسبت به فناوری‌های مختلف مصرف‌کننده‌ی انرژی شناسایی شود. در این مقاله از یک مدل انتخاب گسسته برای شناسایی مؤلفه‌های رفتاری در یک مدل تلفیقی قیاسی - استقرایی به نام سیمز استفاده می‌شود. بدین ترتیب، یک مدل انتخاب گسسته‌ی لاجیت چند جمله‌ای برای انواع خودروها با فناوری‌های مختلف و برای شیوه‌های مختلف حمل و نقل، با استفاده از ترجیحات ابراز شده از سوی شهروندان تهرانی برآورد شده است.

اطلاعات مورد نیاز از پرسشنامه‌هایی که به وسیله‌ی ۲۵۰ نفر از این شهروندان تکمیل شده است، به دست می‌آید. سپس، اثرات سیاست‌های فناوری محور و سیاست‌های زیست محیطی و اقتصادی؛ مانند مالیات بر نشر، افزایش قیمت بنزین، محدودیت استفاده از خودروهای تک سرنشین و محدودیت استفاده از خودرو بنزین سوز روی سهم بازار فناوری‌های مختلف حمل و نقل در تهران و آلاینده‌ی ناشی از آن‌ها را شبیه‌سازی می‌کنیم می‌پردازیم.

بر اساس نتایج اجرای این مدل، اعمال سیاست‌های فناوری محور تأثیر به سزایی در تغییر سهم بازار فناوری‌های حمل و نقل، به سمت فناوری‌های پاک و کاهش انتشار آلاینده‌ها دارد. پیش‌بینی مدل آن است که با ورود فناوری‌های جدید با هزینه‌ی چرخه‌ی عمر کم‌تر نسبت به فناوری‌های مرسوم، بیش از هفتاد درصد سهم بازار به این خودروها اختصاص یابد.

واژگان کلیدی: مدل تلفیقی انرژی - اقتصاد، مدل انتخاب گسسته‌ی لاجیت، مدل‌های قیاسی - استقرایی، سیاست‌های زیست محیطی

JEL: R4, Q4, Q5

۱- استادیار دانشکده‌ی اقتصاد، دانشگاه امام صادق (ع) Email:manzoor@isu.ac.ir

۲- کارشناس ارشد اقتصاد، دانشگاه امام صادق (ع).

۱- مقدمه

انتشار روزافزون گازهای گلخانه‌ای و گرمایش جهانی، آلودگی هوا و دیگر تخریب‌های زیست - محیطی کشورها را بر آن داشته است که سیاست‌هایی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای را در پیش گرفته و اعمال کنند. همچنین، با شکل‌گیری پیمان‌هایی؛ مانند پیمان کیوتو و پیوستن بسیاری از کشورها از جمله کشورهای صنعتی به این پیمان، کشورهای جهان به ویژه کشورهایی که تأثیر عمده‌ای در انتشار گازهای گلخانه‌ای و در نتیجه، تغییرات آب و هوایی و گرم شدن زمین دارند، باید سیاست‌هایی که برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای گردیده‌اند. به میزان مشخصی است را اجرا کنند که بر اساس این پیمان ملزم به اجرای آن هستند.

فارغ از بایدهای این پیمان‌ها بسیاری از کشورهایی که با مشکلات آلودگی هوا ناشی از سوخت‌های فسیلی و دیگر آلودگی‌های زیست - محیطی روبه‌رو هستند، به برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری برای کاهش هزینه‌های زیست - محیطی توجه دارند. این آلودگی‌ها با رشد اقتصادی و صنعتی تشدید می‌شود. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه آلودگی‌های زیست - محیطی با سرعتی بیش از سرعت رشد اقتصادی افزایش می‌یابد، چرا که کشورهای صنعتی و توسعه‌یافته برای انتقال مشکلات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های صنعتی صنایع انرژی‌بر را از طریق شرکت‌های چندملیتی به این کشورها انتقال می‌دهند. بسیاری از کشورهای صنعتی با وجود اجرای سیاست‌هایی برای رسیدن به استانداردهای مطلوب و یا کنترل آلودگی‌های زیست - محیطی، موفق به کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در کشورهای خود نشده‌اند.

حفظ محیط زیست مستلزم جایگزینی فناوری‌های انرژی‌بر موجود در اقتصاد با فناوری‌های پاک است که به نوبه‌ی خود هزینه‌های مالی زیادی در بر دارد. روش واکنش بنگاه‌ها و مصرف‌کنندگان نسبت به فناوری‌های پاک متفاوت است. سیاست‌گذاران علاقه‌مندند بدانند که چگونه سیاست‌های آن‌ها در ترکیب فناوری‌های انرژی‌بر موجود و ترجیحات مصرف‌کننده تغییر به وجود می‌آورد، به گونه‌ای که کم‌ترین کاهش در رفاه مصرف‌کننده و بیشترین تعدیل به سمت فناوری‌های سازگار با محیط زیست حاصل شود. ورود فناوری‌های جدید به بازار تقاضا و عرضه و قیمت انرژی را تغییر داده و از این طریق بر متغیرهای کلان اقتصادی اثر می‌گذارد و تغییرات در این متغیرها بر بازار انرژی و در نتیجه، فناوری‌های موجود در بازار اثر می‌گذارد.

سیاست‌های زیست - محیطی بخش حمل و نقل در میان دیگر بخش‌های مصرف‌کننده‌ی انرژی در اقتصاد سهم‌ی عمده از مصرف سوخت‌های فسیلی و ایجاد آلودگی محیطی و انتشار گازهای گلخانه‌ای را در اختیار دارد. بخش عمده‌ی مشکل آلودگی هوا در شهرهای بزرگ و از آن جمله شهر تهران ناشی از بخش

حمل و نقل است. از این رو، طراحی و اجرای سیاست‌های مؤثر و کارا برای نیل به فن آوری‌های پاک و کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و انتشار آلاینده‌ها ناشی از بخش حمل و نقل و طراحی ابزارهایی برای بررسی میزان کارایی سیاست‌های مزبور اهمیت ویژه‌ای دارد.

تحقیق حاضر در چارچوب یک مدل تلفیقی انرژی اقتصاد که برخوردار از اطلاعات فناورانه و واقع‌گرایی رفتاری است، به پیش‌بینی اثرات سیاست‌های فناوری محور و ابزارهای سیاستی اقتصادی بخش حمل و نقل بر کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلاینده‌های ناشی از آن در شهر تهران می‌پردازد.

۲- پیش‌بینی اثرات سیاست‌های فناوری محور در بخش انرژی

برای بررسی اثرات تغییرات فناورانه بر مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی بخش‌های مصرف‌کننده انرژی باید اطلاعات مربوط به نوع و موجودی، میزان مصرف سوخت و آلاینده‌گی هر فناوری در هر بخش موجود باشد. سیاست‌های زیست - محیطی بخش انرژی می‌تواند بر ترجیحات مصرف‌کنندگان در استفاده از فناوری‌های انرژی بر تأثیر بگذارد و بنگاه‌ها و مصرف‌کنندگان را به استفاده از فناوری‌های پاک ترغیب کند. بنابراین شناسایی الگوی شکل‌گیری ترجیحات مصرف‌کنندگان و بنگاه‌ها در استفاده از فناوری برای سیاست‌گذاری کارآمد ضروری است.

برای بررسی اثرات سیاستی در اقتصاد انرژی عموماً از مدل‌های قیاسی^۱ و یا استقرایی^۲ استفاده می‌شود. ساختار متفاوت این دو مدل به پیش‌بینی‌های متفاوت از اثرات تغییرات فناوری و هزینه‌های آن می‌انجامد. مدل‌های قیاسی نگاهی کلان به اقتصاد دارند و تغییرات رفتاری را با استفاده از داده‌های تاریخی شبیه‌سازی و اغلب هزینه‌های تغییرات را بیشتر از حد واقعی برآورد می‌کنند (Azar and Dowlatabadi, 1999).

مدل‌های استقرایی تغییرات فناوری را در حجم موجودی سرمایه وارد می‌کنند؛ ولی، از داخل کردن ویژگی‌های رفتاری در پیش‌بینی تغییرات فناوری ناتوان هستند و هزینه‌های تغییرات را کم‌تر از حد واقعی برآورد می‌کنند.

برای پرهیز از پیش‌بینی‌های متفاوت از اثرات سیاست‌ها باید از مدل‌هایی استفاده کرد که در آن‌ها ویژگی برخورداری از اطلاعات فناوری در مدل‌های قیاسی و ویژگی واقع‌گرایی رفتاری در مدل‌های استقرایی با یکدیگر تلفیق شود و ضمن استفاده از نقاط قوت هر دو مدل بتوان در یک چارچوب رفتاری واقعی اثرات سیاست‌های فناوری محور را بررسی کرد (Jaccard et al., 2003).

1 - top-down models

2 - bottom-up models

ارزیابی اثرات سیاست های زیست محیطی در بخش انرژی به مدل هایی نیاز دارد که بتوانند تغییرات فناوری را به گونه ای درونزا پیش بینی کند و هم زمان سه ویژگی واقع گرایی رفتاری، برخورداری از اطلاعات فناوری و امکان محاسبه ی بازخوردهای اقتصاد کلان را داشته باشند. از این مدل ها با عنوان مدل های تلفیقی انرژی - اقتصاد^۱ یاد می شود. مدل های تلفیقی، گونه ای از مدل های انرژی - اقتصاد هستند که می کوشند واقع گرایی رفتاری، برخورداری از اطلاعات فناوری و بازخوردهای اقتصاد کلان را در خود گرد هم آورند و تفاوت پیش بینی های این دو مدل از اثرات یک سیاست خاص را برطرف سازند. بدین منظور، مدل های تلفیقی گوناگونی با درجانی مختلف از برخورداری از ویژگی های سه گانه ی مذکور شکل گرفته است.

برای به وجود آوردن واقع گرایی رفتاری در مدل های تلفیقی از مدل های انتخاب گسسته استفاده می شود. برای شناسایی ترجیحات مصرف کننده و تعیین میزان تأثیرگذاری هر یک از عوامل مختلف در انتخاب گزینه هایی که به مصرف کننده پیشنهاد می شود، از مدل های انتخاب گسسته استفاده می شود. این مدل ها از اطلاعات مبتنی بر ترجیحات آشکار شده و یا اطلاعات مبتنی بر ترجیحات اظهار شده برای پیش بینی انتخاب های افراد استفاده می کنند. با استفاده از مدل های انتخاب گسسته ی لاجیت چند جمله ای^۲ می توان پارامترهای رفتاری موجود در مدل های تلفیقی را برآورد کرد و بدین ترتیب، واقع گرایی رفتاری را در مدل های تلفیقی انرژی - اقتصاد به وجود آورد.

۳- مدل نظری تحقیق

یکی از مدل های جامع انرژی - اقتصاد که برای شبیه سازی اثرات متقابل عرضه و تقاضا در بخش انرژی و اثرات متقابل بخش انرژی بر دیگر بخش های کلیدی اقتصاد به کار می رود، مدل تلفیقی سیمز است. برخلاف مدل های تعادل عمومی محاسبه پذیر^۳ که در آن همه ی بخش ها و بازارها هم زمان به تعادل می رسند، در مدل سیمز از تعادل بخش های بودجه ی دولت و بازار نیروی کار صرف نظر می شود. این مدل بیشتر بر بخش های عرضه ی انرژی، صنایع انرژی بر و مصارف نهایی انرژی در بخش های خانگی، تجاری و اداری و حمل و نقل تأکید می کند. این مدل از نوع مدل های برش مقطعی است که برای پیش بینی حجم و نوع فناوری های استفاده شده در اقتصاد به کار می رود و در آن تغییرات فناوری در هر بخش از اقتصاد با توجه به میزان از رده خارج شدن فناوری ها، به روز کردن و خرید کالاها و فناوری های جدید شبیه سازی می شود. این مدل مانند دیگر مدل های استقرایی ابتدا به شناسایی و طبقه بندی انواع خدمات انرژی مورد نیاز در یک اقتصاد

1- energy-economy hybrid models

2 - Multi-nomial Logit

3- General Equilibrium Models

می‌پردازد؛ سپس، با گردآوری اطلاعات فنی و اطلاعات هزینه‌های انرژی، برای هر یک از خدمات انرژی مورد تقاضا در اقتصاد و به تفکیک هر یک از فناوری‌هایی که در هر بخش استفاده می‌شود، میزان آلاینده‌گی را محاسبه می‌کند.

در مدل تلفیقی سیمز رقابت بین فناوری‌ها در هر یک از خدمات انرژی مورد تقاضا در اقتصاد با توجه به هزینه‌های نسبی فناوری‌ها در کل چرخه‌ی عمر آن‌ها^۱ و با در نظر گرفتن محدودیت‌های انواع فناوری‌ها، مانند محدودیت حداکثر سهم بازار کسب شده از سوی یک فناوری به جهت محدودیت‌های فیزیکی و یا قوانین محدود کننده‌ای که یک فناوری خاص را از تصاحب کل بازار باز می‌دارد، ارزیابی و تحلیل می‌شود. رقابت بین فناوری‌ها در مدل سیمز بر خلاف مدل‌های استقرایی، تنها بر اساس هزینه‌های مالی و نرخ تنزیل اجتماعی^۲ ارزیابی نمی‌شود. این مدل تعریفی جدیدی از هزینه‌های فناوری در کل چرخه عمر آن می‌کند. این هزینه‌ها بر اساس نرخ تنزیل ضمنی محاسبه می‌شوند که به نوبه‌ی خود با توجه به داده‌های واقعی و هزینه‌های نامشهود ناشی از ترجیحات تولیدکنندگان و مصرف کنندگان تعیین می‌شود. رابطه‌ی (۱) برای تعیین سهم بازار یک فناوری در مدل تلفیقی سیمز به کار می‌رود (Jaccard, 2005).

$$MS_j = \frac{[CC_j * r / (1 - (1 + r)^{-n}) + OC_j + EC_j + ij]^{-v}}{\sum_{K=1}^K [CC_j * r / (1 - (1 + r)^{-n}) + OC_j + EC_j + ij]^{-v}} \quad (1)$$

در رابطه‌ی فوق MS_j سهم بازار برای فناوری j ، CC_j هزینه‌های سرمایه‌ای، n طول عمر فناوری، OC_j هزینه نگهداری و تعمیرات، EC_j هزینه‌های انرژی برای فناوری j است. هزینه‌های انرژی یک فناوری به قیمت انرژی و میزان مصرف انرژی برای تولید هر واحد از محصول یا خدمات داده شده به وسیله هر فناوری، مانند میزان مصرف انرژی برای تولید یک تن فولاد و یا ایجاد گرمایش در یک مترمربع در بخش تجاری، بستگی دارد.

پارامتر i نشان دهنده‌ی متوسط وزنی نرخ ترجیح زمانی تصمیم گیرندگان برای هر یک از خدمات انرژی است. این پارامتر برای همه‌ی فناوری‌های استفاده شده در یک گره خدمات انرژی^۳ ثابت بوده و برای گره‌های مختلف می‌تواند متفاوت باشد.

1- life cycle cost
2- Social discount rate
3- energy service node

پارامتر j نماینده ی هزینه های نامشهود فناوری j (مازاد بر هزینه هایی است که به طور مرسوم در هزینه های چرخه ی عمر محاسبه می شود. k تعداد فناوری های موجود در هر گره خدمات انرژی است. پارامتر v بیانگر میزان ناهمگنی^۱ موجود در زیر بخش انرژی است.

مقادیر بالا برای این پارامتر به این معنی است که یک فناوری با هزینه ی چرخه ی عمر پایین می تواند همه یا نزدیک به تمام سهم بازار جدید را در یک گره خدمات انرژی در اختیار گیرد و مقادیر کم این پارامتر به این معنی است که یک فناوری جدید با وجود داشتن برتری در هزینه ی چرخه ی عمر نسبت به دیگر فناوری های موجود در آن گره سهم متوازی از آن گره را به خود اختصاص خواهد داد.

در مدل های برنامه ریزی خطی سنتی مقدار پارامتر v بینهایت فرض می شود که به معنی یک بازار کاملاً همگن است که در آن فناوری دارای هزینه ی چرخه ی عمر کم تر همه ی سهم بازار را به خود اختصاص می دهد.

مدل سیمز هم واقع گرایی رفتاری دارد و هم از اطلاعات فناوری به خوبی بهره مند می شود و تا حدودی هم می تواند بازخوردهای اقتصاد کلان را در مدل شبیه سازی کند و از این رو، به مدل های تعادل عمومی محاسبه پذیر نزدیک است.

پارامترهای موجود در مدل تلفیقی سیمز به دو گروه پارامترهای رفتاری و فناوری تقسیم می شوند. تعیین مقادیر این پارامترها اندکی نیاز به توضیح دارد. در ادبیات سنتی مدل های استقرایی مهم ترین اقلام داده های فناوری را هزینه های انرژی، هزینه های عملیاتی، هزینه های سرمایه ای، میزان آلاینده گی و میزان کارایی انرژی هر یک از فناوری ها تشکیل می دهد. از آنجایی که اطلاعات تفصیلی درباره ی مصرف سالانه ی انرژی افراد و واحدهای اقتصادی برای استفاده در این گونه مدل ها اغلب در اختیار نیست، این به صورت تجمع شده به تفکیک گره های خدمات انرژی گردآوری می شوند. برای اطمینان از درستی و توانایی اطمینان شبیه سازی مصارف انرژی در این مدل ها لازم است دست کم به اطلاعات فنی ۵ درصد از فناوری های موجود در هر گره مصرف دسترسی داشته باشیم.

پارامترهای رفتاری از پارامترهای فناوری نیز پیچیده تر است. در گذشته، مقادیر سه پارامتر رفتاری موجود در مدل سیمز؛ یعنی نرخ ترجیح زمانی تصمیم گیرندگان (β)، هزینه های نامشهود فناوری ها (i) و ضریب ناهمگن (v) با استفاده از داده های تاریخی، قضاوت های تحلیل گران درباره ی آینده ی این پارامترها و تحلیل های صاحب نظران درباره ی این داده ها تعیین می شد. روش نوینی که برای تعیین مقادیر این پارامترهای رفتاری از آن استفاده می شود، به کارگیری مدل های انتخاب گسسته برای بررسی ترجیحات مصرف کنندگان بین فناوری ها و شیوه های مختلف مصرف انرژی است. به کمک پارامترهای این مدل ها، مقادیر پارامترهای

1- heterogeneity

رفتاری در مدل سیمز تعیین می‌شود. داده‌های استفاده شده در مدل‌های انتخاب گسسته می‌تواند با استفاده از ترجیحات آشکار شده^۱ یا داده‌های تاریخی مربوط به انتخاب‌های مصرف کنندگان و یا از میان انتخاب‌های اظهار شده^۲ در پرسش‌نامه‌ها از سوی مصرف کنندگان به دست آید. در مورد اخیر یک نمونه‌ی تصادفی از مصرف کنندگان یا مدیران بنگاه‌های اقتصادی انتخاب می‌شود و از طریق پرسشنامه از آن‌ها خواسته می‌شود تا از میان گزینه‌های فرضی (فن آوری‌ها) مطرح شده در پرسشنامه، یک گزینه را انتخاب کنند.

مدل سیمز دربرگیرنده‌ی هزار فناوری مختلف است که این فناوری‌ها برای دستیابی به سهم بازار در قالب صد گره^۳ خدمات انرژی در اقتصاد با یکدیگر رقابت می‌کنند. از آنجایی که گردآوری داده‌های مربوط به انتخاب‌ها و ترجیحات مصرف کنندگان برای همه این گره‌ها بسیار دشوار است، گردآوری اطلاعات بیشتر در گره‌هایی متمرکز شده که بیشترین مصرف انرژی را به خود اختصاص داده و به لحاظ سیاست‌گذاری‌های انرژی و زیست - محیطی اولویت بالاتری دارند. این گره‌ها عبارتند از: بخش عرضه‌ی انرژی و بخش‌های خانگی، حمل و نقل و صنعتی.

در بیشتر کاربردهای مدل‌های انتخاب گسسته از انتخاب‌های اظهار شده در پرسشنامه‌ها استفاده می‌شود، چرا که با استفاده از پرسشنامه‌هایی که برای دستیابی به اطلاعات مورد نیاز طراحی می‌شوند، بسیار آسان‌تر می‌توان به انتخاب مصرف کنندگان هر چند با تورش پی برد (Louviere et al., 2000). مدل انتخاب گسسته یک مدل خطی پارامتری می‌باشد که شکل عمومی آن به صورت زیر است:

$$U_j = \beta_j + \sum_{k=1}^k \beta_k x_{jk} + e_j \quad (2)$$

در این معادله U_j نشان‌دهنده‌ی مطلوبیت حاصل از گزینه‌ی j ، β_j جزء ثابت تابع مطلوبیت، β_k بردار ضرایب و X_k بردار عوامل مؤثر در انتخاب فرد است و e_j نماینده‌ی عوامل نامشهود مؤثر در انتخاب یا جزء خطا می‌باشد. شکل عمومی مدل‌های انتخاب گسسته را که در بخش انرژی استفاده می‌شود، می‌توان به صورت زیر نوشت (Jaccard, 2003).

$$U_j = \beta_j + \beta_{CC} CC + \beta_{OC} OC + \beta_{EC} EC + \beta_{OTHER} OTHER + e_j \quad (3)$$

با فرض پیروی جزء خطا از تابع توزیع احتمال حدی I مدل انتخاب گسسته از نوع لاجیت چند جمله‌ای خواهد بود که در این صورت سهم بازار برای هر گزینه در هر گره از رابطه‌ی زیر به دست می‌آید (Train, 2003).

1- Revealed Preferences

2 -stated choice

3- node

$$P_{ni} = \frac{e^{\beta x_{ni}}}{\sum_j e^{\beta x_{nj}}} \quad (۴)$$

در مرحله ی بعد تلاش می شود از پارامترهای رفتاری که از مدل انتخاب گسسته ی بالا به دست می آید، در مدل تلفیقی سیمز استفاده شود. برای این منظور از پارامترهای β در مدل انتخاب گسسته برای تعیین مقادیر پارامترهای رفتاری در معادله ی (۱) مورد استفاده می شود. همان طور که گفته شد به کمک این معادله سهم بازار فناوری ها در مدل سیمز تعیین می شود و پارامترهای رفتاری آن i ، α و γ است. در این صورت انتظار می رود پیش بینی های هر دو مدل انتخاب گسسته و سیمز به یکدیگر نزدیک شود.

برای تعیین مقدار پارامتر رفتاری Γ در مدل سیمز به کمک نتایج برآورد پارامترهای مدل انتخاب گسسته از معادله ی (۵) استفاده می شود که به وسیله ی ترین استخراج شده است (Train, 2003).

$$r = \frac{\beta_{CC}}{\beta_{OC}} * (1 - (1 + r)^{-n}) \quad (۵)$$

که در آن β_{OC} و β_{CC} ضرایب متغیرهای هزینه های نگهداری و هزینه های سرمایه ای در مدل انتخاب گسسته و n طول عمر فناوری است.

برای محاسبه ی مقدار هزینه های نامشهود z ابتدا بر اساس رابطه ی زیر برای هر کدام از اجزاء هزینه های نامشهود ضریب باز یافت سرمایه 'محاسبه می شود (Horn and Rivers, 2005).

$$CRF_k = \frac{\beta_k}{\beta_{oc}} \quad (۶)$$

که در آن CRF_k و β_k به ترتیب ضریب باز یافت سرمایه و ضریب متوسط وزنی برای هر متغیر غیر پولی k است. هزینه های نامشهود در گره خدمات انرژی z از مجموع حاصل ضرب ضریب بازگشت سرمایه برای هر متغیر غیر پولی در مقدار متناظر با آن محاسبه می شود.

$$i_j = \sum_k CRF_k * X_k \quad (۷)$$

که در آن X_k متوسط مقدار متغیر غیر پولی k و K تعداد متغیرهای غیر پولی است و جزء ثابت در تابع مطلوبیت (۳) را نیز شامل می شود.^۲

بر اساس معادله ی بالا پیش از محاسبه ی مقدار z باید مقادیر هر کدام از X_k ها (برای مثال، متوسط زمان رانندگی در حالت استفاده از خودروی شخصی) تعیین شود. این بدان معنی است که در هر بار اجرای مدل

1- capital recovery factors

۲- برای اجزاء ثابت تابع مطلوبیت $X_k=1$ است

سیمز یک مقدار مشخص و ثابت برای X_k در نظر گرفته می‌شود. بنابراین، در طول یک دوره‌ی شبیه‌سازی این متغیرها پویایی ندارند. با این وجود، برای بررسی اثرات سیاست‌ها این متغیرها می‌توانند پیش از هر مرتبه شبیه‌سازی تغییر نمایند (Horn and Rivers, 2005).

پس از تعیین مقادیر پارامترهای r و i_j ، پارامتر ناهمگنی بازار (v) از برابر قرار دادن رابطه‌های تعیین سهم بازار در مدل‌های انتخاب گسسته و مدل سیمز تعیین می‌شود:

$$\frac{V_j}{\sum_{k=1}^K V_k} = \frac{[CC_j * \frac{r}{1-(1+r)^{-n}} + MC_j + EC_j + i_j]^{-v}}{\sum_{K=1}^K [CC_K * \frac{r}{1-(1+r)^{-n}} + MC_K + EC_K + i_K]^{-v}} \quad (8)$$

انتظار می‌رود پارامتر v که نشانگر درجه‌ی ناهمگنی بازار مورد بررسی است، با تغییر مقادیر دیگر پارامترها چندان تغییر نکند. بنابراین، مقدار v باید به گونه‌ای تعیین شود که برای دامنه‌ی تغییرات ممکن پارامترها در طول دوره شبیه‌سازی کمابیش ثابت بماند. برای یافتن مقدار این پارامتر، آرایه‌ای از ترکیبات مختلف مقادیر پارامترها را برای فناوری‌های مورد بررسی در نظر می‌گیریم؛ سپس، با در نظر گرفتن یک مقدار فرضی برای پارامتر v ، سهم بازار هر یک از فناوری‌ها را با استفاده از دو مدل سیمز و انتخاب گسسته محاسبه می‌کنیم. مربع انحرافات بین سهم‌های بازار به دست آمده از دو مدل برای هر فناوری با هم جمع بسته می‌شود تا مجموع مربعات خطاها^۱ برای v مورد نظر به دست آید. در نهایت، با استفاده از نرم‌افزار اکسل^۲ مقدار v را که کم‌ترین مجموع مربعات خطاها را به وجود می‌آورد و برآورد مناسبی از پارامتر ناهمگنی بازار برای فناوری‌های مورد بررسی می‌باشد، محاسبه می‌کنیم (Horn and Rivers, 2005).

به کارگیری و اجرای مدل انرژی - اقتصاد سیمز پیش از هر چیز مستلزم طبقه‌بندی بخش‌های مختلف مصرف‌کننده و تبدیل‌کننده‌ی انرژی در کشور و گردآوری اطلاعات فنی در هر بخش از جمله پارامترهای مصرف، هزینه و انتشار آلاینده‌ها به تفکیک فناوری‌های مورد استفاده در هر بخش است. در این میان، بخش‌های اصلی مصرف‌کننده‌ی انرژی از جمله صنایع انرژی بر مانند صنعت فولاد و تولید الکتریسته، بخش خانگی و بخش حمل و نقل اهمیتی ویژه دارد.

1- cumulative error term
2- Microsoft Excel solver

۴- روش گردآوری اطلاعات مورد نیاز

با توجه به سهم بالای بخش حمل و نقل درون شهری در مصرف سوخت و آلودگی هوا این مقاله به بررسی سیاست های فناوری - محور و همچنین ابزارهای سیاستی اقتصادی برای ترغیب مردم به استفاده از فناوری ها و شیوه های حمل و نقل دارای آلاینده گی کم تر می پردازد.

به منظور برآورد مدل انتخاب گسسته پرسشنامه هایی تهیه و بین ۲۵۰ نفر از شهروندان تهرانی توزیع شد.^۱ با توجه به سهم بیش از پنجاه درصدی سفرهای شغلی و تحصیلی از مجموع سفرهای شهری و از آنجا که انگیزه ها و پارامترهای موثر در انتخاب روش های حمل و نقل جهت سفرهای شغلی و تحصیلی ملموس و دارای قابلیت اندازه گیری بیشتری هستند در این تحقیق روی این سفرها تمرکز شده است. سفرهای شغلی ۶۷ درصد و سفرهای تحصیلی ۳۳ درصد از مجموع سفرهای شغلی و تحصیلی را به خود اختصاص داده اند ترکیب افراد منتخب جهت پاسخگویی به پرسشنامه ها از جهت هدف سفر متناسب با این ترکیب بوده است. در این پرسشنامه ها با ۸ پرسش از افراد خواسته می شود با توجه به مقادیر پارامترهای مؤثر در انتخاب هر گزینه - که با توجه به مشخصات واقعی فناوری ها و همچنین، سیاست های مورد بررسی تعیین می شود- از بین چهار نوع خودرو: ۱- استاندارد بنزین سوز ۲- دوگانه سوز ۳- خودروهای دارای فناوری استفاده از سوخت هیدروژن و ۴- خودروهای دوگانه سوز برقی و بنزینی (هیبرید الکتریک) و از بین شیوه های مختلف حمل و نقل؛ شامل استفاده از خودروی تک سرنشین، خودروی شخصی به صورت گروهی^۲، و ناوگان حمل و نقل عمومی یکی را انتخاب کنند. به این ترتیب، از هر پرسشنامه ۸ مشاهده انتخاب و ۳۲ مشاهده عدم انتخاب به دست می آید. با استفاده از این داده ها و با کمک نرم افزار 7 LIMDEP ضرایب تابع مطلوبیت چند جمله ای لجیت برآورد می شود و سپس، بر اساس آن ها پارامترهای رفتاری مدل تلفیقی برآورد می گردد.

۵- اجرای مدل و برآورد پارامترها

با توجه به الگوی انتخاب گسسته، تابع مطلوبیتی را که مبنای انتخاب خودرو است، به صورت زیر در نظر می گیریم:

$$V = \beta_{CC} * CC + \beta_{FC} * FC + \beta_{FA} * FA + \beta_{Tlim} * Tlim + \beta_{POW} * POW + \beta_{ACS} \quad (9)$$

که در آن CC نشان دهنده هزینه های سرمایه ای، FC هزینه ی سوخت، FA سهولت دسترسی به ایستگاه های توزیع کننده ی سوخت مورد نیاز خودرو، Tlim متغیر مجازی برقراری محدودیت آمد و شد

۱- برای مطالعه ی چگونگی تعیین حجم نمونه و درصد اطمینان نتایج رجوع شود به:

Louviere, J., Hensher, D., Swait, J. (2000)
2-carpooling

برای خودرو موردنظر، و POW متغیر مجازی مربوط به برابری قدرت موتور خودرو با خودروی کنونی پرسش‌شوندگان و BACS جزء ثابت تابع مطلوبیت است. فرض می‌شود ضرایب پارامترهای مؤثر در انتخاب برای همه‌ی انواع خودرو یکسان می‌باشد؛ ولی، جمله‌ی ثابت تابع مطلوبیت برای انواع خودرو می‌تواند متفاوت باشد. (هورن و ریورس، ۲۰۰۵) جدول (۱) برآورد ضرایب تابع مطلوبیت (۹) را نشان می‌دهد.

جدول (۱) - برآورد ضرایب تابع مطلوبیت انتخاب خودرو

ضریب	ACS-hyb-elec	ACS-ALT	ACS-GAS	POW	T LIM	FA	FC	CC
β	-۰/۴۶	-۰/۵۶	-۱/۰۲	-۰/۲۲	-۰/۷۶	۱/۲	-۰/۰۴۸	-۰/۰۰۸۶
t value	-۴/۱۸	-۱۷/۶۶	-۱۱/۲۳	-۱/۸۳	-۳/۱۸	-۳/۲۴	-۳/۲۸	-۶/۶۳

منبع: محاسبات تحقیق

برای انتخاب هر یک از شیوه‌های حمل و نقل توابع مطلوبیت را بر اساس نتایج به‌دست آمده از مدل چند جمله‌ی لوجیت به صورت زیر در نظر می‌گیریم:

$$V_i = \beta_{DT} * DT + \beta_{WWT} WWT + \beta_{COST} COST + \beta_{TRANS} TRANS + \beta_0 \quad (۱۰)$$

در معادلات بالا V_{PARK} ، $V_{TRANSIT}$ ، V_{HOV} ، V_{SOV} به ترتیب مطلوبیت هر یک از شیوه‌های حمل و نقل؛ یعنی خودرو شخصی تک سرنشین، استفاده گروهی از خودروی شخصی، ناوگان حمل و نقل عمومی و پارک سوار است. در عبارات بالا DT نشان‌دهنده‌ی زمان سفر، COST هزینه‌های ماهانه‌ی سفر و WWT زمان پیاده‌روی تا رسیدن به ایستگاه و زمان انتظار در ایستگاه و TRANS متغیر مجازی ضرورت تغییر وسیله‌ی نقلیه در طول سفر است. ضرایب این متغیرها در همه‌ی شیوه‌های حمل و نقل یکسان فرض شده است؛ ولی، جمله‌ی ثابت هر شیوه‌ی حمل و نقل می‌تواند متفاوت باشد. (هورن و ریورس، ۲۰۰۵) جدول (۲) برآورد ضرایب تابع مطلوبیت (۱۰) را نشان می‌دهد.

جدول (۲) - برآورد ضرایب تابع مطلوبیت انتخاب شیوه‌های حمل و نقل

پارامترهای مؤثر در انتخاب	ASC-TRANSIT	ASC-HOV	ASC-SOV	TRANS	WWT	COST	DT
ضرایب β	-۱/۱۵	-۰/۶۳	-۰/۲۳	-۰/۱۴	-۰/۰۷۶۷	-۰/۰۴۳۶	-۰/۰۰۲۴۱
T value	-۳/۶۷	-۲/۸۳	-۳/۲۱	۲	-۴/۲	-۶/۲	-۵/۳۲

منبع: محاسبات تحقیق

پس از برآورد توابع مطلوبیت از برآورد ضرایب به دست آمده برای محاسبه ی مقادیر پارامترهای رفتاری در مدل سیمز به روشی که در قسمت (۳) توضیح داده شده، استفاده می کنیم. مقادیر نرخ تنزیل و نرخ ناهمگنی بازار بر اساس روابط (۵) و (۶) و (۷) برای انتخاب خودرو و انتخاب شیوه های حمل و نقل محاسبه شده است. نتایج به دست آمده در جدول (۳) گزارش شده است.

جدول (۳) - مقادیر پارامترهای رفتاری به دست آمده از مدل DCM

نوع رقابت	r (درصد)	V
خودرو	۲۰.۹	۶.۱۴
روشهای حمل و نقل	بدون کاربرد در این مورد	۱.۰۸

منبع: محاسبات تحقیق

۶- بررسی نتایج سیاست های زیست - محیطی و ترافیکی در چارچوب مدل تلفیقی

اکنون، با استفاده از مدل تلفیقی قیاسی - استقرایی سیمز می توان اثرات سیاست های فناوری محور و ابزارهای سیاستی اقتصادی روی سهم بازار انواع خودرو و میزان انتشار آلاینده های ناشی از مصرف سوخت در بخش حمل و نقل شهری تهران بررسی کرد. منظور از سیاست های فناوری محور حمایت از تولید و عرضه ی فناوری ها روش های سازگار با محیط زیست در بخش حمل و نقل است. ابزارهای سیاستی اقتصادی عبارتند از:

۱- مالیات بر نشر برای خودروهای شخصی: وضع مالیات بر خودروهای شخصی به میزان هزینه های زیست - محیطی به وجود آمده به وسیله ی هر خودرو در سال.

۲- افزایش قیمت بنزین: افزایش قیمت بنزین تا میزان ۴ برابر قیمت کنونی.

۳- سیاست های تشویقی برای استفاده از خودروهای غیر بنزین سوز؛ شامل: (الف) افزایش ۲۵ درصدی امکان دسترسی به سوخت برای خودروهای دوگانه سوز و هیدروژنی، (ب) رفع محدودیت های ترافیکی برای خودروهای هیدروژنی و هیبرید الکتریک و کاهش ۵۰ درصدی هزینه مجوز طرح ترافیک برای خودروهای دوگانه سوز، (ج) یکسان شدن توان موتور خودروهای غیر بنزین سوز با خودروهای بنزین سوز.

۴- سیاست های تشویقی برای استفاده از خودروهای غیر تک سرنشین، شامل: (الف) افزایش ۱۵ درصدی زمان سفر برای این خودروها، (ب) کاهش ۲۰ درصدی زمان سفر برای دیگر روش های حمل و نقل، (ج) کاهش زمان پیاده روی و انتظار در ایستگاه به دو سوم زمان کنونی، (د) کاهش تعداد دفعات تغییر وسیله ی نقلیه به نصف، (ه) کاهش ۲۰ درصدی هزینه های حمل و نقل عمومی.

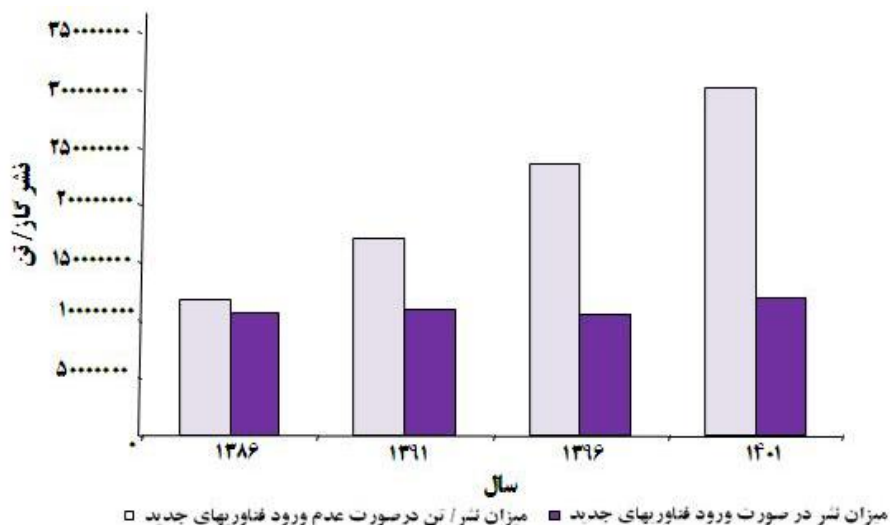
با استفاده از مدل تلفیقی ابتدا سهم بازار چهار فناوری موجود در بازار خودرو و سپس، سهم بازار هر یک از روش های حمل و نقل محاسبه میشود. فرض می شود که خودروهای با فناوری جدید در سال ۱۳۸۵ به

مردم عرضه شده و ترکیب خودروهای ورودی بر اساس سهم بازاری است که بر اساس مدل تلفیقی محاسبه می‌شود. دوره‌های شبیه‌سازی پس از اعمال سیاست‌ها به صورت سه دوره‌ی پنج ساله در نظر گرفته می‌شود. فرض می‌شود تعداد خودروهای جدیدی که در هر سال به شهر تهران وارد می‌شود ثابت و برابر با این تعداد در سال ۱۳۸۵، باشد و هر ساله ۱۰ درصد از این خودروها جایگزین خودروهای فرسوده با فناوری قدیمی می‌شود. میزان تقاضای سفر در طول دوره‌ی شبیه‌سازی ثابت فرض می‌شود، به طوری که افزایش تقاضای سفر در طول این دوره با کاهش تقاضای سفر برای توسعه‌ی خدمات الکترونیک خنثی می‌شود. میزان آلاینده‌های بررسی شده برابر با مجموع وزن گازهای (CH, SPM, NOX, CO, CO2, SO2) انتشار یافته در اثر مصرف سوخت‌های فسیلی در بخش حمل و نقل شهری است و هزینه‌های ناشی از انتشار این گازها با توجه به هزینه‌های اجتماعی محاسبه شده از سوی بانک جهانی و سازمان حفاظت محیط زیست ایران^۱ برآورد می‌شود (World Bank, 2003).

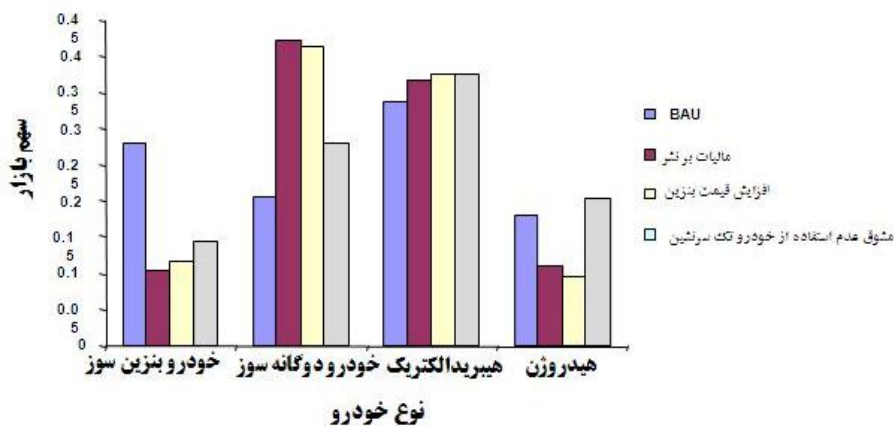
با ورود فناوری‌های جدید با هزینه‌ی چرخه عمر کم‌تر نسبت به فناوری‌های شناخته شده به بازار خودرو، بیش از هفتاد درصد سهم بازار به این خودروها اختصاص می‌یابد. بدیهی است که به مرور زمان نسبت این خودروها در مقایسه با کل موجودی خودرو در شهر تهران افزایش خواهد داشت. نمودار (۱) میزان انتشار آلاینده‌ها در شهر تهران را در دو سناریوی ورود و عدم ورود فناوری‌های جدید نشان می‌دهد. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود ورود فناوری‌های جدید، میزان آلاینده‌های بخش حمل و نقل شهری را تا حد چشمگیری کاهش می‌دهد. نمودار (۲) نیز به مقایسه‌ی اثرات سیاست‌های چهارگانه بر ترکیب خودروها می‌پردازد، به طوری که ملاحظه می‌شود افزایش قیمت بنزین بیشترین تأثیر را بر توسعه‌ی به کارگیری خودروهای هیدروژنی و خودروهای دوگانه سوز برقی خواهد داشت. در صورت وضع مالیات بر نشر، خودروهای دوگانه سوز با سوخت گاز طبیعی و بنزین بالاترین سهم بازار (بیش از ۴۰ درصد) را خواهند داشت و به دنبال آن خودروهای دوگانه سوز برقی - بنزینی قرار می‌گیرند.

۱- گزارش بازنگری انرژی در جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۲) با عنوان :

Environmental Energy Review (EER) – Iran, World Bank Group, “Environment Strategy for the Energy Sector: Fuel for thought”, MOE, 300190/ZR/EER-Iran. Final Report



نمودار ۱- میزان آلاینده را در صورت ورود و عدم ورود خودرو های جدید

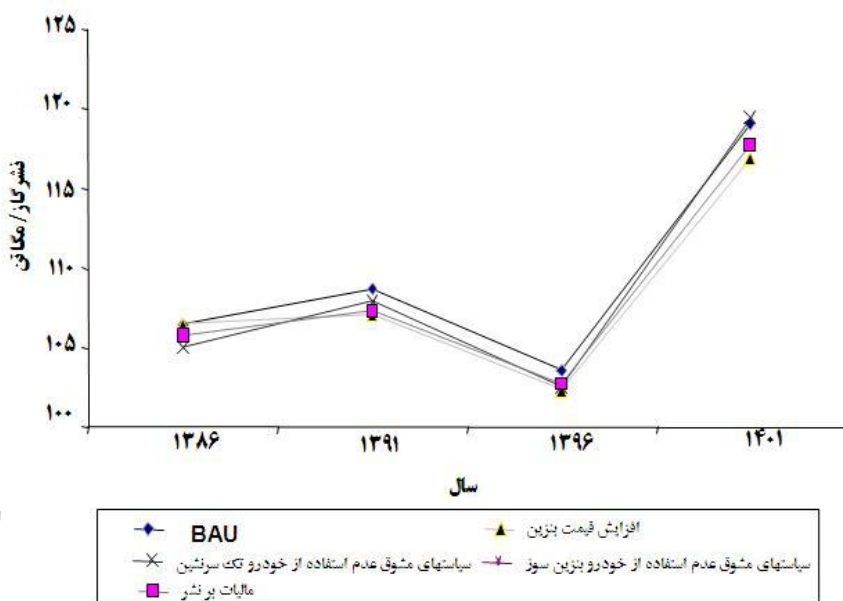


نمودار ۲- تأثیر گذاری سیاست های ترافیکی و زیست - محیطی اعمال شده بر سهم بازار خودرو

نمودار (۳) اثرات ابزارهای سیاستی مختلف را بر میزان نشر گازهای آلاینده ناشی از حمل و نقل شهری را با یکدیگر مقایسه می کند. همان گونه که ملاحظه می شود بر اساس نتایج به دست آمده از شبیه سازی

سیاست‌ها در مدل تلفیقی، سیاست افزایش قیمت بنزین و به دنبال آن سیاست وضع مالیات بر نشر بیشترین تأثیر را در کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها دارد.

اما، تأثیر این سیاست‌ها بر کاهش میزان آلاینده‌های ناشی از بخش حمل و نقل شهری چندان بزرگ نیست و در نتیجه، در صورت اعمال این سیاست‌ها کاهشی چشمگیر در هزینه‌های زیست - محیطی ناشی از آلاینده‌ها را نخواهیم دید. چرا که پس از اعمال سیاست‌های فناوری محور، تغییر در سهم بازار به نفع فناوری‌های جدید در بازار خودرو موجب می‌شود، هزینه‌های شیوه‌های حمل و نقلی که در آن‌ها از خودروی شخصی استفاده می‌شود، کاهش یابد که این امر به نوبه‌ی خود سهم بازار این شیوه‌ها را افزایش می‌دهد. افزایش سهم بازار این شیوه‌های حمل و نقل به نوبه‌ی خود سهم ناوگان حمل و نقل عمومی - که به دلیل طولانی‌تر بودن مدت سفر دارای LCC بیشتری در مقایسه با دیگر روش‌های حمل و نقل است - در پاسخگویی به تقاضای حمل و نقل شهری را کاهش می‌دهد. همین امر، به‌طور نسبی آلاینده‌ها را منتشر می‌کند و از تأثیرگذاری سیاست‌ها در کاهش انتشار آلاینده‌ها می‌کاهد.



نمودار ۳- تأثیرگذاری سیاست‌های ترافیکی و زیست - محیطی بر میزان نشر گازهای آلاینده

باید توجه داشت قیمت‌های در نظر گرفته شده برای دو نوع خودرو هیبرید الکتریک و هیدروژنی چندان واقعی نیست، چرا که این فناوری‌ها تاکنون تجاری نشده‌اند. به‌طبع، در صورت وجود تفاوت شدید بین

هزینه های سرمایه ای این فناوری ها و فناوری های متعارف احتمال انتخاب این فناوری ها از سوی پرسش شوندگان کاهش می یابد.

۷- نتیجه گیری

در این مقاله یک مدل تلفیقی قیاسی - استقرایی برای شبیه سازی سیاست های فناوری محور در بخش های مختلف مصرف کننده ی انرژی با تکیه بر داده های واقعی مبتنی بر رفتار مصرف کننده معرفی شد. بر اساس نتایج اجرای این مدل، اعمال سیاست های فناوری محور در تغییر سهم بازار فناوری های حمل و نقل، به سمت فناوری های پاک و کاهش انتشار آلاینده ها تأثیر به سزایی دارد. پیش بینی مدل آن است که با ورود فناوری های جدید با هزینه ی چرخه ی عمر کم تر نسبت به فناوری های شناخته شده به بازار خودرو، بیش از هفتاد درصد سهم بازار به این خودروها اختصاص یابد. افزون بر این، با ورود فناوری های جدید، میزان آلاینده های بخش حمل و نقل شهری تا حد چشمگیری کاهش خواهد یافت. از مقایسه ی اثرات سیاست های چهارگانه ی شبیه سازی شده در مدل ملاحظه می شود که افزایش قیمت بنزین بیشترین تأثیر را بر توسعه ی به کارگیری خودروهای هیدروژنی و خودروهای دوگانه سوز برقی خواهد داشت. در صورت وضع مالیات بر نشر، خودروهای دوگانه سوز با سوخت گاز طبیعی و بنزین بالاترین سهم بازار را خواهند داشت که به دنبال آن خودروهای دوگانه سوز برقی - بنزینی قرار می گیرند. سیاست افزایش قیمت بنزین و به دنبال آن سیاست وضع مالیات بر نشر بیشترین تأثیر را در کاهش میزان انتشار آلاینده ها دارد.

منابع و مآخذ

دفتر برنامه ریزی انرژی وزارت نیرو، ترازنامه ی انرژی، ۱۳۸۵.

شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، حمل و نقل و ترافیک تهران در یک نگاه، ۱۳۸۶ و ۱۳۸۵.

Azar, C, Dowlatabadi, H., (1999), A Review of Technical Change in Assessment of Climate Policy, Annual Review of Energy Environment 24, pp 513-544.

Bunch, D., Bradley, M., Golob, T, Kitamura, R., (1993), Demand for Clean-Fuel Vehicles in California: A Discrete-Choice Stated Preference Pilot Study, Transportation Research 27A, pp 237-253.

DeCanio, S., Laitner, J., (1997), Modeling Technological Change in Energy Demand Forecasting: A Generalized Approach, Technological Forecasting and Social Change 55, pp 249-263.

Energy Technology Systems Analysis Programme, (2000), MARKAL Users, Retrieved, September 8, 2003, from http://www.ecn.nl/unit_bs/etsap/users/main.html.

Energy Technology Systems Analysis Programme, (2002), The MARKAL Family of Models, ETSAP News 7, pp 4-6, Retrieved September 8, 2003, from http://www.ecn.nl/unit_bs/etsap/newslet/etsap77.pdf.

- Ewing, G., Sarigollu, E., (2000), Assessing Consumer Preferences for Clean-Fuel Vehicles: A Discrete Choice Experiment, *Journal of Public Policy and Marketing* 19, pp 106-118.
- Fiddaman, T.S., Exploring Policy Options with a Behavioral Climate-Economy Model, *System Dynamics Review* 18, pp 243-267.
- Gabriel, S., Kydes, A., Whitman, P., (2001), The National Energy Modeling System: A Large Scale Energy-Economic Equilibrium Model, *Operations Research* 49.
- Horne, M., Rivers, N. (2005), Improving behavioral realism in hybrid energy-economy models using discrete choice studies of personal transportation decisions, *Energy Economics* 27, pp 59– 77.
- Jaccard, M., Bataille, C., (2000), Estimating Future Elasticities of Substitution for the Rebound Debate, *Energy Policy* 28, pp 451-455.
- Jaccard, M., Hybrid energy economy Models and Endogenous Technological Change in Energy and Environment, eds. Loulou, Richard; Jean-Phillippe Waaub, and George Zaccour, , 2005, Springer, pp 81-110.
- Jaccard, M., et all, (1998), Cost Curve Estimations for Reducing CO₂ Emissions in Canada: An Analysis by Project and Sector, from <http://www.emrg.sfu.ca/EMRGweb/pubarticles/Reports for Natural Resources Canada>.
- Louviere, J., Hensher, D., Swait, J., (2000), *State Choice Methods, Analysis and Applications*. Cambridge: Cambridge University Press.
- McFadden, D., (2000), Disaggregate Behavioral Travel Demand's RUM Side: A 30-Year Retrospective, Prepared for a presentation at the International Association of Travel Behavior Analysts.
- Montgomery, D., (2001), *Design and Analysis of Experiments*, New York: John Wiley.
- Train, K., (1979), A Comparison of the Predictive Ability of Mode Choice Models with Various Levels of Complexity, *Transportation Research* 13A, pp11-16.
- Train, K., (1985), Discount Rates in Consumers' Energy-Related Decisions: A Review of the Literature, *Energy* 10, pp1243-1253.
- Train, K., (1986), *Quantitative Choice Analysis: Theory, Econometrics, and an Application to Automobile Demand*. Cambridge Mass., MIT Press.
- Train, K., (2003), *Discrete Choice Methods with Simulation*, Cambridge University Press.
- Washbrook, K., (2002), Assessing the Potential for Road and Parking Charges to Reduce Demand for Single Occupancy Vehicle Commuting in the Greater Vancouver Region, *School of Resource and Environmental Management*, 699.
- World Bank Group, (2003), *Environmental Energy Review (EER) – Iran*.