

# جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر

تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۰۲/۲۶

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۸/۰۵/۱۸

پیمان بختیاری<sup>۱</sup>

مهدی استادی‌جعفری<sup>۲</sup>

محمود کرمودی<sup>۳</sup>

میقات حبیبیان<sup>۴</sup>

## چکیده

امروزه با رشد روزافزون نیازهای جوامع انسانی و به تبع آن گسترش خدمت‌رسانی توسط مراکز متعدد صنعتی، اداری، رفاهی و...، صنعت حمل‌ونقل به عنوان عاملی اساسی در برقراری ارتباط بین عرضه و تقاضای این خدمات مطرح است. همچنین در جریان توسعه جوامع، حمل‌ونقل به طور همزمان دارای نقش تأثیرگذار و تأثیرپذیر بوده است. امروزه دیدگاه همه‌جانبه به توسعه سبب شده است تا برای دستیابی به ساختار پایدار شهری، نظریه حمل‌ونقل پایدار به عنوان یک راهبرد مورد توجه کارشناسان، مدیران و گردانندگان جوامع شهری قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین موضوعات در نظریه حمل‌ونقل پایدار، مبحث انرژی است. سهم بالای صنعت حمل‌ونقل در مصرف سرانه انرژی و تأثیرات مستقیم آن بر محیط‌زیست و همچنین پیامدهای آن در توسعه جوامع، بیانگر جایگاه مهم این مبحث در نظریه حمل‌ونقل پایدار است. در این میان، حمایت از توسعه فناوری‌های گونه‌های متعدد انرژی تجدیدپذیر به واسطه بحران زوال منابع فسیلی در جهان و اکتشافات روزافزون در زمینه شناسایی خطرات زیست‌محیطی استفاده از آنها در دستور کار بسیاری از اجلاس‌های مختلف بین‌المللی، منطقه‌ای و ملی است. در این مقاله ضمن تلاش جهت ارائه تعریفی جامع و مانع از انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه پایدار، سعی بر ارائه شاخص‌هایی در زمینه ارزیابی جایگاه انرژی تجدیدپذیر در نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر شده است. با توجه به جدید بودن مفهوم حمل‌ونقل پایدار در ادبیات مدیریتی حمل‌ونقل، خط‌مشی‌ها و شاخص‌های مورد نظر این مقاله، می‌تواند در دستیابی به توسعه پایدار زیرساخت‌های شهری راهگشا باشد.

**کلید واژه‌ها:** نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر، انرژی‌های تجدیدپذیر، شاخص

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

تالار جامع علوم انسانی

<sup>۱</sup> کارشناس ارشد بخش ایمنی پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری

<sup>۲</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی حمل‌ونقل دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم و تحقیقات

<sup>۳</sup> کارشناس ارشد عمران گرایش راه و ترابری، دانشگاه علم و صنعت ایران

<sup>۴</sup> دانشجوی دکترای برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، مدرس دانشگاه صنعتی امیرکبیر - دانشکده عمران و محیط‌زیست

## مقدمه

اجرای برنامه‌ریزی‌های تک بعدی و ناقص و مصرف نسنجیده و آزمندانه منابع طبیعی منجر به تخریب محیط‌زیست بشر شده و زندگی نسل‌های آینده را به مخاطره انداخته به طوری که امروز جهان با خطرات جدی در ارتباط با محیط‌زیست روبه‌رو است. این روند و در نتیجه احساس نیاز به خروج از بحران‌های فوق منجر به ظهور و بروز موضوع اساسی در دنیا به نام توسعه پایدار شده است. مفاهیم توسعه پایدار به عنوان راهبرد خروج از این چالش‌ها با طرح در کنفرانس ۱۹۷۲ در استکهلم آغاز شد و در کمیسیون محیط‌زیست و توسعه در سال ۱۹۸۷ و کنفرانس ریو در سال ۱۹۹۲ به مرور زمان شکل گرفت و تکامل یافت. یکی از مهم‌ترین موضوعات موردنظر در زمینه توسعه پایدار، راهبرد حمل‌ونقل پایدار است. این نظریه در سال‌های اخیر مورد توجه کارشناسان، مدیران و گردانندگان حمل‌ونقل و ترافیک قرار گرفته و دارای ضرورت‌های متعددی است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

توسعه سریع شهرنشینی باعث تقاضای بسیار زیاد برای فعالیت‌های زیربنایی نظیر حمل‌ونقل و مصرف انرژی شده است. رشد بالای مصرف انرژی به صورتی است که پیش بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ مصرف انرژی بخش حمل‌ونقل و انتشار گازهای گلخانه‌ای نسبت به سال ۲۰۰۰ تا دو برابر افزایش یابد. [۱]

در سال ۲۰۰۵ مصرف انرژی در جهان ۱۰ گیگاتن بر ساعت بوده است و پیش‌بینی می‌شود این رقم در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ به ترتیب به ۱۲ و ۱۴ گیگاتن بر ساعت افزایش یابد. [۲] در سال ۱۹۹۷ میزان برق مصرفی جهان ۱۴ PWh بوده که تا سال ۲۰۲۰ این میزان به ۲۳۰ PWh خواهد رسید. [۳] در جدیدترین اظهارنظرهای انجمن‌های علمی کانادا تخمین زده شد منابع نفت و گاز تا سال ۲۰۳۰ به شدت کاهش یافته و رو به اتمام خواهد بود [۴] که به این ترتیب، نسل‌های آتی بشر قادر نخواهند بود انرژی مورد نیاز خود را برآورده کرده و بی‌شک این موضوع مشکلات عدیده‌ای را برای آنان به وجود خواهد آورد. از طرف دیگر، آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از مصرف انرژی‌های فسیلی، نگرانی‌های فراوانی را برای ادامه زندگی جوامع انسانی فراهم کرده است. در جدول یک سهم بخش‌های مختلف دنیا در آلودگی هوای کره زمین نشان داده شده است. طبق این آمار، بخش حمل‌ونقل به تنهایی ۷۹ درصد انتشار گاز مونواکسید کربن و ۵۰ درصد از گاز اکسید نیتروژن را به خود اختصاص داده است. در این جدول، نشانه \* به معنای عامل عمده در آلودگی است.

جدول یک- سهم بخش‌های مختلف کشورهای جهان در آلودگی هوای کره زمین [۵]

بخش	CO		NO		VOC		PN - 10		SO <sub>2</sub>	
	میلیون تن	درصد	میلیون تن	درصد	میلیون تن	درصد	میلیون تن	درصد	میلیون تن	درصد
حمل و نقل	۷۰	۷۹°	۱۱	۵۰°	۷/۹	۴۱/۵°	۰/۹	۳	۰/۷	۳/۵
بزرگراه‌ها	۵۳	۶۰°	۷/۲	۳۱	۵/۵	۲۹°	۰/۳	۱	۰/۳	۱/۵
فرودگاه‌ها	۱	۱	۰/۲	۰/۷	۰/۲	۰/۹	۰/۰۴	۰/۱	۰/۰۱	۲
حمل و نقل ریلی	۰/۱	۰/۱	۰/۹	۴	۰/۰۵	۰/۳	۰/۰۳	۰/۱	۰/۲۴	۱
حمل و نقل دریایی	۰/۱	۰/۱	۰/۲	۱	۰/۰۵	۰/۳	۰/۰۳	۰/۱	۰/۱	۰/۶
غیربزرگراهی	۵/۹	۱۸	۳/۳	۱۴	۲/۲	۱۱	۰/۵	۱/۶	۰/۰۱	۰
احتراق منابع سوختی	۶	۷	۱۰/۵	۴۵°	۱/۱	۶	۱/۲	۴	۱۷	۸۸°
فرآیندهای صنعتی	۴/۶	۵	۰/۸	۳	۹	۴۷°	۰/۹	۳	۱/۶	۸/۵
بازیافت زیاده	۱/۲	۱/۴	۰/۱	۰/۴	۰/۴	۲/۳	۰/۳	۰/۹	۰/۰۵	۰/۳
امور متفرقه	۷	۸	۰/۲	۱	۰/۶	۳	۲۸	۹۰°	۰/۰۱	۰

تجدیدپذیری منابع طبیعی منجر به آن شد که بشر ناچاراً استفاده از انرژی‌هایی را بپذیرد که بتواند منابع در دسترس، کارآمد و پایمان‌پذیری را در اختیار خود قرار دهد. پس از بررسی‌های انجام گرفته در خصوص انرژی‌های تجدیدپذیر در فوریه ۲۰۰۵ با تنظیم پروتکل کیوتو، حفظ منابع سوخت‌های فسیلی به جهت ارزش بالای آنها و روی آوردن به انرژی‌های تجدیدپذیر در دستور کار دولت‌ها قرار گرفت. [۶] در سال ۲۰۰۵ سهم انرژی‌های تجدیدپذیر از مجموع ۱۰۰/۹۴۲ کوادریلیون BTU<sup>۱</sup> مصرف انرژی در جهان، ۶/۵۸۸ کوادریلیون BTU بوده است. [۶] در جدول دو روند رشد سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در سال‌های ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۰۴ نمایش داده شده است. این روند صعودی نشان دهنده رویکرد دولت‌ها در به کارگیری این انرژی‌ها در سایر بخش‌های مصرف‌کننده است.

جدول دو- سهم انرژی‌های مورد استفاده در دنیا در سال‌های ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۰۴ [۷]

سوخت	۱۹۹۰		۲۰۰۰		۲۰۰۴	
	نفث	۳۷/۱	۳۳/۸	۳۲/۸	۸۷/۱	۲۱/۱
سوخت‌های فسیلی	گاز طبیعی	۸۰/۱	۱۸/۷	۷۶/۹	۲۰/۹	۲۱/۱
	زغال سنگ		۲۴/۳		۲۲/۲	۲۴/۲
هسته‌ای		۵/۵		۶		۵/۴
زیست توده		۱۱		۹/۶		۸/۸
برق آبی		۲		۵/۴		۵/۵
سایر انرژی‌های تجدیدپذیر		۱/۴		۲/۱		۲/۳

<sup>۱</sup> Quadrillion British Thermal Units -BTU

در این مقاله تلاش شده است تا جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر شناسایی و معرفی شوند. روش به کار گرفته شده در این مقاله، ابتدا تعریف مفاهیم توسعه پایدار و حمل‌ونقل پایدار با در نظرگیری اهداف موردنظر و پس از آن تبیین مبانی و ساختار حمل‌ونقل پایدار مسافر است. در ادامه شاخص‌های توسعه پایدار در بخش انرژی با نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر مقایسه می‌شود. هدف از این کار، نشان دادن جایگاه مهم انرژی بالادستی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل از دیدگاه‌های منابع، تولید و مصرف در این بخش است. با توجه به ضرورت به کارگیری انرژی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل، این انرژی‌ها تعریف و دسته‌بندی می‌شوند و در بخش نهایی جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### توسعه پایدار

با توجه به بررسی انجام گرفته در ۱۶ منبع علمی معتبر تعاریف متعددی در خصوص توسعه پایدار به چشم می‌خورد. به طور کلی این موضوع ناشی از ابعاد مختلف و انتظارات متعدد بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی و نیز گستره فراگیر مفهوم توسعه پایدار است و به همین دلیل است که معنا، چارچوب و اجزای مفهومی توسعه پایدار از مقوله‌هایی است که پس از ورود به ادبیات جهانی تاکنون مورد اتفاق نظر کشورهای دنیا قرار نگرفته است. از میان تعاریف ارائه شده تعریف برانتلند دارای مقبولیت بیشتری در مقایسه با سایر تعاریف است.

### تعاریف توسعه پایدار

۱- کومر<sup>۱</sup>: جامعه پایداری که متناسب با توسعه پایدار است، جامعه‌ای است که درون مرزهای محیطی قائم به ذات زندگی می‌کند. این جامعه نه یک جامعه بدون رشد بلکه جامعه‌ای است که حدود رشد را می‌شناسد و به دنبال گزینه‌های دستیابی به آن است. [۱۲]

۲- استراتژی محافظت زمین: توسعه پایدار، نگهداری روندهای بوم‌شناختی<sup>۲</sup> ضروری و سیستم‌های حامی زندگی، جلوگیری از انقراض نسل و بهره‌برداری پایدار از گونه‌ها<sup>۳</sup> و بوم‌زیست‌ها<sup>۴</sup> است. [۱۳]

1 Coomer  
2 Ecological  
3 Species  
4 Ecosystems

- ۳- آلن<sup>۱</sup>: توسعه‌ای است که برای ارضای متوالی و متمادی نیازهای بشر و بهبود کیفیت زندگی انسان بنا می‌شود. [۱۴]
- ۴- کمیسیون جهانی محیط‌زیست و توسعه: توسعه پایدار عبارت است از توانایی انسان در برآوردن نیازهای حاضر بدون به خطر انداختن توانایی نسل‌های آینده در برآوردن نیازهای خود. توسعه پایدار یک حالت ثابت و یگانه از هماهنگی نیست بلکه روندی از تغییرات است که در آن مصرف منابع، جهت‌گیری سرمایه‌گذاری و توسعه فناوری و تغییرات سازمانی، علاوه بر برآورده کردن نیازهای حاضر با تأمین نیازهای آیندگان سازگار باشد. [۱۵]
- ۵- گیلپین<sup>۲</sup>: توسعه‌ای که منافع اقتصادی، اجتماعی و محیطی را در مدت زمان طولانی با توجه به نسل آینده و موجود فراهم می‌کند، توسعه پایدار است. [۱۶]
- ۶- پیرس<sup>۳</sup>: توسعه پایدار، برداری از اهداف مطلوب اجتماعی و شامل عناصر افزایش درآمد سرانه واقعی، بهبود سلامتی و وضعیت بهداشت، پیشرفت تحصیلی، دسترسی به منابع، توزیع عادلانه‌تر درآمد و افزایش آزادی‌های اساسی است. [۱۷]
- ۷- شکری: روند مدیریت تقاضای اجتماعی بدون از بین بردن نظم و انعطاف‌پذیری اجتماعی. [۱۸]
- ۸- برانتلند<sup>۴</sup>: توسعه‌ای که نیازهای کنونی جهان را تأمین کند بدون آنکه توانایی نسل‌های آینده را در برآوردن نیازهای خود به مخاطره اندازد. [۱۹]
- ۹- لیندنر: توسعه پایدار عبارت است از فرآیندی مستمر از دگرگونی، انطباق و سازگاری که طی آن بهره‌کشی از منابع جهت سرمایه‌گذاری، جهت‌گیری توسعه تکنولوژیک و دگرگونی نهادینه همگی در هماهنگی با هم دربرگیرنده نیازهای بالقوه و بالفعل انسانی می‌شود. توسعه پایدار برآورنده نیاز و آرمان‌های انسان‌ها، نه فقط در یک کشور و یک منطقه که تمامی مردم در سراسر دنیا در زمان حال و آینده است. [۱۱]
- ۱۰- طلبا<sup>۵</sup>: توسعه‌ای که دارای ویژگی‌های چون خودکفا، خوداتکاء، دوستدار محیط‌زیست، کم هزینه و بدون ائتلاف، حامی سلامت و امنیت انسان‌ها و فقرزدا باشد. [۱۹]

<sup>1</sup> Allen, R.

<sup>2</sup> Gilpin

<sup>3</sup> Pearce

<sup>4</sup> Brondtland

<sup>5</sup> Tolba M.

- ۱۱- ترنر<sup>۱</sup>: توسعه پایدار، حد قابل قبولی از رشد است که در آن درآمد سرانه واقعی بدون آسیب‌رسانی به دارایی‌های سرمایه ملی، محیط طبیعت و انسانی افزایش می‌یابد. [۲۱]
- ۱۲- رد کلیفر<sup>۲</sup>: توسعه پایدار بیانگر به کارگیری آموزه‌های اکولوژی در فرآیندهای اقتصادی است. [۲۲]
- ۱۳- گودلند ولدک<sup>۳</sup>: توسعه پایدار الگویی از تحولات اقتصادی ساختاری و اجتماعی است که مزایای اقتصادی و دیگر مزایای اجتماعی زمان حاضر را بدون به خطر انداختن مزایای بالقوه آینده به خطر می‌اندازد. [۲۳]
- ۱۴- کورتن<sup>۴</sup>: توسعه پایدار فرآیندی است که از طریق آن اعضای یک جامعه قابلیت‌های مشخصی و نهادی خود را برای بسیج کردن منابع و مدیریت آنان افزایش می‌دهند تا مطابق با آرمان‌های خود به توزیعی عادلانه دست یابند. [۲۴]
- ۱۵- باربیر<sup>۵</sup>: حداکثر ساختن تحقق همزمان نظام زیستی (تنوع ژنتیک، تجدید شونده‌گی و بهره‌وری بیولوژیک)، اهداف نظام اقتصادی (ارضای نیازهای اساسی، بسط و تعمیم برابری، افزایش کالاها و خدمات مفید) و اهداف نظام اجتماعی (تنوع فرهنگی، پایداری نهادی، عدالت اجتماعی و مشارکت). [۲۵]
- ۱۶- کورت<sup>۶</sup>: توسعه پایدار فرآیندی است که دارای اصول یکپارچه فرهنگی و اجتماعی، زیست بومی، مسئولیت مشترک، رهایی، نداشتن خشونت و تساهل است. [۲۶]
- با توجه به تعاریف و اهداف مراجع مورد اشاره در این مقاله، مفهوم توسعه پایدار به صورت زیر تعریف می‌شود:
- «توسعه پایدار راهبردی جامع‌نگر در تأمین نیازهای کنونی و اساسی مردم دنیا است به طوری که در این فرآیند با در نظرگیری همه‌جانبه الگوهای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی، تأمین نیازهای نسل‌های آتی تبیین می‌شود.»

### حمل و نقل پایدار

تاکنون تعاریف متعددی برای حمل و نقل پایدار عنوان شده است. مؤسسه حمل و نقل کانادا هدف از ایجاد سیستم حمل و نقل پایدار را کسب اطمینان از لحاظ کردن

1 Turner  
2 Redclift  
3 Goodland and Ledec  
4 Korton  
5 Barbier  
6 Coirt

فاکتورهای زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی در تصمیم‌گیری‌های مرتبط با فعالیت‌های حمل‌ونقل ذکر و تعریف ذیل را ارائه کرده است: [۱]

«مؤثرترین و راحت‌ترین طریق جابه‌جایی مسافر و کالا با کمترین میزان مصرف انرژی (در زمینه سوخت) با مقبول‌ترین هزینه، کمترین ترافیک و اثرات منفی زیست‌محیطی نظیر آلودگی هوا و صدا و اجرای شدید مقررات ترافیکی.»

همچنین در گزارش بانک جهانی در سال ۱۹۹۶، حمل‌ونقل پایدار و ارکان آن به شرح ذیل تعریف شده است: [۱]

- رکن اقتصادی و مالی که شامل مناسب بودن ساختار سازمانی، اقدامات و سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌های حمل‌ونقل است.

- رکن زیست‌محیطی و اکولوژیکی که شامل بررسی چگونگی سرمایه‌گذاری برای حمل‌ونقل و انتخاب اشکال مختلف حمل‌ونقل که روی کاهش مصرف انرژی و انتشار آلاینده‌ها اثر می‌گذارد، است.

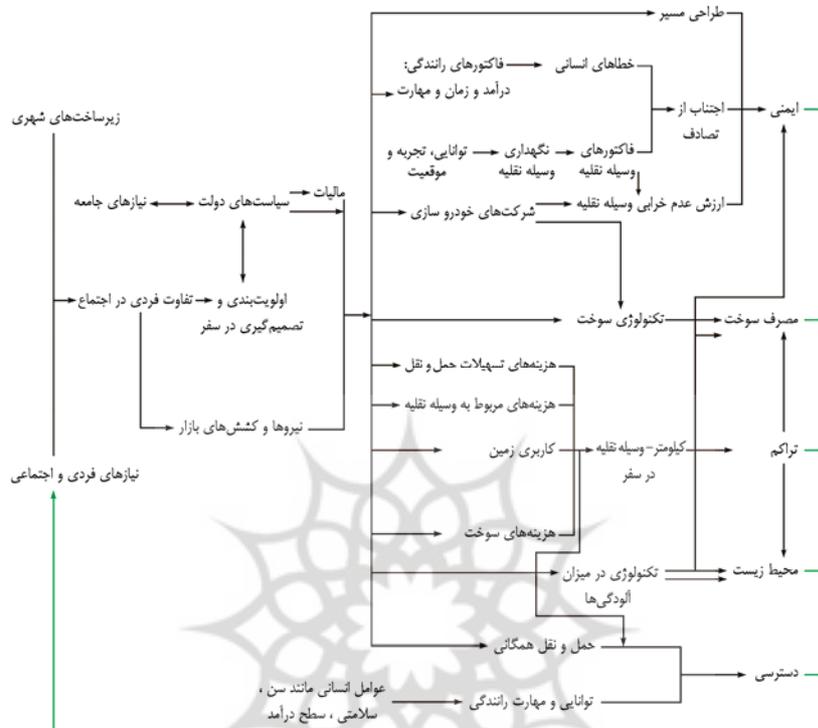
- رکن اجتماعی که بر کافی بودن دسترسی به خدمات حمل‌ونقل برای همه اقشار جامعه تأکید دارد.

بنابراین می‌توان این‌گونه نتیجه‌گیری کرد که پایداری در حمل‌ونقل تنها با ایجاد تغییر در طراحی، الگوهای استفاده و مدیریت وسایل نقلیه حاصل نمی‌شود بلکه باید تغییراتی در نحوه تفکر نسبت به شناخت و ارزشیابی راهکارهای ممکن برای حل مشکلات حمل‌ونقل ایجاد شود. یک سیستم حمل‌ونقل پایدار نیازمند فعالیت‌هایی بیش از کنترل آلودگی هوا، ترافیک یا مصرف سوخت است. توسعه پایدار حمل‌ونقل شهری به کاهش اثرات زیست‌محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل‌ونقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی کمک می‌کند که بدون سازماندهی مجدد استراتژی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌ها قابل دستیابی نخواهد بود. به این ترتیب در این مقاله حمل‌ونقل پایدار به صورت زیر تعریف می‌شود:

«راهبرد حمل‌ونقل پایدار، دستورالعملی چند بعدی، یکپارچه، پویا و پیوسته است که تضمین‌کننده توزیع عادلانه امکانات و احتیاجات در زمان‌ها و مکان‌های مختلف با در نظرگیری عوامل متغیر و مؤثر در شبکه شهری است.»

نظریه حمل‌ونقل پایدار دارای شاخص‌های متعددی در زیرمجموعه اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است. جهت تبیین و کاربردی کردن این نظریه در این مقاله عوامل پایداری حمل‌ونقل مسافر در نمودار یک مورد بررسی قرار گرفته است. عمده‌ترین عوامل مؤثر در نظریه

حمل و نقل پایدار مسافر، عوامل مربوط به مصرف انرژی و اثرات محیط زیست است که جهت دستیابی به این امر تأمین انرژی در حمل و نقل دارای ویژگی‌هایی مانند تولید مقرون به صرفه اقتصادی، نگهداری مناسب در شرایط جوی متغیر، امنیت بالای بهره‌وری، به کارگیری بدون واسطه در تجهیزات و همگام با فناوری‌های نوین باشد. همچنین در این زمینه بررسی شاخص‌های پایدار بخش انرژی باید به گونه‌ای دسته‌بندی شود که در تشریح موضوع مورد بررسی در این مقاله کاربردی باشد.



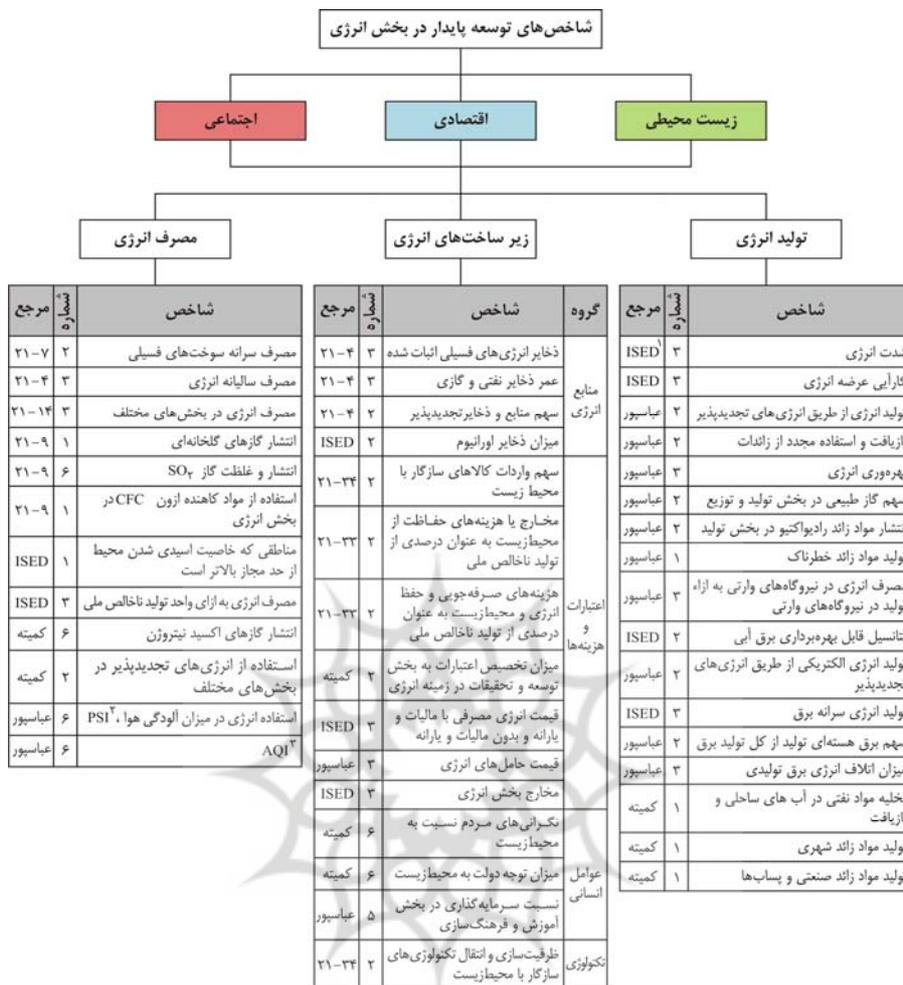
نمودار یک- عوامل مؤثر در حمل و نقل پایدار مسافر

### شاخص‌های توسعه پایدار در بخش انرژی و مطالعات ترافیک

طبق نظر کارشناسان و برنامه‌ریزان جهانی، بخش انرژی یکی از مهم‌ترین موضوعات توسعه پایدار تلقی می‌شود. این بخش به واسطه ارتباط مستقیم با صنعت حمل و نقل دارای اهمیت فراوانی بوده به طوری که لازم است شاخص‌های توسعه پایدار در بخش انرژی با نظریه حمل و نقل پایدار مسافر مقایسه شود که به این منظور شاخص‌های

توسعه پایدار انرژی از دیدگاه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در سه دسته تولید

شده است. هدف از این دسته‌بندی، نشان دادن جایگاه مهم انرژی بالاصح انرژی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل از دیدگاه‌های منابع، تولید و مصرف در این بخش بوده است.



۱- زیست محیطی ۲- زیست محیطی و اقتصادی ۳- اقتصادی ۴- اقتصادی و اجتماعی ۵- اجتماعی ۶- زیست محیطی و اجتماعی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی

۱ شاخص انرژی

۲ شاخص استاندارد آلودگی‌ها

۳ شاخص کیفیت هوا

نمودار دو- شاخص‌های توسعه پایدار انرژی از دیدگاه اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی [۳۱] و [۳۲]

## انرژی‌های تجدیدپذیر

برای انرژی‌های تجدیدپذیر از دیدگاه صنعت حمل‌ونقل به عنوان مهم‌ترین بخش مصرف‌کننده تعاریف مختلفی آمده است. با بررسی این تعاریف می‌توان این‌گونه نتیجه‌گیری کرد که هر مؤلف یا سازمان صاحب‌نظر با توجه به دیدگاه یا نیاز خود جهت به کارگیری این انرژی‌ها، تعاریف عمده و گاهی پراکنده ارائه کرده است. از جمله تعاریفی که در خصوص انرژی‌های تجدیدپذیر از دیدگاه صنعت حمل‌ونقل آمده چند مورد زیر است:

- ۱- کنفرانس ۲۰۰۴- بن آلمان: انرژی‌هایی با ویژگی پاک بودن، به طوری که نه آلودگی زیست محیطی دارند و نه گازهای گلخانه‌ای تولید می‌کنند. [۲۷]
  - ۲- دانشکده علوم بیولوژیکی استنفورد<sup>۱</sup> آمریکا: منابعی که از خورشید یا سایر فرآیندهای طبیعی به دست می‌آیند و دارای قابلیت جایگزینی در دوره زمانی کوتاه مدت هستند. [۲۸]
  - ۳- سازمان انرژی نو ایران (سانا): آن دسته از منابع انرژی که به طور پیوسته به وسیله طبیعت جایگزین می‌شوند. [۲۹]
  - ۴- سازمان انرژی خورشیدی ایران: انرژی‌های پایداری که امکان دوباره در اختیار قرار گرفتن آنها باشد. [۳۳]
  - ۵- عباس‌پور: مجموعه‌ای از جریان‌های انرژی که به استثنای موارد اندکی مانند انرژی زمین گرمایی، از تابش نور خورشید ناشی می‌شوند. [۳۲]
- طبق تعاریف ارائه شده به نظر می‌رسد با توجه به ماهیت انرژی‌های تجدیدپذیر مواردی نظیر «پاک بودن»، «طبیعی بودن» و «در دسترس بودن» نمی‌توانند به عنوان شاخص‌های جامع و مانع در تعریف این انرژی به شمار آیند. به این ترتیب می‌توان انرژی‌های تجدیدپذیر را مطابق تعریف استادی و همکاران به صورت زیر تعریف کرد:
- «انرژی‌های تجدیدپذیر، انرژی‌های با فرآیند تولید پایدار و قابلیت جایگزینی پیوسته هستند.»
- بر اساس این تعریف، فرآیند تولید پایدار، یعنی بهره‌گیری از چرخه‌های طبیعی یا مصنوعی که بتواند به صورت مداوم مواد خام و اولیه را به انرژی مورد نظر تبدیل کند و در صورت اعمال بهره‌برداری یا نیاز برای ذخیره‌سازی، قابلیت جایگزین شدن پیوسته بدون دخیل شدن عوامل دیگر نظیر تبدیل مواد و گذر زمان طولانی- را

<sup>1</sup> Stanford

کدام از انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل‌ونقل پایدار تبیین شده است.

## الف) انرژی خورشیدی

خورشیدی است. [۳۰] سهم مصرفی این انرژی با ۰/۰۶۶ کوادریلون

فتوولتائیک، راهکارهای زیر در صنعت حمل‌ونقل پیشنهاد می‌شود:

\* استفاده از خودروهایی با منبع انرژی خورشیدی؛

و ماهواره‌های مخابراتی؛

و فلورسنت<sup>۱</sup>ها جهت استفاده در قوس‌های تند جاده‌های خارج شهری؛

\* روشنایی معابر و تونل‌ها؛

و کامیوهای مبد (یخچال‌دار) و...؛

\* هواپیماهای تجسسی و بدون سرنشین؛

\* فونیکولار<sup>۱</sup>

انرژی خورشیدی را ذخیره کرده و در زمستان از آن استفاده شود. [۳۵]

<sup>۱</sup> Fluorescent

<sup>۱</sup> Funicular

<sup>۲</sup> Funicular Equipment Moved By Solar Energy

فونیکولار یک سیستم حمل‌ونقل ریلی است که به منظور جابه‌جایی در شیب‌های تند به کار می‌رود. در این سیستم نیرو محرکه لازم برای حرکت واگن از طریق یک کابل به آن منتقل می‌شود.

### ب) انرژی بادی

با ساخته شدن اولین توربین‌های بادی مدرن و سریع در آغاز قرن بیستم، استفاده از انرژی باد در دنیا اهمیت فوق‌العاده‌ای پیدا کرد. در چند سال گذشته، میانگین رشد سالانه انرژی باد در دنیا حدود ۳۰ درصد افزایش پیدا کرده که بیشترین نرخ رشد را در بین سایر انرژی‌های تجدیدپذیر داراست. [۳۰]

پایین بودن هزینه سرمایه‌گذاری اولیه، کارشناسان را به استفاده بیشتر از انرژی باد سوق داده است. با بهره‌گیری از توان تخمین انرژی باد می‌توان دو برابر مصرف انرژی الکتریکی فعلی دنیا را تأمین کرد. [۳۶] سهم به کارگیری انرژی باد در سال ۲۰۰۵ با مجموع ۰/۱۷۸ کوادریلون BTU، حدود سه درصد از مصرف انرژی‌های تجدیدپذیر بوده است. [۶] و برآورد می‌شود تا سال ۲۰۲۰ برق مورد نیاز جهانی تا ۱۲ درصد از انرژی باد تأمین شود. [۳۶] همچنین با بهره‌برداری از توربین‌های کوچک، می‌توان خودروهای شخصی با باتری‌های شارژی را گسترش داد. همچنین در حمل‌ونقل دریایی امکان استفاده از قایق‌ها و کشتی‌های بادبانی با مقیاس‌های تجاری و تفریحی همچنان وجود دارد.

### پ) انرژی زمین گرمایی

انرژی زمین گرمایی از حرارت حاصل از تجزیه مواد رادیواکتیو هسته مذاب کره زمین و واکنش‌های درون زمین سرچشمه می‌گیرد. پتانسیل انرژی زمین گرمایی در فاصله شش مایلی از پوسته زمین حدود ۵۰ هزار برابر تمام انرژی‌های نفت و گاز موجود در جهان است [۳۰] که در صورت مهار می‌توان برای تولید برق و گرمای مصارف مختلف از آن استفاده کرد. بهره‌برداری از این انرژی، مستقل از شرایط جوی است.

نواحی که دارای پتانسیل انرژی زمین گرمایی هستند، منطبق بر مناطق آتشفشانی و زلزله‌خیز جهان هستند. حدود پنج درصد از مصرف انرژی‌های تجدیدپذیر در دنیا (۰/۳۴۳ کوادریلون BTU) از انرژی زمین گرمایی تأمین می‌شود. [۶]

بهترین بهره‌برداری از این انرژی خدادادی در تولید برق است که به این وسیله می‌توان سیستم‌های حمل‌ونقل مبتنی بر جریان الکتریسیته را بهبود بخشید. همچنین توسط شبکه لوله‌گذاری در مسیرهای تردد و با عبور دادن جریان آب داغ

و ذوب کردن یخ جاده‌ها، می‌توان از یخبندان مسیرها پیشگیری کرد و سایر هزینه‌های برف‌روبی و آماده‌سازی مسیرها را کاهش داد.

### ج) انرژی زیست توده

هر موجود زنده‌ای که انرژی خورشید را جذب کرده و به صورت کلروفیل در خود ذخیره کند، زیست توده نامیده می‌شود. سوخت‌های مایع مانند اتانول، بیواتانول، بیودیزل، سوخت‌های جامد نظیر توده‌های ذرت، گندم، سویا و چوب و سوخت‌های گاز نظیر متان جهت تولید جریان الکتریسته و استفاده در سیستم‌های متعدد به عنوان منابع این انرژی مورد توجه هستند. انرژی زیست توده در میان تجدیدپذیرها با حدود ۵۰ درصد از سهم این انرژی‌ها (۳/۲۹۸ کوادریلون BTU) بالاترین سهم را در تأمین انرژی‌های تجدیدپذیر دنیا به عهده دارد. [۶] همچنین این منابع به دلیل ارتباط مستقیم با محیط‌زیست و توسعه پایدار در صنایع کشاورزی و جنگلداری مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در سال ۲۰۰۵ بیش از ۸۰۰ میلیون خانوار در سطح جهان از منابع زیست توده استفاده کردند که این رقم معادل ۱۰۱۰ میلیون تن نفت خام بوده است. [۲۹]

از این پتانسیل انرژی می‌توان در موارد زیر بهره گرفت:

\* تولید برق؛

\* اتومبیل‌های بیوگازسوز؛

\* روشنایی معابر (گاین در سال ۱۸۸۴ موفق شد توسط بیوگاز<sup>۱</sup>

زیست توده روشنایی خیابان‌های پاریس را تأمین کند). [۲۹]؛

\* سوخت خودروها (سابقه این امر به جنگ جهانی دوم بر می‌گردد؛ در آن زمان آلمانی‌ها از خرده چوب جهت تأمین سوخت برخی از ماشین‌های خود استفاده می‌کردند. امروزه زیست توده در کنار هیدروژن به عنوان سوخت داخل انواع خودروها به صورت ترکیبی استفاده می‌شود به طوری که می‌توان از گازهای زیستی به هیدروژن دست یافت)؛

\* اتومبیل‌هایی با سوخت‌هایی نظیر پروالکل (به عنوان نمونه در کشورهایی نظیر برزیل که ۶۲ درصد سوخت خودروها از این سوخت‌ها تأمین می‌شود). [۲۹]

---

<sup>۱</sup> بیوگاز یا گاز مرداب، گازی قابل اشتعال است که حاصل فرآیند شکسته شدن ترکیبات آلی و مولکول‌های درشت زنجیر به مولکول‌های ساده‌تر است.

### چ) انرژی هیدروژن

هیدروژن عمده‌ترین گزینه مطرح به عنوان حامل جدید انرژی است به طوری که از هیدروژن به عنوان سوخت آینده بشر نام برده می‌شود اما برخلاف فراوانی و سادگی به صورت طبیعی در طبیعت وجود ندارد. با توجه به اینکه دسترسی به سایر انرژی‌های تجدیدپذیر معمولاً به صورت تناوبی است و همچنین عدم قابلیت حمل یا ذخیره‌سازی خودبه‌خودی آنها، این انرژی در صنعت حمل‌ونقل به صورت فوق‌العاده کاربردی است.

هیدروژن به عنوان بهترین و ساده‌ترین سوخت جهت استفاده در خودروهای پیل سوختی دارای راندمان حدود سه برابر موتورهای احتراقی بوده و همین امر تأثیرات بسزایی را در اقتصاد انرژی، محیط‌زیست و حمل‌ونقل به همراه دارد. [۲۹]

احتراق مناسب مزیت اصلی استفاده از هیدروژن به عنوان سوخت است که پس از احتراق بخار آب تولید شده و موجب حذف آلاینده‌هایی نظیر اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای کربن، اکسیدهای نیتروژن، هیدروکربن‌های نسوخته و مونواکسید کربن می‌شود. این انرژی در موارد زیر کاربرد دارد:

- \* سوخت انواع مختلف ماشین‌ها (اتوبوس، خودروهای شخصی، ماشین‌های آتش‌نشانی، لیفتراک، دوچرخه، موتور و...) در حمل‌ونقل زمینی؛
- \* سوخت کشتی‌های تفریحی و تجاری کوچک و زیردریایی‌ها در حمل‌ونقل دریایی؛
- \* سوخت انواع هواپیماهای بدون سرنشین و انرژی پشتیبان در انواع هواپیماها در حمل‌ونقل هوایی؛
- \* سوخت لکوموتیوها در حمل‌ونقل ریلی؛
- \* منبع تغذیه قابل حمل انواع تجهیزات جانبی؛
- \* سیستم‌های تهویه داخلی اتوبوس و هواپیما.

### د) انرژی اقیانوس‌ها

اقیانوس‌ها منبع عظیمی از انرژی هستند که می‌توانند به گونه‌های مختلف به عنوان منابع عظیم انرژی به کار گرفته شوند. این انرژی‌ها در حالت کلی به پنج دسته انرژی امواج، انرژی جذر و مد، انرژی آب‌های گرم سطحی، انرژی ناشی از اختلاف غلظت نمک و انرژی حاصل از جریان‌های همیشگی سطحی یا زیر آبی تقسیم

می‌شوند. با برق تولیدی و بهره‌برداری در بنادر و جزایر (نظیر تجهیزات برقی و قایق‌ها) می‌توان حمل‌ونقل دریایی را توسعه بخشید.

### ن) انرژی برق آبی

انرژی آب به عنوان یکی از اصلی‌ترین و بزرگ‌ترین انرژی‌های تجدیدپذیر است که سهم بسزایی را در تولید برق در جهان داراست. متداول‌ترین شکل انرژی برق آبی با بستن سد روی رودخانه‌ها و هدایت آب به سوی توربین‌ها و در نهایت تبدیل آن به الکتریسته حاصل می‌شود. البته از انرژی آبشارهای بزرگ نیز می‌توان به طور طبیعی استفاده کرد. بزرگ‌ترین مشکل استفاده از این منابع انرژی، اثر منفی بر محیط‌زیست منطقه است که در طراحی پروژه‌های سدسازی پیشرفته این اثرات مورد بررسی واقع شده تا در اکوسیستم مناطق پایین دست خللی ایجاد نشود. نزدیک به ۴۱ درصد از مصرف انرژی‌های تجدیدپذیر (۲/۷۰۳ کوادریلون BTU) از این انرژی‌ها حاصل می‌شود. [۶] با تأمین برق شبکه می‌توان در انواع سیستم‌های حمل‌ونقل شهری نظیر اتوبوس‌های برقی، منوریل و مترو استفاده کرد. همچنین از انرژی پتانسیل آب می‌توان برای بالا و پایین بردن واگن‌های سیستم فونیکولار استفاده کرد.

### و) انرژی باتری‌های نوین

باتری‌های نوین با طول عمر زیاد و قابلیت شارژ مجدد و نامحدود به صورت‌های مختلف ساخته شده و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند. به عنوان نمونه انرژی در باتری‌های وانادیومی که باتری‌های اکسایشی-کاهشی به حساب می‌آیند با عبور الکترولیت شارژ شده از روی الکترود، جریان الکتریسته تولید می‌شود که می‌توان انرژی حاصله را به سطوح مختلف مورد بهره‌برداری قرار داد. از جمله برتری‌های این باتری‌ها عدم تخریب شیمیایی، عمر نامحدود الکترولیت، قابلیت اندازه‌گیری دقیق میزان انرژی ذخیره شده و عدم آلودگی زیست‌محیطی به علت استفاده نشدن فلزات سنگین در این گونه باتری‌هاست.

دیگر انواع باتری‌های نوین شامل باتری‌های سولفورسدیم، سولفید آهن-لیتیم، برومید روی، اسید سربی، نیکل کادمیمی و نیکل متال هیدرید نیز دارای این گونه مزایا هستند. این باتری‌ها می‌توانند به صورت مجزا یا تلفیقی با دیگر گونه‌های

انرژی‌های تجدیدپذیر در خودروها به کار گرفته شوند. تأمین انرژی باتری‌های قابل حمل در خودروهای سبک نظیر دوچرخه‌های برقی یا موتورسیکلت‌های سبک و انرژی تجهیزات جانبی در حمل‌ونقل از موارد استفاده این انرژی‌هاست.

### هـ) انرژی ماهیچه‌ای و عضلانی

انرژی ماهیچه‌ای و عضلانی انسان یا حیوانات به عنوان اولین انرژی شناخته شده بشر در خدمت نیازهای او درآمد. امروزه در سفرهای کوتاه با جنبه‌های مختلف مورد استفاده بشر است. هر چند مدل پیچیده زندگی‌های شهرنشینی با مشکلاتی نظیر آلودگی هوای شهر، طولانی بودن سفرها و نبود امکانات ایمن در فضای شهری، فرصت استفاده از این انرژی را محدودتر کرده است ولی نوعی از این گونه انرژی‌ها محسوب می‌شود.

به منظور کاهش سفرهای کوتاه شهری و صرفه‌جویی در مصرف انرژی‌های گران‌به‌عنوان یک سیاست کلی- توسعه دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی در مناطق شهری پیشنهاد می‌شود. به جهت تشویق به این موارد و رفع موانع حاضر، توسعه دوچرخه‌ها و پیاده‌روهای برقی ضروری به نظر می‌رسد. در دوچرخه برقی، هویت آن به عنوان وسیله نقلیه‌ای که با انرژی ماهیچه‌ای حرکت می‌کند (HPV)<sup>۱</sup> حفظ شده است. مهم‌ترین مشکل پس از نبود مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری، سفرهای طولانی‌تر و وجود سربالایی‌ها بوده که این دوچرخه‌ها می‌توانند انرژی ماهیچه‌ای را در خود ذخیره کنند و مورد استفاده قرار گیرند. [۳۷] این وسایل بسیار کم‌صدا، غیر آلاینده، کم‌هزینه و پربازده بوده و کارایی زیادی خواهند داشت. همچنین پیاده‌روهای برقی که در مسیرهای پرتردد به جهت از میان بردن محدودیت پیاده‌روی و ایجاد تنوع و انگیزه در طول مسیرها طراحی می‌شوند، می‌توانند در گسترش پیاده‌روی در جوامع شهری مؤثر واقع شوند.

### ی) انرژی حاصل از حرکت اجسام متحرک

انرژی حاصل از حرکت اجسام متحرک که به تازگی مراحل آزمایشات و تحقیقات اولیه خود را سپری کرده، وارد صحنه انرژی‌های تجدیدپذیر شده است. ماهیت این انرژی به این صورت است که توسط سنسورهای قوی و انعطاف‌پذیر کار گذاشته شده

<sup>۱</sup> Human Powered Vehicle

در زیر جاده‌ها و پیاده‌روهای شلوغ و به واسطه حرکت اجسام متحرک انرژی مکانیکی حاصل از تردد را جذب کرده و به صورت الکتریسته ذخیره می‌کند. با تولید برق حاصل از این سیستم‌ها، می‌توان برق مورد نیاز جهت روشنایی خیابان‌ها، تجهیزات کنترل ترافیک و خودروهای ثابت آن محدوده مانند اتوبوس‌های برقی یا تاکسی‌های برقی را تأمین کرد.

### نتیجه‌گیری

با توجه به رویکرد نوین سازمان‌های بین‌المللی و اکثر کشورهای دنیا در خصوص گسترش راهبرد توسعه پایدار در سایر بخش‌ها، در این مقاله تلاش گردیده است که این موضوع در بخش صنعت حمل‌ونقل تعریف و تشریح شود. به این منظور، در ابتدا مفهوم توسعه پایدار از دیدگاه چند مرجع معتبر آورده شده و پس از آن تعریف دقیقی از این مفهوم ارائه شده است. در ادامه، در بخش (۳) این مقاله مفهوم حمل‌ونقل پایدار به صورت زیر تعریف گردیده است:

«راهبرد حمل‌ونقل پایدار، دستورالعملی چند بعدی، یکپارچه، پویا و پیوسته است که تضمین‌کننده توزیع عادلانه امکانات و احتیاجات در زمان‌ها و مکان‌های مختلف با در نظرگیری عوامل متغیر و مؤثر در شبکه شهری است.» طبق این نظریه، حمل‌ونقل دارای شاخص‌های متعددی در زیرمجموعه اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است که جهت دستیابی به شکل پایدار شهری، ضروری است که به صورت همه‌جانبه به این اهداف توجه شود.

جهت تبیین و کاربردی کردن این نظریه، عوامل پایداری حمل‌ونقل مسافر مورد بررسی قرار گرفته است. از آنجایی که عمده‌ترین عوامل مؤثر در نظریه حمل‌ونقل پایدار مسافر، عوامل مربوط به مصرف انرژی و اثرات محیط زیست است در بخش (۴) شاخص‌های توسعه پایدار انرژی از دیدگاه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست-محیطی در سه دسته کلی مصرف انرژی، زیر ساخت‌های انرژی و مصرف انرژی بیان شده است. هدف از این دسته‌بندی، نشان دادن جایگاه مهم انرژی بالاخص انرژی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل از دیدگاه‌های منابع، تولید و مصرف در این بخش بوده است.

با توجه به ضرورت به کارگیری انرژی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل، در بخش (۵) این انرژی‌ها تعریف و دسته‌بندی شده‌اند. در انتها قابل ذکر است که طبق

ارزیابی سازمان ملل بر اساس معیارهای زیست محیطی پایدار در بین ۱۴۶ کشور در سال ۲۰۰۵، کشور ایران دارای رتبه ۱۳۲ بود [۷] که با توجه به پتانسیل بالای کشور امید است که در سال‌های آتی این رتبه بهبود پیدا کند.

### منابع

- [۱] محرم‌نژاد، ناصر، احمدی، مه‌ری، توسعه پایدار در حمل‌ونقل شهری، سومین کنفرانس منطقه‌ای ترافیک؛ ۱۳۸۵؛ تهران: پلیس راهور ناجا؛ ۱۳۸۷. صفحات ۲ تا ۳
- [۲] نقش باتری در ذخیره‌سازی انرژی‌های نو. صنعت باتری ایران، ۱۳۸۶، شماره هجدهم: صفحات ۳ و ۲
- [۳] شیخستانی، ناصر. به کارگیری انرژی اتمی، نقش نظام ایمنی هسته‌ای و چرخه‌های سوخت. تهران: انجمن انرژی خورشیدی ایران؛ ۱۳۸۶
- [4] Skuce, N., Peters, R., Green, J., Etcheverry, J., and Zytaruk, M., Framework for a model national renewable strategy for canada. canadian renewable energy alliance CanREA, canada.; 2006
- [5] Jefferson, W., Sustainable energy , choosing among options", new delhi; 2006
- [6] Mayes, F., and Lee, L.J., Renewable energy annual 2005, office of coal, nuclear, electric and alternate fuels, u.s. department of energy, washington, USA; 2007
- [7] Jefferson, M., Sustainable energy development: performance and prospects, bedfordshire, UK; 2005
- [۸] زاهدی، شمس‌السادات. غلامعلی، مصطفی. توسعه پایدار. تهران: سمت؛ ۱۳۸۶
- [9] Gilman, R., Sustain ability; 1996, <http://www.Context.org/ICLIB/DEFS/AIADef.html>
- [۱۰] کهن، کوئل، شاخص‌شناسی در توسعه پایدار: توسعه اقتصادی و حساب‌های ملی در بستر سبز. تهران: چاپ و نشر بازرگانی؛ ۱۳۸۶
- [۱۱] نصیری، حسین. توسعه و توسعه پایدار، تهران: دایره سبز؛ ۱۳۸۴
- [12] Coomer, J. C., The nature of the quest for a sustainable society, in commer, J. C. (Ed.), quest for a sustainable society, pergamon press, new York; 1979
- [13] IUCN, WWF and UNEP, The world conservation strategy, gland, switzerland; 1980
- [14] Allen, R., How to save the world, summarizing the world consevation strategy, london: kogan page; 1980
- [15] World commission on environment and dDevelopment, our common future, oxford: oxford university press; 1987

- [16] Gilpin, A., Dictionary of environment and sustainable development, John Wiley, New York; 1996
- [17] Pearce, D., Barbier, E., Markandya, A., Sustainable development and cost-benefit analysis. London Environmental Economics Centre, paper 88-01; 1980
- [18] Welch, C. E., Political modernization a reader in comparative political change, California; 1936
- [19] Brundtland, H. G., Sustainable development: an overview, Development Journal of SID, vol. 2, no. 3; 1993
- [۲۰] سلطانی عربشاهی، سیمین. مدیریت توسعه. تهران: استادی؛ ۱۳۸۳
- [20] Turner, R., Sustainable environment management, London, Belhaven; 1988
- [۲۲] الویت، جینفر. مترجم: رکن الدین افتخاری، علیرضا، رحیمی، حسین. مقدمه‌ای بر توسعه پایدار در کشورهای در حال توسعه. تهران: مؤسسه توسعه روستایی ایران؛ ۱۳۷۸
- [23] Goodman, D., Michael, R., Environment and development in Latin America, The politics of sustainability, Manchester University Press, New York; 1991
- [24] Korten, D., Getting to the 21st century, Voluntary action and the global agenda; 1990
- [25] Barbier, E., The concept of sustainable economic development, Environmental Conservation 14; 1987
- [26] Court, Th., Beyond Brundtland, New Horizons Press, New York; 1990
- [27] Abmann, D., Laumanns, U., and Cromwell, D.Uh., Renewable energy, London; 2006
- [28] Obrian, D.M., Fogelt, M.L., Boggs, C.L., Renewable and non-renewable resources, Department of Biological Sciences, Stanford University, Stanford, USA; 2001
- [۲۹] سازمان انرژی‌های نو ایران، از انرژی‌های نو چه می‌دانید؟، ۱۳۸۶، تهران: ؛ ۱۳۸۶
- [30] <http://www.un.org/esa/sustdev/>
- [۳۱] عباس‌پور، مجید. طبییبان، سحر. ارزیابی برنامه پنجساله چهارم توسعه در
- [۳۲] عباس‌پور، م. انرژی، محیط زیست و توسعه پایدار. تهران: دانشگاه صنعتی شریف؛ ۱۳۸۶
- [۳۳] مددی، یگانه، زهره. هاشمی، انرژی‌های نو. مرکز تحقیق و توسعه شرکت سهامی باتری‌سازی نیرو، نشریه صنعت باتری، ۱۳۸۶؛ شماره ۱۸: صفحات ۴ تا

- ۱۱۱ [۳۴] استادی، مهدی. حبیبیان، میقات. جوانشیر، حسن. رویکردهای بکارگیری انرژی‌های تجدیدپذیر در صنعت حمل‌ونقل ایران، هشتمین کنفرانس حمل‌ونقل و ترافیک تهران؛ ۱۳۸۶؛ تهران: شهرداریتهران: ۱۳۸۶. صفحات ۷ تا ۱۰
- [۳۵] سلطانی، فرید. سیستم فونیکولار به عنوان یک سیستم بهینه در مصرف سوخت و بدون آلاینده‌گی؛ اولین همایش بهینه‌سازی مصرف سوخت در حمل‌ونقل؛ تهران: ایران. صفحه ۸
- [۳۶] انرژی باد. خبرنامه انجمن انرژی خورشیدی ایران؛ ۱۳۸۶؛ شماره ۴۱: صفحه ۲
- [۳۷] کاظم خانی، علی. جایگزینی دوچرخه برقی در کاربری‌های شهری؛ اولین همایش بهینه‌سازی مصرف سوخت در حمل‌ونقل؛ ۱۳۸۴؛ تهران: ایران. صفحه ۸

