



تحلیل بازار تقاضا در کشتیرانی منطقه خلیج فارس در گفت‌وگو با امید ملک

روزی که بازار ایران باز شود...

ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی در تکاپوی اجرایی شدن "برجام" آرایش جدیدی می‌گیرد. هرچند کشتی‌داری و کشتیرانی از حاشیه سود مناسب برخوردار نبوده اما تجربه‌های جهانی نشان داده که حضور این بنگاه‌های بزرگ دریایی در عرصه لجستیک درآمدی پایدار برای آن‌ها به همراه داشته است. به منظور بررسی بازار تازه تقاضای حمل و نقل در خلیج فارس و برنامه‌های شرکت کشتیرانی وان‌های به عنوان اولین کشتیرانی که پس از توافقات اولیه به بازار ایران فعالیت خود را از سر گرفت با امید ملک مدیرعامل شرکت برو بحر ایران و نماینده این شرکت کشتیرانی به گفت‌وگو نشستیم.

بزرگ با این همه سرمایه‌گذاری در صنعت، درآمد ناچیزی را نصیب سهام‌دار می‌کنند و نقدینگی آن‌ها بسیار کاهش پیدا کرده است و از این‌رو در دریا چندان جای رقابت نیست. ظرفیت‌ها پر است. اما ارزش‌افزوده‌ای که از طریق لجستیک ایجاد می‌شود منفی نخواهد بود. یعنی ابتدا هزینه‌های قسمت‌های مختلف محاسبه می‌شود حالا با سرویس شارژ به مشتری فروخته می‌شود و شما همیشه حاشیه سودی در لجستیک خواهید داشت. کم‌این که خیلی از شرکت‌های کشتیرانی بزرگ دنیا در همین سال‌ها ضرر کرده‌اند ولی فورواردهای بزرگ دنیا آن‌ها که در صنعت لجستیک هستند سودهای بسیار خوبی داشته‌اند. به این دلیل که سرویس را به یک قیمتی خریده و بعد با قیمت بالاتر با خدمات خودشان توانسته‌اند بفروشند. با این نگاه است که خطوط کشتیرانی تمایل دارند خدمات خود را به ساحل تداوم دهند و از قالب حمل دریایی ساده و بندر به بندر به حمل‌های مرکب و خدمات لجستیکی ختم کنند، تا ارزش‌افزوده‌ای که در بازار ایجاد کرده‌اند، حداقل سوددهی را برای شرکت‌ها داشته باشد.

● شرکت وان‌های چه جایگاهی دارد دنیا و نگاهش به بازار ایران و بازار منطقه چگونه است؟

□ "وان‌های" WAN HAI تقریباً جزو کبرهای کوچک است. در بین کبرهای مطرح دنیا از لحاظ سایز ظرفیت ناوگان جایگاه بیستم را دارد و از سال ۲۰۱۰ به بعد ظرفیت حمل خود را افزایش داده است، علی‌رغم اینکه جایگاه بیستم را داراست اما از لحاظ حمل یازدهم است. یعنی اینکه با ناوگان خود یازدهمین رتبه را در میلیون TEU حمل دارد. با توجه به نحوه مدیریت آن معمولاً بیشترین میزان سوددهی را در بین بقیه کبرها به خود اختصاص داده است. با نگاه به بازار ایران، چون اولین خط کشتیرانی بود که بعد از تحریم‌ها به بازار ایران بازگشت و توانست سهم بازار خوبی را نصیب خود کند، برای این موقعیت ممتاز، مدیران شرکت تصمیم گرفتند تا نماینده‌ی مقیمی هم در ایران منصوب کنند، که شناخت بهتر و دست‌آورد تری را از بازار ایران، در هر دو حوزه صادرات و واردات کسب کند، با توجه به

می‌شود. ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری هم افزایش خواهند داشت، از آنجایی که در ۸-۱۰ سال گذشته سرمایه‌گذاری چشم‌گیری نداشتیم و از طرف دیگر هم بازار کشتیرانی دنیا در یک دهه‌ی اخیر تحولات بزرگی را پشت سر گذاشته و کشتی‌های بسیار بزرگی را وارد بازار کرده است، بنابراین باید ظرفیت‌ها و امکانات بنادر همسو و هم‌زمان با پیشرفت و تحولات موجود در بازار کشتیرانی پیش رود و پاسخگوی کشتی‌هایی باشند که به بنادر تردد می‌کنند. بنابراین موارد یادشده بسترهای سرمایه‌گذاری است. شرکت‌های خارجی تمایل زیادی دارند به پس‌کرانه‌ها هم وارد شوند، این نیاز دوسویه است. صنعت کشتیرانی و لاینرها از سال ۲۰۰۸ به لحاظ استفاده از ظرفیت اقتصاد مقیاس در یک مسابقه‌ی قهقراپی از نظر من قرار دارند، عملاً شرکت‌های کشتیرانی

باشیم، بعد از آن به‌طور حتم نیاز محسوس به مجموعه‌ای از سرمایه‌گذاری‌ها احساس خواهد شد. برداشت‌هایی که از فضای پس‌اتحریمی داریم این است که خیلی از صنایع موجود به نوسازی و بازسازی نیاز خواهند داشت و این یعنی حجم عظیمی از حمل‌ونقل و صنایع وابسته دیگر که دولت تمایل دارد آن‌ها را به کار بگیرد و راه‌اندازی کند. مانند هفت شرکت فولادی بزرگی که می‌خواهد در کشور تأسیس کند، یا پتروشیمی مکران. این قسم از فعالیت‌ها مجموعه حمل‌ونقل بیشتری را به دنبال خواهند داشت. از طرف دیگر کشورهای همسایه با آرام‌تر شدن فضای تحریمی موجود، حجم باری که از طریق کشور ایران، خواستار جابه‌جایی آن‌ها هستند، به‌صورت قابل توجهی افزایش خواهد یافت. بنابراین فضا کاملاً مثبت ارزیابی

● با توجه به مرادوات رو به رشد بین‌المللی و شکل‌گیری فعالیت‌های جدید تجاری امکانات و تجهیزات بنادر ما تا چه اندازه برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی آمادگی دارد؟ آیا شرکت‌های کشتیرانی خارجی علاقه‌مند هستند برای مثال در پس‌کرانه‌های بنادر ایران حضور داشته باشند؟

□ بنادر ایران می‌توانند ۲۰ تا ۳۰ درصد بالاتر از ظرفیت به‌کار گرفته شده فعلی‌شان در هر دو حوزه صادرات، واردات و حتی ترانزیت را پاسخگو باشند. در این مدت باقی مانده تا بازگشایی کلی سامانه‌های بانکی و این که بیمه‌ها آزادی عمل داشته باشند فرصت ۵-۶ ماهه وجود دارد که اوضاع بودجه دولت بهبود یابد و تسهیلاتی که بانک‌ها ارائه خواهند داد وضعیت مناسبی پیدا کند، گمان می‌کنم در سال ۹۵ هم می‌توانیم پاسخگو



ملک: با اتفاق افتادن برجام، کشتیرانی های بزرگ مانند مرسک متوجه بازار ایران می شود. بنابراین همان باری که برای منطقه پذیرش می کند، را از سهم کشور عربستان، قطر یا کویت و دیگر کشورها کاهش داده که بخشی را برای ایران هم در نظر بگیرد. اما ظرفیت عرضه تغییری نخواهد کرد

اختلاف زبانی و فرهنگی در بیشتر موارد گزارش‌هایی که برای آنها فرستاده می‌شد، در بعضی مواقع ممکن است قابل فهم نبوده باشد مشکلاتی از این دست باعث شد تا نماینده ای در ایران شروع به کار کند. حضور نماینده در هر بندر یا هر کشوری نشان‌دهنده اهمیت دادن آن شرکت به بندر و کشوری است که نماینده ای از شرکت در آن مستقر است و این که آن شرکت کشتیرانی چه قدر حاضر است برای حمل بارش، هزینه در نظر گیرد.

این موارد نشان دهنده ی آن است که افق‌های روشن‌تری را رصد می‌کنند. نماینده "وان‌های" از اوایل اکتبر وارد ایران شد و بازدید از بنادر ایران داشته و ارزیابی مثبتی از وضعیت ایران ارائه داده است. تقریباً ۹۵ درصد تمرکز بر روی بندر شهید رجایی است به این دلیل که کشتی‌های "وان‌های" در این بندر تردد دارند. اما در بندر بوشهر هم از سال گذشته سرویس‌دهی داشته‌ایم، از طریق فیدر اشخاص ثالث، از دبی کانتینرها را به آن جا می‌برند. با انجام مطالعات و بررسی‌های لازم منتظر رفع تحریم‌ها و اجرایی شدن برجام هستیم که بتوانیم سرویس‌ها را از بندر امام و بندر عسلویه که هم‌چنان اپراتورهایشان در فهرست تحریم هستند به آنجا هم امتداد دهیم.

متأسفانه آمایش بندر در بندر عسلویه، انجام نشده است. بندر عسلویه یک بندر کاملاً صادراتی است و وارداتی نیست، مختص تولیدات پتروشیمی است که باید صادر شوند. بندر بوشهر هم کاملاً وارداتی است، در هر صورت باید بندر عسلویه کانتینر خالی ببریم و پر برگردانیم و بندر بوشهر بالعکس. لذا تمایل داریم که از بندر امام و عسلویه برای بارهای صادراتی قابل توجه بعد از تحریم‌ها استفاده گسترده داشته باشیم.

● به نظر می‌رسد تقاضاهای تازه‌ای برای حمل و نقل در حوزه‌هایی چون صنایع بالادستی نفت و گاز در حال شکل‌گیری است. آیا در نظر دارید در حوزه‌هایی به غیر از حمل محمولات کانتینری حضور داشته باشید؟

در صنعت حمل و نقل شرکت ما تجربیات چندمنظوره در اختیار دارد. آمادگی کامل را برای خدمات‌دهی داریم. آن‌چه بیش از همه مانع ایجاد می‌کند، نبودن تبادلات بانکی و پوشش بیمه‌ای

است. از آن‌جایی که ریسک‌ها و مخاطرات بسیار زیادی در این صنعت وجود دارد و کنترل آن‌ها از توان شرکت‌ها خارج است، طبیعتاً مالکین کشتی‌ها هم حاضر نمی‌شوند ریسک کنند، چون کل صنعت وضعیت ناهسامانی دارد. ممکن است مالکی تصمیم بگیرد در این منطقه تردد داشته باشد ولی هنوز بسیاری از زوایای فعالیت‌های حمل و نقلی در این بازار آشکار نیست. در این مقطع زمانی، ورود به برخی بازارها برای مالک خیلی گران تمام می‌شود و ممکن است دیگر نتواند در آن بازار ادامه فعالیت دهد. به همین منظور خیلی‌ها محتاطانه رفتار می‌کنند. باین وجود بازارهای جدید حمل و نقل را با جدیت دنبال می‌کنیم.

البته در حمل لوله و تجهیزات حفاری برای صنعت نفت و گاز ایران، فعال بوده‌ایم و از بندرعباس برای جزیره کیش یا به بندر امام و یا از امارات به بندر امام عملیات ترانشیپ داشته‌ایم. امیدواریم پس از ژانویه بدون ملاحظات و موانع خدمت خوبی را به جامعه ارائه دهیم.

● به آرام شدن عملیات حمل و نقل و اجرای برجام در ژانویه ۲۰۱۶ اشاره کردید. این پرسش مطرح است که رفع تحریم‌ها چه تغییراتی در آرایش تقاضای حمل و نقل در بنادر منطقه خلیج فارس خواهد داد؟ آیا کشتی‌های بزرگ تر به بنادر ایران خواهند آمد؟ سهم قبلی بنداری چون دومی و جبل علی چه خواهد شد و غول‌های کشتیرانی

چه تصمیماتی را خواهند گرفت؟

چنانچه کشتی‌ها بازار اقتضا کند یعنی افزایش تقاضای حمل را در بازار ایران داشته باشیم بی‌تردید جابه‌جایی‌هایی را در عرصه تقاضا شاهد خواهیم بود. هنوز شرکت‌های کشتیرانی مرسک یا MSC یا هیگل‌لوید یا CMA که چهار شرکت بزرگ کشتیرانی جهان - که در صدر جدول هستند - وارد بازار ایران نشده‌اند. این‌ها ظرفیت عظیمی را در منطقه خلیج فارس به خودشان اختصاص داده‌اند. روزی که بازار ایران باز شود، بخشی از ظرفیت خود را که تاکنون صرف سایر بنادر منطقه خلیج فارس کرده بودند متوجه بازار ایران خواهند کرد و به یک شرایط تعادلی جدید خواهیم رسید. در حال حاضر تمرکز این شرکت‌ها در هرجا غیر از ایران است و در دوره‌ی پساتحریم این‌ها ناگزیرند بخش عمده‌ی تمرکزشان را به بازار ایران بدهند، به‌خصوص که ایران به آسیای میانه، افغانستان و شمال عراق متصل است و این مناطق حجم بسیار بزرگی از تقاضای حمل و نقل را به خود اختصاص می‌دهند که بسیار اغواکننده و ترغیب‌کننده است. خطوط کشتیرانی تمایل بسیار دارد تا برای دایر کردن سرویس‌های بهتر و مستقیم به بنادر جنوبی ایران اقدام کنند.

● در گفت و گویی که پیش تر با شما داشتیم به موضوع همکاری منطقه‌ای و افزایش تقاضا اشاره داشتید. اما ظاهراً نامی‌های منطقه‌ای اجازه این همکاری را نمی‌دهد! چه زمینه‌هایی لازم است تا شرایط جدید و مبتنی بر منافع منطقه‌ای شکل بگیرد تا فرصت‌های بهتر اقتصادی ایجاد شود؟

به‌طورقطع اقتصاد و سیاست تعاملشان بسیار نزدیک است. آن‌چه ما می‌بینیم عوض شدن رویکرد دولت است. به‌تازگی نماینده ایران هم در مذاکرات سوریه در وین همپای سایر قدرت‌ها برای تصمیم‌گیری می‌نشینند، این نشان می‌دهد که در واقع سیاست تعاملی دولت ایران با کشورهای پیرامونی‌اش کارساز بوده است که به این جا ختم شده و لذا وقتی یک چنین سیاست‌هایی وجود دارد، این شرایط مساعد در پایین‌دست در قلمرو اقتصاد، خود را به‌صورت مثبت نشان می‌دهد.

یعنی این‌که دولت‌های پیرامونی ما

زمانی که تعاملات سیاسی برقرار می‌کنند، دیگر مانع عبور محمولاتشان از قلمرو کشور ایران نمی‌شوند این خودش متفقاً همکاری را ایجاد خواهد کرد. در چنین شرایطی، بخش خصوصی باید بیشتر فعالیت کند و اتاق بازرگانی نیز فعال‌تر باشد و نیاز است تا دولت‌تایان فضای بیشتری را در اختیار بخش خصوصی قرار دهند و اشکالاتی که بخش خصوصی به سمع و نظر دولت می‌رساند دولت به سمت حل این مشکلات حرکت کند.

برای مثال ظرفیت تردد کامیون ما با مرز سرخس ۲۰۰ کامیون در روز است در حالی که ظرفیت بیشتری را برای این تردد داریم. ولی دولت ترکمنستان این ظرفیت را ندارد، که دولت با بهتر شدن شرایط محدودکننده، تسهیلاتی را در اختیار آن‌ها قرار خواهد داد. با مرزهای غربی نیز مشکل گذشته کامیون را داریم و این یعنی توقف ناوگان، توقف ناوگان یعنی هزینه‌هایی که هیچ ارزش افزوده‌ای ایجاد نمی‌کند، ممکن است باعث ناآرامی راننده شود و تبعات ناخوشایندی را در جاده‌ها رقم بزند. کمالاتینکه داعش در شمال عراق و کردستان اقداماتی را انجام داد که کامیون‌های ترک از مرز ایران وارد کردستان عراق شدند. بنابراین حتماً این تعاملات به همکاری می‌انجامد و به سود طرفین است. در حوزه‌ی بنادر هم این منوال است، نمی‌شود امروز از مستقل بودن حرف زد.

ذات صنعت کانتینری در عملیات فیدری نهفته است. چون بندر کوچک‌اند و کشتی‌های بزرگ نمی‌توانند در آن‌جا پهلو بگیرند و هم‌این‌که پهلو گرفتن چنین کشتی‌هایی به دلیل نبود پسرکانه مناسب اقتصادی نیست. مثلاً کشتی که ۵۰۰۰ TEU ظرفیت دارد، برای مثال نمی‌تواند برای پهلو دهی ۲۰۰ کانتینر به یک بندر کوچک برود! ابتدا باید در مراکز توزیع تخلیه و بارگیری شوند و توسط فیدرها در شبکه‌ی کوچک‌تر بندر منطقه توزیع شوند، بندر ما ظرفیت‌های بزرگ کشتی را نمی‌توانند پذیرش کنند و این می‌تواند در امارات شکل بگیرد، کشتی‌های کوچک‌تر این بار را به بندر ما بیاورند ولی آن کشتی به خلیج فارس می‌آید و ارزش افزوده‌ای که آن کشتی مثلاً ۱۴ هزار TEU ایجاد کرده است اقتصاد ما هم بهره می‌برد، به عبارت دیگر کرایه حمل‌ها به دلیل استفاده از این مقیاس پایین آمده است و ما هم متقابلاً



با نگاهی به بندر شهید رجایی ایران

تحلیل سیر تحول بنادر

محمد رضا روشندلی



تبدیل به بنگاه‌های بزرگ زبان ده، ناکارآمد و یارانه گیر از دولت می‌شوند در این شرایط بنادر نسل اول با عملکرد سنتی از گردونه رقابت خارج شدند و بنادر نسل دوم در سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ ظهور پیدا کردند در بنادر نسل دوم ایفای نقش توزیع و پردازش کالا به فعالیت بنادر افزوده شد و صنایع مربوط به کشتی نیز در اطراف بنادر استقرار یافتند. بدین ترتیب محدوده بندری به نحو چشم‌گیری افزایش یافت و دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت بندر از یک مرز و محدوده گمرکی و بارانداز صرف کالا به یک محیط خدماتی و صنعتی باقابلیت ایجاد ارزش افزوده تبدیل شد. در این شرایط بنادر توانستند ضمن سودآوری

قبل از سال ۱۹۶۰ بنادر تنها وظایف سنتی ساده‌ای را به‌عنوان نقطه انتقال کالا بین دریا و خشکی به عهده داشتند که مهم‌ترین آن‌ها تخلیه و بارگیری کالا در اسکله‌ها و به‌عکس بود. این بنادر ابتدا قادر به تأمین اهداف ملی یعنی تسهیل تجارت و بازرگانی خارجی کشورها بودند اما اکثر آن‌ها قادر به مستهلک سازی سرمایه‌گذاری‌های عظیم انجام‌شده به علت عواید اندک حاصل از اخذ تعرفه‌ها نبودند و برای تأمین مخارج و هزینه‌های جاری لاجرم از بودجه سالانه دولت‌ها استفاده می‌کردند. بنادر در چنین حالتی به‌موازات عملکرد اصلی خود به‌عنوان دروازه دریایی برای مبادلات خارجی

ارذیبهشت و خرداد امسال بسیار به نفع تراز خارجی کشور بوده است، برای مثال از شانگهای یک کانتینر ۲۰ فوتی با ۴۰۰ دلار و یک کانتینر ۴۰ فوتی ۵۵۰ دلار به بندرعباس می‌آید، در حالی که در فروردین - اردیبهشت امسال ۲۰ فوت ۸۰۰ دلار و ۴۰ فوت ۱۲۰۰ دلار و یک سال قبل که ۲۰ فوت ۲۰۰۰ دلار و ۴۰ فوت ۳۵۰۰ دلار حمل می‌شد. اتفاقات خوبی از قبیل کاهش قیمت به سود تراز بازرگانی کشور در راه است. به خصوص در زمینه صادرات. برای مثال یک کانتینر ۲۰ فوت از بندرعباس تا شانگهای ۳۰ تا ۴۰ دلار است! این اتفاق به دلیل آن است که بار صادراتی برای برگشت تمام کانتینرهایی که وارد بنادر ما می‌شوند، وجود ندارد یا بسیار کم است. قسمتی از این کانتینرها باید خالی برگردند، طبیعتاً یک جنگ قیمتی بین خطوط وجود دارد که چه شرکتی بار بیشتر صادراتی بگیرد و این است که کرایه حمل‌ها کاهش می‌یابد. بار صادراتی عمده ایران محصولات پتروشیمی است. برای بندر شانگهای مواد پتروشیمی بیشتر حمل می‌شود، هم از بندر عسلویه هم از بندر شهید رجایی و هم از بندر امام خمینی. در حال حاضر نیز فصل پسته شروع شده است و تقریباً سالی ۵۰ تا ۲۰۰ هزار تن پسته تولید می‌شود که به خاوردر و ویتنام حمل می‌شود. برای مثال یک کانتینر ۴۰ فوتی ۷۰-۸۰ دلار به هنگ کنگ می‌رود و این خیلی به نفع بازرگانی خارجی کشور است. هزینه صادرکننده برای دسترسی به بازار هدف خیلی پایین آمده است.

● حضور شرکت‌های حمل و نقل در بازار آفریقا را چگونه ارزیابی می‌کنید؟
□ بازار آفریقا، بازاری بکر و دست نخورده است که بسیار جای کار دارد. اما هنوز این بازار در حالت استیج‌ها و حالات اولیه است. یعنی مواد مورد نیاز آن‌ها در زمینه فعالیت‌های زیرساختی مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال قیر در ساخت پل، جاده و غیره مورد نیاز کشورهای آفریقایی است. با توجه به فقر حاکم در آنجا حمل و نقل کالاهای مصرفی برای جوامع سودمندی ندارد. اما آینده خوبی دارد. عمدتاً از جبل‌علی این بازار در دسترس قرار می‌گیرد و سرویس‌هایی وجود دارند که از خلیج فارس به شرق آفریقا را پوشش می‌دهند.

در بازرگانی خارجی بهره می‌بریم و هم همسایگانمان. زیرا هزینه تمام‌شده‌ی این حمل برای مثال با هزینه‌ی ده سال پیش زیاد تفاوتی نداشته باشد.

● "وان‌های" WAN HAI در بازارهای بین‌المللی تجاری امریکا نیز حضور دارد. با رفع تحریم‌ها بازار جدید تقاضای حمل و نقل بین ایران و آمریکای شمالی و کانادا را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

□ بستگی به قوانین بین‌المللی دارد تا زمینه تحریم‌ها رفع شود. در حال حاضر بین دو کشور مجموعه‌ای از کالاهای مجاز در حال تبادل است. ولی به دلیل ریسک بالا معمولاً خطوط کشتیرانی از حمل آن خودداری می‌کنند و این‌ها هم عمدتاً از طرف کشتی‌های ثالث از طریق تغییر کانتینر به بنادر ما یا به بنادر آن‌ها می‌رسد. تصور می‌کنم به‌محض این که برجام اتفاق بیفتد و تحریم‌ها مرتفع بشود تجار و بازرگانان دو طرف سعی در پیدا کردن کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر خواهند کرد. در حال حاضر خطوط کشتیرانی این پل ارتباطی را دارند که سواحل شرق و غرب امریکای شمالی را به بنادر ایرانی وصل بکنند.

● چشم انداز کاهش قیمت‌های حمل و نقل چه طور؟

□ در بازار خاوردر کاهش قیمت زیادی را رصد نمی‌کنم. به این دلیل که ظرفیت‌ها افزایش چندانی نخواهند داشت، برای مثال فرض کنید ۳۰ هزار TEU از خاوردر به خلیج فارس بیاید، این حجم در بازارها توزیع شده است، حال با اتفاق افتادن برجام، شرکت بزرگی مانند کشتیرانی مرسک متوجه بازار ایران می‌شود. بنابراین همان باری که برای منطقه پذیرش می‌کند، راز سهم کشور عربستان، قطر یا کویت و دیگر کشورها کاهش داده که بخشی را برای ایران هم در نظر بگیرد، چون ظرفیت عرضه تغییر نمی‌خواهد کرد. در حال حاضر در اوایل نیمه‌ی دوم سال شمسی هستیم که در همین زمان، نسبت به شش ماه قبل، حداقل ۴۰ درصد کرایه‌های حمل به بنادر ایران، کاهش پیدا کرده است. آن هم به دلیل آغاز خدمات‌دهی سه تا چهار خط کشتیرانی دیگر است که کشتی‌های خود را به بندر شهید رجایی آورده‌اند. هزینه حمل و نقل امروز به نسبت