

آرمان ملی: رئیس کسل سازمان توسعه تجارت ایران گفت: برای توسعه و گسترش تجارت خارجی در سال ۱۴۰۰، رشد ۲۱ درصدی و جبران کاهش ۵ درصدی واردات و صادرات سال ۹۹ هدف گذاری شده است. حمید زاده‌بوم بایان اینکه برای برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری اسما ۱۲ سناریو مثبت و منفی در نظر گرفته شده افزود: یکی از این شرایط بسته به نتیجه رسیدن مذاکره‌ها و برداشته شدن تحریم‌ها است که به هر میزان محدودیت‌ها کاسته شود، مسیرهای جدیدی در تجارت خارجی کشور خواهیم داشت. وی با بیان اینکه بدبینانه‌ترین برنامه برای سال ۱۴۰۰ ادامه روند سال ۹۹ است، بیان کرد: در حالی که گذشت شیوع گسترده ویروس کرونا و افزایش شدت تحریم‌ها، تجارت خارجی را تحت تاثیر قرار داد. رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران با بیان اینکه رشد ۲۱ درصدی صادرات مثبت‌ترین برنامه‌ریزی‌ها محسوب می‌شود، گفت: می‌توانیم در سال ۱۴۰۰ مطابق با برنامه ششم توسعه به این میزان رشد دست پیدا کنیم.

قیمت نفت کاهش یافت

روپتر: از آنجایی که با افزایش تعداد مینتلایان به ویروس کرونا در هند و سایر کشورها، نگرانی‌ها در مورد ضربه خوردن به فعالیت‌های اقتصادی به علت اقدامات محدودیت‌زای بیشتر برای کنترل این بیماری و همچنین تقاضا برای کالاهای اساسی نظیر نفت خام، تقویت شده است، قیمت نفت در معاملات نخستین روز کاری بازارهای جهانی، کاهش یافت. هر بشکه نفت برنت به ۶۶/۴۶ دلار کاهش یافت و نفت خام آمریکا به ۶۳/۱۲ دلار به ازای هر بشکه رسید. این کاهش قیمت درحالی‌است که نفت برنت هفته گذشته شش درصد و نفت خام آمریکا ۴/۴ درصد افزایش قیمت ثبت کرده بودند. بخش تحقیقات بانک ANZ در گزارشی اعلام کرد: «روند پیشرفت واکسیناسیون در بازارهای توسعه‌یافته را می‌توان در ترافیک جاده‌ها مشاهده کرد، اما افزایش تعداد مینتلایان، روند بهبود را در اقتصادهای نوظهوری نظیر هند و برزیل معکوس کرده است.»

رسوب ۲۱۰۰ خودرو در گمرک‌ها

آرمان ملی: به گفته دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با توجه به اینکه چهار سال از دپوی ۱۰۰ دستگاه خودرو در گمرک‌های داخلی به دلیل مشکلات قضایی یا عدم ثبت سفارش می‌گذرد و چهار نوبت هم برای ترخیص ارائه شده، اما همچنان در گمرک‌ها باقی مانده‌اند، به نظر می‌رسد دیگر امیدی به ترخیص وجود ندارد؛ این درحالی‌است که صحبت‌ها واگناری ۱۵۰۰ دستگاه از این خودروهای متروکه که به مناطق آزاد نیز در میان است، طبق آمار، تعداد خودروهای دپوشده در گمرک بالغ بر ۱۲ هزار دستگاه بود که به دلیل تغییر ضوابط واردات خودرو، ممنوعیت ثبت سفارش و ممنوعیت واردات خودرو و همچنین تحولات سیاست‌های ارزی امکان ترخیص پیدا نکردند؛ تا اینکه پس از رایزنی‌های بسیار در دی‌ماه سال ۱۳۹۷ هیات دولت تحت شرایطی با ترخیص این خودروها موافقت کرد و براساس آن، مدت چهار ماهه (تا اردیبهشت ۱۳۹۸) تعیین شد. پس از آن دوباره در ماه دگر هم تمدید شد و در پایان گزارش‌های رسمی نشان داد در آن دو مرحله ۱۵۲ دستگاه ترخیص شده و ۱۰۸ دستگاه دیگر باقی مانده‌اند.

افزایش سرعت ساخت قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال

مهر: معاون وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر درباره آخرین وضعیت پیشرفت کار گفت: «در کارگاه‌های این پروژه ۲۸۰ نفر در حال کار کردن هستند هیچ مشکل مالی نیست نیامده و کارگران این پروژه در ۸۰ جبهه کاری مشغول کار هستند. احداث قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال را فعال‌ترین پروژه عمرانی کشور است و به هیچ وجه تعلل کار در این پروژه نداریم.» خیر...، خادمی، ادامه داد: «تویل البرز در این قطعه به زودی آماده بهره‌برداری می‌شود قرار شد اگر ساخت این تونل، زودتر از مسیر رفت آزادراه آماده شد، به بهره‌برداری رسانده و زیر بار ترافیک بریم تا از ترافیک قطعه شهرناک کم شود. اسما ۱۲ باند رفت این آزادراه در قطعه ۲ آماده‌سازی می‌شود. بنابراین پروژه نه تنها متوقف نشده، بلکه در کار تسریع هم داریم.» او درباره تاریخ بهره‌برداری از تویل البرز افزود: «طبق قولی که رئیس بنیاد مستضعفان داده، قرار شد حداکثر تا آخر بهار اسما ۱۲ باند رفت تویل البرز آماده‌سازی شود.»

افزایش چهار درصدی مشتری کین برق امید

ایلنا: سخنگوی صنعت برق گفت: «در فصول گرم (ابتدای خرداد تا پایان شهریور) الگوی مصرف تغییر می‌کند، یعنی الگوی کم‌مصرفی برای مناطق عادی از ۲۰۰ کیلووات ساعت به ۳۰۰ کیلووات ساعت و از ۸۰ کیلووات ساعت به ۱۰۰ کیلووات ساعت می‌رسد.» مصطفی رجبی مشهدی درباره تاثیر اجرای طرح برق امید بر کاهش مشترکان بر مصرف اضافه کرد: «تعداد مشترکین بر مصرف سارصد نسبت به دوره مشابه یعنی از آبان ماه تا پایان اسما ۱۲ (مدت ۵ ماهه) کاهش پیدا کرد و متناسب با آن تعداد مشترکان کم‌مصرف ۴ درصد و مشترکان خوش‌مصرف ۲ درصد اضافه شدند. به‌نظر می‌رسد طرح برق امید در مسیر خود قرار گرفته و مشترکان نسبت به این موضوع مطلع شده‌اند.» سخنگوی صنعت برق گفت: «در فصول گرم (ابتدای خرداد تا پایان شهریور) الگوی مصرف تغییر می‌کند، یعنی الگوی کم‌مصرفی برای مناطق عادی از ۲۰۰ کیلووات ساعت به ۳۰۰ کیلووات ساعت و از ۸۰ کیلووات ساعت به ۱۰۰ کیلووات ساعت می‌رسد.»

«آرمان ملی» گزارش می‌کند:

تجارت «خارج از دیدرس» پشت دیوار تحریم!

اقتصاد تحریمی و مشتریان پنهانی!



آرمان ملی - محمد سیاح: در پژوهشی منتشرشده از سوی مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، گفته شده که حدود ۴۳ درصد از صادرات ایران به کشورهایی صورت می‌گیرد که نام و نشان مشخصی از خود در آمارها بر جای نمی‌گذارد. این کشورها به‌صورت «اروپا یا آسیا بدون ذکر مکانی مشخص» ثبت شده‌است که نشان می‌دهد بخشی از تجارت ایران در اروپا و آسیا به‌صورت «خارج از دیدرس» در حال انجام بوده که دلیل ظهور این شرکا چیزی جز تحریم‌های این کشور نیست. در واقع محدودیت‌های بین‌المللی، ریسک قانونی کسب‌وکارهای خارجی را هنگام مبادله با ایران بالا می‌برد؛ چراکه در صورت شفاف‌سازی معاملات آنها با ایران، مجازات‌های سنگینی از سوی ایالات‌متحده در انتظار آنها خواهد بود. این پژوهش همچنین به دادوستدهایی اشاره دارد که به همین دلیل، گزارش نشده و در آمارهای تجارت رسمی منتشر نمی‌شود.

در گزارشی پیش رو همچنین، فهرست کاملی از موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای تجارت و تاثیر آنها بر فضای کسب‌وکار نیز آورده شده است و پیش‌بینی می‌شود وضعیت مذکور در سال‌های آینده هم ادامه یابد. وضعیت تجاری ایران به دلیل تنوع پایین سبد محصولات صادراتی که تقریباً توسط اقلام مرتبط با هیدروکربن پر شده، به شدت ضعیف است. افت قیمت جهانی نفت ناشی از کاهش تقاضای بین‌المللی سوخت‌های مشتق از نفت در خلال شیوع کووید-۱۹ نیز منجر به افت قابل توجهی در حجم واردات در کوتاه‌مدت و میان‌مدت خواهد شد زیرا در آمد نفت، منبع اصلی تأمین اعتبار برای واردات است. علاوه‌براین، انزوای ایران توسط جامعه جهانی، به‌ویژه به دلیل خطر تحریم‌های ایالات‌متحده، تجارت در کشورهای غربی را تقریباً غیرممکن کرده است. این امر همراه با روابط بر تنش با برخی همسایگان منطقه‌ای، مانند عربستان سعودی، لیست شرکای تجاری ایران را محدود می‌کند و باعث قرار گرفتن کشور در معرض تنش‌های ژئوپلیتیکی و بین‌کشوری می‌شود که می‌تواند جریان‌های تجاری آن را مختل کند. از این‌رو ایران با کسب امتیاز پایین ۲۵ تا ۱۰۰ برای باز بودن تجارت، در میان ۱۸ کشور حاضر در خاورمیانه و شمال آفریقا، بالاتر از سوریه و یمین در جایگاه شانزدهم قرار دارد. براساس این گزارش، سمت‌وسوی تجارت بین‌المللی ایران توسط تحریم‌های اعمال‌شده علیه این کشور به اشکال مختلف طی چنددهه گذشته و همچنین پویایی‌های فضای جهانی قیمت نفت شکل گرفته است. در سال ۲۰۱۹، کل حجم تجارت ایران ۴/۱۴ میلیارد دلار بود که رتبه پنجم منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا پس از امارات، عربستان سعودی، قطر و عراق به حساب می‌آید. میزان صادرات ۱/۲ میلیارد دلار و واردات ۲/۶۵ میلیارد دلار ارزیابی شده است که هر دو رتبه ایران را در رده ششم از بین ۱۸ کشور منطقه قرار می‌دهد. بررسی ترکیب تجارت ایران نشان می‌دهد وضعیت صادراتی ایران تسوین بسیاری کم دارد، زیرا سبد صادراتی این کشور همان‌طور که اشاره شد، تحت تاثیر هیدروکربن‌ها و فرآورده‌های مربوطه قرار دارد که منبع اصلی درآمد دولت و درآمدزایی ارزی است. علاوه‌براین، وضعیت واردات ایران نیز از جذابیت کمتری برخوردار است، زیرا این کشور برای بسیاری از اقلام وابستگی زیادی به بازارهای خارجی

دارد و تقریباً در تمام گروه‌های کالایی کسری حساب جاری را تجربه می‌کند. این امر ایران را در قبال اختلال در محیط خارجی به‌ویژه با توجه به روابط مشکوشت با برخی از همتایان منطقه‌ای و بین‌المللی، اثرات ناشی از تحریم‌ها و وابستگی بیش از حد به درآمد نفت برای تأمین مالی واردات، آسیب‌پذیر می‌کند. در حقیقت، دشواری در تهیه کالاهای کلیدی مانند کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌های که تولیدکنندگان در فرآیند تولید خود به آن نیاز دارند، یکی از مهم‌ترین عوامل محدودکننده ظرفیت رشد صنعتی ایران است.

تحریم و تحمیل شرایط خاص!

محمد علی ضیعی، معاونت اقتصادی و امور بین‌الملل اتاق تعاون ایران و عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران در این باره به «آرمان ملی» گفت: «آمار تجارت خارجی به‌صورت مستدل و مستند از طریق گمرکات کشور و سازمان توسعه تجارت ایران ارائه می‌شود البته مبنای اصلی هم گمرکات کشور است که میزان واردات و صادرات و کشورهای گیرنده و فرستنده را مشخص می‌کند. بر همین اساس هم آرماها باید مشخص باشند.» او درباره تجارت پنهان ایران با سایر کشورها در آسیا و اروپا ادامه داد: «واقعیت این است که شرایط تحریم، وضعیت پاک و وضعیتی را به کشور تحویل کرده و می‌کند که به تبع آن بخش تجارت خارجی کشور متاثر می‌شود. به‌عنوان مثال ممکن است که بخشی از تراکنش‌های تجاری و بانکی ناشی از تجارت ما به هر دلیلی برای پرزیز از اثرات و تبعات ناشی از تحریم به صورت شفاف و واضح عنوان نشوند؛ طبیعی است که با عبور از وضعیت تحریم و عادی شدن شرایط و روابط همان‌طور که در گذشته آمار تجارت خارجی ما شفاف و روشن بوده طبیعتاً این امکان مجدداً فراهم می‌شود که تجارت خارجی ما معم از واردات و صادرات و کشورهای که فرستنده یا گیرنده کالاها ما بودند به‌صورت مشخص و تفکیک کالا گروه کالایی معین شوند تا قابل طرح و اعمال باشند.» ضیعی اضافه کرد: «به‌نظر می‌رسد این فرقیه ضیحیحی است که با عبور از شرایط تحریمی بدون اشاره صرف به مذاکرات در حال اجرا، وضعیت تجارت خارجی ما طبیعتاً شرایط روشن‌تر و شفاف‌تری می‌تواند پیدا کند.»

برنامه‌ریزی نیاز به اطلاعات دقیق دارد

معاونت اقتصادی و امور بین‌الملل اتاق تعاون ایران با اشاره به

وقتی قوانین به راحتی دور زده می‌شوند؛

تداوم فرار مالیاتی درگاه‌های پرداخت

کرد: «ماده ۱۱ قانون پایه‌های مالیاتی برای فروشگاه‌های پس از ماهه برانه‌ریزی با سازمان امور مالیاتی وارد فاز اجرایی شده است؛ برای کلیه صاحبان کارخانوان که مودی مالیاتی نیستند، با تکمیل و صحت سنجی اطلاعات، پرونده مالیاتی تشکیل خواهد شد. در ماه سال ۱۳۹۹ نیز وی در گفتگویی اعلام کرد این قانون ابتداروی پذیرنده‌های قبلی و قدیمی اجرا شده و سپس بر روی پذیرنده‌های جدید اعمال خواهد شد. بر این اساس، قرار بود که به صورت خودکار، تمام کارخانوان‌ها کد مالیاتی از سازمان امور مالیاتی دریافت نمایند؛ اما ما حاصل کار این شده که نه تنها پذیرنده‌های قدیمی به‌عنوان مودی مالیاتی شناخته نشده‌اند بلکه هم‌اکنون جلوی ثبت پذیرنده‌های جدید از سوی بانک مرکزی گرفته شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد موج جدیدی از نقل و انتقالات کارخانوان بین دارندگان قدیمی دستگاه‌های پوز و مقاضایاتی که پشت درهای بانک مرکزی مانده‌اند، به راه افتاده و بر این اساس آن دسته از پذیرندگان که دارای چند دستگاه کارخانوان پذیرنده‌ها متوقف شده است. آزرماه سال گذشته معاون فناوری بانک مرکزی در واکنش به گزارش انتقادی «مهر» از تعلل در اجرای قانون، اعلام



در سامانه مالیاتی ثبت‌نام کرده و کد مالیاتی دریافت و پس از آن اقدام به فعالیت کنند. آنگونه که آمار نشان می‌دهد در حال حاضر نه میلیون پذیرنده‌فعال در شبکه پرداخت کشور وجود دارد و اگرچه هدف قانونگذار این بوده که جلوی فرار مالیاتی را بگیرد و پذیرنده‌های بزرگ و دارای فرار مالیاتی را شناسایی کند، اما اطلاعات دریافتی از

یادداشت

راه‌آهن جلفا دروازه بازارهای ترانزیتی اروپا به ایران



علی ضیایی کارشناس حمل و نقل

ایران با داشتن موقعیت جغرافیایی راهبردی، مستعد ایفای نقش مهمی در ترانزیت کالای بین‌المللی است. از جمله کریدورهای مهم گذرنده از ایران کریدور شمال-جنوب است. کریدور شمال-جنوب از جمله مهم‌ترین مسیرهای مواصلاتی بین‌المللی است که از ایران گذر کرده و می‌تواند ظرفیت جغرافیایی خاموش کشور را فعال سازد. این کریدور در حوزه‌های مختلف ریلی، جاده‌ای و دریایی تعریف می‌شود که از جمله مهم‌ترین آن‌ها اتصال ریلی ایران به کشورهای همسایه است و در حالی احداث خطوط جدید ترانزیتی در این مسیر دنبال می‌شود که زیرساخت‌های از پیش موجودی نیز برای فعال‌سازی این کریدور وجود دارد. ایران با داشتن موقعیت جغرافیایی راهبردی، مستعد ایفای نقش مهمی در ترانزیت کالای بین‌المللی است. از جمله کریدورهای مهم گذرنده از ایران کریدور شمال جنوب بوده که می‌تواند منافع مهمی در زمینه‌های اقتصادی و راهبردی برای کشور به همراه داشته باشد و یکی از ارکان آن اتصال ریلی به کشورهای همسایه است. به طور کلی کریدور شمال-جنوب روسیه را به هند، پاکستان، افغانستان و همچنین به آب‌های گرم بین‌المللی متصل خواهد کرد. شاخه شرقی این کریدور، علاوه‌بر روسیه کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه را نیز به دریاهای آزاد پیوند می‌دهد. شاخه دوم این کریدور که از غرب دریای خزر به سمت شمال می‌رود، می‌تواند ایران را علاوه‌بر آذربایجان و روسیه به اروپا نیز متصل کند. در حال حاضر گزینه اصلی تکمیل و برقراری شاخه غربی این مسیر، راه‌آهن رشت-آستارا است. در حال حاضر شبکه ریلی ایران تا شهر رشت امتداد یافته و اتصال آن به شبکه ریلی آذربایجان و به تبع آن روسیه مستلزم تکمیل قطعه ۱۶۵ کیلومتری رشت-آستارا است. این خط ریلی اما به دلیل گذر از مناطق صعب‌العبور و همچنین هزینه‌های بالای تملک اراضی در آن مناطق، مستلزم بودجه‌ای بالغ بر ۷۰۰ میلیون دلار است. این در حالی است که احداث راه‌آهن در مناطق هموار و کم‌جمعیت می‌تواند تا یک پنجم این هزینه به‌ازای هر کیلومتر کاهش پیدا کند. از طرفی سالیانی است که نهادهای مسئول در کشور برای تأمین سرمایه‌های هنگفت احداث این خط ریلی با کشورهای مختلفی وارد مذاکره شده‌اند که از جمله آن‌ها می‌توان به چین، ایتالیا و جمهوری آذربایجان اشاره کرد. آخرین گزینه یعنی جمهوری آذربایجان قرار بود تا طی تفاهنامه میان دو کشور، مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار از هزینه لازم برای احداث این خط مواصلاتی را در قالب فاینانس تأمین کند، لکن به بهانه خروج آمریکا از برجام به تعهدات خود عمل نکرد. تلاش و تأکید مسئولان برای احداث راه‌آهن رشت-آستارا در حالی است که اتصال ریلی ایران به آذربایجان و درکل کشورهای عضو شورای سابق، از جمله روسیه هم‌اکنون نیز برقرار است و بهره‌برداری از آن سال‌هاست که متوقف شده بر مسائل سیاسی منطقه قفقاز جنوبی است. این خط ریلی راه‌آهن ایران، راه‌آهن جلفا است. ایران در دهه‌های گذشته از طریق مرز جلفا به شوروی سابق متصل بوده و این مرز ریلی معبر تردد کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی به‌شمار می‌رفته است. مسئولان و کارشناسان، تردد بین‌المللی سالانه کالا از مرز ریلی جلفا در آذربایجان غربی را بین ۳ تا ۴ میلیون تن عنوان کرده‌اند. این کریدور ریلی ایران را از طرفی به اروپا و از طرفی به شمال شرقی آسیا متصل می‌ساخت. با فروپاشی شوروی و سر‌باز کردن مجدد اختلافات مناطق آذری و ارمنی‌نشین شوروی، یعنی آذربایجان و ارمنستان، این کریدور دچار مشکل شد. راه‌آهن جلفا پس از عبور از مرز جلفا وارد نخجوان شده و برای رسیدن به روسیه باید از ارمنستان و سپس گرجستان بگذرد. این در حالی است که در پی اختلافات ارمنستان و آذربایجان، ارمنستان اجازه عبور هیچ قطاری را از منطقه نخجوان نداد و عملاً این کریدور حیاتی مسدود شد. راه‌آهن نخجوان از جمله ظرفیت‌های مهمی است که در حال حاضر موجود بوده و راه‌اندازی مجدد آن مستلزم دیپلماسی منطقه‌ای فعال جمهوری اسلامی است تا با مجاب کردن دو همسایه شمال غربی خود جهت بازگشایی این راه‌آهن، کریدور شمال-جنوب را از غرب دریای خزر برقرار سازد. راه‌آهن جلفا روسیه علاوه‌بر ایران و روسیه، موجب احصای منافع زیادی برای آذربایجان و ارمنستان خواهد شد و مستعد است تا ایران با حربه‌ها و برگ برنده‌های منطقه‌ای خود، این کریدور مهم را بازگشایی کند که در این صورت نیاز کشور تا حد زیادی به احداث راه‌آهن گران‌قیمت رشت-آستارا نیز مرتفع خواهد شد.

نیگاره

رشد مجوزهای معدنی در سال ۹۹

آرمان ملی: آمار منتشرشده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) نشان می‌دهد که طی سال گذشته در تمامی حوزه‌های معدنی شاهد رشد در صدور مجوزها بوده‌ایم همچنین میزان اشتغال به‌واسطه افزایش صدور پروانه‌های بهره‌برداری و همچنین هزینه صرف‌شده برای اکتشاف نیز صعودی بوده است. طی سالی که گذشت (۱۲ ماهه سال ۱۳۹۹) معادل ۲۰۰ فقره پروانه اکتشاف صادر شده که نسبت به ۹۶۰ فقره صدور پروانه اکتشاف صادرشده در سال پیش از آن، ۶۳ درصد افزایش داشته است. همچنین طی مدت سال گذشته با افزایش ۵۷٫۷ درصدی، ۵۳۶ فقره گواهی کشف صادر شده است. در مجموع سال ۱۳۹۸، میزان صدور این مجوز معدنی معادل ۵۰۷ فقره بوده است. طبق آمار وزارت صمت، در صدور پروانه بهره‌برداری طی سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ بیشترین رشد صدور مجوزهای معدنی متعلق به پروانه بهره‌برداری است که با رشد ۱۸۱٫۸ درصدی از ۵۷۶ فقره صادر طی ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۸ به ۸۰۰ فقره در مدت سال ۱۳۹۹ رسیده است. اما بیشترین درصد رشد این گزارش مختص سرمایه‌صرف‌شده برای عملیات اکتشاف است که در مجموع ۱۲ ماهه سال گذشته نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۸ رشد ۳۹٫۵ درصدی داشته است. سرمایه مجوزهای صادره برای گواهی کشف معادن که معادل هزینه صرف شده برای عملیات اکتشاف بوده است، در سال گذشته ۱۵۴۹ میلیارد ریال بوده است و این در حالی است که طی سال ۱۳۹۸، قریب به ۱۱۱۱ میلیارد ریال صرف شده بود. همچنین میزان اشتغال به‌واسطه صدور پروانه‌های بهره‌برداری نیز در سال گذشته ۵۵۱۶ نفر مشغول شدند که ۲۳۸ نفر بیشتر از سال پیش از آن بوده است. سال ۱۳۹۸، میزان اشتغال در این حوزه به ۴۷۷۸ نفر رسیده بوده است.