سرآمد اقتصاد

سه‌شنبه-۲۳خرداد ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۵۸

بندر کنگ

بخش پایانی

تداوم سفرهای دریایی در بندر کنگ و دلایل آن

دکتر محمد حسن نیا- سفرهای دریایی در بندر کنگ از گذشته‌های دور تا کنون امتداد دارد. یکی از شیوه‌های امرار معاش مردم بنادر خلیج فارس و مناطق همجوار سفرهای دریایی و حمل و نقل کالا و مسافر بوده است.

برخی از استادان لنج‌ساز بندر کنگی نظیر احمد استاد برای کویتی‌ها در کویت لنج می‌ساختند. ناخدایان کویتی تخته برای ساخت لنج را از بندر کالیکوت هند به صورت مستقیم به کویت می‌بردند و لنج‌های چوبی در کویت ساخته می‌شد. به تدریج کویتی‌ها لنج‌های خود را یکی پس از دیگری فروختند و در بندر کنگ لنج‌های بزرگتر برای سفرهای دریایی ساخته شد. در بندرلنگه نیز همانند بندر کنگ لنج‌های بزرگ حمل بار به هند و آفریقا وجود داشت و با توجه به سودمندی مروارید برخی از دریانوردان تجارت مروارید را انتخاب نمودند. با توجه به عدم رونق صید مروارید در بندر لنگه پس از آمدن مروارید پرورشی ژاپن به بازارهای جهانی و سخنگیری‌های گمرک و قانون انحصار تجارت دوره پهلوی اول، بسیاری از تجار و لنج‌داران بندرلنگه‌ای به دبی و کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس مهاجرت نموده و سفرهای دریایی در آن‌جا رو به افول رفت. در بندر کنگ به دلیل وجود لنج‌سازی‌ها و آوردن چندل که پر منفعت بود، سفرهای دریایی همچنان امتداد پیدا کرد. از سوی دیگر در بندر کنگ تجار چوب معروفی زندگی می‌کنند که خاندان کرچی و معلمی از جمله آن‌ها می‌باشند. بنابراین یکی از اقلامی که لنج‌های بندر کنگی مستقیما از هند به بندر کنگ آورده و در بنادر اطراف هم فروخته می‌شد، چوب برای لنج‌سازی بود که از بنادر متعدد حتی بنادر استان سیستان و بلوچستان برای خرید چوب ساخت‌لنج به بندر کنگ می‌آمدند. تعلق خاطر بندر کنگی‌ها به محل سکونت خود و عدم مهاجرت آن‌ها به بنادر دیگر هم تاثیر زیادی در امتداد سفرهای دریایی در بندر کنگ داشت. چون این دریانوردان با توجه به منفعتی که از سفرهای دریایی برده و امرار معاش خود را تامین می‌نمودند در بستر زمان سفرهای دریایی خود را ادامه دادند. با مطالعات صورت گرفته در ارتباط با تجارت دریامحور در بندر کنگ توسط نگارنده مشخص گردید که بسیاری از لنج‌داران کنونی در بندر کنگ نسل اندر نسل لنج‌دار و ناخدا بودند و با توجه به ثروتی که از سفرهای دریایی به دست آورده‌اند همواره ادامه دهنده مسیر اجداد خود در ارتباط با دریانوردی و سفرهای دریایی می‌باشند. تفکر دریامحور در نزد دریانوردان بندر کنگی و چگونگی تطابق خود با تلاطمات اقتصاد دریامحور به این دریانوردان کمک نمود تا در بستر زمان به سفرهای دریایی خود ادامه دهند. تا جایی که در حال حاضر هم بندر کنگ دارای بیشترین لنج‌های حمل بار به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس است. اما دیگر سفرهای دریایی به هند و آفریقا به دلایل متعدد صورت نمی‌گیرد. وجود لنج‌سازی‌های چوبی در بندر کنگ و ساخته شدن لنج‌های بزرگ و کوچک در این بندر نیز در تداوم سفرهای دریایی تاثیرگذار بود. نوعی رقابت در دریانوردی هم وجود داشت که بسیاری از لنج‌داران را ترغیب می‌کرد تا همچنان در سفرهای دریایی پیشرو باشند. از سوی دیگر ساحل مناسب و وسیعی نیز در بندر کنگ وجود داشت که بسیاری از دریانوردان بندر کنگی خانه‌های بزرگ خود را نظیر خانه گلبتان و حاج علی مدنی در ساحل می‌ساختند. لنج‌ها هم در ساحل و نزدیکی منازل دریانوردان در گذشته ساخته می‌شد تا نظارت بیشتری بر لنج‌سازی‌ها وجود داشته باشد. وجود گمرک قدیم بندر کنک و سهولت در واردات و صادرات نیز باعث می‌گردید که دریانوردان بندر کنگی به سفرهای دریایی دور و نزدیک ترغیب شده و آن‌ها به راحتی چندل آورده شده از آفریقا و چوب‌های آورده شده از هند را از گمرک بندر کنگ ترخیص می‌کردند. ناخدایان بندر کنگی نیز در سفرهای دریایی شهره بودند و معلمان و سرهنگ‌های لنج در بندر کنگ افراد با تجربه‌ای در سفرهای دریایی بوده و مدیریت لنج را به خوبی می‌دانستند. در حال حاضر گمرک بندر کنگ تعطیل بوده و دست‌اندرکاران بندر کنگ تلاش‌های زیادی نموده تا این گمرک را احیا نموده که تا حدودی در این کار پیشرفت نیز داشتند. متمول بودن تجار و لنج‌داران بندر کنگ و تعلق خاطر آن‌ها به دریا و دریانوردی هم باعث گردید که در سالهایی که سفرهای دریایی به دلیل گران بودن سوخت و غیره مقرون به صرفه نبود، لنج‌های خود را نگهداشته و یا برخی از لنج‌های خود را بفروشند. برخی از لنج‌داران بندر کنگی دارای چند لنج حمل بار و صیادی هستند که به صورت خانوادگی و با مشارکت همدیگر به خرید لنج‌های جدید مبادرت نموده بودند. اکنون بیشتر سفرهای دریایی دریانوردان بندر کنگی به بندر دوبی و شارجه امارات می‌باشد و علاوه بر تره‌بار و خشکبار که از گمرک و اسکله بندر لنگه به امارات می‌برند، معادنی نظیر گچ و نمک صنعتی را نیز از اسکله بندر کنگ حمل می‌نمایند و همچنان سفرهای دریایی ادامه دارد.

ابلاغیه هیات وزیران اجرا نمی‌شود؟ اقتصاد سرآمد بررسی می‌کند

طرح ساماندهی گردشگری کشور با اولویت سواحل مَکُران همچنان در اغماء

سرآمد **گروه اقتصاد دریا - امید متین** - هیئت وزیران در جلسه ۰۹/آبان/۱۴۰۰ به پیشنهاد وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی (با همکاری سازمان برنامه و بودجه کشور) و به استناد بند «ب» ماده «۱۰۰» قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۹۵، خطاب به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - وزارت جهاد کشاورزی - وزارت راه و شهرسازی - سازمان برنامه و بودجه کشور - سازمان حفاظت محیط زیست - سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران تصویب و ابلاغ کرد. در این شماره و شماره‌های پیاپی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد در نظر داریم به هدفی چندمنظوره، این ابلاغیه را مورد بازخوانی و تحلیل قرار دهیم. چند منظوره که گفتیم عبارتند از:

اول: ارزش و اعتبار ابلاغیه‌های دولت- چه دولت سیزدهم و چه اسلاف آن.

دوم: تلاش برای ارزیابی و تعیین میزان تحقق اهداف و اجرای این ابلاغیه از ۱۴۰۰ تا کنون.

سوم: اگر این ابلاغیه به نتایج ملموس برسد، چه عوایدی برای کشور خواهد داشت؟

و نکاتی که می‌تواند ما و مخاطب را در فهم و درک این گونه ابلاغیه‌ها راهنمایی کند و ما را به آینده خوش‌بین نماید؛ زیرا چنین ابلاغ‌ها و دستورهای زیادی در دولت سیزدهم شنیدیم و خبری باز نیامد. مثلا، روز افتتاح متروی پرند، چند بار است که تغییر می‌کند و هر بار سه تا شش ماه عقب می‌افتد؛ این در حالی است که رئیس جمهور با حضور در پرند و افتتاح بخش کوچک دیگری از آن، «دستور» داد که متروی پرند راه اندازی شود؛ اما آیا شد؟

رئیس جمهور وعده کرد که نگذارد دلار از سه هزار تومن به پنج هزار تومن برسد؛ اما رسید به بالای ۵۰ هزار تومن.

رئیس جمهور وعده کرد که چهار میلیون مسکن می‌سازد که اکنون دو سال از دولت سیزدهم پایان یافته و در باقی‌مانده باید سالی دو میلیون مسکن ساخته شود، آیا ساخته می‌شود؟

افکار عمومی می‌گویند: اگر سلطان از درخت کند سیبی... و نتیجه می‌گیرند که وقتی رئیس جمهور خودش وعده می‌دهد و عمل نمی‌شود، چطور می‌تواند دستور بدهد و دیگران عمل کنند و بدتر، چطور ممکن است یک ابلاغیه که از سطوح دوم و سوم دولت بر می‌خیزد، اجرایی می‌شود؟

ابلاغیه آبان ۱۴۰۰ درباره طرح ساماندهی گردشگری جنگل‌های کشور با اولویت سواحل مَکُران یکی از آن وعده‌هاست که به نظر نمی‌رسد که قدمی به سمت اجرا رفته باشد. سوال پیش می‌آید، قانونی که اجرا نمی‌شود، چه ارزشی دارد؟ ابلاغیه‌ای که اجرا نمی‌شود، چرا باید ابلاغ شود؟ آیا ابلاغیه آبان ۱۴۰۰ اجرایی شده است؟ نتیجه چه شده است؟

بررسی بند اول:

بند اول ابلاغیه آبان ۱۴۰۰ هیات وزیران می‌گوید:

-طرح ساماندهی گردشگری جنگل‌های شمال و شمال غرب کشور و زاگرس و سواحل شمالی و جنوبی با اولویت سواحل مَکران -به شرح پیوست که تأیید شده به مهر دفتر هیئت دولت است- تعیین می‌شود.

در باره بند اول، فرض می‌کنیم که طرح پیوست، بسیار دقیق، هوشمندانه و کارشناسی شده است؛ با این فرض انتظار داریم بعد از دو سال، بخش مهمی از جنگل‌های شمال و شمال غرب و..... ساماندهی شده باشند. برای مداقه در موضوع به سراغ آمار و ارقام سازمان‌ها و نهادها می‌رویم و متوجه می‌شویم: جستم نبود نگرد نیست! خبری از ساماندهی هیچ جنگلی در ایران وجود خارجی ندارد و این ابلاغیه صادر شد که صادر شده باشد؛ وگرنه جنگل همان است و وضعیت همان.

در بند دوم می‌خوانیم:

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی برای فرهنگ‌سازی و تعهد به اصول توسعه پایدار گردشگری در مناطق جنگلی و ساحلی، برنامه آموزش همگانی را با رویکرد سفر مسئولانه، ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه تهیه و با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت جهاد کشاورزی و سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران اجرا می نماید.

آیا طراحی و اجرا شد؟ تا آن جا که پیگیری کردیم، صنعت گردشگری ایران هیچ متولی معین و مشخصی ندارد و خود وزارت گردشگری فقط بخشی از ماجراست. این قطعه کوچک از پازل بزرگ گردشگری ایران- که گویا ۳۷ سازمان در آن دخیل هستند- نه ب حساب می‌آید و نه جایی دیده می‌شود. تاثیرگذار نیست و در حد یک وزارت خانه توصیه‌کننده، توصیه می‌کند. آن طور که برخی مدیران به ما گفتند، در بعضی از جلسات مهم گردشگری، وزارت گردشگری دعوت نشده و نمی‌شود!

با این ابلاغیه، می‌توان گفت که مسئولیت مشخصی به وزارت گردشگری داده شده است، اما آیا موفق به اجرای ماموریت شده است؟ هیچ خبری از این موفقیت نیست و اگر هست، ما آماده انتشار قوی و مکرر آن هستیم.

در این بند هم ابلاغیه صادر شد که صادر شده باشد. نکته تاسف‌برانگیز این است که بسیاری از کارشناسان بر این باورند: «فرهنگ‌سازی گردشگری ایران هیچ متولی مشخصی ندارد.» حال با اقدام دفعی یک وزارتخانه چه اتفاقی قرار است بیفتد، ما نمی‌دانیم!

اما در بند سوم می‌خوانیم:

به منظور ساماندهی بازدید گردشگران در مناطق چهارگانه تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط زیست و مناطق جنگلی، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت جهاد کشاورزی نسبت به تعریف میزان و نوع فعالیت‌های گردشگری، طراحی مسیر و خدمات گشت منطبق با ضوابط فنی و حفاظتی اقدام می‌نماید.

که این هم قرار است اقدام می‌نمایند! منتظریم اقدامات بنمایند و ما رسانه‌ای کنیم.

گاهی نقد ما را تند می‌دانند و بر این نکته پای‌فشاری می‌کنند که اقداماتی شده است. اما آن چه در تحلیل خود وارد نمی‌کنند این است که این اقدام شده است، نسبت به زمان و هزینه‌های صرف شده تا چه میزان بوده است؟ یک وجب یا یک متر؟ یک کیلو یا یک من؟ این مقادیر کمی و کیفی هستند که اعتبار یک اقدام را مشخص می‌کنند. طی دوسال از ابلاغیه مذکور ما انتظار داریم که وضعیت گردشگری در ساحل و جنگل ساماندهی شده باشد؛ آیا شده است؟

آنچه در بند چهارم آمده است:

-وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، شبکه داده‌ها و اطلاعات گردشگری سواحل و جنگل‌ها را در پایگاه اطلاع رسانی آن وزارت ایجاد و به روزرسانی می نماید و تمامی دستگاه های ذی ربط موظف به همکاری برای اشتراک گذاری اطلاعات مربوط هستند.

آیا بارگذاری شده است؟ آیا همه ارکان مرتبط همکاری و مشارکت کردند و پرونده این بند را بستند؟ ما که همواره منفی فکر می‌کنیم؛ شما چه فکر می‌کنید؟

هیات وزیران در بند پنجم فرموده اند:

-با توجه به عدم انطباق شرح خدمات مطالعات پارک‌های جنگلی، مصوب شورای عالی جنگل‌ها و مراتع کشور با شرح خدمات ابلاغی مناطق نمونه گردشگری، وزارت جهاد کشاورزی با همکاری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان حفاظت محیط زیست ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه، نسبت به اصلاح و تدوین شرح خدمات یکپارچه اقدام می‌نماید.

فرمودند ظرف ۶ماه اقدام می‌نماید. فکر می‌کنیم هنوز ۶ ماه نرسیده وگرنه اقدام می‌نمودند.

و بند ششم:

به منظور آگاهی سرمایه‌گذاران بخش گردشگری از ضوابط و نحوه استفاده اراضی جنگلی و ساحلی کشور، وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی و راه و شهرسازی براساس مطالعات نیازسنجی گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه اطلاع‌رسانی لازم را انجام می‌دهند.

و چند بند آخر:

برنامه عملیاتی طرح پیوست در چهارچوب برنامه ملی گردشگری کشور، موضوع جزء (الف) بند (۸) سند راهبردی توسعه گردشگری (تصویب نامه شماره ۶۶۶۳۴/ت ۵۵۲۹۳هـ مورخ ۱۳۹۹/۰۶/۱۶). براساس سیاست‌های سند یاد شده و سایر قوانین و برنامه‌های بالادستی تنظیم خواهد شد.

وظیفه هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و نظارت بر اجرای مفاد این تصویب نامه بر عهده «شورای راهبری و نظارت بر تحقق سند راهبردی توسعه گردشگری» است. وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی موظف است گزارش عملکرد سالانه طرح مذکور را به سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال نماید. اعتبارات لازم برای اجرای این تصویب نامه در لوایح بودجه سنواتی دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط پیش بینی خواهد شد.

از تخیل کاغذی تا توان‌مندی اجرا

یک برنامه، دو بخش دارد: طراحی و اجرا.

اگر دولت‌ها را در بخش طراحی موفق بدانیم(پشت یک میز نشستن، خوردن و گفتن و شنیدن و مصوبه) به نظر کاری آسان، عملی و عملیاتی است؛ اما زمانی که قرار باشد این مصوبه‌ها از روی کاغذ به میدان عمل در آمده و اجرایی شوند، کمیت خیلی‌ها و خیلی چیزها لنگ می‌زند و در نهایت: مصوبه‌ها روی کاغذ باقی می‌ماند.

مصوبه بدون زمان‌بندی:

جالب است که اغلب مصوبه‌ها بدون تعیین زمان خاص است و این نشان می‌دهد که اراده عملی پشت کار نیست و چنین مصوبه‌هایی اغلب اصلا قرار نیست که اجرایی شوند.

مصوبه بدون معیار ارزیابی عملکرد

مصوبه‌ها از یک نظام ارزیابی دقیق برخوردار نیستند و کسی نمی‌تواند کم و کیف مصوبه‌ها را اندازه بگیرد. قصه همچنان قصه ملانصرالدین است که گفت: اینجا وسط زمین است...

> ابلاغیه آبان ۱۴۰۰ یکی از آن وعده‌هاست که به نظر نمی‌رسد که قدمی به سمت اجرا رفته باشد. سوال پیش می‌آید، قانونی که اجرا نمی‌شود، چه ارزشی دارد؟ ابلاغیه‌ای که اجرا نمی‌شود، چرا باید ابلاغ شود؟ آیا ابلاغیه آبان ۱۴۰۰ اجرایی شده است؟ نتیجه چه شده است؟

بازتاب

دریادار تنگسیری خبر داد؛

تجهیز شناورهای نیروی دریایی سپاه به موشک‌هایی با برد ۲ هزار کیلومتر

سرآمد فرمانده نیروی دریایی سپاه گفت: برای اولین بار است که موشک‌های عمودپرواز و موشک‌هایی با برد ۲ هزار کیلومتر روی کشتی‌های ما نصب شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، سردار دریادار علیرضا تنگسیری ضمن اشاره به اهمیت تبیین دستاوردهای انقلاب اسلامی در گفت‌وگویی رادیویی اظهار داشت: اگر ما روایت نکنیم دشمنان آن طوری که می‌خواهد روایت می‌کند، مقام معظم رهبری از تبیین به عنوان یک جهاد نام برده است.سردار تنگسیری ادامه داد: اگر ما این کار را نکنیم، زحماتی که شهدا، ایثارگران و جانبازان در طول انقلاب و هشت سال دفاع مقدس کشیده‌اند به هدر می‌رود، باید قبل از اینکه دشمن آن چیزهایی که حقیقت ندارد را به مردم جامعه القا کند خودمان باید واقعیت‌ها را به مردم بگوییم و پیشرفت‌های جامعه را به مردم به خصوص جوانان نشان دهیم.فرمانده نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه از حدود چهار پنج ماه قبل راهیان پیشرفت را شروع کردیم، گفت: چیزی بالغ بر ۱۰ هزار نفر از دانشجویان، دانش آموزان، اساتید و نخبگان را آوردیم و تجهیزات و تسلیحات نظامی را به آن‌ها نشان دادیم. وی گفت: در زمان طاغوت بیشترین برد موشک ما ۴۰ کیلومتر بود، اما امروز کمترین برد موشک‌های ما ۴۰ کیلومتر است؛ به علاوه با هر موشک، یک مستشار هم به کشور ما وارد می‌شد و آن‌ها برای خودشان اینجا آقایی می‌کردند و حق توحش هم می‌گرفتند.دریادار تنگسیری افزود: در حال حاضر شناورها و موشک‌ها را خودمان می‌سازیم، تمام کسانی که این تجهیزات و قدرت نظامی ما را دیدند متفق‌القول می‌گفتند ما فکر نمی‌کردیم این همه کار صورت گرفته باشد و به اینجا رسیده باشیم. همه پیشرفت‌های ایران در حالی رخ داد که ما در شرایط سخت تحریم‌ها بودیم و این باعث می‌شود که این حس در این افراد به وجود بیاید که ما می‌توانیم.فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران گفت: ما به لطف خدا به جای رسیدیم که در بحث تسلیحات نظامی قدم‌های بزرگی برداشته‌ایم به طوری که جز چند کشور اول منطقه هستیم.وی به شناور شهید سلیمانی اشاره و خاطر نشان کرد: شناور شهید سلیمانی یک شناور منحصر به‌فرد است که به دست متخصصان ایرانی ایده پردازی، طراحی و ساخته شده است.

دریچه

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان

امضای تفاهم‌نامه سرمایه گذاری احداث مرکز ساخت و تعمیرات کشتی‌ها در مجتمع بندری انزلی

سرآمد مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از امضای تفاهمنامه مرکز ساخت راه‌اندازی و تعمیرات کشتی‌ها در مجتمع بندری انزلی با یک شرکت خصوصی فعال در این حوزه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی پس از امضای تفاهم‌نامه سرمایه گذاری احداث مرکز ساخت و تعمیرات کشتی‌ها در مجتمع بندری انزلی، اظهار داشت: با توجه به تقاضای بسیار در راستای خرید و ساخت کشتی در دریای خزر و همچنین سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر نوسازی ناوگان تجاری در شمال کشور، این تفاهمنامه با شرکت دریابندر ناب کیش به امضا رسید. وی با بیان اینکه این تفاهم‌نامه پس از فراخوان مزایده در روزنامه های کثیرالانتشار با شرکتی دارای تجربه و صلاحیت منعقد شد، خاطرنشان کرد: در ابتدا باید مطالعات فاز یک و دو پروژه انجام شود و پس از ارزیابی زیست محیطی و اخذ مجوزهای لازم از محیط زیست، انعقاد قرارداد برای عملیات اجرایی این پروژه انجام خواهد شد. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه سعی بر این داریم که در اسرع وقت و با کاهش بروکراسی های اداری این پروژه را زودتر آغاز کنیم، افزود: پنج هکتار زمین برای فاز نخست به پروژه اختصاص یافته است که برای توسعه آن در فاز دوم نیز مقدار بیشتری زمین در نظر گرفته شده است.یونسی با اشاره به میزان اشتغال پایدار این پروژه، تصریح کرد: بر اساس طرح توجیهی اولیه، در فاز نخست حدود ۳۰۰ نفر اشتغال مستقیم و دائم پیش‌بینی شده است اما در ادامه پروژه نیز پیش‌بینی می کنیم این میزان به دو برابر افزایش یابد و عدد نهایی اشتغال قطعاً بیش از این میزان است چراکه به صورت غیرمستقیم نیز شغل ایجاد می‌شود.وی با بیان اینکه این پروژه می تواند صنعت استان گیلان را متحول کند و کمبود و مشکلات کشتی های باری و ناوگان حمل‌ونقل دریایی را در خزر جبران کند، ادامه داد: اداره کل محیط زیست استان گیلان قول مساعدی برای همکاری در این زمینه داده است و احساس می شود در بحث اخذ مجوزهای زیست محیطی مشکل جدی وجود نداشته باشد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در پاسخ به این سوال که با اجرایی شدن این صنعت در مجتمع بندری انزلی، آیا شاهد آلودگی های زیست محیطی خواهیم بود، عنوان داشت: کشتی سازی همانند صنایع پتروشیمی نیست و آلودگی خاصی در صنعت کشتی‌سازی وجود ندارد و حتی اندک آلودگی هم که ممکن است در اثر زنگ زدایی بدنه کشتی های تعمیری وجود داشته باشد نیز چاره اندیشی شده و طرح توجیهی برای آن وجود دارد تا هیچ آلودگی زیست محیطی در این مجتمع نداشته باشیم.