



The Role of Naval Control Measures in Organizing Unidentified Vessels (Case study: Bushehr Naval Base)

Hamid Panahi¹, Jalal Setareh², Amin Khosravi³

Abstract:

Purpose:

The increasing activity of the unidentified and unauthorized vessels has become a major problem for the custodians and agents of the Maritime Security Command of the Maritime Command of Bushehr province. In order to overcome this problem, in recent years, the Ministry of Interior announced a comprehensive plan for organizing unidentified boats to relevant organizations, including the NAJA border guards.

Method:

The research is applied in terms of purpose and was done by Delphi method. The statistical population was commanders and managers (senior and middle levels) of Bushehr province, who according to the initial estimate were 22 people. The sample population of the study was determined based on the reputation rule of 14 people. The sampling method was selective and snowball. The data collection tool was a semi-structured questionnaire in the first stage of Delphi and a closed questionnaire in the second and third stages with a 5-point Likert scale. Validity and reliability of the study were calculated by sound scientific methods. SPSS software and Kendall test were used to analyze the data collected from the questionnaires.

Findings:

Results of the study indicate that the actions related to information, resources and equipment, management, and monitoring have descending roles respectively. Besides, five components of identification and observation of workshops for the construction of unidentified vessels, identification of unidentified vessel repair centers, observation and identification of mooring places of the mentioned vessels, monitoring and identifying the places of activity of unidentified vessels, and providing the necessary organizational equipment (vessels, etc.) are significant in descending order respectively.

Conclusion:

Bushehr naval control measures in organizing unidentified vessels should include a combination of intelligence, management and monitoring measures with support in the field of strengthening resources, facilities and equipment. Because any organization needs a continuous and relevant effort to achieve its goals and attention to one dimension without considering other dimensions cannot lead to the growth and development of the organization.

Keywords: Control measures, Organizing, Unidentified vessels, Bushehr naval base

¹- Assistant Professor, Department of Geography, Amin University of Law Enforcement Sciences (Corresponding Author); hamidpana@gmail.com

²- Assistant Professor, Border Department, Amin University of Law Enforcement Sciences galal1345@gmail.com

³- Graduate of Command and Border Management, Amin University of Police Sciences amin324.ir@gmail.com

Received: December 29, 2021; Accepted: May 15, 2021



نقش اقدامات کنترلی دریابانی در ساماندهی شناورهای فاقد هویت (مورد مطالعه: پایگاه دریابانی بوشهر)

حمید پناهی^۱ جلال ستاره^۲ امین خسروی^۳

چکیده

هدف: فعالیت رو به تزاید شناورهای بدون هویت، به معضل بزرگی برای متولیان تأمین امنیت استان بوشهر تبدیل شده است. برای برون رفت از این معضل در سال های اخیر طرح جامع ساماندهی قایق های بی هویت از سوی وزارت کشور به سازمان های ذیربط از جمله فرماندهی مرزبانی ناجا ابلاغ شد که تحقیق پیش روی با هدف بررسی نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت انجام شد.

روش: پژوهش از نظر هدف کاربردی است و با روش دلفی انجام شد. جامعه آماری فرماندهان و مدیران (سطوح عالی و میانی) دریابانی استان بوشهر بودند که بر اساس برآورد اولیه تعداد اینان ۲۷ نفر تعیین شد. جامعه نمونه تحقیق بر اساس قاعده اشتها ۱۴ نفر تعیین شدند. روش نمونه گیری، «هدفمند یا گزینشی» بود. ابزار گردآوری داده ها در مرحله اول دلفی پرسشنامه نیمه ساختارمند و در مرحله دوم و سوم پرسشنامه بسته با طیف بندی ۵ گزینه ای لیکرت بود. روایی و پایایی تحقیق با روش های متقن علمی انجام گرفت و برای تجزیه و تحلیل داده های جمع آوری شده از پرسشنامه ها از نرم افزار اس.پی.اس.اس و آزمون کندال استفاده شد.

یافته ها: رتبه بندی هر یک از اقدامات نشان داد: اقدامات مرتبط با اطلاعات در رتبه اول، منابع و تجهیزات در رتبه دوم؛ مدیریت در رتبه سوم و نظارت در رتبه چهارم قرار دارند. همچنین از بین مولفه های احصاء شده، «شناسایی و رصد کارگاه های ساخت شناورهای فاقد هویت» در اولویت اول اهمیت؛ «شناسایی مراکز تعمیر شناورهای فاقد هویت» در اولویت دوم؛ «رصد و شناسایی محل های پهلوگیری شناورها» در اولویت سوم؛ «رصد و شناسایی محل های فعالیت شناورهای فاقد هویت» در اولویت چهارم و «تأمین تجهیزات مورد نیاز سازمانی (شناور و ...)» در اولویت پنجم اهمیت قرار داشته است.

نتیجه گیری: اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت می بایست ممزوج و تلفیقی از اقدامات اطلاعاتی، مدیریتی و نظارتی با پشتیبانی در حوزه تقویت منابع و امکانات و تجهیزات باشد. چراکه هر سازمانی برای حرکت مداوم و متعالی برای تحقق اهداف و دست یافتن به چشم انداز مطلوب سازمانی مستلزم تلاش متوازن و متناسب است و توجه به یک بعد بدون در نظر گرفتن ابعاد دیگر نمی تواند ترقی و پیشرفت سازمان را در پی داشته باشد.

کلید واژه ها: اقدامات کنترلی، ساماندهی، شناورهای فاقد هویت، منابع و تجهیزات، پایگاه دریابانی بوشهر.

۱- استادیار گروه جغرافیا دانشگاه علوم انتظامی امین (نویسنده مسئول): hamidpana@gmail.com

۲- استادیار گروه مرزبانی دانشگاه علوم انتظامی امین galal1345@gmail.com

۳- دانش آموخته رشته فرماندهی و مدیریت مرزی دانشگاه علوم انتظامی امین amin324.ir@gmail.com

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۰۵/۱۲؛ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۰۱

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی با کشورهای همسایه است که در این حوزه حدود ۳۰ لنگرگاه اصلی و بیش از ۵۰۰ لنگرگاه فرعی وجود دارد. طبق آمارهای موجود، حدود ۳۰ هزار فرزند شناور مردمی در کشور مشغول به فعالیت بوده (موسوی، ۱۳۹۸) که بسیاری از این شناورها فاقد هویت (بدون شناسه کنترلی برای احراز مالکیت) هستند. بدیهی است تأمین امنیت در این گستره پهناور به دلیل ارتکاب تخلفات و جرائم شناوری از سوی شناورهای فاقد هویت از قبیل: ورود و خروج غیرقانونی از مرز، قاچاق کالا، قاچاق سوخت، قاچاق مواد مخدر و ... اهمیت فوق‌العاده‌ای دارد. از منظر بین‌المللی، در دهه‌های اخیر، یکی از مسائل مورد تأکید در معاهدات بین‌المللی، نگرانی جهانی از افزایش جرایم بین‌المللی دریایی از جمله راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها، تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر در دریا و قاچاق مهاجرین و به ویژه دزدی دریایی است (جونز^۱، ۲۰۰۱، ص ۴۲۱) که فعالیت شناورهای غیرمجاز و فاقد هویت در شکل‌گیری جرایم دریایی به عنوان چالشی مهم فراروی کشورها قرار گرفته است.

استان بوشهر به علت قرار گرفتن در ساحل استراتژیک خلیج فارس، صادرات و واردات دریایی، صنعت صیادی، وجود ذخایر نفت و گاز (پارس جنوبی و شمالی)، کشاورزی و نخل داری و وجود نیروگاه هسته‌ای از اهمیت راهبردی و اقتصادی برای کشورمان برخوردار است؛ به‌گونه‌ای که این استان پایتخت انرژی ایران لقب گرفته است. این استان با دارا بودن ۹۰۷ کیلومتر ساحل (مرز دریایی) مکان مناسبی برای فعالیت‌های اقتصادی دریایی نیز محسوب می‌شود و بخش زیادی از جمعیت این منطقه با در اختیار داشتن شناورهای کوچک، متوسط و بزرگ به فعالیت‌هایی مانند صید، انتقال کالا و ارائه خدمات گردشگری و ... مشغول می‌باشند. لیکن، وجود تعداد زیاد شناورهای بدون هویت و غیرمجاز، به معضل بزرگی برای متولیان و کارگزاران تأمین امنیت این ناحیه به‌ویژه فرماندهی دریابانی استان بوشهر تبدیل شده است به‌طوری‌که انجام برخی جرائم از سوی این شناورها یکی از مشکلات و چالش‌های فراروی مرزبانی این استان است. جرائمی مانند «قاچاق کالا»، «آسیب رساندن به منابع آبی با انجام صید غیرمجاز»، «ورود به مناطق و فصل‌های ممنوعه صید»، «انجام صید ترال یا کف روب»، «خروج غیرمجاز»، «ورود به آب‌های ساحلی»، «تعرض به شناور کشورهای همسایه» و «ایجاد درگیری و توقیف آن‌ها در کشورهای دیگر» از جمله جرائم و تخلف‌های شناورهای بدون هویت استان بوشهر است که باوجود در پیش گرفتن سیاست‌ها و راهبردهای مختلف در سال‌های اخیر، رفع این معضل تاکنون میسر و ممکن نشده است.

به‌منظور ساماندهی شناورهای فاقد هویت در سواحل جنوبی و شمالی کشورمان و باهدف «ساماندهی جامع شناورها و انضباط بخشی به تردد آن‌ها در دریا»، «شناسایی و جلوگیری از تردد شناورهای بدون هویت در کلیه مناطق دریایی شمال و جنوب کشور» و «شناسایی سیستمی و جلوگیری از حمل‌ونقل کالای قاچاق در دریا» در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۵ دستورالعمل جامع ساماندهی شناورها و انضباط بخشی به تردد دریایی در آب‌های داخلی و سرزمینی از سوی ستاد مرکزی مبارزه با

۱. Jones, S.

قاچاق کالا و ارز تدوین و صادر گردید (احمدی، ۱۳۹۹)؛ بر اساس فصل سوم این دستورالعمل وظیفه تعیین تکلیف و برخورد با شناورهای فاقد هویت در سواحل کشورمان بر عهده فرماندهی مرزبانی ناجا گذارده شده است که نبود سازوکاری مدون، جامع نگرانه و متناسب با وضعیت ساختاری، مدیریتی، اطلاعاتی و تجهیزاتی این سازمان دغدغه‌ای است که تاکنون برای رفع آن تدبیر و اقدامی انجام نشده است.

اقدامات غیرقانونی قایق‌های فاقد هویت در سطح سواحل استان بوشهر همچون صید در مناطق ممنوعه با ابزارهای غیرمجاز و دریا روی‌های طولانی ضمن آنکه موجب ناامنی فزاینده این نواحی شده موجبات نارضایتی صاحبان قایق‌های هویت دار را نیز فراهم کرده است. البته فعالیت‌های غیرمجاز قایق‌های بی‌هویت منحصر و محدود به اقداماتی مانند صید غیرمجاز نبوده و فعالیت فزاینده آنان در حوزه قاچاق کالا به‌عنوان یکی از تهدیدات مهم و بنیادین موجبات تحمیل خسارات و آسیب‌های گسترده بر پیکره اقتصاد کشورمان شده است لذا در سالی که از سوی مقام معظم رهبری «مدظله‌العالی» به‌عنوان «رونق تولید» نام‌گذاری شده است می‌بایست در راستای رفع مسئله و دغدغه مهمی همچون ساماندهی شناورهای فاقد هویت در سطح استان بوشهر گام‌هایی اساسی برداشت.

بررسی‌ها نشان می‌دهد؛ از جمله مناطق کشورمان که به دلیل سواحل طولانی و ظرفیت مطلوب ناشی از همجواری با دریا و فعالیت رو به تزاید شناورهای فاقد هویت با کاربری‌های مختلف و متفاوت تجاری، گردشگری و ماهیگیری به عرصه اقدامات مجرمانه متخلفان و قانون شکنان دریایی بدل شده است؛ سواحل استان بوشهر در جنوب کشورمان است. در سال‌های اخیر، در گستره ساحلی استان بوشهر، با فعالیت رو به گسترش شناورهای فاقد هویتی که امکان واپایش آنان از سوی مراجع انتظامی - امنیتی سخت و صعب می‌نماید؛ نرخ جرایم مختلف رو به فزونی گذارده و چالش‌های زیادی برای سازمان‌های امنیتی - انتظامی همچون فرماندهی مرزبانی ناجا فراهم نموده است. یکی از وظایف فرماندهی مرزبانی ناجا کنترل تردد شناورهای مردمی و جلوگیری از انواع هرگونه تخلف و جرم در حوزه دریا است و نظر به اینکه پهنه دریا بسیار گسترده است، امکان کنترل و پایش همه شناورهای متردد در پهنه آب‌های جمهوری اسلامی ایران با استفاده از شناورهای گشتی وجود ندارد.

اهمیت و ضرورت انجام این تحقیق از زوایای مختلف قابل تبیین است؛ با توجه به طولانی بودن مرزهای آبی استان بوشهر و تعداد زیاد (حدود یک هزار و ۷۴۸ قایق فاقد هویت) و در مجموع گستردگی حوزه فعالیت قایق‌های فاقد هویت در این استان، ساماندهی قایق‌های بدون هویت موجود به‌منظور پیشگیری از وقوع جرم، مقابله با قاچاق کالا، جلوگیری از صید غیرمجاز، پیش‌گیری از قاچاق انسان و امری ضروری است. چراکه در صورت تداوم وضع نامناسب موجود و در صورت عدم انجام تحقیقی ژرف و کاربردی به منظور بررسی نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت، شاهد گسترش چالش‌ها و مشکلات و معضلات ناشی از فعالیت و تحرک این شناورها و در نهایت اصطحلات توان رزم دریابانی بوشهر خواهیم بود. چراکه حجم زیادی از انرژی و اقدامات امنیتی - انتظامی دریابانی بوشهر در حال حاضر معطوف و مصروف مقابله با فعالیت‌های سوء امنیتی و چالش آفرین این شناورها می‌شود. همچنین شناخت وضعیت

کنونی این شناورها از حیث تعداد، ثبت و داشتن گواهی‌نامه‌های دریانوردی و مسائل و مشکلات فعلی آن‌ها حائز اهمیت است؛ زیرا با انجام این پژوهش و در صورت اهتمام کارگزاران و متولیان ذی‌مدخل در این حوزه برای کاربردی‌ترین نتایج حاصل از تحقیق، می‌توان شاهد برون‌رفت از مشکل فعلی و بهبود وضعیت و ساماندهی شناورهای فاقد هویت این منطقه بود که این‌ها همه اهمیت و ضرورت انجام تحقیقی با موضوع موردنظر این پژوهش را بدیهی می‌سازد.

از سوی دیگر، همچنان که در مباحث بیان مسئله تحقق بیان شد؛ بر اساس فصل سوم «دستورالعمل جامع ساماندهی شناورها و انضباط بخشی به تردد دریایی در آب‌های داخلی و سرزمینی» وظیفه تعیین تکلیف و برخورد با شناورهای فاقد هویت در سواحل کشورمان بر عهده فرماندهی مرزبانی ناجا گذارده شده است که این خود مبین اهمیت و ضرورت تدوین سازوکار جامع الابعاد برای نیل به این مهم از سوی مرزبانی نیروی انتظامی است چراکه با گذشت دو سال از صدور و ابلاغ این دستورالعمل، تاکنون اقدامات انجام‌شده از سوی مراجع ذی‌ربط و به‌ویژه مرزبانی چندان اثربخش و کارساز نبوده و وجود تعداد زیاد قایق‌های بی‌هویت و فعالیت گسترده این قایق‌ها در سواحل بوشهر خود گواهی است بر این ادعا که سازمان‌های متولی امر ساماندهی مانند دریابانی بوشهر در خصوص ساماندهی چندان موفق عمل نکرده‌اند. لذا از آن جا که انجام این پژوهش می‌تواند راهکارهایی بدیع و کاربردی برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت و نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در این راستا ارائه نماید حائز اهمیت است.

وقوع تصادم‌های مکرر دریایی بین شناورهای فاقد هویت با شناورهای خصوصی و دولتی و حتی خارجی دارای شناسنامه و فعال در نوار ساحلی بوشهر و مضاف بر آن، فرار صاحبان این شناورها از محل وقوع حوادث منجر به بروز چالش‌ها و مشکلات فراوانی برای دریابانی استان بوشهر شده است که می‌طلبد با انجام تحقیقی ژرف و کاربردی نسبت به بررسی نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت در این نواحی اقدام نمود. در بسیاری از مواقع، مالکان و سرنشینان شناورهای فاقد هویت پس از وقوع حادثه و یا بلافاصله پس از رسیدن قایق‌های دریابانی، به اشکال مختلف اقدام به فرار از محل حادثه می‌نمایند که این امر منجر به بروز نارضایتی شدید بین حادثه‌دیدگان و مالکان شناورهای دارای هویت و شناسنامه شده است؛ چراکه آن‌ها ضمن متحمل شدن خسارات زیاد مالی و حتی جانی، هیچگونه امیدی برای اخذ خسارت و برخورد با قاصران اینگونه حوادث نخواهند داشت.

بر اساس بررسی‌های انجام‌شده و نیز مصاحبه‌های متعدد فرماندهان و مسئولان ناجا و کارگزاران سیاسی - امنیتی کشورمان با رسانه‌های نوشتاری، دیداری و شنیداری، موضوع ساماندهی قایق‌های بی‌هویت منحصر به استان بوشهر نبوده و استان‌های ساحلی چه در جنوب (هرمزگان، سیستان و بلوچستان) و چه در شمال کشورمان (گیلان، مازندران و گلستان) با این دغدغه و چالش دست‌به‌گریبان می‌باشند؛ لذا با توجه به اینکه تاکنون تحقیقی با موضوع موردنظر این پژوهش انجام‌نشده است ضرورت دارد به‌منظور ارائه راهبردها و راهکارهایی سازنده و قابل‌کاربست و قابل‌ارائه به مرزبانی کشورمان این پژوهش انجام شود. چراکه از رهگذر یافته‌ها و پیشنهادهای این تحقیق می‌توان در راستای برون‌رفت از معضل مهمی در حوزه ساماندهی قایق‌های بی‌هویت گامی هرچند کوچک برداشت. بر اساس آنچه بیان شد، مسئله مهم ساماندهی

شناورهای فاقد هویت در سطح استان بوشهر و نقشی که فرماندهی دریابانی این استان در راستای برون‌رفت از این معضل می‌تواند ایفا نماید دستاویزی برای انجام این تحقیق فراهم ساخته و در این راستا سؤال اساسی و کانونی این پژوهش «نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟» است.

در راستای پاسخ به سؤال اصلی فوق، سؤال‌های فرعی ذیل صورت بندی شده است؛

- نقش اقدامات «مرتبط با اطلاعات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟
- نقش اقدامات «مرتبط با نظارت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟
- نقش اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟
- نقش اقدامات «مرتبط با مدیریت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟

پیشینه پژوهش

احمدی (۱۳۹۹) در تحقیقی با عنوان «چالش‌های دریابانی بابلسر در امنیت گردشگری دریایی» به این موضوع پرداخته‌است؛ روش تحقیق از منظر هدف، کاربردی و بر اساس نحوه گردآوری داده‌ها کیفی است که با روش تحلیل مضمون حاصل از مصاحبه انجام شد. جامعه آماری گروه خبرگانی و نخبگانی دریابانی مازندران بودند که تعدادشان ۳۴ نفر محاسبه و تا نیل به اشباع نظری با آنان مصاحبه انجام شد در نهایت در هجدهمین نفر به اشباع نظری دست یافتیم. ابزار گردآوری اطلاعات «مصاحبه نیمه ساختاریافته» بود. روایی و پایایی تحقیق نیز با بهره از روش‌های معمول و مقبول در روش‌های تحقیق کیفی ارزیابی و تأیید شد. روش تجزیه و تحلیل داده‌ها روش کیفی «تحلیل تم» بود. چالش‌های احصاء شده به چالش‌های درون‌سازمانی و برون‌سازمانی دسته‌بندی شد. از جمله چالش‌هایی که محقق به عنوان چالش‌های دریابانی بابلسر در امنیت گردشگری دریایی احصاء و راجع آن بحث نموده است فعالیت شناورهای فاقد هویت و ضعف دریابانی بوشهر در اقدامات کنترلی برای رصد، شناسایی و سازماندهی این شناورها بوده است.

فعال و اسدی فر (۱۳۹۵) در تحقیقی با عنوان «نقش نیروی انتظامی در مدیریت یکپارچه سواحل» به این موضوع پرداخته‌اند؛ روش پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی و ابزار گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و پرسشنامه‌ای بوده که در این راستا ابتدا کارکردهای اصلی فرماندهی دریابانی و انتظامی استان گیلان حسب دیدگاه برخی از صاحب‌نظران مطرح مطالعه و در یک اقدام پیمایشی با بهره‌گیری از یک پرسشنامه ۱۸ سؤالی و با طیف لیکرت مورد سنجش واقع و با نرم‌افزار SPSS تجزیه و تحلیل و در ادامه با استفاده از آزمون فریدمن رتبه‌بندی شده و برای تعیین پایایی آن از فرمول آلفای کرونباخ محاسبه و میزان تأثیر کارکردهای یگان‌های دریابانی و انتظامی استان گیلان حسب امتیازهای کسب‌شده احصاء گردیده است. جامعه نمونه تعداد ۱۰۰ نفر از کارکنان سازمان‌های متولی با مدرک تحصیلی بالاتر از لیسانس که در دو طیف (طیف اول کارشناسان یگان‌های دریابانی و انتظامی گیلان به تعداد ۷۰ نفر و طیف دوم کارشناسان سایر سازمان به تعداد ۳۰ نفر) در استان گیلان از کل جامعه آماری به صورت نمونه‌گیری تصادفی و به‌طور جداگانه انتخاب شده است. با نگرش به نتایج حاصل از نتایج داده‌ها و یافته‌های پژوهش اگرچه هر یک از مؤلفه‌های اقدامات یگان‌های دریابانی و انتظامی استان

گیلان به نوع خود با رعایت استانداردهای مربوطه در مدیریت یکپارچه سواحل خزر مؤثر بوده ولی با توجه به شناسایی اقدامات یگان‌های دریابانی و انتظامی استان گیلان (۱- اقدامات امنیتی و انتظامی در طرح سالم‌سازی دریا و مقابله با ناهنجاری‌های اجتماعی و امنیت اخلاقی ۲- اقدامات ترافیکی ۳- اطلاع‌رسانی به گردشگران ۴- ایجاد هماهنگی و هم‌سویی و شفاف‌سازی در قوانین و مقررات ناظر بر فعالیت‌های بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی ۵- نجات‌غریق) و با نگرش به نتایج حاصل از نتایج یافته‌ها اگرچه هر یک از کارکردهای مذکور در مدیریت یکپارچه سواحل مؤثر بوده، ولی کارکرد اقدامات امنیتی و انتظامی در طرح سالم‌سازی دریا و مقابله با ناهنجاری‌های اجتماعی و امنیت اخلاقی بیشترین اولویت را در جهت در مدیریت یکپارچه سواحل خزر به خود اختصاص داده است.

زرقانی، جان پرور؛ صالح آبادی و جهان‌بین (۱۳۹۵) در تحقیقی با عنوان «شبکه‌ی حسگر بی سیم؛ راهبرد جدید کنترل و مدیریت مرزهای دریایی کشور جهت برقراری نظم و امنیت» به این موضوع پرداخته‌اند. هدف از پژوهش، بررسی و تبیین کارکردهای شبکه حسگر بی سیم در کنترل مرزهای دریایی کشور با استفاده از سه فاکتور ارتعاش، سرعت و میزان فلز در شئی متحرک اعم از انسان یا وسیله نقلیه مانند قایق‌ها، کشتی‌ها و دیگر شناورها است. پژوهش از حیث هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. گردآوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای و با مراجعه به منابع معتبر صورت گرفته است. جهت شبیه‌سازی شبکه حسگر بی سیم از نرم افزار متلب استفاده شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد با توجه به ناامنی محیط دریایی ایران و لزوم کنترل و مدیریت دقیق مرزهای دریایی کشور، استفاده از روش‌ها، سیاست‌ها و ابزارهای کنترل کننده مانند ابزارهای اپتیکی و الکترونیکی ضمن دربرداشتن هزینه‌های فراوان، تاثیر قاطعی نداشته است. درحالی که استفاده از شبکه حسگر بی سیم، ضمن اینکه هزینه‌های بسیار کمتری نسبت به روش‌های دیگر دارد، از دقت بالایی برخوردار است و در همه محیط‌های جغرافیایی کارایی مناسبی دارد.

رضوی و عسکری (۱۳۹۴) در تحقیقی با عنوان «نقش ساماندهی شناورهای تفریحی بر امنیت عمومی مرزنشینان استان مازندران» به این موضوع پرداخته‌اند؛ این پژوهش از نظر هدف کاربردی، روش تحقیق پیمایشی که برای جمع‌آوری اطلاعات از پرسشنامه و مصاحبه استفاده شده است. جامعه آماری و روش نمونه‌گیری تحقیق، مالکان شناورهای تفریحی و مسئولانی که دخیل در امر ساماندهی هستند، در نظر گرفته شد و حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران با خطای ۰/۰۵ و دقت آزمون ۰/۰۷ و روش نمونه‌گیری تصادفی ساده، حدود ۱۸۰ نفر از جامعه آماری به‌عنوان نمونه انتخاب، که اثرات متغیر مستقل (ساماندهی شناورهای تفریحی) بر متغیر وابسته (امنیت عمومی مرزنشینان استان مازندران) بررسی گردید که اعتبار روایی پرسشنامه ۸۶٪ به روش آلفای کرونباخ مورد تأیید قرار گرفت. پس از تجزیه و تحلیل تحقیق با توجه به نتایج به‌دست‌آمده تأیید گردیده که بین کنترل، تعامل و مشارکت با سطح معناداری ۰/۰۵ و احتمال ۰/۹۵ و ارتقاء امنیت عمومی ارتباط معناداری وجود دارد که هر چه مقدار ساماندهی و کنترل شناورهای تفریحی توسط دریابانی استان مازندران و همچنین تعامل و مشارکت قایقرانان تفریحی با دریابانی افزایش یابد بالطبع میزان امنیت عمومی در نوار ساحلی استان مازندران افزایش می‌یابد.

جامبرت می‌جی^۱ (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان «کنترل یا نجات در دریا؟ اهداف و محدودیت‌های فناوری نظارت مرزی در دریای مدیترانه» به موضوع مهاجران غیر مجاز و استفاده قاچاقچیان از قایق‌های بدون تابعیت (با امکانات ضعیف ایمنی) برای انجام این جرم پرداخته است. در این مقاله محقق سعی نموده به این موضوع بپردازد که کشورهای حوزه مدیترانه مثل آلبانی، اسپانیا، اسلوونی، الجزایر، ایتالیا، بوسنی و هرزگووین، ترکیه، تونس، سوریه، صربستان، مونتنگرو، فرانسه، فلسطین، قبرس، کرواسی، لبنان، لیبی، مالت، مصر، مراکش، و یونان با ابزار و فناوری‌های نظارتی فعلی مانند؛ رادار، ماهواره و وسایل هوایی بدون سرنشین در مقایسه با نقشی که به آن‌ها اختصاص داده شده است (یعنی انتظارات پایش و رصد مداوم و مناسب) واقعا چه میزان در نیل به مطلوب حائز نقش بوده‌اند. محقق با ارائه آماری به نقل از سازمان ملل بیان داشته بیش از ۱۶۰۰ نفر در سال ۲۰۱۷ در راه رسیدن به اروپا در دریا غرق شدند که دلیل اصلی آن استفاده قاچاقچیان از قایق‌های بدون تابعیت و با ایمنی کم بوده است. در خاتمه مقاله برای ساماندهی و برون‌رفت از وضعیت فعلی پیشنهاد داده است که کمسیون متشکل از کشورهای همسایه با انعقاد تفاهم‌نامه‌ای امنیتی نسبت به تشکیل و راه‌اندازی یک پلیس منطقه‌ای قوی با تجهیزات مدرن برای پیش‌گیری و مقابله با قاچاقچیان و قایق‌های بدون تابعیت فعال در این منطقه اقدام نمایند.

ریکوم^۲ و اسچینکل^۳ (۲۰۱۷) در مقاله‌ای با عنوان «نظارت در دریا؛ سیاست تراکنش کنترل مرز در اژه» با روش مشاهده و تحلیل اقدامات عملیاتی پلیس این حوزه به موضوع راهکارهای فعلی و مطلوب برای ساماندهی قایق‌های غیرمجازی که در دریای اژه به قاچاق مهاجران غیرقانونی اقدام می‌نمایند پرداخته‌اند. در این مقاله اشاره شده است که اولین گام برای هرگونه اقدام در مرزهای ساحلی یک کشور، رصد و پایش دقیق است و در گام بعد از پایش، می‌بایست به اقدام و اجرا پرداخت. این دو گام در این تحقیق رابطه بین دید و عمل که یکی از عناصر اصلی مفهوم سازی نظارت بر مرز در اروپا است مطرح شده است. این مقاله به بررسی آنچه «دید عملی» از نظارت در دریا می‌نامیم، مشخصاً توسط دستگاه کنترل مرز در اژه دست‌یازیده است. با بیان سه مثال از کارهای میدانی که در اژه و جزایر چوس و لسبوس انجام می‌شود، پیامدهای امنیتی و سیاسی این دید عملیاتی را تحلیل کرده است. در این مطالعه با تلفیق بینشی از مطالعات علوم و فناوری با مطالعات مرزی، تحرک و امنیت، فرایندهای مداخله، بسیج و فعالیت‌های اطلاعاتی را متمایز کرده و بر نقش مهاجران در مواجهه آن‌ها با عملیات نظارتی تأکید می‌کند. این تحقیق در خاتمه چنین نتیجه گرفته است؛ (۱) تا زمانی که بستر وقوع جرم در سواحل این منطقه وجود داشته و مهاجران غیرمجاز برای رسیدن به بخش‌هایی از اروپا در حال تلاش باشند؛ عملاً نمی‌توان قایق‌های غیرمجازی که برای سرویس‌دهی و انتقال این مهاجران داوطلب هستند را برچید. بدین معنا که اول باید بستر وقوع جرم را از میان برداشت و بعد متعاقباً قایق‌های غیرقانونی بساطشان جمع می‌شود. (۲) در گام دوم استفاده از ظرفیت پلیس کشور یونان است تا با تعامل با پلیس ترکیه بتواند در این زمینه اقدامات عملی و موثری

۱. jumbert MG

۲. Reekum

۳. Schinkel

بردارد و بدون همکاری پلیس دو کشور امید به ساماندهی قایق‌های قاچاق انسان امری ناشدنی و دست‌نیافتنی است. (۳) گام سوم نیز استفاده از تجهیزات و فناوری‌های نوین برای تقویت سازمان پلیس در این منطقه است. مارسلا کاستلز؛ فرانسیس و ژوان^۱ در دانشگاه کاتالونیا اسپانیا در تحقیق خود در سال ۲۰۱۲ تحت عنوان «مطالعه در مورد شرایط صدور مجوز تردد برای قایق‌های تفریحی در ۱۱ کشور عضو اتحادیه اروپا» با هدف متحد کردن شرایط آموزش، اخذ گواهینامه و صدور مجوز قانونی تردد در دریا برای قایقرانان به این نتیجه رسیده است: یکنواخت نمودن الزامات موردنیاز برای قایقرانی در قایق تفریحی و حصول اطمینان از سطح آموزش قایقرانان برابر استانداردهای بین‌المللی می‌تواند در پیشگیری و کاهش حوادث دریایی مؤثر باشد. پیشنهادات این تحقیق به شرح ذیل است: ایجاد یک بخشنامه مشترک اروپایی برای صدور مجوزهای قانونی تردد شناورهای تفریحی برای کشورهای عضو و در نتیجه بهبود ایمنی قایقرانی در نوار ساحلی این کشورها و وجود یک معیار مشخص برای حداقل سن قایقرانان تفریحی.

– هال هادسون^۲ (۲۰۱۴) در مقاله خود با عنوان «رادار هوشمند کشتی راهکاری برای مقابله دزدان دریایی» به چگونگی عملیات‌های پیشگیرانه برای مقابله هدفمند و به موقع با دزدان دریایی و حملاتی که علیه کشتی‌ها و قایق‌ها از سوی شناورهای مجرم رخ می‌دهد پرداخته است؛ به عقیده محقق می‌بایست با سیستم‌های ناوبری و ارتباط مداوم کشتی‌ها و قایق‌ها با مراکز رصد (پلیس امنیت دریایی) با کمک گرفتن از سیستم‌های ناوبری دریایی، هرگونه اقدام علیه این قایق‌ها از سوی شناورهای مجرم را به موقع بی‌اثر نمود. سامانه‌ای به نام واتچ استاندر^۳ می‌تواند به طور خودکار زنگ خطر را در مواقع بحرانی به صدا درآورد یا اقدامات اثربخش برای رفع بحران را انجام دهد.

جمع‌بندی پیشنهادی تحقیق

بررسی تحقیقات انجام‌شده در کشورمان نشان می‌دهد؛ ساماندهی قایق‌های غیرمجاز و بی‌هویت، باوجود اهمیت و گستره خساراتی که از ناحیه آن بر امنیت سواحل کشورمان به‌ویژه سواحل جنوبی متصور و تحمیل می‌شود آن‌چنان‌که باید موردتوجه محققان و مراجع علمی کشورمان قرار نگرفته است. یکی از دلایلی که این موضوع کمتر مورد توجه پژوهشگران بوده «قرار نداشتن این موضوع در مدار دغدغه مسئولان کشوری و لشکری» بوده است به طوری که تنها دو سال از تدوین و صدور دستورالعمل جامع ساماندهی شناورها و انضباطبخشی به تردد دریایی در آب‌های داخلی و سرزمینی از سوی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در کشورمان می‌گذرد.

در این بخش به منظور درک بهتر موضوع پژوهش بهتر است، به تعریف برخی تعاریف و مرور نظریه‌های پژوهش

بپردازیم؛

۱- Marcella Castells et al

۲- HalHodson

۳- PatchStander

امنیت دریایی

موضوع اصلی امنیت دریایی بر محور جنگ و ابزارهای زور، دور می‌زند. هدف مشخص امنیتی در این حوزه عبارت است از «بازدارندگی» و «قدرت نظامی» و در صورت وقوع جنگ، پیروزی در آن. به اعتقاد بسیاری، تهدید نظامی هنوز اصلی‌ترین تهدید برای دولت‌ها محسوب می‌شود. زیرا تهدید نظامی همه اجزاء دولت، اعم از حاکمیت، سرزمین و نهاد دولت و از سویی دستاوردهای صنعتی، اقتصادی و تمدنی جامعه را مورد هدف قرار می‌دهد. (امیری، ۱۳۹۸: ۱۳۹).

ساماندهی

در لغت‌نامه دهخدا از «ساماندهی» ضمن اینکه با عنوان «سامان دادن» نام برده شده، از لحاظ معنایی به نظم و ترتیب دادن، سر و صورت دادن تعبیر شده است. اصطلاح «ساماندهی» از دو بخش «سامان» و «دهی» پدید آمده که واژه سامان، تعبیر معنایی متنوعی را داراست. مانند شهر و قصبه، نشانه گاه مرزی، ترتیب و اسباب و آرایش، حد و اندازه، آرام و سکون، قدرت و قوت، دولت و ثروت، عاقبت و سرانجام و ... (دهخدا، ۱۳۹۷، ص ۵۸۹). ساماندهی در این تحقیق یعنی رصد، شناسایی و در مجموع طی فرایند قانونی برای شناسنامه دار کردن شناورهای فعال در دریا.

شناورهای فاقد هویت

به شناورهایی اطلاق می‌گردد که فاقد گواهینامه‌های فنی و ایمنی بوده و به ثبت نرسیده است و گواهینامه ثبت و گواهینامه فنی و ایمنی از سازمان بندرها و دریانوردی دریافت نکرده است (احمدی، ۱۳۹۹، ص ۸).

الف) گواهینامه فنی و ایمنی: گواهینامه‌ای است که در صورت تأیید مجوز دریانوردی شناور، توسط سازمان بندرها و دریانوردی صادر می‌گردد و دارای اعتبار محدود است.

ب) گواهینامه ثبت: گواهینامه‌ای است که براساس قانون دریایی و آیین نامه‌های مربوطه توسط سازمان بندرها و دریانوردی صادر و طبق آن به شناور حق برافراشتن پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران داده می‌شود (احمدی، ۱۳۹۹، ص ۹).

دریابانی

مجموعه اقدام‌هایی است که برای مراقبت از مرزهای آبی (دریایی - رودخانه ای) انجام می‌شود. یعنی شامل حفظ، کنترل و مراقبت از مرزهای آبی به منظور ایجاد ثبات سیاسی و حاکمیت ملی در آب‌های سرزمینی کشور و مراقبت از این آب‌ها، همچنین نظارت بر اجرای قراردادهای مشترک مرزی به منظور حفظ مصالح کشور و برقراری حسن همجواری، حفظ حقوق دولت و مرزنشینان و جلوگیری از هرگونه تجاوز و تردد غیرمجاز و مقابله با تعرضات و سرقت‌های دریایی و قاچاق کالا می‌باشد که مجموع اقدامات فوق در صلاحیت سازمانی تحت همین عنوان (دریابانی) و در تابعیت مرزبانی ناجا است (ذکی، شهیدی، قره‌خانی، ۱۳۹۳: ۱۶۴).

اقدامات کنترلی ناجا

«کنترل^۱» واژه‌ای انگلیسی است که در فرهنگ لغات فارسی، برای این واژه، تعاریف و معادل‌های مختلفی آورده شده است که از آن جمله می‌توان به «بازدید»، «بازرسی»، «تفتیش»، «وارسی»، «نظارت»، «سانسور» و «مهار» اشاره نمود. در فرهنگ فارسی عمید (عمید، ۱۳۹۷، ص ۲۴۱) فرهنگ لغت دهخدا نیز واژه کنترل را به معنای نظارت کردن و تفتیش کردن معنی نموده است (دهخدا، ۱۳۹۷، ص ۴۲۱). در مجموع و بر اساس معانی و تعاریف بکار رفته برای کنترل، نزدیک‌ترین مفهوم به این واژه را می‌توان «نظارت» در نظر گرفت (مختاری، ۱۳۹۶، ص ۸). با این نگرش و در تحقیق پیش روی، منظور از اقدامات کنترلی «مجموعه فعالیت‌های دریابانی استان بوشهر در حوزه‌های مختلف «رصد»، «شناسایی» و «ساماندهی» شناورهای فاقد هویت» است.

گشت‌های انتظامی

جهت برقراری نظم و امنیت و جلوگیری از وقوع جرائم، رسیدگی قانونی به جرائم ارتكابی و کنترل نحوه انجام وظیفه پاس‌ها، افرادی با یک برنامه منظم زمانی و مکانی با وسایل موتورسیکلت (اعم از شناور در دریا و موتورسیکلت یا خودرو یا پیاده در خشکی)، آشکار و نهان در یگان‌ها و پاسگاه‌های انتظامی به خدمت می‌پردازند که اصطلاحاً گشت انتظامی نامیده می‌شود. در تعریفی دیگر، گشت انتظامی به صورت زیر تعریف شده است:

بخشی از نیروی انتظامی که مجهز به تجهیزات لازم بوده و با وسایل یا پیاده و آشکار و پنهان، ضمن داشتن برنامه ریزی زمانی و مکانی معین، محدوده استحقاقی کلاتری‌ها، پاسگاه‌ها و پایگاه‌ها را با تردد و رفت و آمد خود زیر نظر داشته و با مشاهدات و نظارت مستقیم خود، موجبات استمرار نظم و تأمین امنیت و جلوگیری از وقوع جرم را فراهم می‌کند (ابتهاج، ۱۳۸۷، ص ۱۹). لازم به ذکر است اگر انجام عملیات گشت زنی بوسیله شناورها، خودرو یا موتور صورت گیرد، گشت انتظامی موتوریزه و اگر توسط افراد پیاده انجام گیرد پاس پیاده نامیده می‌شود.

از مهمترین وظایف گشت انتظامی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

برخورد با جرائم مشهود (گلدوزیان، ۱۳۸۶، ص ۳۲)؛ حضور در نقاط جرم خیز منطقه (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۶۵)؛ حضور سریع در صحنه‌های وقوع جرائم مهم؛ اجرای مانور در نقاط آلوده و جرم خیز (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۶۶)؛ و محل تردد مجرمان سابقه دار؛ کنترل راه‌های اصلی و فرعی حوزه استحقاقی و کنترل و کشف وسایل نقلیه مسروقه با استفاده از دفاتر و رایانه؛ پشتیبانی از گشت‌های غیر آشکار؛ انجام عملیات‌های آشکار و تعقیب؛ انجام مأموریت‌های ویژه بر دستور (جوادیان، احمدی و محمدی مقدم، ۱۳۸۸، ص ۱۲۹).

تجهیزات و وسایلی که واحدهای گشت انتظامی از آن‌ها استفاده می‌کنند عبارتند از:

^۱ Kontorol

الف) وسایل موتوری: شناورهای (در دریا) و خودروهای گشتی (در محیط خشکی) باید ضمن استحکام و دارا بودن سرعت مناسب، از فضای کافی جهت انتقال متهم برخوردار باشند.

ب) وسایل مخابراتی: استفاده از وسایل مخابراتی باید با رعایت کد مربوطه باشد. پیام کوتاه و گویا همراه با حفاظت از تجهیزات هم از اقدامات قابل توجه عوامل گشتی است.

ج) تجهیزات گشتی ها: مهمترین تجهیزات مورد نیاز عبارتند از: سلاح، چراغ قوه، باطوم، کلاه ایمنی، جلیقه ضدگلوله، دفترچه یادداشت، رایانه و ... (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۷۵)؛

کنترل عملیاتی

منظور از کنترل عملیاتی، در اختیار قرار گرفتن یک یگان توسط یگان دیگر برای انجام وظایف محوله عملیاتی است. طبق بند ۱۰ و ۱۱ قانون ۱۱ ماده ای ناجا، وظیفه مراقبت و کنترل از مرزها به عهده نیروی انتظامی است. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (ناجا) وظیفه دارد، ضمن مراقبت کامل و کنترل از مرزها، اقدامات امنیتی و انتظامی لازم را برای نگهداشت مرزها معمول و نسبت به اجرای معاهدات، پروتکل های مربوطه به منظور مراقبت از مرز، استیفای حقوق دولت و مرز نشینان اقدام کند (ذوالفقاری، سلطانی و فعال، ۱۳۹۳، ص ۴۱).

اشراف اطلاعاتی

اشراف اطلاعاتی، حالت اکتسابی است که به وسیله ایجاد مزیت نسبی اطلاعات، از مزیت رقابتی حاصل می شود (آلبرت ۱، ۲۰۰۱، ص ۱۳۰). جمالی (۱۳۸۹) اشراف اطلاعاتی را اینگونه بیان می کند: اشراف اطلاعاتی به عنوان یک راهبرد، مستلزم مجموعه ای از تاکتیک ها و تکنیک های متعدد است تا بتواند، برتری اطلاعاتی را به منحصه ظهور برساند (جمالی، ۱۳۸۹، ص ۹۴). اشراف اطلاعاتی، تسلط، مراقبت، هوشمندی، علم و دانش و احاطه بر چیزی یا موضوعی می باشد (دژکام، ۱۳۸۹، ص ۶۳). اشراف اطلاعاتی، نتایج سلسله فعالیت هایی است که به وسیله آن آگاهی ها و بینش تصمیم گیران و دولت مردان، نسبت به اوضاع و احوال و جزئیات مسایل افزایش یافته و آن ها را در کسب یا تبیین مواضع قدرت کمک می نماید (ثمیری، ۱۳۸۹، ص ۱۲۶).

مدیریت انتظامی

مدیریت انتظامی از دو واژه مدیریت و انتظامی تشکیل شده است که با توجه به تعاریف متعدد از مدیریت که همگی به طور مشترک گویای علم و هنر کار کردن با و بوسیله دیگران بر اساس اصولی همچون برنامه ریزی، سازماندهی، بسیج منابع و امکانات، هدایت و سرپرستی و کنترل با استفاده از تکنیک های تقسیم کار، سلسله مراتب، نظم، وحدت، سیستم های پاداش و تنبیه و... بود مشخص و تبیین گردید. در بررسی امور انتظامی در واقع اموری است که برابر قانون به نیروهای انتظامی (پلیس) محول می گردد تا ضمن مدیریت بر آن امور مانع هر گونه بی نظمی در جامعه و اختلال در امنیت انتظامی

جامعه شده و با برخورد مؤثر با عوامل و حرکت‌هایی که مخل امنیت داخلی کشور هستند امنیت انتظامی را برقرار نمایند (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۳۵).

پلیس هر کشور برای نیل به اهداف و رسالت خود وظایف متعدد و متنوعی را برعهده دارد که باید در هر سازمان به مرحله اجرا درآیند. برخی ادارات پلیس آن قدر حجم بالایی دارند که برای عمل به هر وظیفه، واحدهای مجزایی تشکیل داده‌اند. باقی ادارات پلیس جایی در میانه قرار گرفته‌اند که چالش اصلی شان توسعه مدیریتی یا به اصطلاح سازماندهی است. سه زیرسیستم سازمان پلیس عبارت است از:

۱- عملیات‌ها؛

۲- مدیریت؛

۳- خدمات کمکی.

این سه ریز سیستم، چارچوبی از بحث ما درباره وظایف اصلی پلیس ارائه می‌کنند. فهرست زیر وظایفی را که در زیرسیستم‌های سازمان پلیس تعیین شده‌اند، نشان می‌دهد (رضائیان، ۱۳۸۹، ص ۹).

جدول (۱) وظایف سازمانی پلیس

خدمات کمکی	مدیریت	عملیات‌ها
گزارش‌ها	کارکنان	گشت زنی
ارتباطات دور	آموزش	تردد وسایل نقلیه
اموال و مدارک	برنامه ریزی و تحلیل	تحقیقات جنایی
آزمایشگاه	بودجه و امور مالی	فساد، مواد مخدر و قاچاق کالا
توقیف	مساعدت قانونی	جرائم سازمان یافته
شناسایی	پردازش اطلاعات	عملیات‌های ویژه
ارزیابی	اطلاعات مردمی	پیشگیری از وقوع جرم
امکانات	بازرسی‌ها	خدمات جامعه
تجهیزات و تدارکات	امور داخلی	
تعمیر و نگهداری	اطلاعات جاسوسی	

منبع: (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۱۴)

الف) زیر سیستم عملیات‌ها

عملیات‌ها، فعالیت‌های هستند که مستقیماً به مردم کمک می‌کنند. زیرسیستم عملیات‌ها بخشی از کار پلیس است که اکثر مردم با آن آشنا هستند. مأموران پلیس از طریق این زیرسیستم به انجام اقدامات پلیسی، مبارزه با جرم و ارائه خدمات به مردم به خدمت گرفته می‌شوند. دو زیرسیستم دیگر (مدیریت و خدمات کمکی) برای انجام خدمات روزانه دراز مدت به کارکنانی که در زیر سیستم عملیات‌ها کار می‌کنند، ایجاد می‌شوند. اهداف زیر سیستم عملیات شبیه به همان اهداف اصولی کل مؤسسه پلیس است: حفظ نظم و محافظت از جان و مال افراد. همه کارهای انجام‌شده توسط کارکنان این زیر

سیستم به سوی نیل به این اهداف سازمانی مهم جهت گیری شده است. وظایف موجود در این ریز سیستم با هدف دستیابی به اهداف و مقاصد تعیین شده انجام می‌شوند که وظایف آن عبارتند از: گشت زنی، تردد وسایل نقلیه، تحقیقات جنایی، فساد، مواد مخدر، قاچاق کالا، جرائم سازمان یافته، عملیات های ویژه، پیشگیری از وقوع جرم، خدمات نوجوانان، خدمات جامعه، خدمات مدارس (سلطانی فر، ۱۳۸۹، ص ۵۶).

ب) زیر سیستم مدیریت

وظایف تشکیل دهنده زیر سیستم مدیریت (کارکنان، آموزش، برنامه ریزی و تحلیل، بودجه و امور مالی، مساعدت قانونی، پردازش اطلاعات، اطلاعات مردمی، بازرسی ها، امور داخلی، اطلاعات جاسوسی) نه در کمک مستقیم به مردم بلکه به سود سازمان به عنوان یک کلیت، به اجرا در می‌آیند. به علاوه وظایف این زیر سیستم کاربرد بلند مدت تری نسبت به زیر سیستم خدمات کمکی دارد. یک روش برای تشخیص وظایف مدیریتی از وظایف خدمات کمکی این است که بپرسیم: «آیا لازم است این وظیفه شبانه روزی انجام شود؟» وظایفی همچون برنامه ریزی و آماده سازی بودجه که به طور مستمر اجرا نمی‌شوند، به طور کلی وظایف مدیریتی در نظر گرفته می‌شوند و وظایفی مانند: ارتباطات و شناسایی که مستمراً اجرا می‌شوند، معمولاً در گروه وظایف خدمات کمکی دسته بندی می‌گردند؛ هر دو نوع وظیفه به سود یا در خدمت کل اداره پلیس هستند؛ هر دو اصولاً امری داخلی می‌باشند. از طرف دیگر وظایف عملیاتی به صورت خارجی و به سود مستقیم مردم انجام می‌گیرند. (سلطانی فر، ۱۳۸۹، ص ۵۷).

ج) زیر سیستم خدمات کمکی

عملیات‌ها را به فعالیت‌هایی توصیف کردیم که در کمک مستقیم به مردم انجام می‌شوند و مدیریت را فعالیت‌هایی شرح دادیم که در دراز مدت به سود تمام واحدهای سازمانی کار می‌کنند. باقی فعالیت‌ها در حیطه زیر سیستم خدمات کمکی به اجرا در می‌آیند. لازم است که این فعالیت‌ها نیز به نفع واحدهای اداری پلیس هستند، اما نسبت به فعالیت‌های مدیریتی منظم تر و مستمرتر هستند. خدمات کمکی معمولاً به صورت ۲۴ ساعته در روز و ۳۶۵ روز در سال به مأموران عملیاتی پلیس خدمات ارائه می‌کنند؛ در حال که فعالیت‌های مدیریتی معمولاً به صورت هشت ساعت در روز و پنج روز در هفته در خدمت مأموران پلیس هستند. اگرچه گاهی تشخیص این دو نوع فعالیت از یکدیگر دشوار است، اما برای تشخیص راحت تر می‌توان خدمات مدیریتی را خدماتی بلند مدت و دارای محدودیت زمانی دانست در حالی که خدمات کمکی، خدماتی مستقیم هستند که دایم در دسترسی قرار دارند. وظایف مشمول در زیر سیستم خدمات کمکی عبارت است از: گزارش‌ها، ارتباطات دور، اموال و مدارک، آزمایشگاه، توقیف، شناسایی، تست الکل، امکانات، تجهیزات و تدارکات، تعمیر و نگهداری (رضائیان، ۱۳۸۹، ص ۱۲).

برقراری امنیت در سواحل با پلیس اجتماع محور

از آنجایی که امنیت به عنوان حیاتی ترین نیاز انسان در زندگی اجتماعی مطرح می‌باشد و عواملی چون تغییر شکل زندگی جمعی، پیچیده تر شدن ساختار و مناسبات انسانی - اجتماعی و افزایش فزاینده انتظارات در حوزه‌های اجتماعی توجه به سازمان‌های امنیتی و به طور خاص پلیس را ضروری تر ساخته است. استفاده از پلیس اجتماع محور به عنوان شکل

متکاملی از سازمان پلیس در جوامع امروزی، مورد توجه می‌باشد که به معنی، سهیم ساختن کنشگران اجتماعی در فرایند ایجاد امنیت است بنابراین، پلیس اجتماع محور با مشارکت دادن شهروندان، تعریف تازه‌ای از امنیت به دست می‌دهد (عبدالرحمانی، ۱۳۸۳).

روش‌های جلب مشارکت امنیتی مردم

با توجه به نقش بسیار مهم مردم در برقراری نظم و انضباط از راه‌های مختلف می‌توان نظر مردم را به امنیت جلب نمود که به اختصار به آن پرداخته می‌شود.

(۱) آگاهی بخشی: با ارتقاء سطح آگاهی مردم متناسب با موضوع مشارکت می‌توان مردم را به صحنه آورد. مردم با آگاهی از حقوق فردی و اجتماعی خود برای دستیابی به آن به صحنه خواهند آمد. آگاهی از خطرها و تهدیدات ولو به صورت محتمل، تکان دهنده، بیدارکننده و حرکت آفریننده.

(۲) بیان مسئولیت‌ها: شناخت مسئولیت‌ها، تکالیف، فرائض اجتماعی، انسانی و دینی عامل دیگری برای مشارکت و حضور مردم در صحنه است. این مسئولیت‌ها شامل مسئولیت ستم ستیزی، مسئولیت نصرت مظلوم و مسئولیت نهی از منکر و ... می‌باشد.

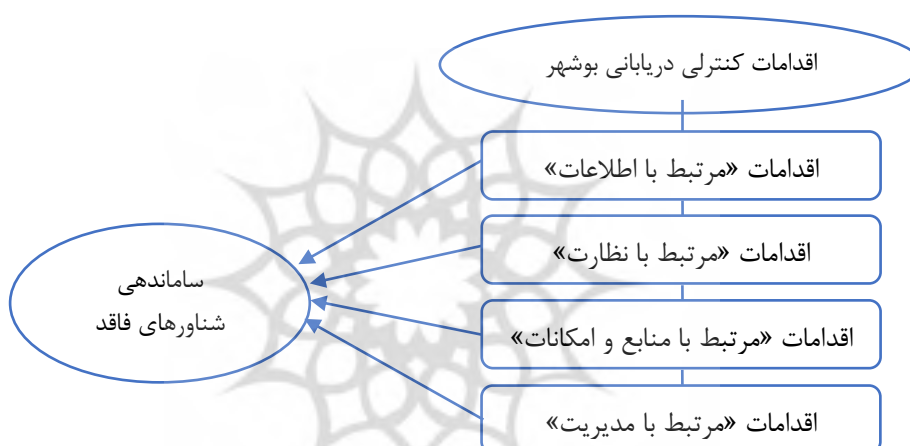
(۳) تحریک وجدان اخلاقی و اجتماعی: یکی دیگر از عوامل جلب مشارکت مردم در مسائل مختلف اجتماعی، احیاء تقویت و جدان اخلاقی و اجتماعی است. همان حالتی که در تعابیر گوناگونی همچون تعصب، غیرت ورزیدن و حساسیت اجتماعی و سیاسی بیان می‌شود و مفهوم مقابل آن عبارت است از بی تفاوتی، بی حسی عاطفی و آرامش بیمارگونه در برابر پدیده‌های تلخ و نامطلوب انسانی، اجتماعی و سیاسی به نظر اینگلههارت متغیرهای تحویلات رسمی، موقعیت اجتماعی، اقتصادی، سطوح مهارت و اطلاعات، مهارت ارتباطی، تجربه‌های شغلی، شبکه‌های سازمانی، تقلیل تفاوت‌های جنسی در وظائف اجتماعی و سیاسی بر افزایش مشارکت تاثیر گذاشته‌اند. توکویل به تاثیر متقابل مشارکت‌های عمومی و سرمایه اجتماعی تاکید نموده است. به نظر وی مخالفت با مشارکت مدنی یا شهری به دنبال منفعت‌های خصوصی شکل می‌گیرد و فرو رفتن در بازارهای مالی و اقتصادی و منفعت‌های شخصی باعث جدایی فرد از برخی جنبه‌های زندگی اجتماعی می‌شود. متقابلاً، شرکت در مشارکت‌های عمومی فرد را از انزوای اجتماعی خارج ساخته و به سوی منافع همگانی می‌کشد و این امر موجب ارتقاء سرمایه اجتماعی می‌گیرد (بریتون، ۱۹۹۷، ص ۵۵)

جدول (۲) روش‌های جلب مشارکت مردم در ساماندهی شناورهای فاقد هویت

مؤلفه	شاخص‌ها	منابع
کنترل	۱- کنترل شناورها از نظر تعداد مسافر و تجهیزات ایمنی	احراری ۱۳۹۱ دستورالعمل ثبت و الزامات ایمنی شناورها ۱۳۸۴
	۲- کنترل و حضور نیروهای دریابانی در ایستگاه‌های قایقرانی	دستورالعمل کنترل انتظامی شناورها ۱۳۸۴
	۳- برگزاری آموزش‌های میدانی در رابطه با زمینه‌های تخلفات	نوده فراهانی ۱۳۸۴
	۴- کنترل سوءپیشینه افراد قبل از صدور مجوز تردد	نوده فراهانی ۱۳۸۴

مؤلفه	شاخص‌ها	منابع	
	۵- کنترل مدارک دریانوردی قایقرانان در ساحل و دریا	آیین‌نامه اجرایی بازرسی و شناسایی شناورهای تفریحی ۱۳۹۱	
	۶- بازدیدهای دوره‌ای و منظم از شرکت‌ها و ایستگاه‌های قایقرانی	نوده فراهانی ۱۳۸۴	
	۷- کنترل از طریق سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات رایانه‌ای و دوربین‌های مداربسته	نجفی ۱۳۸۶ نوده فراهانی ۱۳۸۴	
	۸- کنترل از طریق طرح جامع ساماندهی شناورها	رضائیان ۱۳۸۴	
	۹- کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آن‌ها توسط شرکت‌های تعاونی	دستورالعمل ساماندهی شناورها ۱۳۹۱	
	۱۰- فراهم شدن بستر لازم جهت اجرای صددرصدی بیمه شناورها	دستورالعمل ساماندهی شناورها ۱۳۹۱	
	۱۱- تقویت کنترل درونی در قایقرانان، ناخداها و مالکان شناورها	نهج‌البلاغه نامه ۴۲ الوانی ۱۳۷۵	
	تعامل	۱- تعامل قایقرانان و مالکان شناورها با دریابانی در برقراری امنیت	دستورالعمل ساماندهی شناورها ۱۳۹۱
		۲- اعتماد اجتماعی جمعیت قایقرانان و مالکان شناورها به دریابانی	دعاگویان ۱۳۸۷
		۳- ترغیب و آگاه‌سازی قایقرانان و مالکان شناورها در جهت کاهش جرائم در حوزه ۶۰ متری سواحل و دریا	پاک شریفی ۱۳۸۹
۴- تعامل سایر ارگان‌های دخیل در ساماندهی شناورهای فاقد هویت		دستورالعمل کنترل انتظامی شناورها ۱۳۸۹	
۵- تعامل مالکان شناورها با دریابانی در جمع‌آوری مستمر اخبار و اطلاعات مرزی		نوده فراهانی ۱۳۸۴	
۶- بسترسازی برای ارتباط، اعتماد و همکاری در جهت کاهش جرائم در سواحل و داخل دریا		پاک شریفی ۱۳۸۹	
۷- آموزش میدانی توسط مأمورین دریابانی در ایستگاه‌های قایقرانی و اسکله‌ها استان در راستای نظم‌بخشی		پاک شریفی ۱۳۸۹	
مشارکت	۱- ارتقاء سطح آگاهی قایقرانان در زمینه خدمت‌رسانی به مرزنشینان و گردشگران	بریتون ۱۹۹۷	
	۲- ارتقاء سطح فرهنگ مرزنشینان و شکل‌گیری شبکه نظارت	افتخاری ۱۳۸۴	
	۳- تشریح وظایف قایقرانان در زمینه تکلیف اجتماعی، انسانی	بریتون ۱۹۹۷	
	۴- مشارکت بیشتر با دریابانی در قالب پلیس مردم مدار و اجتماع محور		
	۵- تدوین سازوکار تشویقی جهت همکاری بیشتر شناورهای فاقد هویت با دریابانی	رضائیان ۱۳۸۴ دال ۱۳۶۳	
	۶- تحریک حساسیت‌ها و وجدان اخلاقی مالکان شناورهای فاقد هویت	بریتون ۱۹۹۷	
	۷- ارتقاء سطح فرهنگ سیاسی در نتیجه مشارکت بیشتر مردم با دریابانی	افتخاری ۱۳۸۴	
	۸- مشارکت سازمان بندرها با دریابانی در عدم ثبت شناورهای فاقد هویت با موتور دو زمانه به جهت ایجاد آلودگی	مصوبه هیئت‌وزیران ۱۳۹۱	

مؤلفه	شاخص‌ها	منابع
	۹- ارتقاء سطح فرهنگ عمومی در بین مرزنشینان، ناخداها و مالکان شناورهای فاقد هویت	افتخاری ۱۳۸۴
	۱۰- مشارکت قایقرانان و مالکان شناورهای فاقد هویت با دریابانی در تعویض بدنه‌های سنتی و استاندارد نمودن شناورها	آیین‌نامه اجرایی بازرسی و شناسایی شناورهای تفریحی ۱۳۹۱



شکل (۱) مدل مفهومی تحقیق؛ بومی سازی نظریه مختاری (۱۳۹۷) و جزینی (۱۳۹۳)

در مجموع چارچوب نظری و مدل مفهومی پژوهش مبتنی بر دیدگاه مختاری (۱۳۹۷) است؛ مختاری (۱۳۹۷) در تحقیقی، نقش‌های کنترلی نیروی انتظامی برای برقراری نظم و امنیت در جامعه را مستخرج از دیدگاه جزینی در خصوص وظایف ناجا (جزینی، ۱۳۹۳، ص ۱۴) برای نیل به اهداف و تحقق رسالتش در تولید، تأمین و تثبیت امنیت در جامعه را با در نظر گرفتن بوم زیست و محیط سازمانی نیروی انتظامی در ۴ نقش «نقش اطلاعات»، «نقش نظارت»، «نقش منابع و امکانات» و «نقش مدیریت» صورت‌بندی و تبیین نموده است که در این تحقیق به‌عنوان رهیافت نظری مورد بهره‌ر قرار خواهد گرفت.

روش شناسی پژوهش

پژوهش از نظر هدف و نتیجه از نوع تحقیقات کاربردی است و با روش کیفی و شیوه «دلفی» انجام شد. به‌منظور نیل به هدف اصلی پژوهش که همانا بررسی نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت است

با بهره‌گیری از شیوه دلفی و اجرای پنل‌های طوفان مغزی، تضارب آراء و مصاحبه هدفمند با جامعه نمونه تحقیق اقدام به اخذ نظرات و دیدگاه‌های جامعه آماری نمودیم.

تعداد مناسب اعضای پانل و حجم نمونه در مطالعه دلفی نکته مهمی است که در تشکیل پانل باید به آن توجه کرد. بررسی مطالعات و مقالاتی که روش‌شناسی دلفی را انتخاب کرده‌اند، نشان می‌دهند تعداد خبرگان بین ۱۰ تا ۱۲ نفر بوده است (عباسی اسفنجانی و فروزنده دهکردی، ۱۳۹۴، ص ۱۴۶). با امعان نظر به گزاره فوق، جامعه آماری پژوهش مشتمل بر فرماندهان و مدیران (سطوح عالی و میانی) دریابانی استان بوشهر (متشکل از فرمانده و جانشین دریابانی استان و پایگاه‌های دریابانی، معاونین و مدیران ستادی استان و پایگاه‌های دریابانی، فرماندهان ناوگروه‌ها) و برخی از دیگر خبرگان در سطح دریابانی استان بوشهر می‌باشند که بر اساس برآورد اولیه تعداد اینان ۲۷ نفر تعیین شده است. در نهایت جامعه نمونه تحقیق با هماهنگی‌های به عمل آمده با فرماندهی دریابانی استان ۱۴ نفر تعیین شدند. روش نمونه‌گیری، «هدفمند یا گزینشی» بود. در چارچوب این شیوه، فرایند نمونه‌گیری، گردآوری، تحلیل و تفسیر داده‌ها به نحو پیچیده‌ای درهم تنیده شده‌اند، نمونه‌گیری تا مرحله اشباع نظری و مشابهت داده‌ها ادامه یافت.

گردآوری داده‌ها در این پژوهش و در بخش مصاحبه و اجرای پنل‌های طوفان مغزی، در مرحله اول با استفاده از مصاحبه عمیق به جمع‌آوری نظرات کارشناسان و متخصصان پرداختیم. در این مرحله باهدف بررسی نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت اطلاعات و داده‌های لازم را جمع‌آوری شد. در مرحله دوم سعی شد به‌منظور دستیابی به اجماع نظر کارشناسان در مورد نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت، از پرسشنامه‌ی نیمه ساختاریافته استفاده شد.

در مجموع بر اساس تعریف موضوع، اعضای پانل دلفی در سه مرحله و با استفاده از روش‌های نمونه‌گیری غیر احتمالی، شناسایی و انتخاب شدند. هم‌زمان با شناسایی و تعیین اعضای پانل و ملاقات اولیه با تعدادی از آنان و توضیح مطالب استخراج شده از ادبیات و نیز با کمک اساتید محترم نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت در ۴ حوزه «مدیریت»، «اطلاعات»، «تجهیزات و امکانات» و «نظارت» احصاء گردید. پس از تعیین اعضای پانل، سه دور روش دلفی انجام و پرسشنامه‌های هر دور به روش حضوری و به شیوه الکترونیکی توزیع و جمع‌آوری شد.

در این پژوهش به‌منظور ارزیابی و تأیید روایی در بخش کیفی از گوبا و لینکن بهره گرفتیم. برای سنجش و اطمینان از پایایی در بخش کیفی پژوهشگر با صرف زمان کافی، تأیید فرایند پژوهش توسط هشت متخصص، استفاده از دو کدگذار برای کدگذاری چند نمونه مصاحبه جهت کسب اطمینان از یکسانی دیدگاه کدگذاران، استفاده از پرسش‌های عینی و قابل اندازه‌گیری مانند استفاده از زمان سنج برای اندازه‌گیری متغیر زمان لازم برای بارگذاری وبگاه در پرسش‌نامه‌ی نهایی و نگارش یادداشت دامنه و یادآور در طول پژوهش خاصه در برگه‌های اکسل، میزان موثق بودن داده‌های پژوهش را به حد قابل قبولی افزایش داده است. در همه‌ی مراحل کار و به‌منظور ایجاد اطمینان‌پذیری، جزئیات پژوهش و یادداشت

برداری‌ها ثبت و ضبط شد. شرح مفصل فرایندی است که طی آن پژوهشگر کیفی به تفصیل جزئیات روش کار خود و مستندات را شرح می‌دهد. اگر یافته‌های پژوهشی بخواهد تأیید شدنی باشد، باید کلیه جزئیات در تمامی مراحل به‌دقت ثبت و ضبط شود که این کار در مورد هر پژوهشی باید انجام شود و همه‌ی مستندات به‌صورت الکترونیک در سی دی پیوست بیاید. از جمله‌ی مستندات می‌توان به متن کامل مصاحبه‌های گروه کانونی به‌صورت صوتی و آزمایش نهایی وبگاه‌ها به‌صورت ضبط ویدئویی اشاره کرد.

جهت تجزیه و تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده و پاسخ‌گویی به سؤالات تحقیق از روش دلفی بهره گرفته می‌شود. برای تجزیه و تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده از پرسشنامه‌ها از نرم‌افزار اس.پی.اس.اس استفاده خواهد شد.

یافته های پژوهش

پاسخ به سؤال فرعی اول پژوهش: «نقش اقدامات «مرتبط با اطلاعات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟»

جدول (۳) مولفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان در خصوص اقدامات «مرتبط با اطلاعات»

مؤلفه
شناسایی و رصد کارگاه‌های ساخت شناورهای فاقد هویت
شناخت و واپایش نحوه تأمین موتور شناورهای فاقد هویت.
شناسایی مراکز تعمیر شناورهای فاقد هویت
برآورد دقیق از تعداد شناورهای فاقد هویت در حوزه مربوطه
بررسی و تدوین شناسنامه کلاس‌های مختلف شناورهای فاقد هویت
شناخت هویتی مالکین و ناخداهای شناورهای فاقد هویت،
رصد و شناسایی محل‌های فعالیت شناورهای فاقد هویت.
رصد و شناسایی محل‌های پهلوگیری شناورهای مذکور
شناخت هویتی و پایش مالکین و خدمه شناورهای مذکور از منظر اجتماعی
برآورد اجتماعی مداوم از بحران‌های ناشی از فعالیت و یا برخورد با شناورهای فاقد هویت
تشکیل بانک اطلاعاتی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت

جدول (۳) نشان دهنده مؤلفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان با روش دلفی می‌باشد که بر اساس داده‌های موجود در جدول، عوامل ساختاری دارای ۱۱ مؤلفه می‌باشند.

پاسخ به سؤال فرعی دوم پژوهش

«نقش اقدامات «مرتبط با نظارت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟»
در جدول ذیل مؤلفه‌های کلیدی برآمده از اطلاعات به‌دست‌آمده از خبرگان در خصوص نقش اقدامات «مرتبط با نظارت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت با استفاده از روش دلفی آمده است.

جدول (۴) مولفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان در خصوص اقدامات «مرتبط با نظارت»

مؤلفه
نظارت بر نحوه صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها
نظارت بر فعالیت نیروهای خودی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت.
نظارت بر اجرای دقیق قوانین و مفاد دستورالعمل‌های صادره مرتبط با موضوع
بررسی عملکرد سایر سازمان‌های همکار در رابطه با موضوع و ارسال گزارشات همکاری و یا عدم همکاری سازمان‌ها به سلسله‌مراتب و طرح موضوع در جلسات مرتبط در سطح شهرستانی و استانی
فراهم شدن بستر لازم جهت اجرای صددرصدی بیمه شناورها
نظارت بر نحوه نگهداری شناورهای توقیفی فاقد هویت در مکان‌های تعیین شده.

جدول (۴) نشان دهنده مؤلفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان با روش دلفی می‌باشد که بر اساس داده‌های موجود در جدول، عوامل محیطی متشکل از ۶ مؤلفه می‌باشند.

پاسخ به سؤال فرعی سوم پژوهش

«نقش اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟»

در جدول ذیل مؤلفه‌های کلیدی برآمده از اطلاعات به دست آمده از خبرگان در خصوص نقش اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت با استفاده از روش دلفی آمده است.

جدول (۵) مولفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان در خصوص اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات»

مؤلفه
آموزش نیروی انسانی متبحر و مجرب در رابطه با موضوع
تأمین تجهیزات موردنیاز سازمانی (شناور و ...)
تأمین سوخت مصرفی موردنیاز شناورها و جیره غذایی برای گشت زنی و برخورد با شناورهای مذکور
زیرساخت‌های لازم اداری برای صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها مانند تجهیزات رایانه‌ای، دفترچه و ...
پارکینگ‌های شناوری و یا اسکله برای نگهداری شناورهای فاقد هویت توقیفی

جدول (۵) نشان دهنده مؤلفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان با روش دلفی می‌باشد که بر اساس داده‌های موجود در جدول، عوامل محیطی متشکل از ۵ مؤلفه می‌باشند.

پاسخ به سؤال فرعی چهارم پژوهش

نقش اقدامات «مرتبط با مدیریت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟

جدول (۶) مولفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان در خصوص اقدامات «مرتبط با مدیریت»

مؤلفه
ساخت و یا مشخص نمودن اسکله برای فعالیت شناورهای ساماندهی شده توسط سازمان‌های مرتبط
برقراری تعامل سازنده با سازمان‌های متولی امر مانند: سازمان بندرها، سازمان شیلات، قوه قضائیه و ...
کنترل و مدیریت بحران‌های ناشی از برخورد و ساماندهی شناورهای فاقد هویت
مدیریت صحیح از حیث زمان و مکان برخورد با شناورهای فاقد هویت و ساماندهی شناورهای مذکور
استفاده صحیح از منابع درون و برون سازمانی

مؤلفه
استفاده از ظرفیت‌های قانونی در رابطه با موضوع
بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های دیداری و شنیداری محلی و ملی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت
استفاده از ظرفیت تشکل‌های مردم‌نهاد در رابطه با موضوع. مانند تعاونی صیادی، تعاونی قایق داران و ...
همراه سازی ساحل‌نشینانی که به‌صورت قانونی در حوزه دریا فعالیت می‌نمایند
کنترل از طریق سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات رایانه‌ای و دوربین‌های مداربسته
کنترل از طریق طرح جامع ساماندهی شناورها
کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آن‌ها توسط شرکت‌های تعاونی

جدول (۶) نشان دهنده مؤلفه‌های نهایی برآمده از مصاحبه با خبرگان با روش دلفی می باشد که بر اساس داده‌های موجود در جدول، عوامل محیطی متشکل از ۱۲ مؤلفه می باشند.

پاسخ به سؤال اصلی پژوهش

نقش اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت چگونه است؟

جدول (۷) تحلیل دور سوم پاسخ‌های خبرگان

رتبه	مؤلفه	میانگین	ردیف
۱	شناسایی و رصد کارگاه‌های ساخت شناورهای فاقد هویت	۹/۰۰	۱
۲	شناسایی مراکز تعمیر شناورهای فاقد هویت	۸/۹۳	۲
۳	رصد و شناسایی محل‌های پهلوگیری شناورهای مذکور	۸/۸۶	۳
۴	رصد و شناسایی محل‌های فعالیت شناورهای فاقد هویت	۸/۸۷	۴
۵	تأمین تجهیزات موردنیاز سازمانی (شناور و ...)	۸/۷۹	۵
۶	تأمین سوخت مصرفی موردنیاز شناورها و جیره غذایی برای گشت زنی و برخورد با شناورهای مذکور	۸/۷۵	۶
۷	همراه سازی ساحل‌نشینانی که به‌صورت قانونی در حوزه دریا فعالیت می‌نمایند	۸/۷۳	۷
۸	کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آن‌ها توسط شرکت‌های تعاونی	۸/۷۱	۸
۹	نظارت بر اجرای دقیق قوانین و مفاد دستورالعمل‌های صادره مرتبط با موضوع	۸/۶۹	۹
۱۰	برقراری تعامل سازنده با سازمان‌های متولی امر مانند: سازمان بندرها، سازمان شیلات، قوه قضائیه و ...	۸/۶۸	۱۰
۱۱	مدیریت صحیح از حیث زمان و مکان برخورد با شناورهای فاقد هویت و ساماندهی شناورهای مذکور	۸/۶۴	۱۱
۱۲	تشکیل بانک اطلاعاتی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت	۸/۶۱	۱۲
۱۳	شناخت و واپایش نحوه تأمین موتور شناورهای فاقد هویت	۸/۵۷	۱۳
۱۴	ساخت و یا مشخص نمودن اسکله برای فعالیت شناورهای ساماندهی شده توسط سازمان‌های مرتبط	۸/۵۱	۱۴
۱۵	استفاده از ظرفیت‌های قانونی در رابطه با موضوع	۸/۵۰	۱۵

رتبه	مؤلفه	میانگین	ردیف
۱۶	استفاده از ظرفیت تشکل‌های مردم‌نهاد در رابطه با موضوع. مانند تعاونی صیادی، تعاونی قایق داران و ...	۸/۴۹	۱۶
۱۷	کنترل از طریق سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات رایانه‌ای و دوربین‌های مدار بسته	۸/۴۷	۱۷
۱۸	نظارت بر فعالیت نیروهای خودی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت.	۸/۴۳	۱۸
۱۹	شناخت هویتی مالکین و ناخداهای شناورهای فاقد هویت،	۸/۳۹	۱۹
۲۰	بررسی و تدوین شناسنامه کلاس‌های مختلف شناورهای فاقد هویت از حیث تعداد به تفکیک، مانند: قایق، لنج و ...	۸/۳۶	۲۰
۲۱	آموزش نیروی انسانی متبحر و مجرب در رابطه با موضوع	۸/۳۵	۲۱
۲۲	زیرساخت‌های لازم اداری برای صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها مانند تجهیزات رایانه‌ای، دفترچه و ...	۸/۲۹	۲۲
۲۳	کنترل و مدیریت بحران‌های ناشی از برخورد و ساماندهی شناورهای فاقد هویت	۸/۲۷	۲۳
۲۴	استفاده صحیح از منابع درون و برون‌سازمانی	۸/۲۱	۲۴
۲۵	بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های دیداری و شنیداری محلی و ملی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت	۸/۱۶	۲۵
۲۶	فراهم شدن بستر لازم جهت اجرای صددرصدی بیمه شناورها	۸/۱۱	۲۶
۲۷	کنترل از طریق طرح جامع ساماندهی شناورها	۸/۰۷	۲۷
۲۸	نظارت بر نحوه صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها	۷/۹۹	۲۸
۲۹	شناخت هویتی و پایش مالکین و خدمه شناورهای مذکور از منظر اجتماعی	۷/۹۸	۲۹
۳۰	نظارت بر نحوه نگهداری شناورهای توقیفی فاقد هویت در مکان‌های تعیین شده.	۷/۶۹	۳۰
۳۱	پارکینگ‌های شناوری و یا اسکله برای نگهداری شناورهای فاقد هویت توقیفی	۷/۵۵	۳۱
۳۲	برآورد اجتماعی مداوم از بحران‌های ناشی از فعالیت و یا برخورد با شناورهای فاقد هویت	۷/۴۸	۳۲
۳۳	برآورد دقیق از تعداد شناورهای فاقد هویت در حوزه مربوطه	۷/۴۰	۳۳
۳۴	بررسی عملکرد سایر سازمان‌های همکار در رابطه با موضوع و ارسال گزارشات همکاری و یا عدم همکاری سازمان‌ها به سلسله‌مراتب و طرح موضوع در جلسات مرتبط در سطح شهرستانی و استانی	۷/۳۹	۳۴

بر اساس نظر پاسخگویان؛

عامل «شناسایی و رصد کارگاه‌های ساخت شناورهای فاقد هویت که عمدتاً این کارگاه‌ها به صورت غیرمجاز فعالیت

می‌نمایند» در رتبه اول اهمیت؛

عامل «شناسایی مراکز تعمیر شناورهای فاقد هویت» در رتبه دوم اهمیت؛

عامل «رصد و شناسایی محل‌های پهلوگیری شناورهای مذکور» در رتبه سوم اهمیت؛

عامل «رصد و شناسایی محل‌های فعالیت شناورهای فاقد هویت» در رتبه چهارم اهمیت؛

عامل «تأمین تجهیزات موردنیاز سازمانی (شناور و ...)» در رتبه پنجم اهمیت؛

عامل «تأمین سوخت مصرفی موردنیاز شناورها و جیره غذایی برای گشت زنی و برخورد با شناورهای مذکور» در رتبه ششم اهمیت؛

عامل « همراه سازی ساحل نشینانی که به صورت قانونی در حوزه دریا فعالیت می نمایند» در رتبه هفتم اهمیت؛
عامل «کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آنها توسط شرکت های تعاونی» در رتبه هشتم اهمیت؛ عامل «نظارت بر اجرای دقیق قوانین و مفاد دستورالعمل های صادره مرتبط با موضوع» در رتبه نهم اهمیت؛ عامل «برقراری تعامل سازنده با سازمان های متولی امر مانند: سازمان بندرها، سازمان شیلات، قوه قضائیه و ...» در رتبه دهم اهمیت؛ عامل «مدیریت صحیح از حیث زمان و مکان برخورد با شناورهای فاقد هویت و ساماندهی شناورهای مذکور» در رتبه یازدهم اهمیت؛ عامل «تشکیل بانک اطلاعاتی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت» در رتبه دوازدهم اهمیت؛ عامل «ساخت و یا مشخص نمودن اسکله برای فعالیت شناورهای ساماندهی شده توسط سازمان های مرتبط» در رتبه سیزدهم اهمیت قرار داشته اند.

همچنین در ذیل رتبه بندی میزان اهمیت هر یک از عوامل آمده است؛

جدول (۸) رتبه بندی میزان اهمیت هر یک از عوامل

اولویت	میانگین رتبه ای	انحراف معیار	میانگین وزنی	متغیرها
۱	۵/۲۹	۰/۳۴۷۹۱	۸/۸۲	اقدامات مرتبط با اطلاعات
۲	۵/۲۶	۰/۳۴۵۲۵	۸/۶۵	اقدامات مرتبط با منابع و امکانات
۳	۴/۹۸	۰/۴۳۳۴۸	۸/۳۰	اقدامات مرتبط با مدیریت
۴	۴/۸۷	۰/۴۵۷۱۴	۸/۰۹	اقدامات مرتبط با نظارت
سطح معنی داری		درجه آزادی	کای اسکوئر	تعداد پاسخگویان
۰/۰۰۰		۴	۳۸/۷۱۵	۱۴

رتبه بندی هر یک از اقدامات مبین است که اقدامات مرتبط با اطلاعات در رتبه اول، منابع و تجهیزات در رتبه دوم؛ مدیریت در رتبه سوم و نظارت در رتبه چهارم قرار دارند.

نتیجه گیری و پیشنهادها

نتایج حاصل از پاسخ به سؤال اول تحقیق نشان داد

اقدامات «مرتبط با اطلاعات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت دارای طیف متنوعی از فعالیت هاست. در این راستا و در تبیین این یافته های می توان بیان داشت؛ مهم ترین مزایای اطلاعات محیطی (جغرافیایی) و روش های بهره برداری از آنها راحتی، سرعت، در دسترس بودن، ارزان و شاید هم رایگان بودن آنهاست. اطلاعات محیطی (جغرافیایی) مکمل دیگر داده هاست و بدون اشرافیت بر تمامی ابعاد از جمله محیط پیرامونی، نمی توان تحلیل مناسبی از وضعیت و ارزیابی

درستی از برنامه‌ها و سیاست‌های حریف و حتی اقدامات خود نمود. شناسایی محدوده فعالیت شناسایی و رصد کارگاه‌های ساخت شناورهای فاقد هویت و شناخت و واپایش نحوه تأمین موتور شناورهای فاقد هویت و ... اقداماتی هستند که در حوزه اشراف اطلاعاتی محیطی می‌تواند مبنای نظر و بهره‌عنصر اطلاعاتی دریابانی بوشهر قرار گیرند. امروزه فناوری‌های نوین و تجهیزات جنگال برای انجام اقدامات اطلاعاتی بسیاری از ارتش‌ها و نیروهای انتظامی دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد و بهره‌گیری از این ظرفیت توسط دریابانی استان بوشهر برای ردیابی، شناسایی و واپایش شناورهای فاقد هویت نیز می‌تواند فرصت مناسبی را برای برون‌رفت از مشکل ساماندهی این حوزه به دست دهد. تجهیزات الکترونیکی یگان‌های دریابانی بوشهر را قادر می‌سازد برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت از مرحله پیدایش تا ردیابی و جلب و کشف و توقیف این شناورها اقدام کند. کسب اطلاعات از طریق به‌کارگیری فناوری و فناوری‌های نوین باعث سهولت در انجام اقدامات تشکیلاتی، کم شدن هزینه‌ها به شیوه جمع‌آوری سنتی، کاهش مخاطرات برای نیروی انسانی و افزایش بازدهی و بهره‌وری در سازمان‌های اطلاعاتی می‌گردد. یکی دیگر از مؤلفه‌ها برای نیل به اشراف اطلاعاتی محیطی (جغرافیایی) و شناخت حوزه فعالیت جغرافیایی عامل «تشکیل بانک اطلاعاتی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت» است. این مؤلفه یکی از عوامل مؤثر در راستای تولید و کسب اخبار اطلاعاتی و به‌تبع آن دستیابی به سطح مطلوبی از اشرافیت اطلاعاتی محسوب می‌شود، تشکیل بانک اطلاعاتی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت به‌عنوان یکی از ابتدایی‌ترین، سهل‌ترین و مهم‌ترین راهکارهای جذب و کسب خبر از منابع عام محسوب می‌شود که بهره‌گیری هرچه مطلوب‌تر این بستر خود مستلزم اقداماتی همچون؛ اطلاع‌رسانی مطلوب آحاد جامعه برای برقراری ارتباط با ستاد خبری، فرهنگ‌سازی مشارکت عمومی و ... است. البته در حوزه فعالیت‌های اطلاعاتی برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت می‌بایست به حوزه بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های اطلاعاتی اشاره نمود. در این راستا می‌توان به اهمیت همکاری‌های فرابخشی و بخشی بین سازمان‌های اطلاعاتی از منظر مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) اشاره نمود. اشراف اطلاعاتی که برگرفته از منویات فرماندهی معظم کل قوا است. برای نخستین بار به سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ابلاغ فرمودند و در سیاست‌های توسعه پنجم و در بند ۲-۴۴ نیز تصریح شده است «تقویت و تعامل مؤثر دستگاه‌های اطلاعاتی، انتظامی و قضایی و هماهنگی بین آن‌ها برای تأمین اشراف اطلاعاتی و مقابله با هر نوع اختلال در امنیت عمومی، اقتصادی و اجتماعی و مقابله با تهدید نرم».

نتایج حاصل از پاسخ به سؤال دوم تحقیق نشان داد

مسئله نظارت و واپایش از جمله مهم‌ترین و پیچیده‌ترین مسائل در هر سازمانی تلقی می‌شود و دریابانی بوشهر نیز از این گزاره مستثنا نیست. نظارت به معانی مراقبت، زیر نظر داشتن و در کنار کنترل و ارزیابی مستمر از وظایف مهم و بنیادین مدیر و ارکان اصلی و عناصر حیاتی مدیریت سالم به شمار می‌رود که در راهبری، استحکام، و مدیریت صحیح نقشی اساسی و تعیین‌کننده ایفا می‌کند. نظارت و واپایش دریابانی بوشهر ناظر بر سازوکار نظارتی محکم و استواری است که تمام اضلاع و ابعاد سازمان (کارکنان، حسن اجرای دستورالعمل‌ها و بخش‌نامه‌ها، و ...) را در برمی‌گیرد؛ از سوی دیگر

همان گونه که پاسخگویان بیان کرده‌اند از جمله عوامل مؤثر و حائز اهمیت برای مقابله و ساماندهی شناورهای فاقد هویت، بررسی عملکرد سایر سازمان‌های همکار در رابطه با موضوع و ارسال گزارش‌ها همکاری و یا عدم همکاری سازمان‌ها به سلسله‌مراتب و طرح موضوع در جلسات مرتبط در سطح شهرستانی و استانی است. چراکه بر اساس طرح ساماندهی شناورهای فاقد هویت، اجرای یک سیاست یکسان و هماهنگ بین مراجع ذیصلاح و ذی‌ربط در جهت شناسایی، جمع‌آوری و تعیین تکلیف شناورهای فاقد هویت با کاربری‌های متفاوت آن‌ها مستلزم سازمان‌های مختلفی است که این سازمان‌ها با هم افزایی و تعامل می‌بایست در راستای این مهم گام بردارند. از این‌روی، هر یک از سازمان‌های فعال در حوزه دریا دارای نقش‌هایی هستند که دریابانی بوشهر می‌بایست به‌صورت مداوم و مستمر حسن اجرای این نقش‌ها را رصد نموده و در صورت کوتاهی هر کدام از سازمان‌ها نسبت به مسئول سازی آن‌ها از مسیرهای قانونی اقدام کند به‌عنوان مثال؛ وزارت راه و شهرسازی موظف است با همکاری ستاد و دستگاه‌های اجرایی عضو آن، به ساماندهی و تجهیز و تکمیل اسکله‌ها و خورها و انضباط بخشی به تردد و توقف شناورها اقدام نماید و سازمان بندرها و دریانوردی نیز دارای وظایف و مسئولیت‌هایی است که دریابانی بوشهر با رصد حسن اجرای این وظایف می‌تواند بر بهبود وضعیت اثر بگذارد.

نتایج حاصل از پاسخ به سؤال سوم تحقیق نشان داد

مؤلفه‌ها و فعالیت‌هایی مانند «آموزش نیروی انسانی متبحر و مجرب در رابطه با موضوع»؛ «تأمین تجهیزات موردنیاز سازمانی (شناور و ...)»؛ «تأمین سوخت مصرفی موردنیاز شناورها و جیره غذایی برای گشت زنی و برخورد با شناورهای مذکور»؛ «زیرساخت‌های لازم اداری برای صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها مانند تجهیزات رایانه‌ای، دفترچه و ...»؛ «پارکینگ‌های شناوری و یا اسکله برای نگهداری شناورهای فاقد هویت توقیفی» و «ساخت و یا مشخص نمودن اسکله برای فعالیت شناورهای ساماندهی شده توسط سازمان‌های مرتبط» در این راستا شناسایی و صورت‌بندی شدند. از جمله مؤلفه‌ها و عوامل اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات» که در این تحقیق موردتوجه قرار گرفت و برابر نتایج و یافته‌های تحقیق در ساماندهی شناورهای فاقد هویت نقش دارد آموزش نیروی انسانی متبحر و مجرب در رابطه با موضوع است. امروزه به مدیران و متولیان سازمان‌ها ثابت شده است که یادگیری و ارتقاء مهارت‌های آموزشی نقش مهمی در تعالی و بهره‌وری سازمان دارد. بی‌شک این کارکردها مربوط به آموزش و ارتقاء مهارت‌های موردنیاز کارکنان، در یگان‌هایی مانند دریابانی بوشهر پررنگ‌تر و مهم‌تر است چراکه عمده کارکنان دریابانی می‌بایست در مأموریت‌های خود در دریا و بر روی شناورها، ضمن آمادگی حضور مداوم و مؤثر در دریا، مهارت استفاده از سلاح، درگیری در دریا و بر روی شناور و .. را نیز داشته باشند.

از سوی دیگر بر اساس طرح ساماندهی شناورهای فاقد هویت، دریابانی استان بوشهر دارای وظایف و مسئولیت‌هایی است که تحقق مأموریت در این حوزه مستلزم بسترسازی و ایجاد سازوکارهای لازم مبتنی بر تجهیز یگان‌های دریابانی و بروز رسانی امکانات و لوازم این حوزه است؛ در این راستا دریابانی موظف است نسبت به الکترونیکی نمودن دفترچه کنترل انتظامی تردد شناورها با ایجاد سازوکار لازم اقدام نماید و با تعیین ایستگاه‌های کنترلی (گلوگاه‌های دریایی) در مسیر تردد

شناورها اقدام کند که این فعالیت‌ها نیازمند فراهم شدن زیرساخت‌هاست. همچنین برخورد با تخلف شناورهای مشمول که خارج از توقفگاه مجاز، مسیر، زمان و محدوده تعیین شده تردد می‌نمایند با دسترسی به سامانه جامع دریایی سازمان بندرها و دریانوردی طبق قوانین و مقررات موضوعه امکان‌پذیر است که تحقق این امر خود نیازمند تأمین سوخت لازم برای شناورهای دریابانی، در اختیار داشتن شناورهایی بروز، قدرتمند و سریع برای تعقیب و گریز شناورهای متخلف و توقیف آن‌ها است. در این راستا، از جمله اقداماتی که به اقدامات «مرتبط با منابع و امکانات» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت گره‌خورده است، تهیه طرح فازبندی شده نصب سامانه ردیاب شناورها (لنج و قایق‌های ثبت‌شده در سازمان بندرها و دریانوردی) و ارائه آن به ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و کار ویژه مرز شورای امنیت کشور است که با گذشت چندین سال از ابلاغ طرح ساماندهی شناورهای فاقد هویت و با وجود تلاش‌های صورت گرفته از سوی مرزبانی ناجا و به‌ویژه دریابانی استان‌هایی مانند بوشهر و حتی هرمزگان این مهم به دلایل مختلف عملی نشده است.

نتایج حاصل از پاسخ به سؤال چهارم تحقیق نشان داد

اقدامات «مرتبط با مدیریت» در ساماندهی شناورهای فاقد هویت دارای نقش مهمی است. در تبیین یافته‌های مربوط به سؤال فوق می‌توان بیان داشت؛ امروزه بر کسی پوشیده نیست که توانایی‌های مدیریتی از جمله ویژگی‌های مهم و بارز و موردنیاز مدیران، مسئولان و فرماندهان برای موفقیت سازمان محسوب شده و هیچ سازمانی بدون در اختیار داشتن کارگزارانی با توانایی‌های مدیریتی مناسب نمی‌تواند تعالی و موفقیت خود را تأمین و تحصیل نماید. مؤلفه‌های مربوط به حوزه مدیریت برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت همچون؛ «برقراری تعامل سازنده با سازمان‌های متولی امر مانند: سازمان بندرها، سازمان شیلات، قوه قضائیه و ...»؛ «کنترل و مدیریت بحران‌های ناشی از برخورد و ساماندهی شناورهای فاقد هویت»؛ «مدیریت صحیح از حیث زمان و مکان برخورد با شناورهای فاقد هویت و ساماندهی شناورهای مذکور»؛ «استفاده صحیح از منابع درون و برون‌سازمانی»؛ «استفاده از ظرفیت‌های قانونی در رابطه با موضوع»؛ «بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های دیداری و شنیداری محلی و ملی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت»؛ «استفاده از ظرفیت تشکل‌های مردم‌نهاد در رابطه با موضوع. مانند تعاونی صیادی، تعاونی قایق‌داران و ...»؛ «همراه‌سازی ساحل‌نشینانی که به‌صورت قانونی در حوزه دریا فعالیت می‌نمایند»؛ «کنترل از طریق سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات رایانه‌ای و دوربین‌های مداربسته» و «کنترل از طریق طرح جامع ساماندهی شناورها»؛ «کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آن‌ها توسط شرکت‌های تعاونی» و «فراهم شدن بستر لازم جهت اجرای صددرصدی بیمه شناورها» در این راستا احصاء و صورت‌بندی شده‌اند.

در این راستا و همچنان که در بخش یافته‌های توصیفی تحقیق بیان شد؛ ارتقاء وضعیت کیفی تجهیزات، ابزار و ماشین‌آلات دریابانی و متناسب‌سازی تعداد تجهیزات، ابزار و ماشین‌آلات دریابانی با جدول سازمان اقداماتی است که می‌بایست در راستای تقویت و گسترش توانمندی گشت‌های دریابانی از سوی فرماندهان و مدیران دریابانی استان بوشهر بیش‌ازپیش موردتوجه قرار گیرد. محیط عملیاتی یگان‌های دریایی بوشهر برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت، حوزه‌ای

است که دران به دلیل وجود بستر کسب درآمدهای سرشار حاصل از قاچاق کالا، قاچاقچیان و مجرمان برای کسب و تحصیل سود بیشتر و در امان ماندن از تعقیب و گریز شناورهای دریابانی استان بوشهر، همواره مساعی خود را در جهت ارتقاء هرچه بیشتر تجهیزات بکار بسته و دریابانی بوشهر به دلیل محدودیت‌های اعتباری و تنگنای بودجه، در این رقابت نامتوازن عقب‌مانده است که نتیجه آن تفاوت فزاینده در توان رزم گشت‌های دریابانی بوشهر با توانمندی شناورهای قاچاقچیان و در نتیجه رشد قاچاق در این مناطق و ناکامی در ساماندهی شناورهای فاقد هویت است.

در مجموع نتایج تحقیق نشان داد؛ اقدامات کنترلی دریابانی بوشهر در ساماندهی شناورهای فاقد هویت می‌بایست ممزوج و تلفیقی از اقدامات اطلاعاتی، اقدامات مدیریتی و نظارتی با پشتیبانی در حوزه تقویت منابع و امکانات و تجهیزات باشد. چراکه هر سازمانی برای حرکت مداوم و متعالی برای تحقق اهداف و دست یافتن به چشم‌انداز مطلوب سازمانی مستلزم تلاش متوازن و متناسب است و توجه به یک بعد بدون در نظر گرفتن ابعاد دیگر نمی‌تواند ترقی و پیشرفت سازمان را در پی داشته باشد.

پیشنهاد‌های پژوهش که مبتنی بر یافته‌های تحقیق و برآیند دیدگاه جامعه خبرگانی و نخبگانی حوزه تحقیق بود، به منظور برون رفت از مشکل به شرح ذیل ارائه شده است؛

- شناسایی و برخورد قانونی با کارگاه‌ها و شرکت‌های ساخت و تولید شناورهای فاقد هویت در سطح استان؛
- انسداد مسیرهای ورود غیرقانونی موتور و تجهیزات شناورهای فاقد هویت؛
- شناسایی و برخورد قانونی با مراکز تعمیر شناورهای فاقد هویت در سطح استان؛
- اقدامات مستمر اطلاعاتی برای شناسایی هویت مالکین و ناخداها و افرادی که بر روی شناورهای فاقد هویت کار می‌کنند.

- تأمین و در اختیار قرار دادن تجهیزات مورد نیاز دریابانی استان بوشهر (شناور و ...) از سوی فرماندهی مرزبانی ناجا.
- بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های دیداری و شنیداری محلی و ملی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت؛
- تأمین سوخت مصرفی مورد نیاز شناورها و جیره غذایی برای گشت زنی و برخورد با شناورهای مذکور.
- فراهم نمودن زیرساخت‌های لازم اداری برای صدور مجوزهای قانونی در رابطه با ساماندهی شناورها مانند تجهیزات رایانه‌ای، دفترچه و ...

- تأمین زیرساخت‌های نگهداری شناورهای فاقد هویت توقیفی (پارکینگ‌های شناوری و یا اسکله در سواحل)
- برقراری تعامل سازنده با سازمان‌های متولی امر مانند: سازمان بندرها، سازمان شیلات، قوه قضائیه و ...؛
- کنترل و مدیریت به موقع بحران‌های ناشی از برخورد و ساماندهی شناورهای فاقد هویت؛
- مدیریت صحیح از حیث زمان و مکان برخورد با شناورهای فاقد هویت و ساماندهی شناورهای مذکور؛
- استفاده از ظرفیت‌های قانونی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت؛

- استفاده از ظرفیت تشکل‌های مردم نهاد در رابطه با موضوع. مانند تعاونی صیادی، تعاونی قایق داران و ... برای ساماندهی شناورهای فاقد هویت؛
- کنترل از طریق سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات رایانه‌ای و دوربین‌های مداربسته
- کنترل شناورها با تحت پوشش قرار دادن آن‌ها توسط شرکت‌های تعاونی
- نظارت بر فعالیت نیروهای خودی در رابطه با ساماندهی شناورهای فاقد هویت.
- نظارت بر اجرای دقیق قوانین و مفاد دستورالعمل‌های صادره مرتبط با موضوع؛
- مسئول سازی سایر سازمان‌های همکار در رابطه با موضوع و ارسال گزارش‌ها همکاری و یا عدم همکاری سازمان‌ها به سلسله‌مراتب و طرح موضوع در جلسات مرتبط در سطح شهرستانی و استانی؛
- نظارت بر نحوه صدور مجوزهای لازم در رابطه با ساماندهی شناورها؛

منابع

- ابتهاج، ابوالقاسم (۱۳۸۷). گشت انتظامی. تهران: ساعس ناجا، صص ۸۱.
- احمدی، عبدالله (۱۳۹۹). چالش‌های دریابانی بابلسر در امنیت گردشگری دریایی. پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد رشته علوم و فنون مرزی دانشکده علوم و فنون مرزی دانشگاه علوم انتظامی امین.
- امیری، حیدر (۱۳۹۸). نیروی دریایی ایران با تأکید بر نقش کشتی پرسپولیس در امنیت خلیج فارس در دوره قاجار. مجله تاریخ اسلام و ایران. شماره ۴۶. صص ۵۷-۳۳.
- جزینی علی‌رضا (۱۳۹۳). سازمان و وظایف یگان‌های انتظامی. تهران: معاونت تربیت و آموزش ناجا.
- جمالی، جواد (۱۳۸۹). گزینه‌های دشوار امریکا در افغانستان: سازش یا انزوا. مطالعات راهبردی جهان اسلام. شماره ۴۲. صص ۱۰۸-۸۵.
- جوادیان، رضا؛ احمدی محمد، حسین و محمدی مقدم، یوسف (۱۳۸۸). عوامل موثر بر موفقیت گشت انتظامی در پیشگیری از سرقت خودرو. فصلنامه علمی - پژوهشی انتظام اجتماعی. سال اول. شماره ۴. صص ۱۴۱-۱۲۸.
- دژاکام، رضا (۱۳۸۹). درآمدی بر چیستی و چرایی اشراف اطلاعاتی. تهران: دانشکده و پژوهشکده اطلاعات و امنیت دانشگاه جامع امام حسین (ع).
- دهخدا، علی اکبر (۱۳۹۷). لغتنامه دهخدا. جلد ۱۴. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ذکی، یاشار؛ موسوی شهیدی، سیدمهدی و قره‌خانی، کاظم (۱۳۹۳). چالش‌های یگان‌های دریابانی در برقراری امنیت مرزهای آبی (مطالعه موردی: اروندرود). پژوهش‌نامه مطالعات مرزی. دوره دوم. شماره ۲. صص ۱۵۹-۱۸۳.
- ذوالفقاری، حسین، سلطانی، مسعود و فعال، صیدال (۱۳۹۳). مقدمه‌ای بر مدیریت مرز. انتشارات مرکز تحقیقات و مطالعات فرماندهی مرزبانی ناجا.
- رضائیان، علی (۱۳۸۹). مبانی سازمان و مدیریت. چاپ سیزدهم. تهران: سمت.
- ریاحی سامانی، مهرباب و هندیانی، عبدا... (۱۳۹۵). نقش مدیریت انتظامی سواحل در امنیت عمومی (مورد مطالعه: استان مازندران). فصلنامه پژوهش‌های انتظامی. دوره یازدهم. شماره ۳. صص ۳۷۰-۳۵۰.

زرقانی، سیدهدادی؛ جان پرور، محسن؛ صالح آبادی، ریحانه؛ جهان‌بین، افشین (۱۳۹۵). شبکه‌ی حسگر بی سیم؛ راهبرد جدید کنترل و مدیریت مرزهای کشور جهت برقراری نظم و امنیت. دو فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای. سال چهاردهم. شماره ۲۷. صص ۲۵-۵۰.

ستاره، جلال؛ رضوی، محمد و عسکری، مصطفی (۱۳۹۴). نقش ساماندهی شناورهای تفریحی بر امنیت عمومی مرزنشینان استان مازندران. فصلنامه علمی ترویجی علوم و فنون مرزی. سال چهارم. شماره ۱۵. صص ۱۵-۳۸.

سلطانی فر، محمد (۱۳۸۹). دیپلماسی عمومی نوین و روابط عمومی الکترونیک. تهران: سیمای شرق. عباسی اسفنجانی، حسین؛ فروزنده دهکردی، لطف اله (۱۳۹۴). طراحی مدل جامع تجاری سازی تحقیقات دانشگاهی با رویکرد دلفی. مجله پژوهشنامه بازرگانی. شماره ۷۵. صص ۱۷۰-۱۳۹.

عبدالرحمانی، رضا (۱۳۸۴). سرمایه اجتماعی و اعتماد اجتماعی. مجله رشد آموزش علوم اجتماعی. شماره ۲۹. صص ۳۲-۴۰.

عمید، حسن (۱۳۹۷). فرهنگ عمید. تهران: انتشارات امیرکبیر.

فعال، صیدال و اسدی فر، محمد (۱۳۹۵). نقش نیروی انتظامی در مدیریت یکپارچه سواحل خزر (با تاکید بر نقش یگان‌های دریابانی و انتظامی استان گیلان). مجموعه مقالات همایش آمایش سرزمین، جایگاه خزر و چشم انداز توسعه گیلان.

گلدوزیان، ایرج (۱۳۸۶). حقوق جزای اختصاصی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

مختاری، فتح الله (۱۳۹۶). ارزیابی عملکرد فرماندهی نیروی انتظامی استان مرکزی براساس الگوی تعالی سازمانی. فصلنامه دانش انتظامی پلیس استان مرکزی. سال هفتم. شماره ۳. صص ۲۲-۵۲.

مختاری، محمود (۱۳۹۷). عوامل مدیریتی موثر بر کنترل انتظامی مهاجران غیرمجاز در شهر مشهد. پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد رشته فرماندهی و مدیریت انتظامی دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه انتظامی علوم آمین.

موسوی، سید سامان (۱۳۹۸). تأثیر عوامل مدیریتی بر توانمندسازی گشت‌های دریایی (مورد مطالعه: دریابانی استان هرمزگان). پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد رشته فرماندهی و مدیریت انتظامی. دانشگاه انتظامی علوم آمین.

Breton, reymond (۱۹۹۷). laparticipation social et le,http: www. @canada. Metropolis.

David S. Alberts (۱۱۱۱), Information Management Challenges in Achieving Coalition Interoperability , held in quebec, Canada ۲۸-۳۰.

Huub Dijnstbloem, Rogier van Reekum, and Willem Schinkel (۲۰۱۷). Surveillance at sea: The transactional politics of border control in the Aegean. Security Dialogue. ۲۰۱۷ Jun; ۴۸(۳): ۲۲۴-۲۴۰. Published online ۲۰۱۷ Apr ۷. doi: ۱۰,۱۱۷۷/۰۹۶۷۰۱۰۶۱۷۶۹۵۷۱۴.

Jumbert MG (۲۰۱۸). Control or rescue at sea? Aims and limits of border surveillance technologies in the Mediterranean Sea. US National Library of Medicine National Institutes of Health.

Jones, S. Criminology. London, UK: Butterworth's; ۲۰۰۱.p.۷۱.

Marcella Castells, Francesc Xavier Martínez de Osés & Juan José Usabiaga (۲۰۱۲). Road and Maritime Transport Environmental Performance: Short Sea Shipping Vs Road Transport. Journal of Maritime Research ۹(۳).

HalHodson (۲۰۱۴). Smart ship radar stands watch for incoming pirates. New Scientist. Volume ۲۲۲, Issue ۲۹۷۱, ۳۱ May ۲۰۱۴, Page ۲۳.

