

بسم الله الرحمن الرحيم

التباينات المكانية ومركزية السياسة الجنائية : سرقة السيارات في بغداد كحالة دراسية

د. نعمان حسين الجبوري
كلية التربية - جامعة تكريت

أ.د. مضر خليل العمر
كلية التربية - جامعة ديالى

المقدمة

تمتد بغداد على رقعة جغرافية تبلغ (٨٥٠) كيلومترا مربعا ، و يقطنها (٥,٥٠٠) نسمة ، ويقطعها نهر دجلة من الشمال إلى الجنوب مقسما إيها إلى جانبين : شرقي (الرصافة) ، و غربي (الكرخ) . و قد تباينت نسب استعمالات الأرض في الجانبين بدرجة واضحة بسبب حداثة التوسع في الجانب الغربي مقارنة بالرصافة . ولأن بغداد عاصمة البلاد و مركز إشعاعها الحضاري ، و لتوجه المواطنين إليها من جميع أرجاء العراق ولأغراض شتى ، فقد ازدحمت شوارعها بالمركبات و من مختلف الأنواع . أدى هذا في محصلته النهائية إلى توفر فرصا لسرقة السيارات ، أو السرقة من الأماكن الأخرى و التوجه إلى بغداد قصد الاختفاء في زحام شوارعها . هذا بحث معني بسرقة السيارات في مدينة بغداد خلال عام ١٩٩٨ ، مسلطا الضوء على الجوانب التي اختلفت بها هذه الجريمة بين جانبي بغداد . فهدف البحث قد تحدد بالإجابة عن تساؤل : هل هناك اختلاف جوهري في سرقة السيارات بين جانبي الكرخ و الرصافة ، من حيث :-

- طبيعة الأماكن التي حدثت السرقة فيها ،
- طبيعة الأماكن التي تم العثور على السيارات المسروقة فيها ،
- الجهة التي عثرت على السيارات المسروقة ،
- القبض على الجناة ،
- الكيفية التي قبض فيها على سراق السيارات ،

- الحالة التي كانت عليها السيارات عند العثور عليها ،
- المفقود منها ،
- نوعية السيارات المسروقة ،
- عائديه السيارات المسروقة ،
- طريقة السرقة .

وهل انعكست هذه التباينات على السياسة الجنائية التي تعتمد عليها الأجهزة الأمنية في متابعة السرقات ؟

ولغرض الإجابة الموضوعية عن هذا التساؤل و تشعباته ، فقد نظمت استمارة استبانته خاصة تم ملئها من قبل مكتب مكافحة سرقة السيارات في بغداد لكل سيارة سُرقت خلال عام ١٩٨٩ . وبعد تفريغ معلومات الاستمارات ، و استخراج تكرار كل فقرة من فقرات الاستمارة ، نظمت النتائج على شكل جداول جرى تحليل تكرارات الفقرات باعتماد طريقة مربع كاي Chi squared ، للتحقق من درجة التشابه بين جانبي الكرخ و الرصافة و هل يعودان إلى مجتمع إحصائي واحد أم لا . فعندما يكونا عائدين إلى مجتمع إحصائي واحد ، عندها تقبل الفرضية الصفريّة القائلة بعدم وجود فرق معنوي بين المجتمعين . أما عندما يكون الفرق الإحصائي كبير حينها ترفض الفرضية الصفريّة مما يعني أن العينتين عائدتين إلى مجتمعين مختلفين ، وان ليس هناك تشابه في سرقة السيارات بين الجانبين ، وان لكل جانب سماته التي جعلته يتميز عن الآخر ، مما يعني ضرورة وضع سياسة خاصة لكل قاطع لمتابعة سرقة السيارات .

طبيعة المنطقة التي حدثت السرقة فيها

يوضح الجدول و الشكل رقم (١) أن المناطق السكنية هي التي ينشط فيها سراق السيارات إذ حدثت فيها (٤٨%) من مجموع سرقة السيارات لقلّة تواجد دوريات الشرطة فيها ، ثم المناطق التجارية (٤٦%) من مجموع سرقة السيارات في بغداد ، بسبب الازدحام الكبير و ضالة زمن المراقبة من قبل أصحاب السيارات ، إلا أن هناك فرقا جوهريا بين جانبي بغداد في هذا الخصوص . ففي الكرخ حوالي (٦٣%) من مجموع سرقات السيارات التي حدثت عام ١٩٩٨ كانت في المناطق السكنية ، بسبب انخفاض الكثافة السكانية و السكانية بينما كانت نسبتها (٣٥%) في الرصافة ، تقابلها نسبة (٣٢%) و (٥٨%) في المناطق التجارية في الجانبين على التوالي . وهذا

الاختلاف أشهر التحليل الإحصائي حيث كانت قيمة مربع كاي المحسوبة أكبر من القيمة الجدولية . هذه النتيجة تعكس التباين في نسب استعمالات الأرض في الجانبين ، حيث يتركز الاستعمال التجاري و تحديد المنطقة التجارية المركزية في جانب الرصافة ، فالاستعمال التجاري في الرصافة تفوق نسبته ، و مساحته ، و أهميته نظيره في الكرخ ، كذلك حال نسبة الاستعمال لأغراض الخدمات الطبية (العيادات) ((شوارع الأطباء و المجمعات الطبية)).

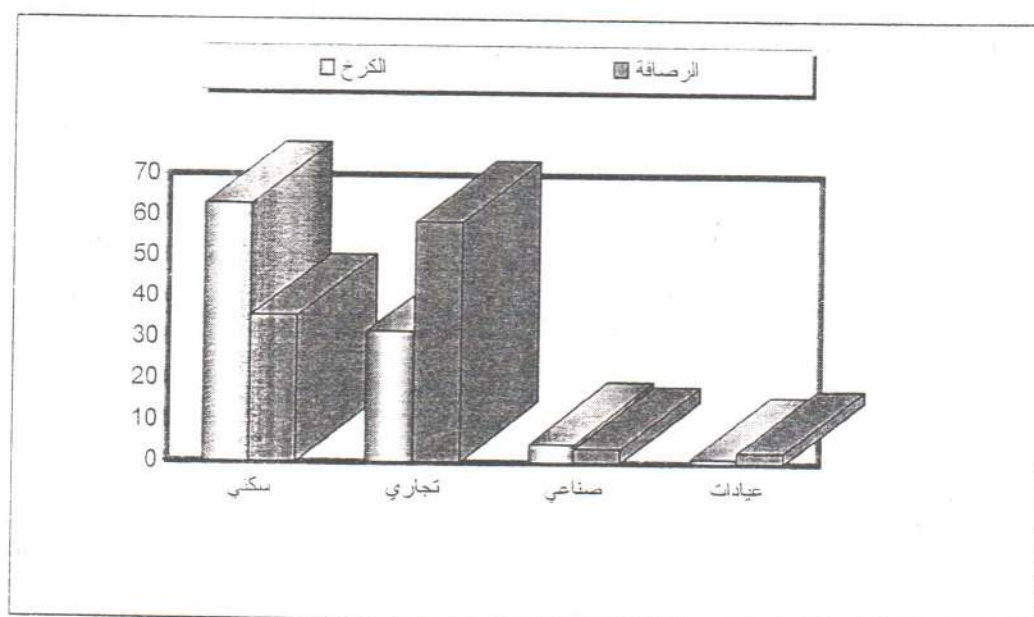
جدول رقم (١)

طبيعة المناطق التي حدثت فيها سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨

نوع استعمال الأرض السائد	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
سكني	٦٢,٨٨٧	٣٥,٣٩٨	٤٨,٠٩٥
تجاري	٣١,٦١٥	٥٨,٤٠٧	٤٦,٠٣٢
صناعي	٤,٤٦٧	٣,٥٣٩	٣,٩٦٨
عيادات	١,٠٣١	٢,٦٥٥	٣,٣٣٣
مجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (١)

طبيعة المناطق التي حدثت فيها سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨



أما الجدول و الشكل رقم (٢) فيوضحان أن حوالي نصف سرقة السيارات تمت في الشوارع العامة (٤٧%) ، ويؤشر هذا ضعف المتابعة الأمنية أو عدم كفايتها لمتابعة ما يجري في هذه الشوارع ، وإن حوالي الخمس قد حدثت في الشوارع الفرعية (٢١%) ، و مثله من الدور السكنية (٢٠%) . وبما أن سرقة السيارات قد حدثت بنسبة عالية في المناطق التجارية في الرصافة ، لذا فقد كانت نسبة السيارات المسروقة من شارع عام فيها بنسبة (٥٥%) ، وفقط (١٩%) من سرقة السيارات حدثت من الدور السكنية . أما في الكرخ فالحال مختلف ، حيث كانت النسب وكما يأتي : (٢٢%) من الدور السكنية ، (٣٠%) في الشوارع الفرعية ، و (٤٠%) في الشوارع العامة . ولهذا السبب فقد رفضت فرضية عدم وجود فرق معنوي بين تكرار سرقة السيارات بين الكرخ و الرصافة باعتماد طريقة مربع كاي ، وبدلالة معنوية قدرها (٩٥%) .

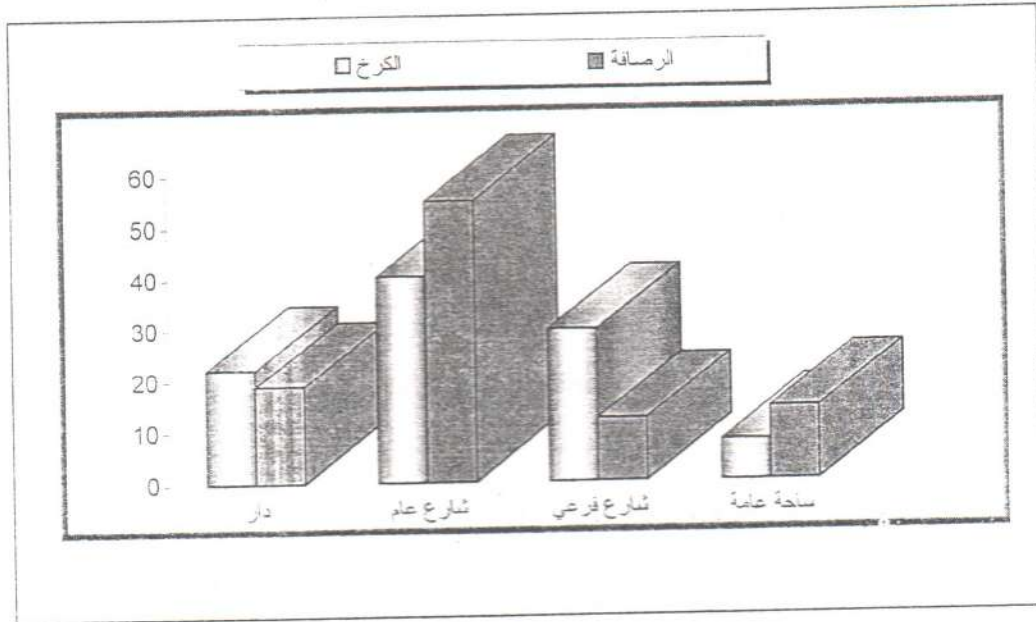
تشير النتيجة أعلاه إلى أن لطبيعة استعمالات الأرض و نسبها من مجموع الاستعمالات الحضرية علاقة مباشرة بآماكن سرقة السيارات . فالسارق يتجه حيث تترك السيارة لفترة طويلة نسبيا دون مراقبة ، وحيث تتوفر فرص الاختفاء و المراقبة .

جدول رقم (٢)

الآماكن التي حدثت فيها سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨

مكان حدوث السرقة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
دار	٢٢,١٣٥	١٨,٨٣٧	٢٠,٥٣٧
شارع عام	٤٠,٣٦٥	٥٤,٨٤٨	٤٧,٣٨٣
شارع فرعي	٢٩,٦٨٨	١٢,١٨٨	٢١,٢٠٨
ساحة عامة	٧,٨١٢	١٤,١٢٧	١٠,٨٧٢
مجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (٢)
الأماكن التي حدثت فيها سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨



طبيعة المنطقة التي عثر على السيارة المسروقة فيها

يعرض الجدول و الشكل رقم (٣) الأماكن التي عثر فيها على السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨ . تشير بيانات الاستبيان إلى أن (٣٠%) من السيارات المسروقة التي تم العثور عليها قد وجدت في مناطق سكنية ، و (٢٤%) خارج المنطقة التي سرقت منها ، و (١٣%) في أماكن خالية ، و (١١%) في مناطق تجارية ، و (٥,٥٥٦%) في المناطق الصناعية ، و (٥,٨٠٨%) في المنطقة نفسها . وأيضاً كان هناك فرقاً كبيراً بين الكرخ و الرصافة ، حيث رفضت فرضية عدم وجود فرق معنوي بدلالة إحصائية قيمتها (٩٥%) باعتماد طريقة مربع كاي . ففي الكرخ كانت نسبة العثور على السيارات المفقودة في الإمكان السكنية هي (٤٥%) ، و (١٦%) في الأماكن العامة ، و (١٣%) في الأماكن الخالية ، و (١٢%) خارج المنطقة التي سرقت منها ، و (٩%) في المناطق ذات الاستعمال التجاري ، و (٦%) في المناطق الصناعية ، ولم يعثر على أية سيارة مسروقة في المنطقة التي سرقت منها . أما في الرصافة فقد كانت أعلى النسب للعثور على السيارات المسروقة خارج المنطقة

(٣٣%) ، و (١٩%) في مناطق سكنية ، و (١٣%) في مناطق تجارية ، و (١٣%) في أماكن خالية ، و قد عثر على (١٠%) من السيارات المسروقة في المنطقة نفسها ، و (٦%) في أماكن عامة ، و (٥%) في مناطق صناعية .

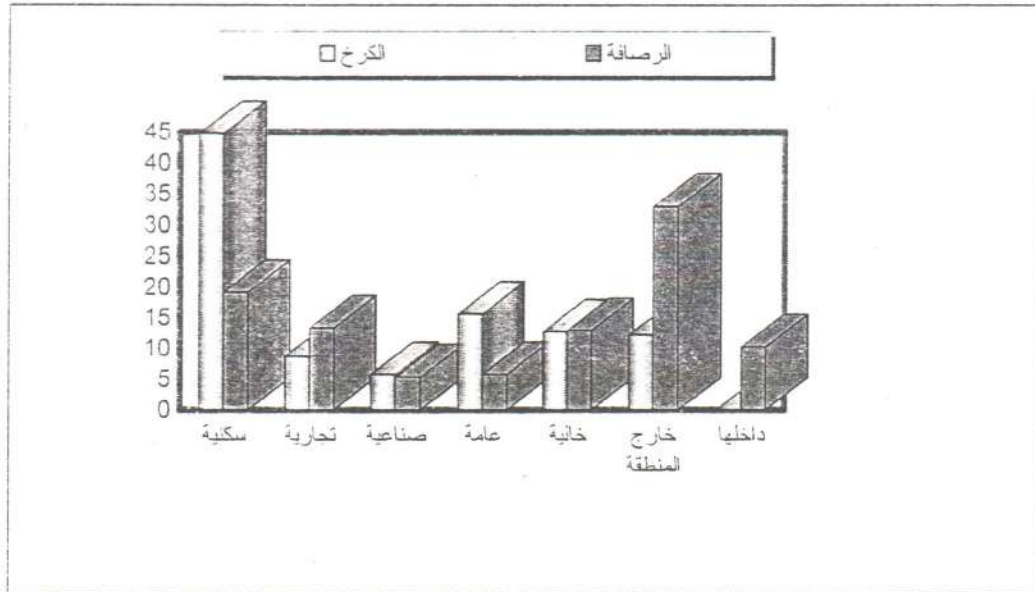
جدول رقم (٣)

أماكن العثور على السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨

مكان العثور على السيارة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
منطقة سكنية	٤٤,٧٦٧	١٩,١٩٦	٣٠,٣٠٣
منطقة تجارية	٨,٧٢١	١٣,٣٩٣	١١,٣٦٤
منطقة صناعية	٥,٨١٤	٥,٣٥٧	٥,٥٥٦
أماكن عامة	١٥,٦٩٨	٥,٨٠٣	١٠,١٠١
أماكن خالية	١٢,٧٩١	١٢,٩٤٦	١٢,٨٧٩
خارج المنطقة	١٢,٢٠٩	٣٣,٠٣٦	٢٣,٩٩٠
المنطقة نفسها	٠	١٠,٢٦٨	٥,٨٠٨
المجموع	١٠٠,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠

شكل رقم (٣)

أماكن العثور على السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨



لقد كان لشرطة النجدة دور متميز في العثور على السيارات المسروقة (٣٥%) من مجموع السيارات التي تم العثور عليها ، ويعود السبب إلى تجوال سيارات النجدة في

الأحياء السكنية و الشوارع العامة بشكل شبه مستمر ، و للمنظمات الحزبية و الجهات الأمنية دور بارز أيضا (٢٩%) . ولمتابعة أصحاب السيارات المسروقة أهمية ، فحوالي ربع السيارات التي عثر عليها كانت على يد أصحابها و أهاليهم (٢٤%) . يعرض الجدول و الشكل رقم (٤) النسب المئوية لمشاركة الجهات المعنية بالعثور على السيارات المسروقة .

والجدير بالملاحظة هو أن دور شرطة المرور ، و نقاط السيطرة محدود جدا في كشف مثل هذا النوع من الجرائم ، ويرجع السبب إلى تفادي القائمين بالسرقة المرور من نقاط التفتيش و السيطرة خوفا من انكشاف أمرهم ، و لتعميم أرقام السيارات المسروقة و أوصافها على هذه النقاط دور مهم في هذا ، ولهذا كان دور الشرطة المحلية أفضل نسبيا . كما لم يتضح وجود فرق معنوي بين تكرار الجهات التي عثرت على السيارات المسروقة بين الكرخ و الرصافة ، لذا برهن التحليل الإحصائي على إن السياسة العلاجية و المتابعة واحدة بين القاطعين ، وإن أسلوب المتابعة في مجتمع الدراسة واحد .

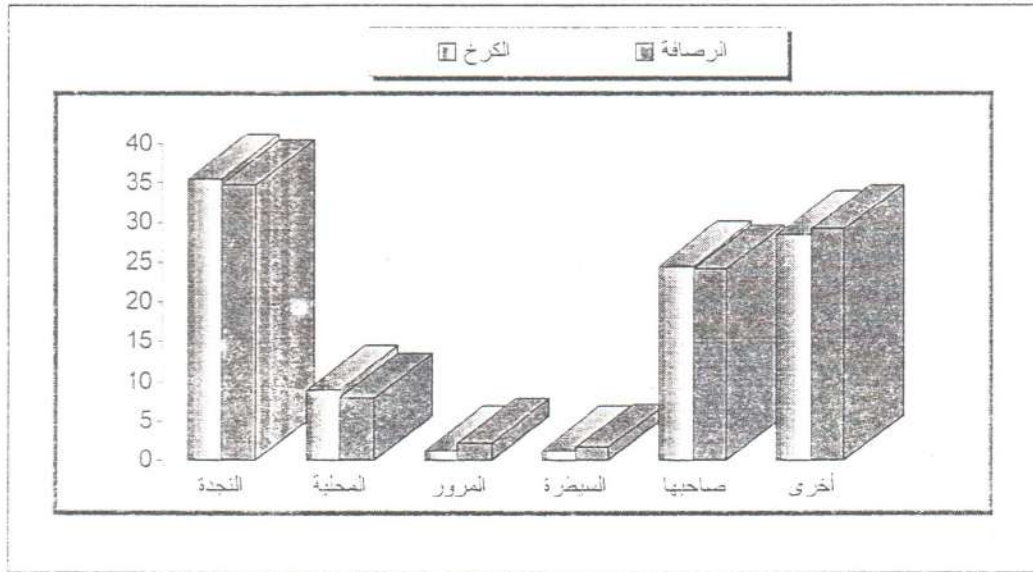
جدول رقم (٤)

الجهات التي عثرت على السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨

الجهة التي عثرت عليها	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
النجدة	٣٥,٤٨٤	٣٤,٠١٤	٣٤,٧٦٨
المحلية	٩,٠٣٢	٦,٨٠٢	٧,٩٤٧
المرور	١,٢٩٠	٣,٤٠١	٢,٣١٧
السيطرة	١,٢٩٠	٢,٠٤١	١,٦٥٥
صاحبها	٢٤,٥١٦	٢٣,٨١٠	٢٤,١٧٢
أخرى	٢٨,٣٨٧	٢٩,٩٣٢	٢٩,١٣٩
المجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (٤)

الجهات التي عثرت على السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨



الجنابة و القبض عليهم

على الرغم من المتابعة المستمرة ، ومن قبل جهات متعددة ، إلا أن القبض على سراق السيارات لم يتم بشكل مقنع ، ف (٩٠,٦٥٩%) من الجنابة بقي طليقا ، و اختلفت النسبة بين الجانبين ، ففي الكراخ (٨٥%) من الجنابة بقي مجهولا ، و في الرصافة (٧٩%) . وقد برهن التحليل الإحصائي على وجود فرق معنوي في هذا الخصوص . يعرض الجدول والشكل رقم (٥) النسب المئوية لوضع سراق السيارات .

أما الجدول والشكل رقم (٦) فيعرضان الكيفية التي تم إلقاء القبض فيها على سراق السيارات في بغداد . طبقا لهذا الجدول فإن النسبة الأكبر كانت عن طريق التحقيق (٣٦,٥٣٨%) مما يعني أن الجنابة لم يتم القبض عليهم من سرقة واحدة ، بل من خلال التحقيق في جرائم أخرى أو الاشتباه بهم . وقد كانت الصدفة عاملا مهما في عملية إلقاء القبض على سراق السيارات ، ف (٢٨,٨٤٦%) من مجموع الجنابة القي القبض عليهم صدفة . و فقط (٢٥%) من مجموع الجنابة القي القبض عليهم مع السيارة ، و (٩,٦١٥%) أثناء قيامهم بعملية السرقة . و لم يكن هناك فرقا واضحا بين الكراخ و الرصافة في هذا الجانب ، لذا قبلت فرضية أن لا فرق بين جانبي مجتمع الدراسة .

تؤكد هذه النتيجة ما سبقها من إن الإجراءات الرسمية موحدة و ليس فيها تباين كبير ،
وان السياسة المتبعة ذات طابع مركزي دون الأخذ بالتباينات المحلية المكانية .

جدول رقم (٥)

الوضع الجنائي لسراق السيارات في بغداد عام ١٩٩٨

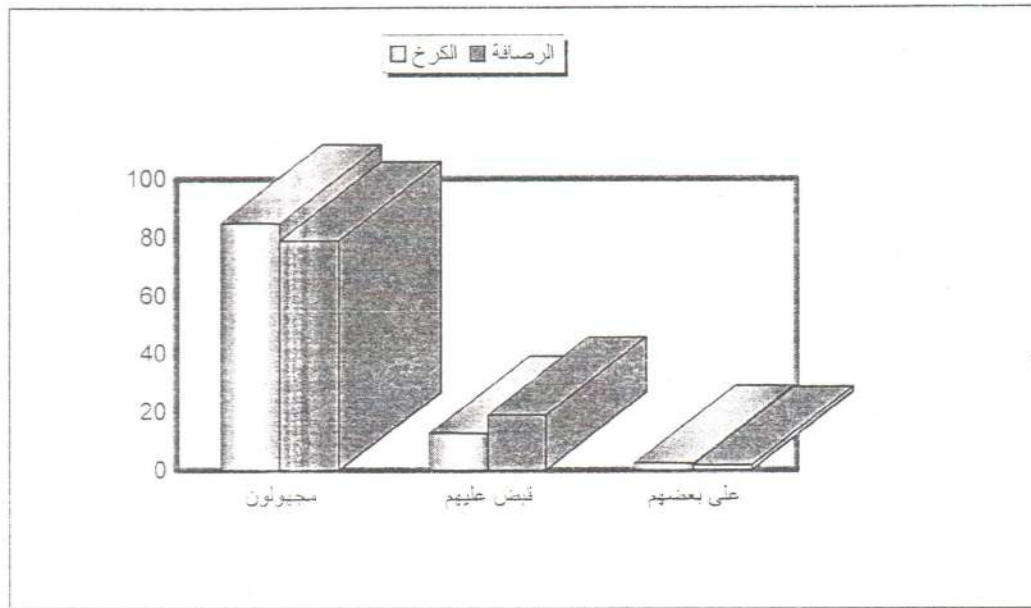
الجناة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
مجهولون	٨٥,١٤٣	٧٩,١٦٧	٩٠,٦٥٩
قبض عليهم	١٢,٥٧١	١٩,٠٤٨	٦,٥٩٣
بعضهم	٢,٢٨٥	١,٧٨٥	٢,٧٤٧
المجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

جدول رقم (٦)

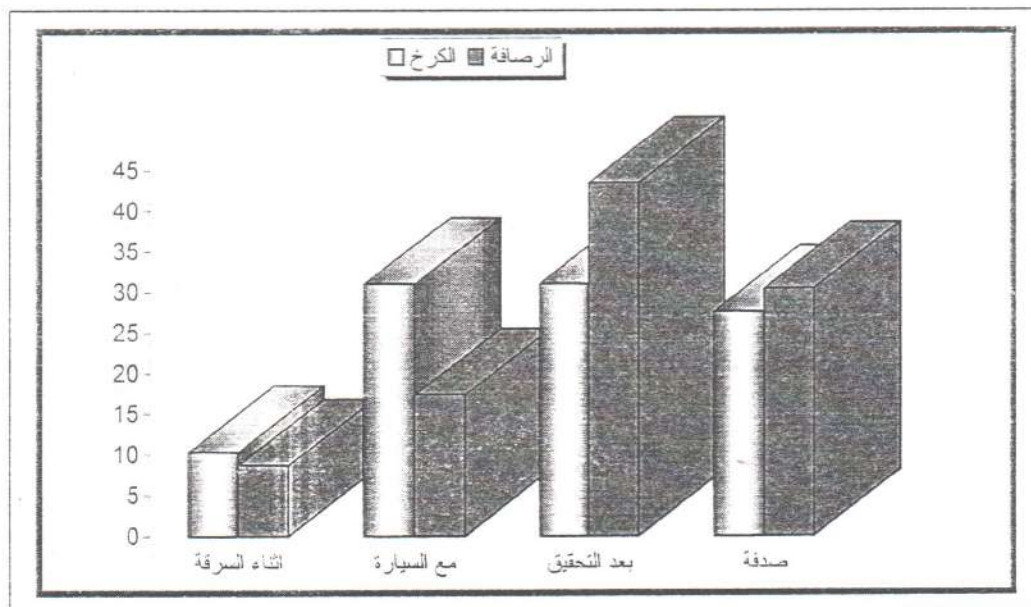
الكيفية التي التي القبض فيها على سراق السيارات في بغداد عام ١٩٩٨

القبض على الجناة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
أثناء السرقة	١٠,٣٤٥	٨,٦٩٥	٩,٦١٥
مع السيارة	٣١,٠٣٤	١٧,٣٩١	٢٥,٠٠
بعد التحقيق	٣١,٠٣٤	٤٣,٤٧٨	٣٦,٥٣٨
صدفة	٢٧,٥٨٦	٣٠,٤٣٥	٢٨,٨٤٦
المجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (٥)
الوضع الجنائي لسراق السيارات في بغداد عام ١٩٩٨



شكل رقم (٦)
الكيفية التي التي القى القبض فيها على سراق السيارات في بغداد عام ١٩٩٨



حالة السيارة عند العثور عليها

حوالي ثلثي السيارات المسروقة وتم العثور عليها وجدت متضررة ، وكانت هذه النسبة (٦٤ %) في الكرخ ، مقابل (٦١ %) في الرصافة . وكان الفرق بين التكرارات معنوي حيث رفضت فرضية عدم وجود فرق بين جانبي بغداد . يعرض الجدول و الشكل رقم (٧) حالة السيارات المسروقة عند العثور عليها .

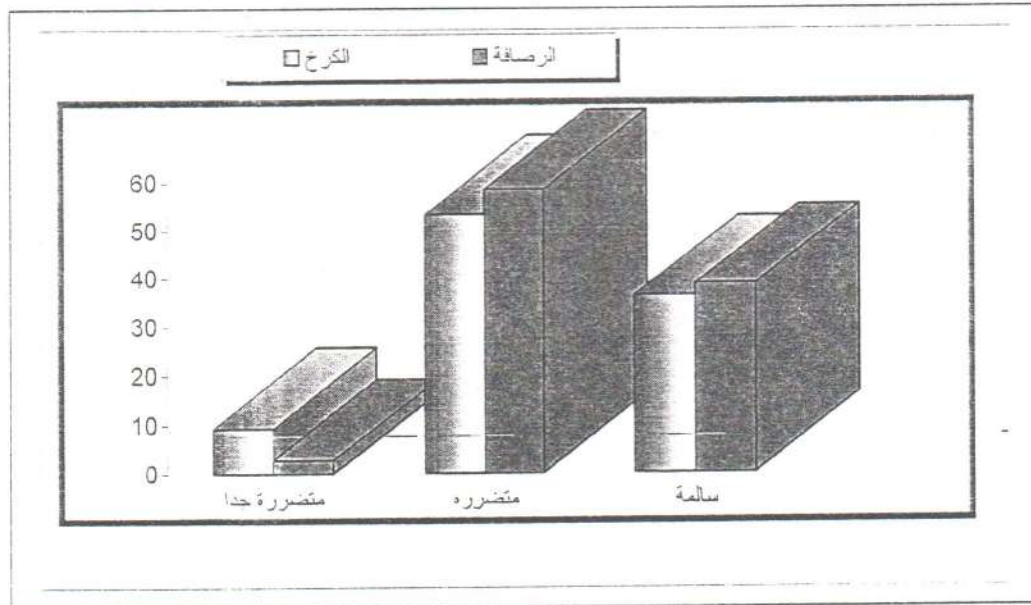
جدول رقم (٧)

حالة السيارات المسروقة عند العثور عليها في بغداد عام ١٩٩٨

حالة السيارة عند العثور	الكرخ %	الرصافة %	الاجموع %
متضررة جدا	٩,٢٧١	٢,٨١٧	٦,١٤٣
متضررة	٥٤,٣٠٥	٥٨,٤٥١	٥٦,٣١٤
سالمه	٣٦,٤٢٤	٣٨,٧٣٢	٣٧,٧٥٤
الاجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (٧)

حالة السيارات المسروقة عند العثور عليها في بغداد عام ١٩٩٨

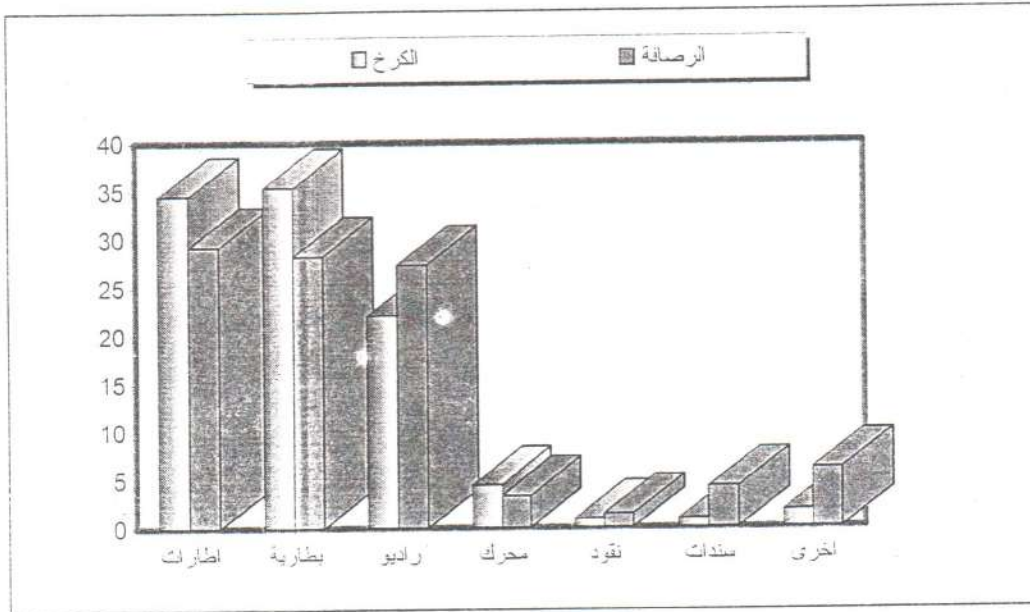


وقد شكلت الإطارات النسبة الأكبر من المفقودات (٣١,٠٧٧%) ، تلتها البطاريات (٣٠,٧٦٩%) ، ثم أجهزة الراديو (٢٥,٥٣٨%) . وهذا يشير إلى أن من أسباب السرقة هو الحصول على هذه الأجزاء من أجل بيعها لارتفاع سعر الجديد منها و عدم قدرة مالكي السيارات على دفع أسعار المواد الجديدة ، مما يجعلهم يتجهون في طلب المواد المستعملة والتي قد تكون مسروقة ، و قلة المعروض منها في السوق المحلي بسبب انحصار الجائر . ويعرض الجدول و الشكل رقم (٨) النسب المئوية للمفقودات من السيارات المسروقة التي تم العثور عليها . وبمقارنة التكرارات بين الكرخ و الرصافة اتضح الفرق ، فكانت القيمة المحسوبة اكبر من القيمة الجدولية بدلالة معنوية قدرها (٩٥%) . ففي الكرخ كانت البطاريات هي الأكثر تكرارا في فقدان (٣٥,٣٩٨%) ، تلتها الإطارات (٣٤,٥١٣%) ، بينما في الرصافة كانت الإطارات (٢٩,٢٤٥%) ثم البطاريات (٢٨,٣٠٢%) . وقد شكلت السندات و المستمسكات الرسمية (٤,٢٤٥%) من مجموع المفقودات في الرصافة ، ولعل هذا عائد إلى وجود دوائر الدولة ذات العلاقة بإصدار هذه المستندات ، وترصد السراق لحاملها بالقرب من هذه المؤسسات .

جدول رقم (٨)
المفقودات من السيارات المسروقة بعد العثور عليها

فقد منها	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
إطارات	٣٤,٥١٣	٢٩,٢٤٥	٣١,٠٧٧
بطارية	٣٥,٣٩٨	٢٨,٣٠٢	٣٠,٧٦٩
راديو	٢٢,١٢٤	٢٧,٣٥٨	٢٥,٥٣٨
محرك	٤,٤٢٥	٣,٣٠٢	٣,٦٩٢
نقود	٠,٨٨٥	١,٤١٥	١,٢٣١
سندات	٠,٨٨٥	٤,٢٤٥	٣,٠٧٧
أخرى	١,٧٦٩	٦,١٣٢	٤,٦١٥
مجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (٨)
المفقودات من السيارات المسروقة بعد العثور عليها



نوعية السيارات المسروقة

يشير الجدول والشكل رقم (٩) إلى أن سيارات الفولكس واكن باسات (البرازيلي) هي أكثر السيارات عرضة للسرقة (٢٥,٣٠٨%) من مجمرع السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٩٨ ، تلتها سيارات التويوتا حسب أنواعها (سوبر ١٤,٠٧٤%) ، و(كرونا ١٣,٣٣٣%) ، و (صالون ١٠,٣٧٠%) ، ثم سيارات الحمل الخفيف (بيك آب) (١٠,٣٧٠%) . وقد كان الفرق كبيرا في نوعية السيارات المسروقة في الكرخ عنه في الرصافة ، حيث رفضت فرضية عدم وجود فرق معنوي بين تكرار السيارات المسروقة حسب نوعها لأن قيمة مربع كاي المحسوبة فاقت القيمة الجدولية و بدلالة إحصائية قدرها (٩٥%) .

لقد تعرضت سيارات الحمل الصغيرة (بيك آب) في الكرخ إلى السرقة أكثر من الرصافة (١٧%) من مجموع السيارات المسروقة مقابل (١,٩٤٩%) في الرصافة . ويعود السبب إلى أن المحيط الإقليمي لجانب الكرخ و امتداده الغربي بمحاذات محافظة الانبار هو زراعي يعتمد على سيارات النقل الصغيرة (بيم آب) لنقل المحاصيل . بينما يعد جانب الرصافة مركز تجاري رئيسي و إداري للمدينة يجعل السيارات الصالون أكثر

تواجدا ولهذا تكون نسبتها في السرقة أعلى من سواها . وكانت سيارات السوبر في الرصافة اكثر تعرضا للسرقة من الكرخ (١٨,٣٨٤% مقابل ١٠,٦٤٣%) .

جدول رقم (٩)

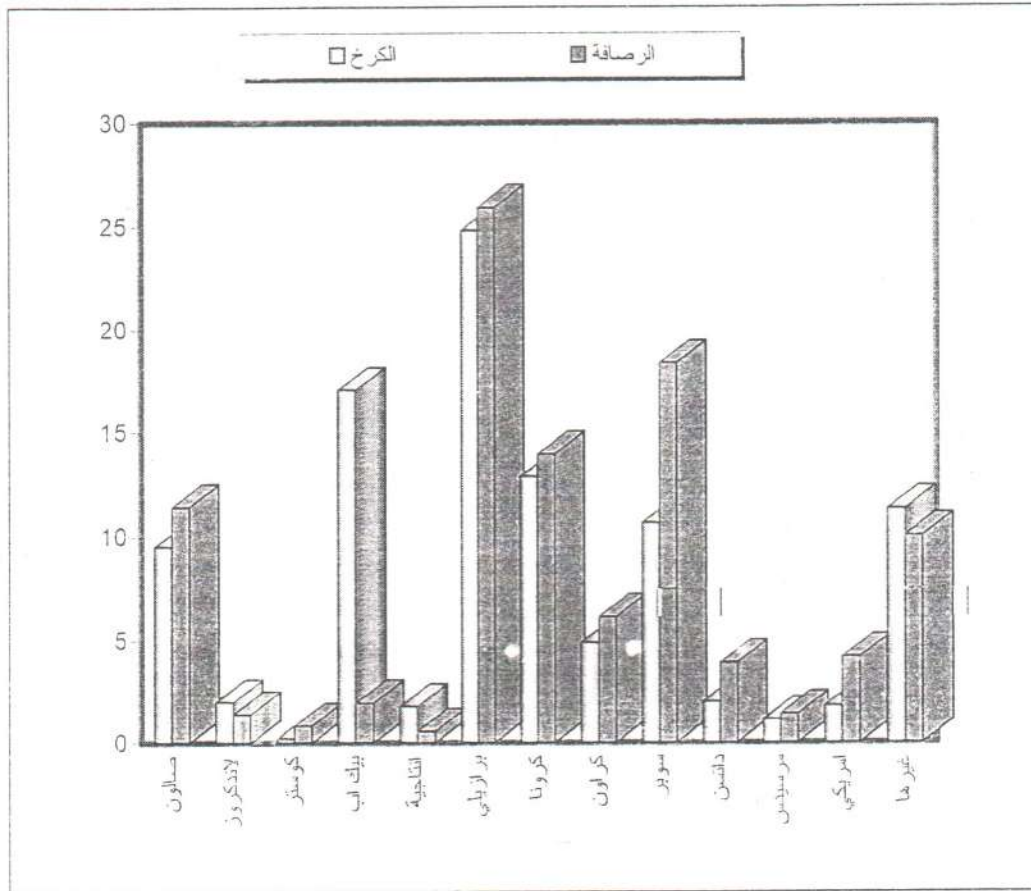
السيارات المسروقة في بغداد حسب نوعها عام ١٩٩٨

نوع السيارة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
صالون	٩,٥٣٤	١١,٤٢٠	١٠,٣٧٠
لاندكروز	١,٩٩٥	١,٣٩٢	١,٧٢٨
كوستر	٠,٢٢١	٠,٨٣٥	٠,٤٩٣
بيك آب	١٧,٠٧٣	١,٩٤٩	١٠,٣٧٠
إنتاجية	١,٧٧٣	٠,٥٥٧	١,٢٣٤
برازيلي	٢٤,٨٣٣	٢٥,٩٠٥	٢٥,٣٠٨
كرونا	١٢,٨٦٠	١٣,٩٢٧	١٣,٣٢٣
كراون	٤,٨٧٨	٦,١٢٨	٥,٤٣٢
سوبر	١٠,٦٤٣	١٨,٣٨٤	١٤,٠٧٤
داتسن	١,٩٩٥	٣,٨٩٩	٢,٨٣٩
مرسيدس	١,١٠٨	١,٣٩٢	١,٢٣٤
أمريكي	١,٧٧٣	٤,١٧٨	٢,٨٣٩
غيرها	١١,٣٠٨	١٠,٠٢٧	١٠,٧٤٠
المجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

وقد كان تركيز السرقات على السيارات الخصوصي (٧٥,٣٧٧%) ، ثم الأجرة (١٤,٠٣٨%) ، ولم تسلم سيارات الدولة حيث كان نصيبها (٨,٢٠٧%) من مجموع السيارات المسروقة . وفي الحقيقة فان الاختلاف بين جانبي الكرخ و الرصافة لم يكن كبيرا جدا ، إلا أن الفروقات قبلت إحصائيا مما أدى إلى رفض فرضية عدم وجود فرق معنوي بين جانبي المدينة . يعرض الجدول و الشكل رقم (١٠) عائديه السيارات المسروقة .

شكل رقم (٩)

السيارات المسروقة في بغداد حسب نوعها عام ١٩٩٨



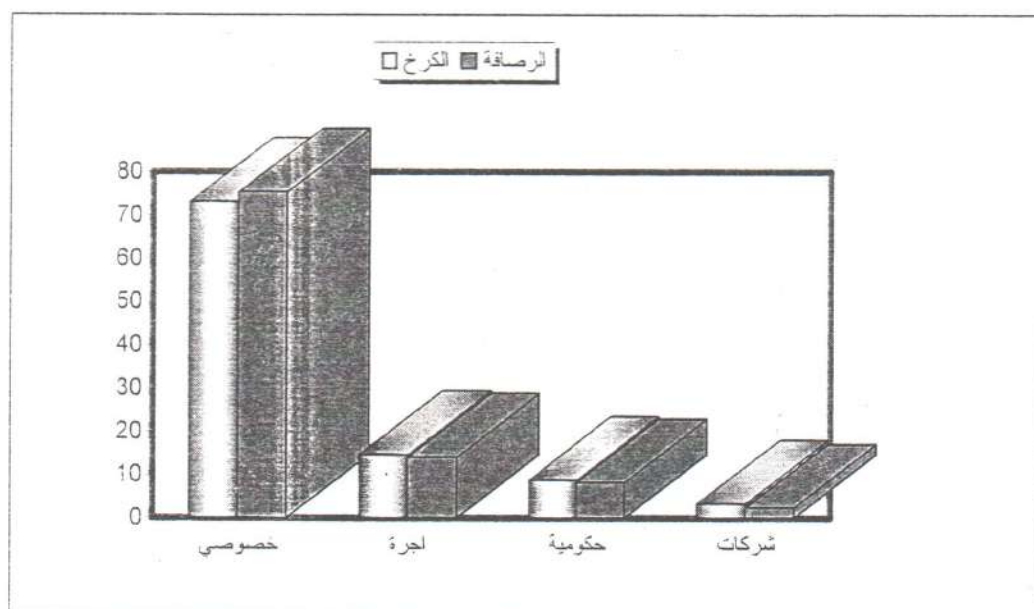
ويعرض الجدول و الشكل رقم (١١) أسلوب سرقة السيارات ، حيث كان استخدام المفاتيح هو الأكثر اتباعا (٧٣.١٨٥%) من مجموع الأساليب المتبعة في سرقة السيارات ، و كانت السيارات المفتوحة الأبواب جاذبة للسراق (٩,٤٨١% من مجموع أساليب سرقة السيارات) ، و اتبع الإكراه (١٢,٥٩٢%) ، و الاحتيال أيضا (٢,٢٢٢%) في سرقة السيارات . وكانت نسبة سرقة السيارات عن طريق الأبواب المفتوحة في الرصافة (١٢,٢٠٩%) اكثر من الكرخ (٦,٦٤٦%) ، بينما الإكراه اتبع في الكرخ اكثر (١٩,٣٣٥% مقابل ٦,١٠٤%) ويعود السبب إلى انخفاض الكثافة السكانية في جانب الكرخ و قلة تواجد مفارز الشرطة على اختلافها مقارنة مع جانب الرصافة . وقد كسرت الزجاجات المثلثة في سيارات البرازيلي كسبيل لسرقتها ، و كانت نسبتها في الرصافة (٤,٣٦٠%) مقابل (٠,٦٠٤%) من مجموع السيارات

المسروقة . لهذا السبب فقد رفضت فرضية عدم وجود فرق معنوي في أسلوب سرقة السيارات بين جانبي الكرخ و الرصافة . وهذه نقطة مهمة من الضروري أن تؤخذ في الحسبان عند رسم السياسة الوقائية .

جدول رقم (١٠)
عائدية السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٨٩

ملكية السيارة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
خصوصي	٧٣,٢٢١	٧٧,٦٧٨	٧٥,٣٧٧
أجرة	١٤,٦٤٤	١٣,٣٩٢	١٤,٠٣٨
حكومية	٨,٧٨٦	٧,٥٨٩	٨,٢٠٧
شركات	٣,٣٤٧	١,٣٣٩	٢,٣٧٥
مجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

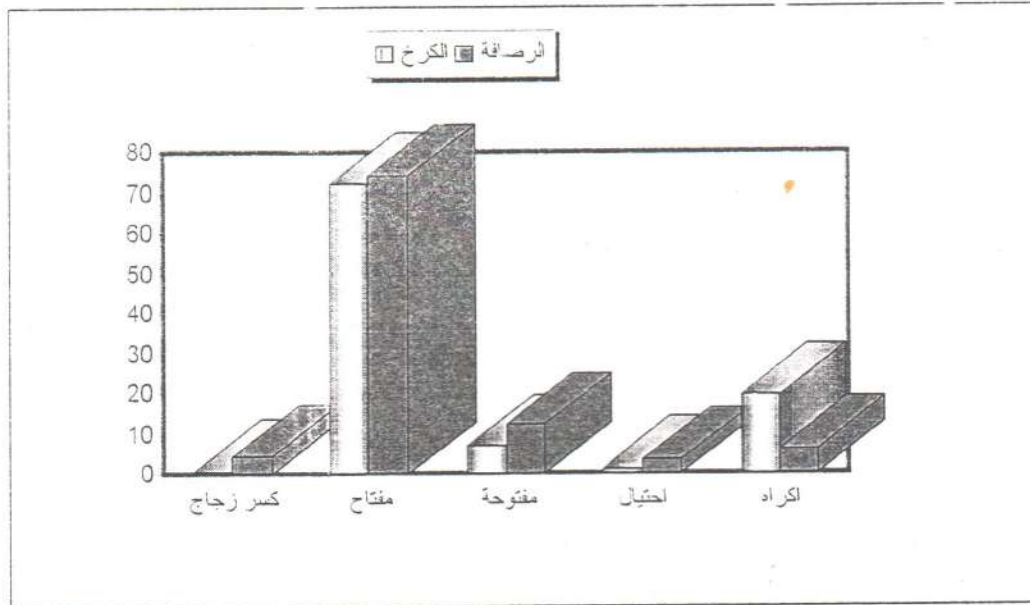
شكل رقم (١٠)
عائدية السيارات المسروقة في بغداد عام ١٩٨٩



جدول رقم (١١)
أسلوب سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨

طريقة السرقة	الكرخ %	الرصافة %	المجموع %
كسر زجاج	٠,٦٠٤	٤,٣٦٠	٢,٥١٨
مفتاح	٧٢,٢٠٥	٧٤,١٢٧	٧٣,١٨٥
مفتوحة	٦,٦٤٦	١٢,٢٠٩	٩,٤٨١
احتياي	١,٢٠٨	٣,١٩٧	٢,٢٢٢
إكراد	١٩,٣٣٥	٦,١٠٤	١٢,٥٩٢
مجموع	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠

شكل رقم (١١)
أسلوب سرقة السيارات في بغداد عام ١٩٩٨



الاستنتاجات

برهن التحليل الإحصائي على وجود فرق معنوي في تعامل الجناة مع عناصر البيئة التي استغلوها لسرقة السيارات ، بينما لازالت سياسة المؤسسات الأمنية تتعامل مع بغداد ككل واحد بغض النظر عن التباينات المكانية في البيئة المحلية ، أي اتباع سياسة مركزية موحدة بغض النظر عن طبيعة البيئة المحلية و تباينها مكانيا . إنها مدعوة إلى

إعادة تقييم سياستها هذه على ضوء النتائج و على أساس هذه التباينات . فخارطة استعمال الأرض ، و التركيب الاجتماعي للمدينة هما محورين رئيسيين عند رسم السياسة الجنائية سواء أكانت وقائية أم علاجية في العديد من دول العالم المتقدمة و النامية . ويمكن الاستعاضة عنهما بنظم المعلومات الجغرافية ■ Geographic Information Systems التي يمكن أن تعمل كغرفة عمليات دينامية تساعد في اتخاذ القرارات على مختلف الأصعدة و المستويات .

والتباين بين الكرخ و الرصافة يضم تباينات أكثر تفصيلا بين مناطق كل من الكرخ و من الرصافة . فسرقه السيارات في بغداد الجديدة (من حيث النقاط التي اشر البحث تباينا فيها) تختلف عنها في ألا عظمية ، أو شارع الرشيد ، كذا الأمر بين المنصور و الشعلة و الكاظمية . فالتباينات المكانية حقيقة لا يمكن إغفالها عند التخطيط لمعالجة المشكلات الاجتماعية ، و الجريمة إحداها .

التوصيات

- ١ - اتباع سياسة جنائية لا مركزية تأخذ بالتباينات البيئية المحلية كأساس في التخطيط و التنفيذ و المتابعة .
- ٢ - اعتماد نظم المعلومات الجغرافية GIS كقاعدة معلومات مكانية للتحليل و التخطيط و برمجة السياسات الوقائية و العلاجية ، و على مختلف مستويات عمل الأجهزة الأمنية .
- ٣ - القيام بدراسات تفصيلية للمناطق الأكثر تعرضا للجريمة في بغداد و المناطق التي تأوي السرقات و التي تكون بمثابة أوكار لتفكيك أجزاء السيارات المسروقة .
- ٤ - دراسة التنظيم المكاني للتركيب الاجتماعي - الاقتصادي لمدينة بغداد لتكون الخارطة الاجتماعية لبغداد الأرضية التي تقف عليها السياسة الجنائية لمدينة بغداد .

■ للاستفادة من هذه النظم و إمكانية الاستفادة منها في المهام الشرطية ، ينظر : الشرطة و نظم المعلومات الجغرافية ، مجلة دراسات في الأمن الاجتماعي ، العدد ١ ، ٢٠٠١ ، بغداد . (تصدر عن مركز البحوث و الدراسات - مديرية الشرطة العامة) .

- ٥ - تخفيف الضغوط على المنطقة التجارية المركزية للمدينة في مختلف ساعات الصباح و المساء والتي يكثر فيها الازدحام بما يؤمن حركة الدوريات الأمنية لتأخذ طريقها بسهولة و وصولها إلى أماكن الحوادث بيسر و سرعة .
- ٦ - توفير ساحات وقوف للسيارات في الأماكن التي تزدحم بالسكان بشكل يبعد أصحاب السيارات من إيقاف سياراتهم في الأماكن غير المأمونة و بعيدة عن مقاصدهم المكانية .
- ٧ - توفير الخدمات كالأسواق على أطراف المدينة بعيداً عن مركزها ، بما يقلل من فرص الازدحام المروري و العودة السريعة إلى السيارة المتروكة قرب السوق .
- ٨ - تحديد الوقوف للسيارات على حواف الطرق الضيقة و التي تغير استعمالها إلى تجاري ، لأن هذا التحديد يسهل انسيابية المرور .
- ٩ - عدم اختراق الطرق السريعة المناطق السكنية و أنما تحيط بها و ألا يكون للمنطقة السكنية مخرجاً مباشراً على الطرق السريعة و أنما على الشوارع الجانبية حتى لا يستخدم الجناة طرق المرور السريع للاختفاء السريع عند قيامهم بالسرقة .