

پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو مبتنی بر تحلیل فضایی؛ مورد مطالعه:

شهر سنندج^۱محمدرضا پور غلامی سرونَدانی^۲، حمید وطن خواه^۳، علی قانعی^۴، سیدعلی عبادی نژاد^۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۷/۲۵

از صفحه ۱۲۷ تا ۱۶۰

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی

سال دهم، شماره سی و نهم، پاییز ۱۴۰۱

چکیده

زمینه و هدف: امروزه سرقت به عنوان یکی از گسترده ترین جرائم در کشور و به یک مسئله فراگیر و جدی از ابعاد گوناگون اقتصادی، اجتماعی و امنیتی تبدیل شده است. مکان و ویژگی های خاص آن نقش مهم و بسزایی در وقوع یا پیشگیری از وقوع جرم ایفا می کند؛ بنابراین هدف از انجام این پژوهش، شناسایی اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو مبتنی بر تحلیل فضایی است.

روش: این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت روش پژوهش تحلیلی-توصیفی است. در این پژوهش جامعه آماری بر اساس نمونه گیری هدفمند، از عوامل انتظامی استان کردستان به عنوان نمونه آماری برای مصاحبه انتخاب و روش تحلیل داده ها نیز کدگذاری شد.

یافته ها: در تحلیل نقشه از آزمون مرکز متوسط و بیضی انحراف معیار مربوط به کل سرقت لوازم داخل خودرو و بیضی انحراف معیار در بدنه داخلی شهر به سمت غرب و جنوب (جنوب غربی) دارای کشیدگی است. در تراکم کرنل به منظور تحلیل فضایی جرم و تعیین کانون های جرم خیز سطح شهر سنندج خیابان کشاورز و بلوار کردستان در محدوده غرب شهر را دربر گرفته و نقطه مرکز متوسط جرائم نیز در آن واقع است. در تمامی حوزه ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است. تحلیل زمانی سرقت لوازم داخل خودرو که فصل بهار در بازه زمانی اول (۳۰: ۸ تا ۳۰: ۹) و بازه زمانی دوم از ساعت (۳۰: ۱۲ تا ۳۰: ۱۴) دارای تراکم جرم بسیار بالایی هستند. در شش ماهه اول سال های (۱۳۹۶)، (۱۳۹۷) و (۱۳۹۸) در فروردین بیشترین سرقت داخل خودرو اتفاق افتاده و در رتبه دوم خردادماه قرار دارد.

نتیجه گیری: بر اساس روش های کیفی این پژوهش نقشه مضامین شامل تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی تهیه شد. نوع روابط میان نشانگر و مضامین نیز با توجه به کدگذاری صورت گرفته در قالب نقشه مضامین ارائه شد. بر این اساس برای اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو بایستی تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی اندیشیده شود.

کلیدواژه ها: پیشگیری انتظامی، سرقت داخل خودرو، تحلیل فضایی.

۱. این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه جامع علوم انتظامی امین-دافوس است.

۲. استادیار گروه جغرافیا دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران، (نویسنده مسئول)، pourghoolami@apu.ac.ir

۳. دانش آموخته دکتری دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

۴. دانش آموخته کارشناسی ارشد دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

۵. دانشیار گروه جغرافیای دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

بیان مسئله

در مباحث نوین مطرح در طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری از اصولی یاد می‌شود که در آن تلاش می‌شود تا زمینه بروز جرم در یک مکان خاص را تا حد امکان از طریق طراحی و برنامه‌ریزی صحیح برطرف کند. توجه به این نکته که رفتار انسان در فضا و مکان‌های متفاوت با شکل و هندسه خاص و نیز با عملکرد نهفته در آن متفاوت بوده و در بسیاری موارد فضا محرک انسان در بروز رفتار خاص بوده، امری ضروری است. ویژگی‌های کالبدی شهری موجب شکل‌گیری فرصت‌ها و اهداف مجرمانه می‌شود. بدین ترتیب در محدوده شهرها، کانون‌هایی شکل می‌گیرد که تعداد جرائم بسیار بالاتری در مقایسه با محدوده‌های دیگر دارد (جعفری، ۱۳۹۸، ص ۵). انواع فضاهای شهری، کاربری و کارکرد شهر در بروز جرم یا پیشگیری از آن مؤثرند. برخی از فضاهای شهری مستعد و تسهیل‌کننده بزهکاری و برخی دیگر مانع و بازدارنده آن هستند. امروزه پیشگیری از جرم اهمیت بسزایی نسبت به گذشته پیدا کرده است، زیرا عوامل و انگیزه‌های ارتکاب جرائم بسیار گسترده شده و پلیس نمی‌تواند درک محدودی از منشأ و روش‌های پیشگیری از جرم داشته باشد. به همین دلیل اعتقاد بر این است که فعالیت‌ها و مشارکت مردمی و آثار اجتماعی آن باید نقش محوری و اساسی در پیشگیری از جرم ایفا کند («براگا»^۱، ۲۰۱۶، ص ۲۵). جرم ذاتاً دارای کیفیت جغرافیایی است. هر جرم دارای ظرف مکانی و زمانی منحصربه‌فردی است که آن را از دیگر رفتارها متمایز می‌سازد و باعث می‌شود تا رفتار مجرمانه در واحد مکان، توزیع فضایی یکسانی نداشته باشد.

برخی مکان‌ها به لحاظ ساختار کالبدی خاص، نوع فعالیت و ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی ساکنان آن، امکان و فرصت بیشتری را برای وقوع جرم فراهم می‌کند. پژوهش‌ها نشان می‌دهد، بزهکاران برای ارتکاب جرم، بر مبنای عقلانی عمل می‌کنند (مجلسی و مردانی، ۱۳۹۱، ص ۱۲). امروزه سرقت به‌عنوان یکی از گسترده‌ترین جرائم در کشور و به یک مسئله فراگیر و جدی از

1. Braga.

ابعاد گوناگون اقتصادی، اجتماعی و امنیتی تبدیل شده است. بررسی و مطالعه ابعاد مختلف این بزه و همچنین آثار و تبعات ناشی از این بزهکاری و راه‌های پیشگیری و مقابله با آن، از اهمیت بسیاری برخوردار است (جعفری، ۱۳۹۸، ۱۹). در پیدایش و بروز این بزه عوامل گوناگون اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی نقش ایفا می‌کنند که تأثیر بسیاری از این عوامل در پژوهش‌های گوناگون بررسی شده است؛ اما می‌توان گفت که توجه به شرایط و عوامل محیطی تأثیرگذار بر میزان وقوع جرائم به‌ویژه سرقت در کشور ما چندان زیاد و قابل قبول نبوده است. ریشه این کم‌توجهی را می‌توان به برخی عوامل از جمله: تمایل به اعمال پیشگیری‌های سنتی به علت آشکار و قابل رؤیت بودن اقدامات و گاهی نتایج آن در کوتاه‌مدت از یک‌سو و همچنین ناآشنایی با شیوه‌های نوین پیشگیری نظیر پیشگیری‌های محیطی و کارآمدی و سودمندی این روش‌ها نسبت داد («کراوفورد و ایوانز»، ۲۰۱۷). امروزه نیروی پلیس در کشورهای پیشرفته، دوره اقتدارگرایی خود را پشت سر نهاده و وارد دوره جامعه‌گرایی شده، در این دوره پلیس در جهت برقراری یک رابطه نزدیک با افراد جامعه حرکت می‌کند، از این‌رو نیروی پلیس تعامل نزدیکی با افراد جامعه دارد؛ به آموزش و آگاه‌سازی آنان می‌پردازد و ایشان را در حل و فصل منازعات و اختلافات محلی یاری می‌دهد. طبق این رویکرد، پلیس بایستی همواره در دسترس مردم، هم‌جوار با مردم و در تماس مستقیم و مستمر با شهروندان و مسائل آنان باشد. راهبرد اساسی پلیس، مشورت و رایزنی منظم و نظام‌مند با جامعه و تشکل‌های مردمی و اتخاذ تدابیر مناسب محلی برای پیشگیری از جرم در محله‌های جرم‌زا است («دیاز و پابلیتی»، ۲۰۱۹).

اولین تحلیل فضایی علمی جرم به دهه (۱۹۳۰) برمی‌گردد و به مکتب شیکاگو وابسته است -مقیاس پدیده و مسائل بی‌نظمی اجتماعی و فقر بررسی شد. نقشه‌ها در ابتدا به‌عنوان زمینه‌ای برای پژوهش‌های بیشتر مورد استفاده قرار گرفتند- آن‌ها مکان‌هایی را که مجرمان در آن زندگی می‌کردند و

1. Crawford & Evans.

2. Diaz & Poblete.

مکان‌هایی که جرائم در آنجا اتفاق می‌افتاد را به تصویر می‌کشیدند. معرفی روش‌های پیشرفته‌تر در دهه (۱۹۷۰) یک پیشرفت بزرگ در تحلیل فضایی بود. تجزیه و تحلیل جرم به‌طور فزاینده‌ای از روش‌های فضایی خاص برای مطالعات جغرافیایی، همراه با مفاهیم نظری از قبل تثبیت‌شده در مورد چرایی و چگونگی وقوع جرم استفاده می‌کند. با معرفی «جی‌آی‌اس»^۱ و تجزیه و تحلیل پدیده، مطالعات جرم و جنایت نیز تکامل یافته است. شکل داده‌های آماری موجود از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است («لیزوسکا و کایرپکا»^۲، ۲۰۲۲، ص ۲). روش‌های تحلیلی مورد استفاده (و اشکال داده‌های مورد استفاده) عبارت‌اند از:

الف) نقشه‌برداری جرم، ارائه مکان و زمان وقوع جرم. داده‌های آماری معمولاً شامل سطوح مختلف مرجع شامل شهرستان‌ها، تجمعات، مناطق (شبکه‌ها) بود.

ب) نقاط داغ که با ابزارهای مناسب در دست، نقشه‌هایی را می‌توان برای ارائه مکان‌هایی که احتمال وقوع جرم در آن‌ها بیشتر بود، ایجاد کرد؛ همچنین سطوح مختلف اهمیت نتایج به‌دست‌آمده را نشان می‌دهد. این مکان‌ها را می‌توان به روش‌های مختلفی شناسایی کرد. در اینجا، از داده‌های نقطه‌ای، همراه با داده‌های تجمیع شده در واحدهای فضایی کوچک استفاده می‌شود.

ج) خودهمبستگی فضایی: می‌توان از آن برای مشخص کردن مکان‌های مشابه با داشتن یک مقدار مشابه از یک متغیر استفاده و تعیین کرد که آیا توزیع مکانی یک پدیده تصادفی است یا تمایل به خوشه‌بندی یا پراکندگی دارد. همبستگی خودکار فضایی فقط برای داده‌های آدرس قابل استفاده است.

د) رگرسیون فضایی: این امکان را فراهم می‌کند که تنوع فضایی جرم در فضا تجزیه و تحلیل و علل اساسی آن شناسایی شود. این روش فقط می‌تواند برای داده‌های آدرس به‌صورت داده‌های نقطه‌ای یا داده‌های تجمیع شده در مناطق کوچک‌تر استفاده شود.

1. Geographic information system.

2. Lisowska-Kierepka.

ه) پروفایل جغرافیایی: این امکان را می‌دهد تا محتمل‌ترین و دقیق‌ترین منطقه‌ای که مجرم در آن زندگی می‌کند تعیین شود؛ اما عمدتاً در مورد مجرمان زنجیره‌ای اعمال می‌شود و زمانی که اطلاعات مربوط به تعداد زیادی از جنایات در دسترس باشد، بیشترین تأثیر را دارد. این فن بر اساس داده‌های نقطه‌ای است.

و) «پرو مپ»^۱: این روش از داده‌های نقطه آدرس برای شناسایی مکان‌هایی استفاده می‌کند که احتمال وقوع این پدیده در آینده بیشتر است (لیزوسکا و کایرپکا، ۲۰۱۹).

مکان و ویژگی‌های خاص آن نقش مهم و بسزایی در وقوع یا پیشگیری از وقوع جرم ایفا می‌کند. چراکه مکان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان تحقق جرائمی از قبیل سرقت همواره مطرح و مورد توجه بوده است. ویژگی‌های خاص محیطی مانند شلوغی و خلوتی، روشنایی و تاریکی خیابان‌ها و معابر، چگونگی استفاده و کاربری اماکن و نوع طراحی و ساخت اماکن گوناگون می‌تواند مجرمان بالقوه را به ارتکاب سرقت ترغیب کرده و یا با دشوار کردن شرایط ارتکاب جرم و افزایش خطر ناشی از آن، آنان را از ارتکاب عمل مجرمانه منصرف کند (ساعدپناه، ۱۳۹۷؛ قاسمی، ۱۳۹۷).

مطالعه کانون‌های جرم‌خیز، چارچوب علمی برای تحلیل فضایی و مکانی جرم و مطالعه رابطه ناهنجاری‌ها با فضا و زمان را در محدوده شهرها فراهم می‌کند. به‌طور کلی، در این مطالعات چگونگی پیدایش، کیفیت و نحوه پراکندگی سرقت در محدوده جغرافیایی شهر مورد بررسی قرار می‌گیرد و به کمک نمایش فضایی اعمال مجرمانه و تلفیق این اطلاعات با داده‌های مکانی محل ارتکاب جرائم و شاخص‌های اجتماعی، اقتصادی مجرم و محل سکونت او، امکان شناسایی کانون‌های جرم‌خیز، پیش‌بینی محل‌های احتمالی وقوع ناهنجاری در محدوده شهر فراهم می‌شود. تحلیل فضایی جرائم با رویکرد کانون‌های جرم‌خیز به‌صورت یکی از مؤثرترین راه‌های حل مسائل شهری از

1. ProMap.

جمله سرقت، مورد تأکید است. این سبک از تحلیل فضایی می‌تواند از تحلیل فضاهای کالبدی و شخصی آغاز شود تا بزرگ‌ترین ابعاد فضایی در شهر تداوم یابد.

در بافت قدیمی شهر سنندج به لحاظ سنتی بودن ساخت آن، کمتر به مسائل امنیتی و طراحی محیطی توجه شده است. کوچه‌های قدیمی تنگ بوده و از روشنایی و دید کافی رهگذران برخوردار نیست. ساختمان‌های قدیمی استحکام لازم را نداشته و نقاط کور زیادی در آن‌ها مشاهده می‌شود و برخی نقاط شهر به کانون‌های جرم تبدیل شده‌اند. در ساخت و سازهای جدید بیشتر به مسائل امنیتی و طراحی محیطی توجه می‌شود، مجتمع‌ها دارای نگهبان بوده و رفت‌وآمد افراد ناشناس تا حدودی کنترل می‌شود، مغازه‌ها در فضاهای پرتردد و اطراف میدان‌ها شهر ساخته می‌شود و نورپردازی و نظارت بیشتری دارند. با توجه به موارد ذکرشده، پژوهش حاضر می‌کوشد تا محدوده‌های آلوده به سرقت شهر سنندج را با در نظر گرفتن نوع پراکندگی در سطح شهر با استفاده از نرم‌افزار «جی‌آی‌اس» شناسایی و مورد تحلیل قرار دهد؛ تا از این طریق بتوان نسبت به اتخاذ سیاست‌ها و تدابیر لازم جهت کنترل بزهکاری در این شهر اقدام کرد. پرسش اصلی پژوهش حاضر این است که اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت لوازم داخل خودرو مبتنی بر تحلیل فضایی کدام‌اند؟

پیشینه پژوهش

محققان داخلی و خارجی پژوهش‌های زیادی در حوزه جرم و مکان وقوع با روش‌های مختلفی انجام داده‌اند که برخی از این پژوهش‌ها انجام شده به شرح زیر است:

«احدی» (۱۴۰۰) در پژوهش «فضای کالبدی با وقوع سرقت‌های شهری در شهر کاشان» دریافت که سارقان اغلب دست به انتخاب‌های منطقی برای سرقت‌ها می‌زنند. از معابر و مکان‌هایی که نظارت کمتر، فاقد روشنایی کافی، وجود راه‌های فرار آسان‌تر و اماکنی که دارای نقاط کور و غیرقابل رؤیت هستند، انتخاب می‌شدند.

پژوهش «زنجی» (۱۳۹۹) در مورد «تحلیل فضایی آسیب‌های اجتماعی در شهر ایلام» نشان داد توزیع آسیب‌های اجتماعی در شهر ایلام به صورت یکسان نیست. آزمون‌های بیضی انحراف معیار، مرکز متوسط، شاخص نزدیک‌ترین همسایه، تخمین تراکم کرنل و روش کریجینگ؛ توزیع جرائم از الگوی خوشه‌ای تبعیت می‌کند.

نتایج پژوهش «جعفری» (۱۳۹۸) در خصوص پیشگیری وضعی از جرم سرقت در بوئین‌زهره بیان کرد که عملکرد پلیس بر پیشگیری وضعی از جرائم مربوط به جرم سرقت (سرقت منزل، خودرو، مغازه، کیف‌چاپی و...) در سطح مطلوبی قرار دارد.

یافته‌های «ساعدپناه» (۱۳۹۷) در مورد شناسایی و تحلیل فضایی کانون‌های جرم خیز با استفاده از «جی‌آی‌اس» در شهر اصفهان نشان داد که کانون‌های جرم اصفهان در محله‌های شامل: ارزنان، شهرک امام خمینی، شهرک منتظرالمهدی و محله‌های زینبیه جنوبی و محله‌های ملک‌شهر بیشتر اتفاق می‌افتند.

«صفری» (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «تحلیل فضایی مکانی جرم در پهنه‌های ناکارآمد در محله بازار تهران» دریافت که کاربری اراضی نقش مؤثری در نوع و میزان جرائم داشته و هر کدام از جرائم نیز در محدوده مشخصی از محله دارای فراوانی بالایی بوده و الگوی پراکندگی آن‌ها بیشتر به صورت خوشه‌ای و متمرکز است.

نتایج پژوهش «اجاق زاده» (۱۳۹۴) در خصوص «تحلیل ساخت فضایی جرائم در شهر رشت» نشان داد که نوع کاربری و نحوه استفاده از اراضی بر شکل‌گیری و توزیع فضایی جرائم در کلانشهر رشت مؤثر است.

«قنبری و همکاران» (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان «تحلیل نقش تراکم جمعیت در بزه سرقت در سطح محلات شهری» بیان کرد که توزیع فضایی بزه سرقت در سطح محلات شهر کرمانشاه از الگوی خوشه‌ای و متمرکز پیروی می‌کند.

«میشاد و پروولکس»^۱ (۲۰۲۳) در پژوهش دیگری با عنوان «ساختار شکنی به اعتبار مشکوک سفر مجرمانه در جرائم مرتبط با سرقت» دریافتند که با وجود اشکالات متعدد، معیار سنتی سفر مجرمانه با توجه به شاخص معتبر و ارزشمند برای کل مسافت طی شده توسط مجرمان در سرقت و «سرقت‌های دیگر»، اما هنوز در سرقت وسایل نقلیه موتوری هنوز چنین شاخصی وجود ندارد.

«دیپ دائو و تیل»^۲ (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان «تحلیل انجمن‌های اجتماعی- فضایی سرقت وسایل نقلیه موتوری در مناطق مسکونی شهری» به این نتیجه دست یافتند که برای درک روابط تعاملی بین ویژگی‌های محله و ویژگی‌های محیطی با سرقت وسایل نقلیه موتوری باید بر اهمیت ویژگی‌های فضایی اثرات سرریز و محله بر شیوع سرقت وسایل نقلیه موتوری مسکونی شهری تأکید کرد.

«فلسون»، «ژائو و جیانگ»^۳ (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان «ویژگی‌های جرائم اموال در دیترویت، میشیگان» به این نتیجه دست یافتند که تنها (۲۲) گروه بلوک نقاط داغ برای هر پنج نوع جرم ملکی هستند. حدود (۱۶۷) گروه بلوکی تنها برای یکی از پنج نوع جرم کانون داغ هستند؛ بنابراین یک نقطه داغ برای یک نوع جرائم دارای لزوماً نقطه داغ برای دیگری نیست.

«فاریا و ساچسیدا»^۴ (۲۰۱۳) در مورد «جرم و جنایت در یک شهر برنامه‌ریزی‌شده در برزیل» بیان کرد که میزان بالاتری از جرائم در منطقه مرکزی مربوط به تمرکز فعالیت‌های تجاری، مسکن عمودی، تراکم پایین و جمعیت بیشتر بوده است، در حالی که نرخ پایین سرقت منعکس‌کننده غلبه بلندمرتبه‌نشینی است.

یافته‌های «اردوغانو درلی، یال سین»^۵ (۲۰۱۱) در پژوهش «بررسی و تحلیل پنج جرم در کشور ترکیه» نشان داد که فعالیت‌های مجرمانه در زمان و

1. Michaud & Proulx.

2. Diep Dao & Thill.

3. Felson, Xu, & Jiang.

4. Faria & Ogura & Sachsida.

5. Erdoğan & Dereli & Yalcin.

مکان به صورت غیرتصادفی اتفاق می افتد. به جز جرائمی که مربوط به اسلحه گرم و سرد هستند، همه جرائم در کشور ترکیه بر روی ماتریکس به صورت خوشه‌های توزیع شده‌اند.

نتیجه پژوهش «چی پون چانگ»^۱ (۲۰۰۵) در مورد «استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی «جی‌آی‌اس» برای تحلیل جرم در پردیس دانشگاه هنگ کنگ» نشان داد که نقشه‌های «جی‌آی‌اس» یک ابزار تحلیلی ذکر شده است که توانایی کمک به مدیران و کارکنان امنیتی برای تجدیدنظر در دید سنتی‌شان نسبت به جرائم را دارد.

چارچوب نظری

تحلیل فضایی: تحلیل فضایی نگرش اصلی جغرافیاست که بعد از جنگ جهانی دوم در پی تمایل جغرافیدانان به استخراج و کشف نظریه‌ها و قوانین جهانی به همراه جغرافیای کمی ایجاد شد، ابتدا در جغرافیای انسانی استفاده شد و سپس به جغرافیای طبیعی هم گسترش یافت. هدف تحلیل فضایی توصیف و استدلال پراکندگی‌ها به منظور تولید و آزمون نظریه‌های پراکندگی‌هاست. از دیدگاه فلسفه علم هستی‌شناسی اصلی آن هستی‌شناسی مستقل و معرفت‌شناسی آن عینی است؛ زیرا ویژگی‌های پراکندگی‌ها چه درباره متغیرهای انسانی و چه درباره متغیرهای طبیعی مستقل است و هیچ ارتباطی به تفکر انسان ندارد. دانش نهایی آن دانش علمی است که مطابق با طبیعت و از طریق روش منطقی حاصل می‌شود و عینی و مستقل است؛ به عبارت دیگر، انسان این ویژگی‌ها یا نظریه‌های پراکندگی‌ها را نمی‌سازد، بلکه آن‌ها را کشف می‌کند. در این باره انسان فقط مفاهیم مربوط به حیطه انسانی را مانند آسایش آب و هوایی و مدیریت مناسب شهری تعریف می‌کند. روش‌شناسی اصلی تحلیل فضایی روش‌شناسی کمی است؛ زیرا بدون استفاده از روش‌های کمی و زبان ریاضی نمی‌توان داده‌های فراوان را خلاصه کرد و به دانش علمی و قابل

1. Chi pun Chung.

استفاده تبدیل کرد. تحلیل فضایی در فرآیند رسیدن به نظریه و آزمون آن از فلسفه اثبات‌گرایی انتقادی «پوپر» و رویکرد قیاسی-فرضیه‌ای یعنی همان روش علمی استفاده می‌کند، در پی ایجاد سیستم اطلاعات جغرافیایی در دهه (۱۹۸۰) تحول و بسط تحلیل فضایی چند برابر شد و سیستم اطلاعات جغرافیایی محیط عملیاتی و اجرایی تحلیل فضایی را فراهم آورد. اگرچه جغرافیای انسانی در دهه‌های (۱۹۷۰) به دلیل کمی بودن از این نگرش فاصله گرفت؛ اکنون همه رشته‌های جغرافیا به‌نوعی با این دیدگاه به‌ویژه در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی کار می‌کنند. چنین روندی به تدریج به استفاده هم‌زمان روش‌های کمی و کیفی در جغرافیا انجامید که به اصطلاح به آن روش آمیخته گفته می‌شود. تحلیل فضایی جغرافیا را از یک علم معلومات عمومی به علم استخراج دانش علمی و کاربردی تبدیل کرد. اکنون بیشتر مسائل فضایی انسان را تحلیل فضایی پاسخ‌گوست. در این زمینه، ساختار پراکندگی‌ها شناسایی می‌شود و علت آن‌ها با استفاده از روابط فضایی استدلال می‌شود. با استفاده از داده‌های اندازه‌گیری محدود برای همه نقاط زمین از طریق فرآیند درون‌یابی داده مورد اطمینان و قابل استفاده به دست می‌آید. مهم‌ترین کاربرد چنین نگرشی در برنامه‌ریزی فضایی یا آمایش سرزمین است که کلید اصلی همه فعالیت‌های انسان بر روی زمین و استفاده از پراکندگی‌ها یعنی توان زمین است. فقط با استفاده از این توان تحلیل فضایی می‌توان رابطه منطقی بین پراکندگی جمعیت انسانی و منابع محیط برقرار کرد. تنها راه تعدیل مخاطرات محیطی و اصلاح زمین بیمار به کارگیری درست برنامه‌ریزی فضایی است. در این صورت است که در هر منطقه انسان با توجه به توان واقعی منطقه فعالیت می‌کند و مخاطره‌ها ایجاد نمی‌شود (علیجانی، ۱۳۹۴، صص ۱۲-۱۳).

«نظریه فضایی»^۱: در طی دهه (۱۹۷۰) میلادی پژوهش‌های جرم‌شناسی و نواحی شهری، «پل و پاتریشیا برانتینگهام»، الگوهای فضایی سرقت را مطالعه می‌کردند و تئوری انتخاب مکان ویژه را مطرح کردند. آن‌ها در پژوهش‌های خود به این نتیجه رسیدند که مجریان برای ارتکاب اعمال مجرمانه خود بیشتر، نقاطی را انتخاب می‌کنند که به محل سکونت آن‌ها نزدیک باشد؛ به‌طوری‌که امکان شناسایی از طرف همسایگان خود نیز به وجود نیاید. بر اساس این دیدگاه مجرمان نیز همانند سایر افراد کار می‌کنند، به خرید می‌روند، فعالیت ورزشی و تفریحی انجام می‌دهند و ...؛ با این حال تمام مواقع، به دنبال فرصت‌های مناسب ارتکاب جرم هستند. در بین مجرمان، افراد منطقی‌ای هستند که به‌طور کلی، محیط پیرامون و اهداف خود را به‌خوبی ارزیابی می‌کنند و برای انجام اعمال مجرمانه خود مکان‌هایی را انتخاب می‌کنند که فرصت و امکانات لازم را برای رسیدن به اهداف مجرمانه خود داشته باشند؛ بنابراین توزیع جرائم در سطح شهرها یکسان نیست و الگوی توزیع جرائم متفاوت است (جعفریان و شایسته زرین، ۱۳۸۷، صص ۹۷-۹۸).

نظریه محیط مساعد: نظریه محیط مساعد که در جستجوی یافتن ارتباط میان محیط زندگی مساعد ارتکاب انواع جرائم است. در این نظریه همه شرایط محیطی در رابطه با انواع جرائم مورد بررسی قرار می‌گیرد و بر مناطق ویژه‌ای چون بخش مرکزی شهرها چندان تأکید ندارد. در این تئوری بر این نکته پافشاری می‌شود که شهرنشینان برحسب اینکه در چه شرایطی از لحاظ تحصیلات، اجاره‌خانه، غیراستاندارد بودن محیط زندگی، نوع مالکیت مسکن موقت یا پیوسته زندگی کردن در یک محل و نیز برخورداری از سایر خدمات و امکانات فیزیکی محیط قرار دارند، آمادگی‌های متفاوتی برای بزهکاری پیدا می‌کنند (شکویی، ۱۳۷۲، ص ۱۰۲).

نظریه جرم‌شناسی محیطی: با اندیشه در پژوهش‌های پیشین جغرافیای بزهکاری می‌توان دریافت که در این بررسی‌ها تأکید بیشتر بر عوامل محیط طبیعی (آب‌وهوا، دما، کوه، دریا، دشت، عرض جغرافیایی و ...) و تأثیر آن بر

انسان و رفتار او بوده است. در حالی که در پژوهش‌های کنونی عوامل مربوط به محیط انسانی (اجتماعی) و شرایط اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی که انسان را دربر گرفته است، بیشتر مورد توجه است. طبق عقیده غالب، جرم قبل از اینکه پدیده‌ای جبرگرایانه و ناشی از عوامل قطعی و غیرقابل تغییر محیط طبیعی باشد، پدیده‌ای اجتماعی و متأثر از شرایط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جامعه و مکان جرم است (کلانتری، ۱۳۸۰، ص ۵۱).

رویکرد جبرگرایانه به محیط طبیعی در تلاش‌های بعضی از محققان معاصر که در صدد دستیابی به همبستگی محیط جغرافیایی و جرم برآمده‌اند، نیز وجود دارد. به‌عنوان نمونه «کتله» و «گری» به کمک آمار به ثبت رابطه بزهکاری و محیط جغرافیایی پرداخته‌اند. به نظر «کتله» جرم از ناحیه انسان به‌طور انتزاعی قابل تصور نیست. انسان فرزند محیط است و خواه‌ناخواه اعمال او از تأثیر محیط دور نیست. او با استفاده از آمار جرائم و بیان نظریه (قانون حرارت) به این نتیجه رسید که اراده آزاد وجود ندارد و اگر یافت شود قابل لمس نیست (کامران نیا، ۱۳۸۵، ص ۱۸).

نظریه نواحی آسیب‌پذیر: مطابق این دیدگاه برخی از نواحی آسیب‌پذیر شهر، نسبت به دیگر بخش‌ها، نرخ جرم بالاتری دارند. مهم‌ترین مشخصات این نواحی عبارت‌اند از:

الف) بسیاری از مناطق سکونت مجرمان، درون نواحی آسیب‌پذیر و یا نزدیک آن قرار دارد؛

ب) در حواشی این محدوده‌ها، جرائم بیشتری نسبت به مرکز و درون آن اتفاق می‌افتد؛

ج) نواحی آسیب‌پذیر با آمار بالای جرائم، دارای کاربری درهم و ناهمگون است؛

د) کنترل اجتماعی محلی و یا حس مشارکت جمعی در نواحی آسیب‌پذیر، بسیار ناچیز است (جعفریان و شایسته زرین، ۱۳۸۷، ص ۹۸).

نظریه طراحی شطرنجی: طراحی شطرنجی شهرها یکی از عوامل تشدید وقوع جرم محسوب می‌شود. این نوع طراحی باعث ایجاد فضاهای دررو در شهرها می‌شود. با توجه به ساختار جدید شهرنشینی به شیوه جدید اسکان و آپارتمان‌نشینی که در آن افراد نسبت به هم غریبه هستند و هم دیگر را نمی‌شناسند مجرم به راحتی می‌تواند وارد این بافت‌های شطرنجی شود و جرم خود را انجام دهد و سپس از هر نقطه‌ای که دلش خواست خارج شود (سرایبی و کشتکار، ۱۳۹۶، ص ۷۸).

«نظریه پیشگیری جرم از طریق طراحی محیطی»: رویکرد «سپتد»^۲ را می‌توان نوعی رویکرد هدفمند در جهت طراحی کارآمد و هوشمندانه مؤلفه‌های محیطی با به‌کارگیری بهینه محیط مصنوع در کاهش جرائم دانست که به‌طور مؤثری در افزایش سرمایه اجتماعی، بهبود کیفیت زندگی و افزایش میزان رضایت‌مندی شهروندی و در نتیجه بهبود رفاه اجتماعی جامعه تأثیر بسزایی دارد. بر این موضوع اتفاق نظر جمعی وجود دارد که رویکرد «سپتد» در دو بعد کاهش حقیقی جرائم در محیط‌های شهری از یکسو و افزایش احساس ایمنی و امنیت فضایی در آن‌ها می‌تواند مؤثر واقع شود. توجه به این رویکرد را در دهه اخیر، می‌توان ناشی از بحران‌های ناشی از وقوع جرائم گسترده در فضاهای عمومی و نیمه‌عمومی شهری دانست که علی‌رغم هزینه کردن منابع مالی گسترده، نتایج مورد انتظاری را برای مدیران شهری به ارمغان نیاورد (پورجعفر و همکاران، ۱۳۸۸، ص ۷۵).

روش پژوهش

روش این پژوهش به لحاظ هدف کاربردی به لحاظ ماهیت کمی-کیفی است. در بخش کمی که رویکرد فضایی انجام گرفته به این‌گونه است که داده‌های مربوط به جرائم ارتكابی سرقت داخل خودرو در محدوده قانونی شهر سنندج از آمار موجود در مرکز فرماندهی و کنترل شهرستان سنندج اخذ شده است. بر

1. Crime prevention Through Environmental Design.

2. CPTED.

این اساس از تاریخ (۱۳۹۶-۱۳۹۸) مطابق آمار موجود تعداد (۴۳۹۹) فقره سرقت داخل خودرو در شهرستان سنندج به وقوع پیوسته در حوزه کلانتری (۱۱)، (۱۲)، (۱۳)، (۱۴)، (۱۵)، (۱۶)، (۱۷) و (۱۸) رخ داده که به‌عنوان جامعه آماری مبنای پژوهش حاضر قرار گرفته است (مراکز انتظامی (سامانه ۱۱۰)). سپس این داده‌ها با استفاده از «جی‌پی‌اس»^۱ و سایت «گوگل مپ» روش تعیین موقعیت شده و به‌عنوان یک دیتای ورودی در نرم‌افزار «آرک‌جی‌آی‌اس»^۲ معرفی شد. پس از ورود دیتا به طراحی نقشه‌های موجود و تحلیل آن‌ها در محیط «جی‌آی‌اس» پرداخته می‌شود و نتایج حاصل از تحلیل مکان‌های جرم‌خیز به‌صورت نقشه ارائه می‌شود. برای تحلیل فضایی از ابزار سامانه اطلاعات جغرافیایی یا «جی‌آی‌اس» استفاده شده است. ابزار گردآوری با استفاده از منابع کتابخانه‌ای از طریق آمار و اطلاعات کسب‌شده از مرکز آمار و بهره‌دهی مرفوک معاونت عملیات استان و اسناد موجود نقشه‌ها و کلیه منابع مرتبط دیگر در راستای آگاهی از میزان و انواع جرائم سرقت در شهر سنندج و با استفاده از مطالعه اسناد و مدارک مذکور و مدل‌های آماری و گرافیک در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی «جی‌آی‌اس» است. برای تحلیل فضایی از تخمین تراکم کرنل و آزمون مرکز متوسط و بیضی انحراف‌معیار استفاده شد. در روش کیفی برای اتخاذ تدابیر انتظامی در پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو ابتدا از روش مصاحبه استفاده شد.

در بخش کیفی جامعه مشارکت‌کننده شامل فرماندهان، مدیران و رؤسای کلانتری‌ها و معاونان ستادی استان کردستان است. در این پژوهش از روش نمونه‌گیری برای داده‌های سرقت به‌صورت تمام شمار و برای مصاحبه به‌صورت هدفمند در گزینش آزمودنی‌ها استفاده شد. با توجه به حجم جامعه آماری، برای تعیین تعداد حجم‌نمونه از روش اشباع نظری استفاده می‌شود. برای دستیابی به اهداف پژوهش (۲۰) نفر از فرماندهان، مدیران و رؤسای کلانتری‌ها و معاونان ستادی استان کردستان به‌عنوان نمونه آماری پژوهش جهت مصاحبه

1. GPS.
2. ARC GIS.

انتخاب شد. برای انتخاب نمونه‌های آماری پژوهش از روش هدفمند و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و برای نیل به اهداف پژوهش و پاسخ به پرسش‌های آن و شناسایی اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو از تحلیل «تم» استفاده شده است. تحلیل «تم» فراگردی است که در طول زمان انجام می‌پذیرد و شامل مراحل زیر است.

مرحله ۱) آشنایی با داده‌ها: برای اینکه محقق با عمق و گستره محتوایی داده‌ها آشنا شود لازم است که خود را در آن‌ها تا اندازه‌ای غوطه‌ور سازد. غوطه‌ور شدن در داده‌ها معمولاً شامل «بازخوانی مکرر داده‌ها» و خواندن داده‌ها به صورت فعال (جستجوی معانی و الگوها) است.

مرحله ۲) ایجاد کدهای اولیه: مرحله دوم زمانی شروع می‌شود که محقق داده‌ها را خوانده و با آن‌ها آشنایی پیدا کرده است. این مرحله شامل ایجاد کدهای اولیه از داده‌ها است. کدها یک ویژگی داده‌ها را معرفی می‌کنند که به نظر تحلیل‌گر جالب می‌رسد. داده‌های کدگذاری شده از واحدهای تحلیل (تم‌ها) متفاوت هستند.

مرحله ۳) جستجوی تم‌ها: این مرحله شامل دسته‌بندی کدهای مختلف در قالب تم‌های بالقوه و مرتب کردن همه خلاصه داده‌های کدگذاری شده در قالب تم‌های مشخص شده است.

مرحله ۴) بازبینی تم‌ها: مرحله چهارم زمانی شروع می‌شود که محقق مجموعه‌ای از تم‌ها را ایجاد کرده و آن‌ها را مورد بازبینی قرار می‌دهد. این مرحله شامل دو مرحله بازبینی و تصفیه تم‌ها است.

مرحله ۵) تعریف و نام‌گذاری تم‌ها: مرحله پنجم زمانی شروع می‌شود که یک نقشه رضایت‌بخش از تم‌ها وجود داشته باشد. محقق در این مرحله، تم‌هایی را که برای تحلیل ارائه کرده، تعریف کرده و مورد بازبینی مجدد قرار می‌دهد، سپس داده‌ها داخل آن‌ها را تحلیل می‌کند.

مرحله ۶) تهیه گزارش: مرحله ششم زمانی شروع می‌شود که محقق مجموعه‌ای از تم‌های کاملاً «آبدیده»^۱ در اختیار داشته باشد. این مرحله شامل تحلیل پایانی و نگارش گزارش است. برای محاسبه پایایی باز آزمون از میان مصاحبه‌های انجام گرفته چند مصاحبه به‌عنوان نمونه انتخاب شدند و هر کدام از آن‌ها در یک فاصله زمانی کوتاه و مشخص دو بار کدگذاری شدند. سپس گدهای مشخص شده در دو فاصله زمانی برای هر کدام از مصاحبه‌ها با هم مقایسه می‌شوند («وال»^۲، ۱۹۹۶، ص ۲۳۷). روش باز آزمایی برای ارزیابی ثبات کدگذاری پژوهشگر به کار می‌رود. در هر کدام از مصاحبه‌ها، کدهایی که در دو فاصله زمانی با هم مشابه هستند، با عنوان «توافق» و کدهای غیرمشابه با عنوان «عدم توافق» مشخص شدند. روش محاسبه پایایی بین کدگذاری‌های انجام گرفته توسط محقق در دو فاصله زمانی بدین ترتیب است:

رابطه شماره (۱):

$$\text{درصد پایایی باز آزمون} = \frac{\text{تعداد توافقات (۲)}}{\text{تعداد کل گدها}} \times 100\%$$

همچنین برای محاسبه پایایی مصاحبه با روش توافق درون موضوعی دو «کدگذار»^۳، از یک همکار آشنا به تحلیل «تم» درخواست می‌شود تا به‌عنوان کدگذار ثانویه در پژوهش مشارکت کند. در ادامه محقق به همراه این همکار پژوهش، تعداد سه مصاحبه را کدگذاری کرد و درصد توافق درون موضوعی که به‌عنوان شاخص پایایی تحلیل به کار می‌رود، با استفاده از فرمول زیر محاسبه شد:

رابطه شماره (۲):

$$\text{درصد توافق درون موضوعی} = \frac{\text{تعداد توافقات (۲)}}{\text{تعداد کل گدها}} \times 100\%$$

1. worked-out.
2. Kvale.
3. intercoder reliability (ICR).

در این فرمول تعداد توافقات اشاره به تعداد کدهای مشترک و یکسان بین محقق و کدگذار همکار اشاره دارد. تعداد کل کدها نیز مجموع کدهای استخراجی بین محقق و کدگذار همکار است. نتایج حاصل از این کدگذاری‌ها در جدول شماره (۱) آمده است:

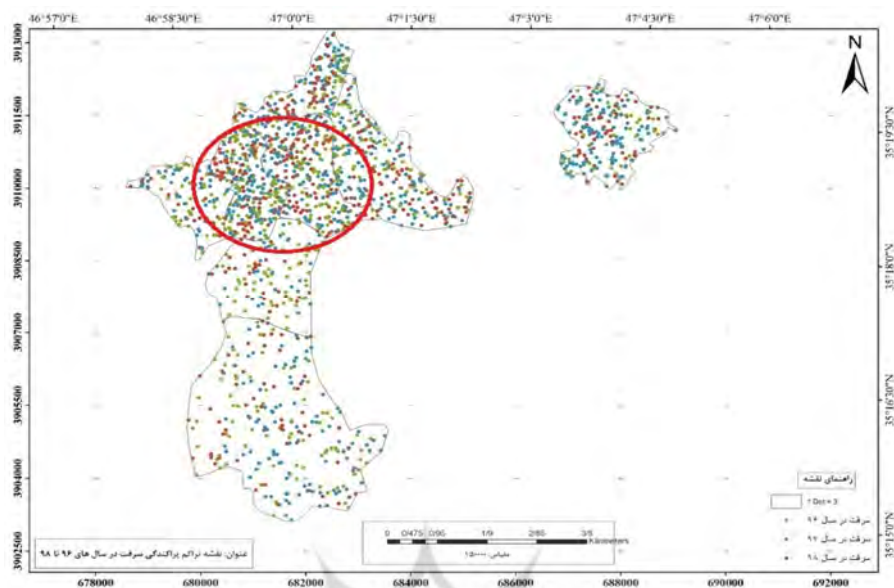
جدول شماره (۱). محاسبه پایایی بین دو کدگذار.

ردیف	عنوان مصاحبه	تعداد کل کدها	تعداد توافقات	تعداد عدم توافقات	پایایی بین دو کدگذار (درصد)
۱	S۱	۸۶	۳۷	۱۲	۸۶
۲	S۷	۶۷	۲۷	۱۳	۸۱
۳	S۱۳	۷۱	۳۰	۱۱	۸۴
	کل	۲۲۴	۹۴	۳۶	۸۴

همان‌طور که در جدول شماره (۱) مشاهده می‌شود تعداد کل کدها که توسط محقق و همکار پژوهش به ثبت رسیده است. برابر (۲۲۴)، تعداد کل توافقات بین این کدها (۹۴) و تعداد کل عدم توافقات بین این کدها برابر (۲۶) است. پایایی بین کدگذاران برای مصاحبه‌های انجام گرفته در این پژوهش با استفاده از فرمول ذکر شده برابر (۸۴) درصد است. با توجه به اینکه این میزان پایایی بیشتر از (۶۰) درصد است، قابلیت اعتماد کدگذاری‌ها مورد تأیید است و می‌توان ادعا کرد که میزان پایایی تحلیل مصاحبه کنونی مناسب است.

یافته‌ها

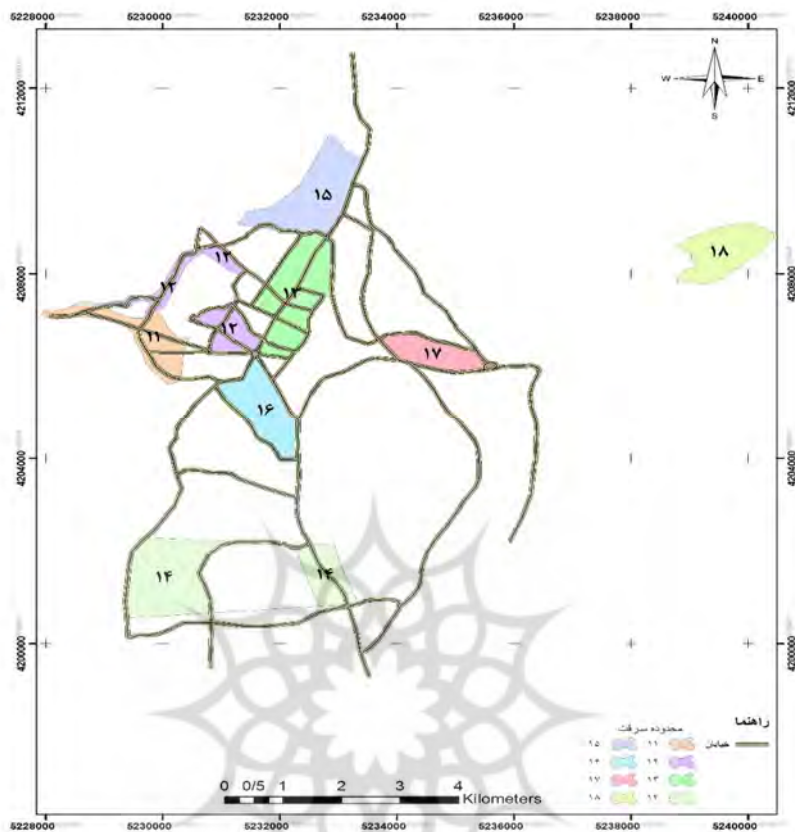
تحلیل فضایی سرقت داخل خودرو: در تحلیل نقشه از آزمون مرکز متوسط و بیضی انحراف معیار مربوط به کل سرقت لوازم داخل خودرو در محدوده شهر سنندج (شکل شماره ۱) استفاده می‌شود، مرکز متوسط جرائم بررسی شده در محدوده کلانتری (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) بوده و بیضی انحراف معیار در بدنه داخلی شهر به سمت غرب و جنوب (جنوب غربی) دارای کشیدگی است. این کشیدگی به سمت شرق ناشی از افزایش سرقت‌ها در محدوده شرقی شهر سنندج است.



شکل شماره (۱). مرکز متوسط و بیضی انحراف معیار سرقت داخل خودرو در شهر سنندج.

تحلیل فضایی تخمین تراکم کرنل مربوط به کل سرقت داخل خودرو شهر

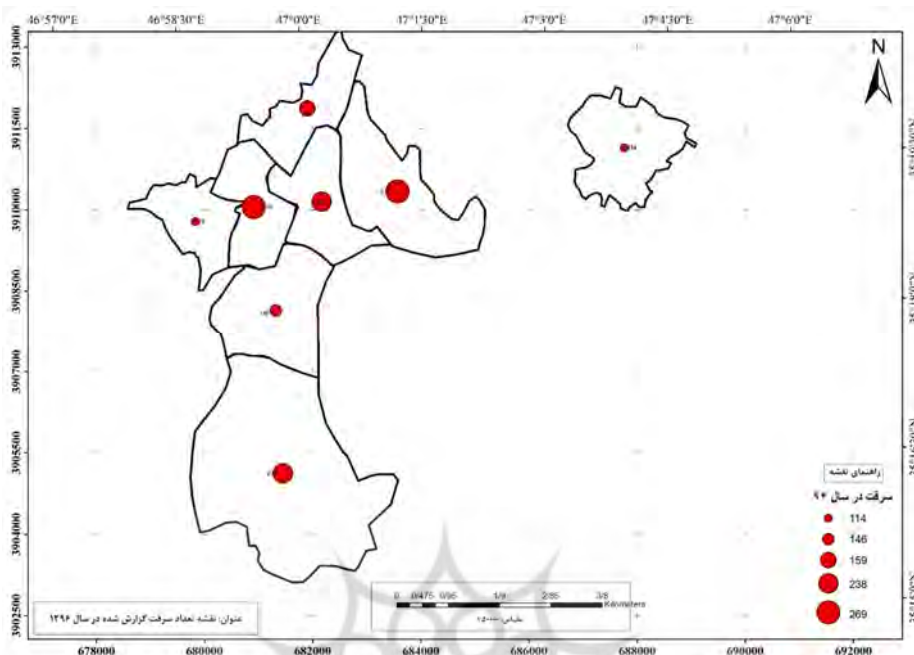
در شکل شماره (۲) از روش تخمین تراکم کرنل به منظور تحلیل فضایی جرم و تعیین کانون‌های جرم‌خیز سطح شهر سنندج استفاده شده است. با بررسی نقشه، نقاط داغ و جرم‌خیز شهر نمایان می‌شود. در محدوده حوزه کلانتری (۱۲) خیابان کشاورز و بلوار کردستان که محدوده غرب شهر را در بر دارد و نقطه مرکز متوسط جرائم نیز در آن واقع است، اطراف خیابان کشاورز و محله ناصر خسرو دارای بیشترین تراکم جرم سرقت داخل خودرو است. در حوزه کلانتری (۱۲) دارای بیشترین تراکم جرم سرقت داخل خودرو هستند که این موضوع در روش آزمون بیضی انحراف معیار نیز تأیید شده است.



شکل شماره (۲). تحلیل فضایی تخمین تراکم کرنل کل سرقت داخل خودرو شهر سنندج در محیط «جی آی اس».

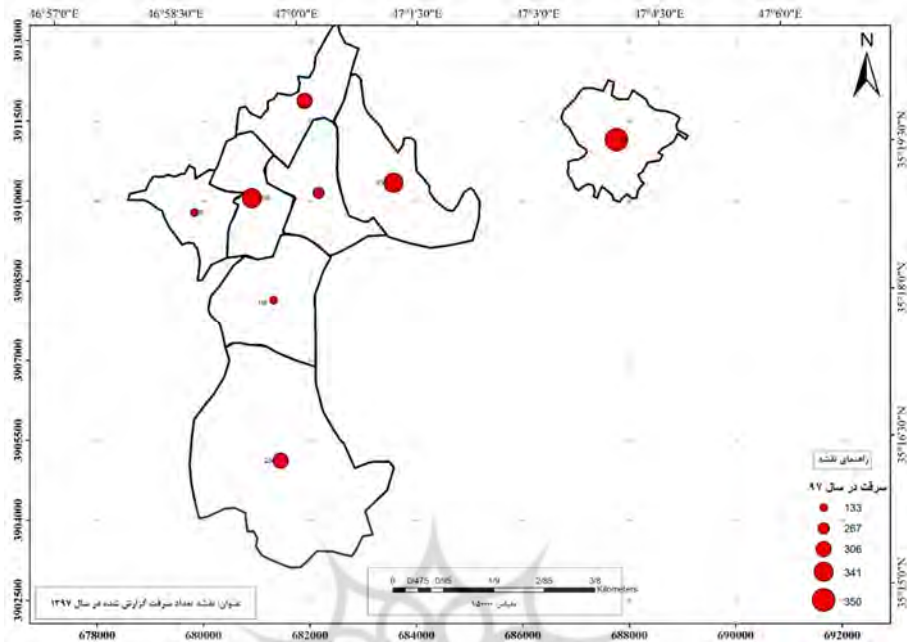
کانون‌های جرم خیز سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری‌های شهری

شکل شماره (۳) نشان‌دهنده تعداد جرائم سرقت داخل خودرو در هر یک از کلانتری‌های شهری سنندج در سال (۱۳۹۶) است.



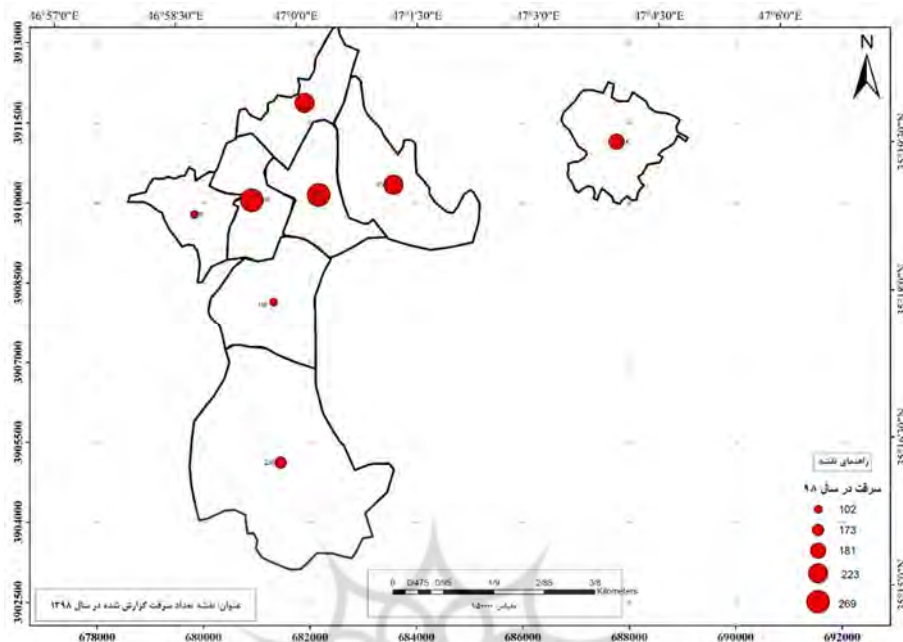
شکل شماره (۳). تراکم جرائم در حوزه کلانتری‌های شهری در سال ۱۳۹۶.

نتایج شکل شماره (۳) نشان‌دهنده این است که بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۲) خیابان کشاورز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۷)، (۱۳) و (۱۵) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است.



شکل شماره (۴). تراکم جرائم در حوزه کلانتری‌های شهری در سال ۱۳۹۷.

داده‌های شکل شماره (۴) نشان‌دهنده این است که بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۸) نایسر خیابان کاریز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۷)، (۱۲) و (۱۵) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است.



شکل شماره (۵). تراکم جرائم در حوزه کلانتری‌های شهری در سال ۱۳۹۸.

داده‌های شکل شماره (۵) نشان‌دهنده این است که بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۲) خیابان کشاورز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۵)، (۱۷) و (۱۸) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است.

تحلیل زمانی سرقت لوازم داخل خودرو در فصول سال نشان می‌دهد در فصل بهار دو بازه زمانی دارای تراکم جرم بسیار بالایی می‌باشند، بازه زمانی اول از ساعت (۸:۳۰ تا ۹:۳۰) بوده و بازه زمانی دوم از ساعت (۱۲:۳۰) شروع و تا ساعت (۳۰:۳۰) ادامه می‌یابد. در فصل تابستان تغییراتی در بازه زمانی پیک سرقت‌ها به وجود آمده و تنها یک بازه زمانی متراکم از ساعت (۹:۳۰ تا ۱۱:۳۰) شکل گرفته است. در شش‌ماهه اول سال‌های (۱۳۹۶)، (۱۳۹۷) و (۱۳۹۸) در فروردین بیشترین سرقت داخل خودرو اتفاق افتاده و در رتبه دوم خردادماه قرار دارد. همچنین شهریورماه به‌عنوان سومین ماه با تراکم جرم بالا داشته است.

نمونه‌های آماری پژوهش برای مصاحبه از فرماندهان، مدیران و مسئولین کلانتری‌ها و معاونان ستادی استان کردستان انتخاب شدند. در این پژوهش، محقق داده‌های موردنیاز خود را با (۲۰) نفر از اعضای جامعه جمع‌آوری کرد. تمامی افراد حاضر در نمونه از حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی به بالا برخوردار بودند.

جدول شماره (۲). مشارکت‌کنندگان در مصاحبه.

ردیف	عنوان	شاخص‌های موردنظر در گزینش افراد مصاحبه‌شونده
۱	فرماندهان، مدیران و مسئولین کلانتری‌ها و معاونین ستادی استان کردستان	عضو نهادها و ارگان‌های فرهنگی و مسئولان حداقل تحصیلات لیسانس سابقه کار بالای پنج سال در زمینه جرم

مشارکت‌کنندگان در پژوهش حاضر شامل فرماندهان، مدیران و مسئولین کلانتری‌ها و معاونان ستادی استان کردستان می‌شود. از مشارکت‌کنندگان در پژوهش خواسته شد تا بر اساس تجربیات خود به پرسش‌های زیر پاسخ دهند. زمان انجام هر مصاحبه، در دامنه زمانی (۴۵ تا ۱۸۰) دقیقه و با میانگین زمانی (۵۲،۶۴) دقیقه بود.

جدول شماره (۳). مشخصات دموگرافیک مصاحبه‌شوندگان.

حوزه ناجا		مشخصات دموگرافیک
درصد	تعداد	
۶۰	۱۲	سن ۲۵ تا ۴۰
۴۰	۸	۴۰ به بالا مدرک تحصیلی
۷۵	۱۵	کارشناسی
۲۵	۵	کارشناسی‌ارشد به بالا سابقه خدمت
۴۰	۸	تا ۵ سال
۳۰	۶	۶ تا ۲۰ سال
۳۰	۶	۲۰ سال به بالا

منبع. یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۸.

در این گام با (۲۰) نفر از فرماندهان، مدیران و مسئولین کلانتری‌ها و معاونان ستادی انتظامی استان کردستان در خصوص پیشگیری انتظامی از سرقت لوازم داخل خودرو مصاحبه نیم ساختاریافته انجام شد که خروجی آن جمع‌آوری داده‌های کیفی برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و ارائه اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت لوازم داخل خودرو بود؛ و به پرسش‌های پژوهش پاسخ داده شد. از مشارکت‌کنندگان در مصاحبه، (۶) پرسش پرسیده شد. تجزیه و تحلیل اطلاعات در بخش کیفی بر مبنای روش کدگذاری نظری در محیط نرم‌افزار «مکس کیودا»^۱ انجام شد. تجزیه و تحلیل اطلاعات در این گام بر مبنای روش تحلیل مضامین انجام شد.

در فرآیند کدگذاری واحد تحلیل مفهوم است. داده‌های گردآوری شده در مراحل زیر کدگذاری شده‌اند که عبارت‌اند از:

- کدگذاری باز (اولیه)
- کدگذاری محوری (ثانویه)

جدول شماره (۴). فراوانی کدهای استخراج شده از مصاحبه‌ها در طول فرآیند تحلیل.

تعداد کدهای استخراج شده	
مفاهیم	ابعاد
۶۵	۴

منبع. یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۸.

در این گام برای آشنایی با عمق و گستره داده‌ها، روایت‌های مشارکت‌کنندگان چندین مرتبه مطالعه شد و محققان با بازخوانی مکرر و جستجوی معانی ضمن برقراری ارتباط با روایات، با داده‌های جمع‌آوری شده آشنا شدند. سپس متن مصاحبه‌ها تایپ شد و به صورت ورودی در اختیار نرم‌افزار «مکس کیودا» قرار گرفت. سپس با مطالعه مجدد هر مصاحبه، جملات و کلماتی که مستقیماً با موضوع مورد مطالعه مرتبط بود، به صورت کد اولیه در نرم‌افزار ثبت شد و هر متن هر مصاحبه چند بار بررسی شد. در این بخش

1. MAXQDA.

با استفاده از فن تحلیل مضامین، نشانگرهای به‌عنوان واحد تحلیل در سطوح متن مصاحبه مورد توجه و تمرکز قرار داد شد و با تفکیک متن مصاحبه به عناصر دارای پیام کدهای اولیه و در نهایت تعداد (۵۳) نشانگر در (۴) بعد اصلی استخراج شد. بر این اساس، روابط بین مقوله‌ها ایجاد و سرانجام، با استفاده از نمودار، نظریه شکل گرفته است.

در پژوهش حاضر ابتدا اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو را از دیدگاه مصاحبه‌شوندگان شناسایی شد. در این مرحله کدگذاری باز اولیه صورت گرفت. در جدول شماره (۴) کدهای اولیه استخراج شده از مصاحبه‌های پژوهش ارائه شده است. در این بخش بر اساس کدگذاری باز مفاهیم اولیه حاصل از تحلیل محتوای مصاحبه‌های انجام گرفته در زمینه پژوهش که شامل (۵۳) مفهوم است. با توجه به هدف کلی پژوهش مقوله‌های اصلی استخراج شد و در تحلیل نهایی مفاهیم اولیه، با کسب آگاهی کافی از این که مقوله‌های مختلف کدام‌ها هستند، چگونگی تناسب آن‌ها با یکدیگر و داده‌ها به دست آمده، تلاش شد یک نقشه رضایت‌بخش از تم‌ها ترسیم شود.

جدول شماره (۵). مقوله‌های مشترک استخراج شده از تحلیل‌ها.

سطح	ابعاد	نشانگر	مصاحبه
		حضور گشت‌های انتظامی در محل پارک خودروها؛	
		استفاده از نگهبانان محلی در پیاده‌رو در زمان ساعات پیک	
		سرقت؛	باید تدابیری اندیشیده شود
		استخدام نیروهای جوان و بانگیزه که علاقه زیادی به کارهای تا نیروهای انتظامی حضور	
		پلیسی دارند؛	فعال در خیابان‌ها و کوچه‌ها
		کنترل محل‌های سرقت توسط نیروهای تخصصی؛	و به‌خصوص جاهای خلوت
تدابیر		شناخت کامل جغرافیایی محل خدمت توسط نیروهای ناجا؛	داشته باشند (مصاحبه ۱۴).
انسانی		شناسایی سارقین و افراد بزه‌کار حوزه استحفاظی؛	یکی از موارد مهم آشنایی
		استفاده بهینه از عوامل گشت، پیاده و موتوری در ساعات نیروی انتظامی و مأموران	
		شبانه‌روز؛	گشت‌زنی به محل جغرافیایی
		استفاده از نیروهای لباس شخصی و تخصصی برای پوشش خدمت خود هستند	
		محل‌های سرقت؛	(مصاحبه ۱۳).
		استفاده از نگهبان و شبگردهای محل و مؤسسه‌های انتظامی؛	
		به‌کارگیری نگهبان محله؛	
		انتخاب مکان مناسب برای پارک خودرو؛	

مصاحبه	نشانیگر	ابعاد	سطح
	ایجاد انگیزه شغلی در بین کارکنان نیروی انتظامی؛ استفاده از پارکبان برای حفاظت از خودروهای پارک شده.		
شاید تاریکی یکی از گشت‌زنی عوامل مخبر به صورت نامحسوس در محل و مؤلفه‌هایی است که به شناسایی سارقین؛ استفاده از پلیس‌های افتخاری آشنا به محل‌های جرم‌خیز؛ حضور فعال گشت‌های انتظامی در چندین نوبت در محل‌های جرم‌خیز؛	تدابیر فیزیکی		
روشنایی خیابان‌ها و معابر و خصوص جاهایی که سابقه سرقت لوازم خودرو را دارد، استفاده از نو و روشنایی در داخل کوچه‌ها و محله‌ها و اماکن شلوغ در شب؛ استفاده از دوربین‌های مغازه‌ها و اماکن رفاهی و تجاری و سرمایه‌گذاری شود (مصاحبه ۱۵).	بیمارستان‌ها.		
	برپایی ایستگاه پلیس در محل‌هایی که پارک خودرو زیاد بوده و سابقه جرائم زیاد است؛ افزایش پارکینگ‌های عمومی؛ توجه شهرداران به زیرساخت‌های شهری؛		
نبود پارکینگ یکی از چالش‌هایی هست که شهروندان با آن روبه‌رو هستند. به اندازه کافی همه تعامل همه‌جانبه ناجا با شهرداری، دادگستری و مراجع محله‌ها و بخصوص مراکز قضایی؛ شهری باید مجهز به طراحی مناسب خیابان‌ها و کوچه‌ها که دید لازم را داشته پارکینگ‌های عمومی باشند (مصاحبه ۱۶).	تدابیر ساختاری		
	تقویت ساختار کلانتری‌ها و تعداد نیروهای تخصصی برای پیشگیری از جرم؛ الزام ادارات دولتی و خصوصی برای حفاظت از خودروهای مراجعین ادارات.		
آگاهی بخشی و اطلاع‌رسانی نقش زیادی در مهار سرقت دارد. اگر به انحای مختلف مردم آگاه شوند که سرقت چگونه و در چه زمان‌های رخ می‌دهد، باعث می‌شود بیشتر احتیاط کنند (مصاحبه ۵).	تدابیر اجتماعی	آموزش همگانی از طریق صداوسیما، مدارس و مساجد؛ توزیع بروشورهای پیشگیرانه و آگاه‌سازی مالکین خودرو؛ آموزش خود مسئولیتی و مسئولیت‌پذیری شهروندان؛ اطلاع‌رسانی از طریق صداوسیما در مرکز استان؛ اطلاع‌رسانی از طریق مجله‌های محلی؛ اطلاع‌رسانی از طریق مدارس و مساجد؛ اطلاع‌رسانی در اماکن رفاهی و تفریحی؛	

سطح	ابعاد	نشانهگر	مصاحبه
		اطلاع‌رسانی توسط ائمه جماعت در نماز جمعه‌ها و آگاه‌سازی شهروندان؛ فرهنگ‌سازی در بین شهروندان مبتنی بر برخورد با سارقین؛ استفاده از شهروندان به‌عنوان همیار پلیس و شهروند پلیس؛ اقدامات فرهنگی و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها مثل تریبون نماز جمعه و شورای تأمین؛ انجام تبلیغات در خصوص پیشگیری از سرقت در خودرو؛ حضور مسئولان امنیتی در مساجد و جوامع هدف برای توصیه عمومی پیشگیری از سرقت؛	
		ارتقاء کیفیت امنیت خودروها؛ مجهاز کردن خودروها به سیستم دزدگیر؛ استفاده از دوربین‌های مداربسته محله‌ها و خیابان‌های اصلی کیفیت خودروها در این شهر؛ زمینه نقش زیادی را ایفا نصب دوربین‌های مداربسته در معابر اصلی و محل‌های خلوت می‌کنند. اگر خودروها و جرم‌خیز؛ استحکام کافی را در برابر باز نظارت بر استحکام خودروهای تولید؛ شدن درها داشته باشند و از تجهیز گوشی‌های نیروی انتظامی به فناوری‌های نوین؛ کیفیت خوبی برخوردار تقویت زیرساخت‌ها از جمله سامانه‌های کنترل هوشمند؛ باشند، جلوی بیشتر استفاده از تجهیزات کنترل الکترونیک؛ سرقت‌های لوازم خودرو استفاده از تجهیزاتی که مانع از باز شدن درهای خودرو گرفته می‌شود (مصاحبه ۸) می‌شود؛ استفاده از پایش تصویری؛	

بر اساس تحلیل محتوای تلخیصی نقشه اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو با استفاده از روش کیفی تحلیل «تم» مشخص شد.



شکل شماره (۶). نقشه مضامین.

بر این اساس نقشه مضامین (شکل شماره ۶) شامل تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی می‌شود. نوع روابط میان نشانگر و مضامین نیز با توجه به کدگذاری صورت گرفته در قالب نقشه مضامین ارائه شد. بر این اساس برای اقدامات پیشگیری انتظامی از سرقت داخل خودرو بایستی تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی اندیشیده شود.

نتیجه‌گیری

(۱) پلیس با مراقبت‌های رسمی و شیوه‌های نوین نظیر گشت‌زنی که رایج‌ترین روش پیشگیری وضعی است تا حد مطلوبی نقش کلیدی در کاهش جرم سرقت دارد؛ (۲) پلیس با روش مراقبت‌های غیررسمی در شهر بوئین‌زهرا، با ایجاد مرکز حفاظتی و مراقبتی انتظامی در نیروی انتظامی با مشارکت مردمی و با نظارت مستقیم پلیسی در کاهش جرم سرقت نقش دارد؛ (۳) پلیس با روش مراقبت‌های

طبیعی که از توانایی‌های افراد جامعه به‌منظور پیشگیری از جرائم استفاده می‌شود، در کاهش جرم سرقت نقش دارد. با توجه به نتایج حاصل از آزمون فرضیه‌ها پیشنهادهایی در پایان ارائه شد. نتایج یافته‌ها نشان داد که در سال (۱۳۹۶) بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۲) خیابان کشاورز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۷)، (۱۳) و (۱۵) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است. همچنین در سال (۱۳۹۷) بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۸) نایسر خیابان کاریز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۷)، (۱۲) و (۱۵) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است. در سال (۱۳۹۸) بیشترین تعداد سرقت داخل خودرو در حوزه کلانتری (۱۲) خیابان کشاورز اتفاق افتاده و کلانتری‌های (۱۵)، (۱۷) و (۱۸) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در تمامی حوزه‌ها و در مجموع جرائم میزان فراوانی سرقت محتویات داخل خودرو بیشتر از سرقت وسایل و قطعات خودرو است.

تحلیل زمانی سرقت داخل خودرو در فصول سال نشان می‌دهد در فصل بهار دو بازه زمانی دارای تراکم جرم بسیار بالایی می‌باشند، بازه زمانی اول از ساعت (۳۰:۸ تا ۳۰:۹) بوده و بازه زمانی دوم از ساعت (۳۰:۱۲ شروع تا ۳۰:۱۴) ادامه می‌یابد. در فصل تابستان تغییراتی در بازه زمانی پیک سرقت‌ها به وجود آمده و تنها یک بازه زمانی متراکم از ساعت (۳۰:۹ تا ۳۰:۱۱) شکل گرفته است. در شش‌ماهه اول سال‌های (۱۳۹۶)، (۱۳۹۷) و (۱۳۹۸) در فروردین بیشترین سرقت داخل خودرو اتفاق افتاده و در رتبه دوم خردادماه قرار دارد. همچنین شهریورماه به‌عنوان سومین ماه با تراکم جرم بالا داشته است. بر اساس روش‌های کیفی این پژوهش نقشه مضامین شامل تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی تهیه شد. نوع روابط میان نشانگر و مضامین نیز با توجه به کدگذاری صورت گرفته در قالب نقشه مضامین ارائه شد. بر این اساس برای اقدامات پیشگیری انتظامی از

سرقت داخل خودرو بایستی تدابیر انسانی، تدابیر فیزیکی، تدابیر ساختاری، تدابیر اجتماعی و تدابیر فنی اندیشیده شود. یافته‌های پژوهش در زمینه شناسایی شیوه‌های پیشگیری انتظامی با نتایج پژوهش‌های جعفری (۱۳۹۸)، قاسمی (۱۳۹۷)، ساعدپناه (۱۳۹۷)، صفری (۱۳۹۵)، اجاق زاده (۱۳۹۴)، قهرمانی (۱۳۹۲)، قنبری و همکاران (۱۳۹۳)، محمدنژاد (۱۳۹۱)، موسوی (۱۳۹۰)، همسو است.

پیشنهادها

بر اساس یافته‌های پژوهش‌ها پیشنهاد می‌شود که:

- ✓ نورپردازی مناسب معابر و خیابان‌ها، حصارکشی ساختمان‌های رهاشده و اراضی متروکه، ساماندهی و توانمندسازی ساخت‌وسازهای کالبدی و توسعه اجتماعی در محله‌های شهر سنج انجام گیرد.
- ✓ از مشارکت مردمی در تهیه و اجرای طرح‌های شهری برای جلوگیری از ایجاد مسائل شهری استفاده شود.
- ✓ فضاهای جرم‌خیز و انجام اقدامات لازم برای مبارزه با این فضاها و جلوگیری از ایجاد آن‌ها شناسایی شود.
- ✓ از گشت‌های تلفیقی و مشترک پلیس پیشگیری و پلیس آگاهی به شکل محسوس و نامحسوس در ساعات پیک جرم به‌ویژه در نواحی جرم‌خیز استفاده شود.
- ✓ نقش شورای تأمین و سازمان‌ها و ادارات برون‌سازمانی در برنامه‌ها و اقدامات پیشگیری از سرقت به‌ویژه سرقت خودرو و لوازم و محتویات و قطعات خودرو تقویت شود.
- ✓ بر استفاده گشت‌های موتورسیکلت پلیس در کانون‌های جرم‌خیز و بافت‌های فرسوده شهری تمرکز شود.

- ✓ اولویت‌بخشی به فعالیت‌های پلیس بر پایه استفاده از فناوری‌های نوین سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی «جی‌آی‌اس» که قابلیت بسیار وسیعی در جهت داده‌های نقشه‌ای و رابطه جرم و مکان و شناسایی محله‌های وقوع جرم و تحلیل الگوهای جرم دارد، انجام شود.
- ✓ تاکتیک‌ها و تغییر تاکتیک‌های مؤثر مبتنی بر رفتار مجرمان در مکان‌های جرم‌خیز سرقت داخل خودرو بر اساس توزیع زمانی سرقت اعمال شود.
- ✓ ترغیب و همراه سازی سازمان‌ها و ادارات و اماکن دولتی و خصوصی در استفاده بهینه از پایش تصویری جلو و اطراف آن اماکن بخصوص جلوی دانشگاه‌ها و درمانگاه‌ها و بیمارستان‌ها که فراوانی سرقت داخل خودرو در شهر سنندج در جلوی این اماکن است.
- ✓ برای صاحبان خودروها و نصب «جی‌پی‌اس» و سامانه‌های ایمنی و حفاظتی توسط رسانه‌ها جمعی و آموزش همگانی توسط پلیس فرهنگ‌سازی شود.

منابع

- علیجانی، بهلول (۱۳۹۴). تحلیل فضایی. تحلیل فضایی مخاطرات محیطی، ۲ (۳)؛ صص ۱-۱۴. موجود در آدرس:
<http://jsaeh.khu.ac.ir/article-۱-2489-fa.html>
- کلانتری، محسن (۱۳۸۰). بررسی جغرافیایی جرم و جنایت در مناطق شهر تهران، رساله دوره دکتری رشته جغرافیا، گرایش برنامه‌ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
- اجاق زاده، (۱۳۹۴). تحلیل ساخت فضایی جرائم در شهر رشت (پایان‌نامه). دانشگاه پیام‌نور استان گیلان، مرکز پیام‌نور رشت.
- احدی، آرش (۱۴۰۰). رابطه فضای کالبدی با وقوع سرقت‌های شهری (مطالعه موردی شهر کاشان)، (پایان‌نامه). دانشکده علوم انسانی، دانشگاه کاشان.
- پورجعفر، محمدرضا؛ تقوایی، علی اکبر و صادقی، علیرضا (۱۳۸۸). خوانش تأثیر ساماندهی محورهای بصری بر ارتقا کیفیت محیط فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان آزادی تهران). نشریه مدیریت شهری، ۷ (۲۴)، صص ۶۵-۸۰. موجود در آدرس:
<http://ensani.ir/fa/article/61373/>
- جعفری (۱۳۹۸). نقش پلیس در پیشگیری وضعی از جرم سرقت (مطالعه موردی شهرستان بوئین‌زهرا)، (پایان‌نامه). تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد صفادشت، گروه حقوق.
- زنجی، ایوب (۱۳۹۹). تحلیل فضایی آسیب‌های اجتماعی (مورد پژوهش: محله‌های شهر ایلام) (پایان‌نامه). دانشگاه پیام‌نور استان. تهران: مرکز پیام‌نور پاکدشت.
- ساعدپناه، مهران (۱۳۹۷). شناسایی و تحلیل فضایی کانون‌های جرم‌خیز با استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی (GIS) مطالعه موردی: شهر اصفهان (پایان‌نامه). اصفهان: موسسه آموزش عالی عمران و توسعه.
- سرایی، محمدحسین؛ کشتکار، لیلا (۱۳۹۶). تحلیل تطبیقی اثربخشی شاخص دسترسی در میزان وقوع جرم در دو محدوده کلانتری شهر اهواز. تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۷ (۴۵)، صص ۷۳-۹۲. موجود در آدرس:
<http://jgs.khu.ac.ir/article-1-2843-fa.html>
- شکویی، حسین (۱۳۷۲). جغرافیای اجتماعی شهرها، اکولوژی اجتماعی شهر. تهران: نشر جهاد دانشگاهی.

- صفری، بهنام (۱۳۹۵). تحلیل فضایی- مکانی جرم در پهنه‌های ناکارآمد شهری (مورد پژوهش: محله بازار تهران) (پایان‌نامه). تهران: دانشگاه پیام‌نور استان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- قاسمی، وحید (۱۳۹۷). تحلیل فضایی جغرافیای جرم با تأکید بر قاچاق کالا در جنوب استان فارس (پایان‌نامه). تهران: دانشگاه خوارزمی، دانشکده علوم جغرافیایی.
- قنبری، نوذر؛ سعیدی، شهرام؛ زنگنه، علیرضا؛ معصوم پور سماکوش، جعفر؛ کرباسی، علی (۱۳۹۳). تحلیل نقش تراکم جمعیت در بزه سرقت در سطح محلات شهری (مطالعه موردی: شهر کرمانشاه). فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۶ (۴)، صص ۴۰-۶۰. موجود در آدرس:
https://journals.iau.ir/article_664866.html
- کامران نیا، جلال (۱۳۸۵). تحلیل الگوهای فضایی و آینده‌نگری جرم در شهر شیراز، مورد مطالعه محلات مرکزی شهر شیراز، پایان‌نامه کارشناسی ارشد. تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- کلانتری، محسن (۱۳۸۰). بررسی جغرافیای جرم و جنایت در شهر تهران (رساله دکتری). تهران: دانشگاه تهران، دانشکده جغرافیا.
- مجلسی، مریم و مردانی، حمید (۱۳۹۱). شناسایی و تحلیل فضایی کانون‌های بزه کیف‌قاپی، جیب‌بری و کش روی در شهر زنجان. فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، ۱۴ (۴)، صص ۹۱-۱۰۱. موجود در آدرس:
<https://www.magiran.com/paper/۱۴۳۲۸۴۶>
- Agnieszka Lisowska-Kierepka, (2022). How to analyse spatial distribution of crime? Crime risk indicator in an attempt to design an original method of spatial crime analysis, *Cities*, Volume 120, pp1-16.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103403>
- Braga, A. A. (2016). The continued importance of measuring potentially harmful impacts of crime prevention programs: The academy of experimental criminology 2014 Joan McCord lecture. *Journal of Experimental Criminology*, 12(1), 1-20.
<https://DOI:10.1007/s11292-016-9252-4>
- Chi pun Chung, E. (2005). Use of GIS in campus crime analysis: A case study of the University of Hong Kong, for the degree of master of geographic information systems at the University of Hong Kong.
- Crawford, A and Evans, K (2017) *Crime Prevention and Community Safety*. In: Leibling, A, Maruna, S and McAra, L, (eds.) *The Oxford Handbook of*

- Criminology (sixth edition). Oxford University Press, Oxford, pp. 797-824. ISBN 9780198719441.
- Diaz, J., & Poblete, B. (2019). Car Theft Reports: a Temporal Analysis from a Social Media Perspective. In Companion Proceedings of The 2019 World Wide Web Conference. pp. 779-782. [https:// doi.org/10.1145/3308558.3316462](https://doi.org/10.1145/3308558.3316462)
 - Diep Dao, Thi Hong & Thill, Jean-Claude (2022). CrimeScape: Analysis of socio-spatial associations of urban residential motor vehicle theft, Social Science Research, Volume 101. <https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2021.102618>.
 - Erdoğan, S., Dereli, M. A., & Yalçın, M. (2011). Spatial Analysis Of Five Crime Statistics In Turkey. [https://. www.researchgate.net/publication/306286206](https://www.researchgate.net/publication/306286206)
 - Faria, J. R., Ogura, L. M. & Sachida, A. (2013), Crime in a planned city: The case of Brasilia, Cities 32 (2013) 80–87. [https://. doi.org/10.1016/j.cities.2013.03.002](https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.03.002)
 - Felson, Marcus. Xu, Yanqing & Jiang, Shanhe (۲۰۲۲). Property crime specialization in Detroit, Michigan, Journal of Criminal Justice, Volume ۵۲, <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2022.101953>.
 - Lisowska-Kierepka, Agnieszka (2019). Przestępczość w przestrzeni – geograficzne badania zjawiska w wielkim mieście (przykład Wrocławia, Krakowa i Poznania). Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego. Wrocław. <https://www.researchgate.net/publication/337926322>
 - Michaud, Patrick & Proulx, Jean (2023). Deconstructing journey-to-crime's questionable validity in theft-related crimes, Journal of Criminal Justice, Volume ۵۶. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2023.102052>