

07 NOV 1999

شراء

١٢١٢٢



مكتبة البنين  
قسم الدوريات



# مجلة كلية الإنسانيات والعلوم الاجتماعية

العدد الحادي والعشرون

١٤١٩ هـ - ١٩٩٨ م

# سمات المنطقة التجارية المركزية في مدينة الكويت

د. وليد عبد الله المنيس

كلية الآداب - جامعة الكويت

## مقدمة :

تطورت الدراسة الجغرافية الحضرية للمدن وتعمقت إلى مستوى قطاعات المدينة واجزائها الوظيفية وأحيانا إلى جزئيات التركيب الحضري والوظيفي للمدينة ، فمن ذلك المنطقة التجارية المركزية ومكوناتها التي تتدرج من البؤرة وهي أضيقة منطقة فيها إلى أركانها والشوارع المتصلة بها أو المؤدية إليها . وقد حظيت هذه المنطقة على كم هائل من الدراسات عند المدرسة الغربية ( الامريكية والاوروبية ) وإن كان طابع المدن الأمريكية كمدن الولايات وكندا له سماته الخاصة والمميزة بالمقارنة مع المدن الأوروبية ذات الحجم الأصغر والتركيب المتكامل . ومدينة الكويت بدورها عندما نمت واتسعت بعد اكتشاف النفط شهدت الكثير من مظاهر التغير الحضري خاصة بالمنطقة التجارية التي تشكلت بفعل عوامل ومؤثرات جديدة ساعدت على إعادة بنائها كمركز تجاري رئيسي للبلاد بعد أن خرج سكان المدينة القديمة إلى ما وراء أسوارها وتحولت إلى مركز لخدمة الكويت الكبرى من المنظور الحضري .

## هدف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على ملامح المنطقة التجارية وعلى الأخص المنطقة التجارية المركزية أو منطقة الأعمال المركزية في مدينة الكويت بالاستعانة بعدد من المؤشرات العامة المطبقة عالميا إضافة إلى المؤشرات الخاصة التي تنفرد بها مدينة

الكويت عن المدن الأخرى . ومن أبرز هذه المؤشرات : (١) الأهمية التجارية لهذه المنطقة في مدينة الكويت من منظور تاريخها الحضري بالمقارنة مع المواقع التجارية الأخرى (٢) دور المخططات الهيكلية والتنظيم البلدي في التأكيد على مركزية هذه المنطقة (٣) أنماط أسعار الأراضي حولها (٤) التحرك الحضري العام داخل هذه المنطقة وما يحيط بها بالإشارة إلى نموذج Klassen وكذلك نظام التحرك منها وإليها على مستوى حركة الشراء والعودة (٥) نمط المشاريع الإسكانية المؤكدة على الشخصية التجارية والإدارية للمركز (٦) حركة الأموال المتداولة في المنطقة المركزية على مستوى البنوك والبورصة (٧) أنماط الحيز المكاني للاستخدام التجاري (٨) أنماط العمران من خلال المشاهدة الميدانية ومن خلال التنظيم البلدي والمخطط الهيكلية . هذا وتعد هذه المؤشرات أبرز ما يمكن تتبعه لاثبات مدى مركزية هذه المنطقة .

### أهم الدراسات السابقة ،

تنقسم الدراسات التي تعاملت مع هذه المنطقة من جسم المدينة إلى قسمين أساسيين:

الأول: الدراسات التي أفرزتها المدارس الغربية وهي أما دراسات حول مفهوم التركيب الوظيفي بالعلاقة مع هذه المنطقة ، أو دراسات متخصصة قائمة على دراسة هذه المنطقة بالذات .

الثاني: الدراسات التي تعاملت مباشرة مع مدينة الكويت وهي ليست كثيرة غير أنها ذات قيمة معتبرة .

فمن النوع الأول الدراسة القيمة من تحرير لارى بورن من المدرسة الكندية L.Boune ، عام ١٩٧١ بعنوان : « التركيب الداخلي للمدن » يحوي هذه الكتاب على أكثر من ٦٠ مقالاً قيماً بأقلام كبار المتخصصين بالدراسات الجغرافية الحضرية للمدن وتركيبها الداخلي أمثال Brian Berry وهو غني عن التعريف في المدرسة الأمريكية ، وموردى Murdie من المدرسة الكندية وصاحب منهجية التحليل العاملي

للمدن Factorial Analysis . وفي ثنايا هذا الكتاب تظهر دراسات قيمة تتصل بموضوع البحث . كما تظهر دراسة الونسو Alonso من المدرسة الأمريكية في التسعينيات عن مفهوم أسعار الأراضي داخل المدينة من منشورات مجلة دراسات حضرية Urban Studies وقد استخدمت في دراسة « هل الرحلة إلى العمل يمكن فهمها من البنية الحضرية للمدينة ؟ » لجوليانو وسمول Giuliano & Small ، في Urban Studies ( العدد ٣٠ ، رقم ٩ ، ١٩٩٣ ) . وهناك دراسة قيمة لكوك Cooke أيضاً في التسعينيات عن مفهوم النظرية الحضرية بعنوان : « مسألة النظرية الحضرية الحديثة » وفيها إشارات قيمة للتركيب الحديث للمدن المعاصرة ومسميات جديدة لأجزاء المدينة كالنطاق الحضري للضواحي Suburbia وطبيعة التحرك من وإلى المراكز خاصة في المدن البريطانية وخصائص المنطقة التجارية قديماً وحديثاً في مجلة " معهد الجغرافيين البريطانيين " Institute of British Geographers ( العدد ١٥ ، رقم ٣ ، ١٩٩٠ ) . ومقالات لسمبسون Simpson عن العلاقة بين مكان العمل والمسكن وحركة الذهاب والإياب في مجلة دراسات حضرية Urban Studies ( العدد ٢٤ ، رقم ٢ ، ١٩٨٧ ) ، ومقال ليفر Lever " عن مفهوم تحضر أطراف المدن " أو اتجاه التحضر من الأطراف إلى القلب Reurbanisation ، وبعد من أهم الأبحاث حيث استعرض نموذج كلاسن Klaassen عن أوجه التحضر بالعلاقة مع أنماط التغيير السكاني في مراكز المدن . يضاف إلى ذلك أمهات الكتب في جغرافية الحضر التي تتناول الدراسة التقليدية النظامية مثل كتاب Carter عام ١٩٧٥ " جغرافية الحضر " ، ودراسة هاجيت Haggett عام ١٩٧٩ عن " الجغرافية الحديثة " والأخير محاولة للخروج عن المنهج التقليدي المعتاد لإلقاء الضوء على الاتجاهات الدراسية المعاصرة . وهذه الكتب تعالج تركيب المدن بالتفصيل وتفيد في استعراض أسس المنهجية المتبعة في هذا النوع من الدراسات .

أما النوع الثاني فيما يتعلق بالدراسات المتخصصة عن الكويت فأبرزها دراسة Ffrench & Hill عام ١٩٧١ بعنوان « الكويت : دراسة طبية وحضرية » وهي

دراسة تفصيلية حضرية باستخدام التحليل العائلي Factorial Analysis مع المقدمة التاريخية الحضرية . ودراسة " هل " أيضاً Hill وهي بحثه للدكتوراة عن «سمات التحضر والنمو الحضري في الكويت» عام ١٩٦٩ . وكذلك دراسة أحمد حسن إبراهيم وهي لا تقل أهمية وتمتاز بتفصيلها وتحليلها الذي يعد استمراراً للدراسات المتخصصة المفصلة عن الكويت وهي بعنوان : « الكويت دراسة في جغرافية المدن » ، وقد نشر ضمن " منشورات مجلة دراسات الخليج " عام ١٩٨٢ ( رقم ٧ ) . ودراسة أخرى لـ : " هل " أيضاً Hill في كتاب من تحرير برايان كلارك Clark عام ١٩٧٣ من منشورات معهد الجغرافيين البريطانيين رقم ( ٥ ) بعنوان : " Social Patterns in Cities " الأنماط الاجتماعية في المدن " ، والبحث بعنوان : " Segregation in Kuwait " وهو بحث مهم مستقى من بحثه الذي عمله في الكويت في مرحلة الدكتوراة . يضاف إلى ذلك وربما يعتبر مقدم على ما ذكر المخططات الهيكلية التي وضعها المخططون والاستشاريون مثل مخططات بيوكانن وشانكلاند ومخططات البلدية واسقاطاتها للفترات ما بين ١٩٥٠ - ٢٠٠٥ وتتناول دراسة مفصلة واسعة . وكذلك دراسة " التطور والعمران " عام ١٩٨٢ انتاج بلدية الكويت وهي ايجاز دقيق لمجمل أعمال الخطط الهيكلية إلى مرحلة مخطط شانكلاند كوكس ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ . وغيرها .

### منهج الدراسة :

تقوم هذه الدراسة على اثبات حدود وخصائص المنطقة التجارية وعلى الأخص بؤرتها التجارية في مدينة الكويت . ولهذا فان طبيعة المنهج نابعة من الهدف أي أنها منهجية مقارنة تحليلية تحاول اثبات تحقق المؤشرات التي اعتبرتها أساسية في تأكيد مركزية المنطقة التجارية . كما ان هذا النوع من الدراسات استقرائي واستدلالي ميداني في بعض جوانبه حيث يضع تصورات ومقاييس سابقة ويحاول أن يتقصى وجودها في الميدان الحضري والواقع المكاني .

تمتاز المنطقة التجارية المركزية بخصائص عديدة جعلتها تنفرد بشخصية وظيفية

مكانية ذات ملامح خاصة يسهل تمييزها من خلال المنظور العام لتركيب المدينة الوظيفي . ولقد حافظت هذه المنطقة الوظيفية على خصائصها وسماتها في الجزء التجاري من المدن عبر العصور منذ أن أنشأ الإنسان المدن وعمرها .

ففي مرحلة " العصر الزراعي " عندما كان الريف ولياً لأمر المدن ومهيمناً عليها حافظت المنطقة المركزية على موقعها وسماتها ضمن جسم المدن التي كانت أسواقاً لتصريف منتجات الريف . وعندما ظهرت النظريات التي تتحدث عن الموقع المركزي كانت تعنى بحديثها مفهوم الموقع الزراعي المركزي الذي يتحدد بعوامل تبرر مركزيته أو أهميته الموقعية في قلب الجسم الزراعي<sup>(١)</sup> . فقد بني " ريكاردو " Ricardo نظريته المتعلقة بالربح أو العائد الاقتصادي على عامل خصوبة التربة من حيث ان العائد الاقتصادي ينخفض بانخفاض خصوبة التربة ، بمعنى ان خصوبة التربة هي التي تحدد مركزية المكان وما يتصل به من عائد مرتفع وسعر مرتفع للأراضي الزراعية الخصبه وذلك في فترة هيمنة الزراعة واستحواذ الأرياف على المدن<sup>(٢)</sup> .

وعندما تطور الأمر إلى الأراضي الحضرية " في العصر التجاري " سار الأمر على نفس المنوال وظلت الطريقة تعمل بنفس الآلية فكلما ينخفض العائد الاقتصادي بانخفاض خصوبة التربة وقدرتها الانتاجية ، فان " الموقع الحضري " المركزي لسوق التصريف يحدد نمط الاستخدام الزراعي حوله . بمعنى أن مركزية السوق تؤثر في سعر الأراضي الزراعية حولها التي لا بد وان تستغل بمحاصيل ومنتجات قادرة على تغطية سعر الأرض من جهة وذات عائد مرتفع وتصريف آني للمنتج كما جاء به ثونن Thunen عام ١٨٢٦ . ورغم أن البدايات الحضرية كانت محددة نظراً لحداثة النمو الحضري بالمقارنة مع الهيمنة الريفية إلا أن ذلك قد فسر أهمية المراكز في تحديد نطاقات الاستخدام حوله بطريقة تدل على ان العائد يقل بالبعد عن المركز وبالتالي يؤثر على قيمة الأرض الزراعية وعلى نوع استغلال الأرض بالمحاصيل والمنتجات المعينة واتضح ذلك بصورة أكبر مع مرور الوقت عندما اتسعت السوق الحضرية على حساب الريف . وفي " العصر الصناعي " وظهور الثورة الصناعية وتطور وسائل النقل حافظت " المنطقة

المركزية " على قوتها ووجودها في مقابل انحسار الزراعة نحو الأطراف . فظهرت محاولات مماثلة لإثبات قوة المركز في السوق الحضرية أو الأرض الحضرية . واتضح الأمر أن المبادئ أيضاً تسير على نفس المنوال وأن الأرض الحضرية في العصر الصناعي تخضع لنفس الأسس لكن مع دخول متغيرات جديدة ليس للزراعة دوراً فيها بعد طغيان النشاط الحضري وبعد أن صارت المناطق الحضرية الكبرى "Metropolitan Areas" أسواقاً كبرى لتصرف المنتجات الصناعية الزراعية بدلاً من الأسواق المحدودة في فترة المد الزراعي<sup>(٣)</sup> .

ففي هذه المرحلة أي مرحلة التوسع الحضري واضطراب التمدن برز هذا الجزء الوظيفي من جسم المدن فتقاطرت الدراسات المختلفة لتحديده والتعرف على سماته وخصائصه ، وقد كانت البدايات في الولايات المتحدة منذ العشرينيات على حد قول ألونسو Alonso ، وفيها عرف هذا الجزء بالمنطقة التجارية المركزية CBD<sup>(٤)</sup> . وقد يقول قائل ان النظريات التي تعاملت مع المركزية المكانية قد بدأت في ألمانيا على يد ثونن Thunen ١٨٢٦ كما مر بنا ، وبعد فترة على يد كريستالر Christaller ١٩٣٣ في نظرية المكان المركزي Central Place Theory لكن الرد على ذلك يكمن في ان هذه النظريات قد تعاملت مع أنماط التوزيع المركزي على سطح الإقليم الحضري الواسع دون تفصيل لجزيئاته . فإن كريستالر قد قصد بالمركزية تلك التي تعطي الأماكن صفة المحلات المركزية المتعلقة بالوظائف المركزية Central Professions التي تقدم سلعاً مركزية Central Goods وفي الوقت نفسه امتنع عن استخدام مصطلح مدينة أو مركز عمراني بل أكد على مسمى "المكان المركزي"<sup>(٥)</sup> ، وهذا يؤكد اختلاف مقاصده فيما لو قارناها بعناصر المنطقة المركزية التجارية في التركيب الحضري للمدن وهي عناصر خاصة ومفصلة ولا تتصل بالتوزيع الاقليمي السداسي Hexagonal Distribution الذي انتهى إليه كريستالر في نظريته .

ولابد لنا من القول هنا أن الأرض الحضرية التي تتشكل عليها البنية الحضرية

للمدينة بوظائفها وقطاعاتها المتعددة تختلف عن الأرض الزراعية وما يتصل بها من تقسيم وظيفي من حيث أن الأخيرة ذات مساحة كبيرة جدا أحيانا أو متوسطة وقد تستغل بمحصول واحد بخلاف الوظيفة التجارية في المدينة مثلا التي لا تشكل في الغالب أكثر من جزء صغير جدا من الجسم الوظيفي للمدينة وهذا الجزء الصغير يكتنفه تزامم عمراني وتنوع وظيفي متعدد الأوجه . غير أن هذا الجزء الصغير الذي قد لا يتجاوز ٥٪ من جسم المدينة يستوعب حوالي ٤٠٪ من الأيدي العاملة في مدن الولايات المتحدة مثلا<sup>(٦)</sup> ، وقد تصل النسبة إلى ضعف ذلك أحيانا في مدن الموانئ التي تقوم أساسا على التجارة مثل هونج كونج ودبي على سبيل المثال .

### أولاً، التركيب الحضري للمدن مع الإشارة إلى المنطقة التجارية المركزية .

عندما ازدادت الدراسات المتعلقة بالمدن وتنوعت نزل بعضها إلى مستوى جزئيات التركيب الوظيفي المدروس كالوظيفة التجارية والسكنية والصناعية والترويحية وغيرها ، ولم تتوقف عند ذلك بل انتقلت منها إلى المستوى الأصغر من جسم الجزء الوظيفي كأجزاء المنطقة التجارية فنتج عن ذلك معرفة دقيقة مفصلة عن خصائص كل جزء وظيفي ومن ذلك المنطقة التجارية المركزية التي نحن في صدد تقصي سماتها أيضا .

يعتبر النشاط التجاري أو الوظيفة التجارية من أهم الوظائف التي يتفاعل السكان معها داخل المدن أو من خارجها ولهذا يصعب تصور مدينة بغير نشاط تجاري تقوم به خارج حدودها الحضرية ولهذا فهي وظيفة قاعدية أو أساسية لا يمكن تجاهلها عند الحديث عن تعريف وظائف المدن<sup>(٧)</sup> . وقد ظهرت محاولات مستمرة لتحديد أجزاء الوظيفة التجارية مكانيا فانتهى البعض إلى تحديد خمسة مواقع هي (٨) :

(١) المنطقة المركزية (٢) منطقة الأركان (٣) حافة الأركان (٤) الشوارع التجارية (٥) حافة المنطقة التجارية . ويتصل بذلك مناطق استخدام تجاري مستقلة عن مراكز المدينة " كالأسواق الإقليمية " و " أسواق الضواحي "<sup>(٨)</sup> . ويركز بحثنا على المنطقة



الأولى التي هي المنطقة التجارية المركزية Central Business District ويطلق عليها أيضا منطقة البؤرة التجارية Core Area ويتصل بها منطقة الاركان وحافتها في الغالب Core - Fringe وهي تتصف بصفات المنطقة التجارية المركزية إلى حد كبير .

وتوصف المنطقة التجارية المركزية بانها منطقة تركز لأكبر تجمع تجاري وتتصف بما يأتي من سمات<sup>(١٠)</sup> : (١) يتمثل فيها أعلى سعر للأرض بالنسبة للقدم أو المتر المربع ، (٢) يوجد فيها أكبر عائد اقتصادي للأنشطة الاقتصادية مثل المصارف ، البورصة ، شركات الأوراق المالية ، ومحلات بيع الالماس والذهب ونحوها من الأعمال التي تعطي أعلى عائد بالنسبة للمكان الذي تشغله ، (٣) تشغل جزءا صغيرا من المساحة الوظيفية التجارية إذ لا تشكل أكثر من ١٪ من جسم التركيب التجاري غير أن عائدها هو أعلى عائد بالمقارنة مع بقية الاستخدامات التجارية الأخرى ، (٤) تأخذ مبانيتها الاتجاه الرأسي أو العمودي العالي جدا أحيانا حسب ما تسمح به لوائح استعمال الأرض وذلك لتعرض صغر المساحة وارتفاع أسعار المتر أو القدم المربع عن طريق الاكثار من الطوابق المتعددة الاستخدام خاصة الاستخدامات ذات المردود المرتفع ، (٥) يقل الاستخدام السكني في هذه المنطقة إلى حد أدنى حد ولا يكاد يظهر إلا من خلال الفنادق القديمة أو التي جددت إلى فنادق ذات مستوى عال ولكن على نطاق ضيق جدا وغالبا ما توجد في حافة البؤرة ، (٦) يتم التسوق فيها عن طريق المشي على الأقدام أو بالاتصالات دون حضور خاصة على مستوى الصفقات التجارية العالمية كالبورصة والمضاربة والعرض والطلب من قبل سماسرة العقار والأموال والتجارة .

ويضيف ( عباس ، ١٩٧٧ ) عن أبرز سمات المنطقة التجارية المركزية أيضا ، بانها تتصف بازدهام حركة مرور المتسوقين وعادة ما تقل فيها الشوارع حيث تقوم الحياة التجارية على شارع أو شارعين أو ثلاثة على الأكثر ، أما ما يحيط بها فهو متصل بها بصورة أو أخرى . ويفرق برجس ( Briggs, 1982 )<sup>(١١)</sup> بين منطقة الأعمال المركزية الأمريكية والمنطقة المركزية البريطانية بقوله أن منطقة الأعمال المركزية

الامريكية تتصف بارتفاع المباني وارتفاع سعر الأرض فيها مع تركيز كبير للمجلات في منطقة ضيقة ، أما المنطقة التجارية البريطانية فهي عادة ما تقوم على تقاطع الطرق الرئيسية ثم ما تلبث أن يحدث النمو حولها ويتباين حجم هذه المنطقة حسب حجم السكان وحجم المدينة .

وتوجد هذه السمات بصورة أكبر في العواصم المالية للعالم أو التي تتشابه معها في التركيب التجاري . فمن ذلك مثلاً إقليم نيويورك الحضري الكبير New York Metropolitan Region ( الذي يختصر إلى NYMR ) حيث تتركز البؤرة التجارية فيه The Core في ميناء نيويورك - نيوجرسي أي حول هذه المنطقة التي تربط قارة أمريكا الشمالية ببقية العالم وتشمل ما يتصل بالتجارة والسوق الرأسمالية كالأستثمار ، المصارف ، السندات والأسهم ، شركات التأمين العالمية إذ يتركز فيه أكثر من ٤/١ صادرات الولايات المتحدة كما أنه مسئول عن ١٠٪ من الدخل القومي للبلاد<sup>(١٢)</sup> .

والشيء نفسه يقال عن طوكيو وإقليمها التجاري الذي يحمل هذه الصفات حيث تتركز الأنشطة التجارية لليابان فيما يسمى بإقليم العاصمة القومية National Capital الذي يغطي المسافة التي تحيط بالعاصمة طوكيو على نطاق ١٥٠ كيلو متراً بشكل دائري ويضم على وجه الدقة ٧ مقاطعات أو أجزاء صغيرة متلاصقة هي شيبا Chiba وجوما Gumma وإيساراكى Ibaraki وكانجوارا Kanagawa وسيتاما Sqitama وتوشيغي Tochigi وطوكيو Tokyo ، وتقسم هذه الـ ١٥٠ كيلو متراً حول العاصمة إلى أجزاء تشكل في مجملها أجزاء التركيب التجاري لهذه المنطقة . أولها على بعد ٢٥ كيلو متراً والثانية على بعد ٥٠ كيلو متراً ثم على بعد ١٠٠ كيلو متراً ثم ١٥٠ كيلو متراً ، ويكون التركيز على أشده في الـ ١٠٠ كيلو متر الأولى من العاصمة . وتجذب هذه المنطقة الجزء الأكبر من العمالة ، وحركة الأموال رغم أنها لا تشكل سوى ١٠٪ من حجم البلاد<sup>(١٣)</sup> . وفي العادة تختلط بؤرة المنطقة المركزية مع أركانها أو حافتها الملاصقة بها خاصة في المدن الصغيرة بينما يسهل

التمييز بين أجزاء المنطقة التجارية في المدن الكبرى<sup>(١٤)</sup> .

## ثانياً ، طرق تحديد المنطقة التجارية المركزية ،

هناك طرق كثيرة للتعرف على حدود هذه المنطقة الحيوية من جسم المدن غير أن أهمها وأكثرها مناسبة هي بتتبع السمات والخصائص المذكورة سابقا ميدانيا حتى يسهل معرفة حدودها ومكوناتها . ولعل من أهم الطرق التي تعتمدها الدراسات التي تدرس هذه الظاهرة هي :

- ١- تتبع أسعار الأراضي في المنطقة التي تتصف بالسمات السابقة إذ يبدأ عندها أعلى سعر ويقل نحو أطرافها .
- ٢- تتبع أنواع الأعمال والأنشطة القائمة التي تدل على تركيز النشاط التجاري ذي المردود العالي .
- ٣- تقصى أنواع الاستخدام الوظيفي في المباني القائمة في هذه المنطقة والمحيط بها مع متابعة أشكال المباني أيضا حيث ينعدم في هذه المنطقة الاستخدام السكني المعتاد إلا من مباني قديمة قام حولها المركز ويعد وجودها مؤقتا سرعان ما يتبدل إلى نشاط ذي مردود مرتفع<sup>(١٥)</sup> .

ويقتضي ذلك الاستعانة بمقاييس إحصائية أو نسب مئوية تقيس درجة التركيز التجاري وأنواعه في المكان المعين وهذه في الواقع أهم الطرق المعتمدة كما بينتها المراجع المختلفة ويستدعي ذلك عمل خريطة مركبة يظهر فيها أنواع الاستخدام الأرضي ثم في الطوابق المتعددة<sup>(١٦)</sup> ، كما يحتاج الأمر إلى خريطة يجدد فيها أسماء الشوارع المؤدية لهذه المنطقة أو المنتهية إليها .

وقد استعرض كارتر Carter مجموعة من المعادلات المستخدمة في تحديد ملامح المنطقة التجارية المركزية<sup>(١٧)</sup> لعل ما يهم الدراسة منها ما يعرف بمؤشر كثافة الاستخدام الوظيفي في المنطقة المركزية Central Business Intensity Index (CBII) وهو مخصص لقياس مجموع مساحة الاستعمالات التي تنتمي إلى

المنطقة المركزية التجارية في كل الطوابق مقسم على مجموعة المساحة الكلية للبلوك أو القطعة مضروب في ١٠٠ وهو :

$$\text{كثافة الاستعمالات في المنطقة التجارية} \\ \text{CBII } 100 \times \frac{\text{مجموع مساحة البلوك}}{\text{مجموع مساحة البلوك}}$$

ولابد أن لا يقل الناتج عن ٥٠٪ لاثبات التركيز . ويضاف إلى ذلك أن يكون البلوك أو القطاع المكاني جزءا من مجموعة استعمالات الأراضي المنسوبة إلى المنطقة التجارية ومكملا لغيره ، وإذا احتل القطعة مؤسسة حكومية فانها تضم مع المنطقة التجارية رغم اختلاف الاستخدام ، أما إذا احتلت إحدى طوابق المباني فان ذلك انسب ويحدد بالمعادلات السابقة . أما المنطقة التجارية المركزية أي القلب أو البؤرة فان نسبة الاستخدام تتراوح بين طابق إلى أكثر من خمسة طوابق أو أكثر لمعرفة طبيعة الاستخدام ودرجة تركزه وهو أنسب لأنه أي هذه المنطقة هي نقطة التقاء كل خصائص المنطقة التجارية المحيطة بها . لهذا فمقياس الـ CBII يصلح للتعامل مع أكثر من طابق يحكم تركيز الاستخدام .

ونحن في الواقع لا نرمي إلى استخراج خريطة مركبة بل سنحاول أن نستخدم ما يتناسب الدراسة لتحديد هذه المنطقة باستعمال الأسس أو الطرق السابقة وهي أسعار الأراضي وأنواع الاستخدام وأنواع الأنشطة ، لأن الخريطة المركبة تستدعي منهجية ميدانية لها طريقها المعتبر في تقصي الطوابق الموجودة في كل بناء من الأبنية في المنطقة المدروسة وللخروج بالخريطة المذكورة . وهي بحد ذاتها موضوع متكامل ليس هذا بحاله ، غير أننا قمنا بدراسة هذه المنطقة باستخدام خريطة البلدية ( مقياس ١ : ١٠٠ متر ) ميدانيا في محاولة لتطبيق معادلة مؤشرات كثافة الاستخدام الوظيفي التجاري في المنطقة وذلك لاثبات أمرين هما :

- أ - ان الاستخدام التجاري هو المهيمن على هذه المنطقة عمرانيا .
- ب - ان نسبة الاستخدام التجاري أعلى ما تكون فيها خاصة منطقة البورة وذلك بعد تقسيمها إلى ٤ أجزاء كما سيظهر عند الحديث عن الشكل رقم (٧) لاحقا .

## ثالثاً . المؤثرات المحددة للمنطقة التجارية المركزية في الكويت .

مر بنا آنفاً أن هناك طرق كثيرة لتحديد هذه المنطقة ومن أبرزها تتبع خصائصها الوظيفية وملامحها الحضريّة ثم محاولة اثبات تواجد هذه الملامح في المكان الذي تتمثل فيه . وبطبيعة الحال فإن مركز المدينة التجاري معروف عند عامة الناس وخاصتهم غير أن التحديد الدقيق للجزء المركزي أو البؤرة وأركانها يقتضي متابعة وتفصي لتغيرات وخصائص محددة . أما الثوابت والمتغيرات التي تفترض الدراسة أنها كفيلة بتحديد هذه المنطقة فهي :

- ١- الأهمية التجارية للمنطقة التجارية المركزية وأركانها من منظور تاريخها الحضري .
- ٢- دور المخططات الهيكلية والتنظيم البلدي في تحديد المنطقة التجارية المركزية .
- ٣- حيز الأرض للاستخدام التجاري في المنطقة التجارية بالمقارنة مع المناطق الأخرى .
- ٤- أسعار الأراضي من وإلى المنطقة التجارية المركزية .
- ٥- التحرك الحضري العام بين المركز وخارج المركز كمحدد للمنطقة التجارية المركزية .
- ٦- خطط الاسكان والعمالة كمحددات للمنطقة التجارية المركزية .
- ٧- حركة الأموال في المنطقة التجارية المركزية وما حولها .
- ٨- المنظر العام للأقطار العمرانية في المنطقة التجارية المركزية .

وسنقوم بمعالجتها تباعاً لتقصي مدى آثارها في تحديد المنطقة التجارية والمركزية في المدينة داخل حدود السور الذي حل محله شارع السور المحاذي للحزام الأخضر .

### ١- الأهمية التجارية للمنطقة المركزية وأركانها من منظور تاريخها الحضري :

المنطقة المركزية التجارية لمدينة الكويت ليست وليدة العهد النفطي بل هي امتداد الأصل المدينة التي تمت حول نواتها التجارية القديمة التي كانت تضم منطقة الميناء والجمرك وما يحيط بهما من أسواق متلاصقة متصلة يتوسطها أو ما كان ولا يزال يعرف " بقبصرية التجار " و " سوق المناخ " . والمتأمل لشكل المنطقة التجارية في المدينة يسهل عليه التعرف على أصل نواتها حيث أن موقعها الجغرافي الممتاز قد يسر

لها مياهها محمية صالحة للملاحة ورسو السفن . ورغم وجود ظاهرة متكررة في كثير من المراكز التجارية للمدن وهي ما يعرف " بالثنائية " أي اتصال السوق القديمة بالأسواق الجديدة باشكالها العصرية ، إلا أن المخطط الحضري بعد اكتشاف النفط استطاع أن يربط بين الجزأين بشيء من الانسجام والاتصال الحضري الانسيابي الذي ينقل السكان بشكل تدريجي من الاطراف العصرية إلى النواة القديمة التي أدخل عليها بعض التجديد .

إن المتأمل لشيء من الجغرافيا التاريخية والاقتصادية لدولة الكويت ينتهي إلى محصلة من النتائج أبرزها ثلاث هي : (١) إن النشاط التجاري كان العمود الفقري لاقتصاد الكويت (٢) إن الكويت لها ميناء ومراسي للسفن على طول سواحلها (٣) إن للنشاط التجاري أماكن تشغل أجزاء كبيرة من المدينة وأن هذه الأماكن هي نواتها التجارية التي نمت من حولها المدينة واتسعت نحو الأطراف مع الزمن .

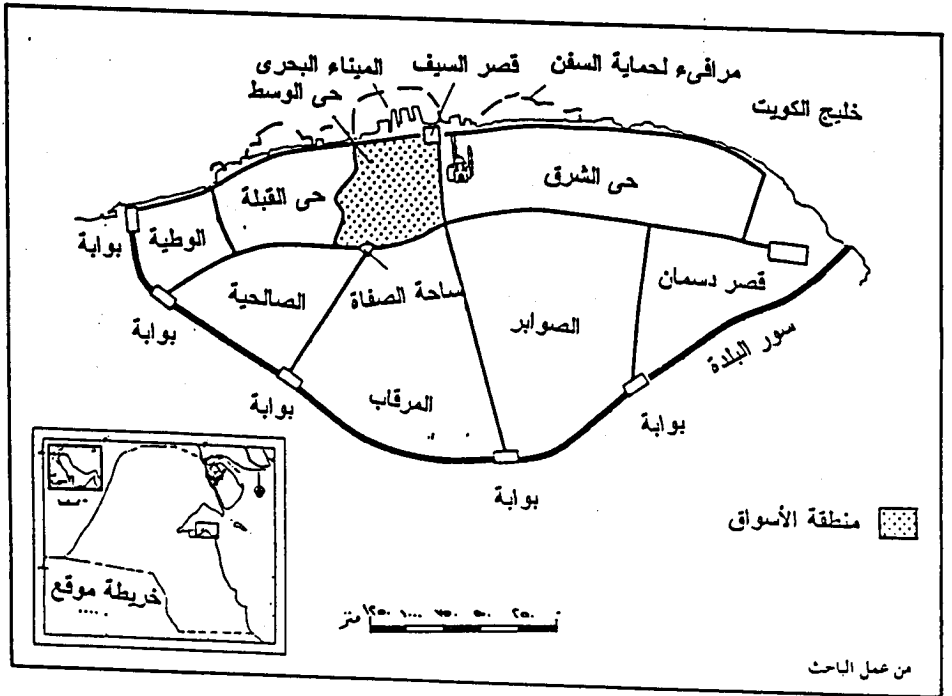
وقد ثبت ذلك من خلال التقارير والمشاهدات التي لا تزال آثارها باقية إلى أيامنا هذه . فالتقارير البريطانية الرسمية عن التجارة في منطقة الخليج في النصف الأول من القرن التاسع عشر تدل دلالة قاطعة على ضخامة الوظيفة التجارية في مدينة الكويت . إذ يشير بكنجهام Buckingham في رحلته عام ١٨١٦ « أن لمدينة الكويت ميناء عظيم وان غالبية سكانها من التجار في جميع ضروب التجارة . . إلخ<sup>(١٨)</sup> . كما يشير كمبل Kembal المقيم الإنجليزي في الخليج في تقرير له في ٦ يناير ١٨٤٥ بقوله عن مدينة الكويت « إنها مدينة أنموذج للنجاح التجاري » وقدر سكانها في تلك الفترة بـ ٢٥ ألف نسمة ، وذكر أن سفنها التجارية والسفن الأخرى الصغيرة كانت على النحو التالي :

- أ - ٣١ بغلة وبتيلا تتراوح حمولة الواحدة منها بين ١٥٠ - ٣٠٠ طن .
- ب - ٥٠ سفينة صغيرة تعمل في التجارة على سواحل الخليج .
- ج - ٣٥٠ قاربا وتعمل في صيد اللؤلؤ<sup>(١٩)</sup> .

وقرر أن الكويت ميناء حر لا تجمع فيه أي جمارك أو مكوس فيما عدا الضرائب التي تفرض على البدو الذين يؤمنون مدينة الكويت لشراء حاجياتهم ، وكان ذلك في عهد جابر الأول ١٨١٥ - ١٨٥٩ م . وفي تقرير آخر لـ بلي Pelly المقيم البريطاني في الخليج عام ١٨٦٣ و ١٨٦٥ م أشار إلى أن قيمة واردات الكويت من مدينتي ملبار ويومباي في الهند تصل إلى ٢٠٠.٠٠٠ روبية وذلك نظير استيراد الأرز والأقمشة والقهوة والأخشاب والبهارات ، بينما صدرت الكويت ٨٠٠ حصان أصيل يبلغ متوسط ثمن الحصان منها ٣٠٠ روبية ، وما قيمته ٤٠.٠٠٠ روبية من الأصواف ، و ٦٠.٠٠٠ روبية من التمور وحوالي ٤٠ ألف من بضائع أخرى . أما البحارة الكويتيون فيصفهم بلي Pelly بالسمعة الطيبة والمهارة وقدر عددهم بـ ٤٠٠٠ بحار، وذكر أن الكويت ترسل نحو ٣٠ مركبا إلى يومباي في العام الواحد معدل حمولتها ١٠٠ طن حاملة ٢٠٠٠ ريال فرنسي أو ٦٠.٠٠٠ روبية . كان ذلك في عهد الحاكم الرابع صباح الثاني ١٨٥٩ - ١٨٦٦ (٢٠) .

وقد تضاعفت التجارة واتسعت البلاد وزادت السفن والتجار والتجارة إلى أضعاف ذلك في عهد مبارك الكبير مؤسس دولة الكويت الحديثة ١٨٩٦ - ١٩١٥ كما هو معلوم .

وكانت مدينة الكويت تتكون من قطاعات وظيفية حضرية تحيط بمنطقة الميناء والجمرك التي يوازها طريق يؤدي إلى داخل السوق . وهذه القطاعات هي : (١) منطقة الميناء وشارع السيف (٢) منطقة الأسواق وساحة الصفاة (٣) الاحياء السكنية وتحيط هذه المناطق بمنطقة « السوق وشارع السيف المتصل بالميناء » إذ أن هذه المنطقة كما يصفها من عاصر تلك الفترة من أهل البلد أو من وصفها من الرحالة والمقيمين السياسيين تعد القلب النابض للحركة التجارية للبلد وهي نواتها المركزية (٢١) ونواتها التجارية وتقع في نطاق محددة في القلب بشكل شبه متعامد على منطقة الميناء والجمرك ( انظر الشكل رقم "١" ) .



شكل رقم (١) ، مكونات مدينة الكويت القديمة وشكلها العام قبل اكتشاف النفط



وهذه القطاعات الوظيفية رغم تخصص كل قطاع بوظيفته الخاصة به إلا أنها متفاعلة ومرتبطة مع بعضها البعض إذ تصل السفن إلى الميناء والجمرک أو إلى "النقع" التي تقع أمام بيوت ملاك السفن وهذه النقع عبارة عن مراسي للسفن أعدت من قبل الناس حيث يحدها صف من الصخور البحرية الكاسرة للأمواج بحيث تدخلها السفن وترسو بداخلها للتنزيل أو التحميل أو للصيانة . ويحيط بهذه المنطقة الأسواق التي تتلقى هذه السلع وهي أسواق متصلة ببعضها ومسقفة على نمط الأسواق العربية المعروفة بالمدن العربية الإسلامية حيث يقطعها الماشي في رحلة شراء واحدة لاتصالها وتخصصها . ثم حول ذلك تقع الأحياء السكنية المتصلة بها التي تضم السكان يلي ذلك سور يحيط بالمدينة وله بوابات تفتح في النهار وتغلق في المساء كما هو معتاد في المدن في تلك الفترة لدفع الأخطار وصيانة المجتمع وترابطه .

كانت مساحة المدينة تتراوح بأقصى تقدير وفي أقصى اتساع لها أيام الشيخ مبارك الكبير بين حوالي ميلين على طول الساحل وبين ربع إلى ثلاثة أرباع الميل نحو الداخل ، أما ديكسون فيقدر طول الواجهة البحرية المحددة بالسور بحوالي ثلاثة أميال ونصف ويعمق حوالي ميل وربع خاصة عند أقصى نقطة اتساع وهي المركز<sup>(٢٢)</sup> المقابل للميناء ، على اعتبار أن شكل المدينة هلالی أو نصف دائري منفتح على البحر ومنغلق على الصحراء .

## ٢- دور المخططات الهيكلية والتنظيم البلدي في تحديد المنطقة المركزية :

في الفترة التي اعقبت ظهور النفط وتدفق عوائده على الدولة والفرد ، انعكس ذلك على شكل المدينة التي باتت في أمس الحاجة إلى تنظيم جديد لها يتناسب مع التغير الوظيفي ، والنمو السكاني ، ودخول الوسائل الجديدة كالسيارات ونظم الاتصالات التي اعطت المخطط مجالاً للاتساع خارج نطاق السور الذي حافظ على حجم المدينة طوال حوالي قرنين ونصف من الزمان . ومن أكبر المؤثرات الحضرية تحويل مدينة الكويت القديمة بأسرها ، أي التي كانت محددة بالسور إلى « سوق مركزية » لخدمة مدينة الكويت الكبرى التي امتدت إلى ما وراء السور الذي أزيل بعد عام

١٩٥٧ وذلك نتيجة المخطط الهيكلية الأول ١٩٥١ - ١٩٥٢ الذي واكبه عملية "التثمين" أو استملاك الأراضي داخل السور وتعويض أهلها بأسعار مضاعفة عن سعر السوق مع توفير قطع سكنية اعددها المخطط الهيكلية الأول لتلقى هذه الأفواج الخارجة من القلب إلى الأطراف حيث نتج عنها أول « حراك حضري رسمي » Official Urban Mobility . أما سور مدينة الكويت فقد هدم ولكن ترك ما يدل على وجوده وهي " البوابات القديمة " التي ابقيت كمعالم تاريخية حضارية " وكذلك تسميته شارع السور الذي حل محل السور وقد تمت حمايته رسميا بحزام أخضر Green Belt مواز له ليكون فاصلا بين المدينة القديمة التي صارت سوقا كبرى للكويت باكملها ، وبين بقية الاستخدامات الوظيفية الجديدة .

في هذا الصدد يمكن القول بأن " المنطقة المركزية التجارية قد حافظت على وجودها وظلت حتى الآن كما كانت من قبل تمثل نواة أو بؤرة النشاط التجاري " ، ويقتضي هذا منا أن نستعرض الخطط الهيكلية خاصة فيما يتعلق بالمنطقة التجارية المركزية ، ثم الاستعانة بالتغيرات التي تثبت أن المنطقة المركزية التجارية لازالت متواجدة وظيفيا ومكانيا . وقد حدث الشيء نفسه عندما حددت المخططات الهيكلية اللاحقة التي تعاملت مع هذه المنطقة على أنها القلب أو النواة التجارية . فلو تعاملنا مع كل مخطط على حدة لظهر لنا ذلك من واقع التنظيم الحضري الرسمي .

١- المخطط الهيكلية الأول مونوبوريو وسبنسلي وماكفارلن ، وخطة نزع الملكية ١٩٥٢ .

٢- المخطط البلدي التنظيمي ١٩٦٧ للبلدية .

٣- المخطط الهيكلية ١٩٧٠ - ١٩٩٥ لبيوكانن وشركاه .

٤- المخطط الهيكلية ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ لشاكالاند كوكس وشركاه .

٥- المخطط الهيكلية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ لبيو كانن وشركاه .

لعبت المخططات الهيكلية مع التنظيم البلدي دورا هاما في تأكيد أهمية المنطقة المركزية التجارية وذلك من خلال ما طرحته من تصورات لنموها الحضري المستقبلي .

وكان دور البلدية يعد أساسيا في ذلك عن طريق تبني أسس حضرية تنظيمية يمكن استخلاصها بالمتابعة الميدانية وهي :

- ١- اعتبار هذه المنطقة موقعا رئيسا للاستخدام التجاري المركز كامتداد للتاريخ الحضري التجاري لمدينة الكويت .
- ٢- الاسراع في نزع الملكية المتبقية منها أو ما يحيط بها لتأكيد الهيمنة التجارية فيها .
- ٣- السماح بإنشاء المباني المتعددة الأدوار ذات الواجهات التجارية والاستخدام المتعدد الطوابق لتعويض النقص في المساحة .
- ٤- تخطيطها مروريا بطريقة تؤكد منع الازدحام المروري عن طريق صرف السيارات إلى أطرافها أو أركانها في ساحات مخصصة أو بمواقف متعددة الأدوار والسماح لسيارات الأجرة والنقل العام بدخولها .
- ٥- تنظيمها حضريا بما يساعد على قطعها مشيا على الأقدام باحياء مبدأ التقارب الوظيفي من خلال الطرق القصيرة النهايات ومنع أسواق الشوارع الطويلة الامتداد التي تستدعي استخدام السيارة ، مع بناء الانفاق الخاصة بالمشاة قرب ساحة الصفاة .
- ٦- تصميم المناطق التي تقع على أطرافها أو فيما وراء أركانها بطريقة تؤكد مركزيتها وذلك بجعل الطرق الرئيسية تنتهي إلى أطرافها مما يجعلها أشبه ما يكون بمركز يخرج منه طرق شعاعية الانتشار بطريقة أو بأخرى .
- ٧- ولما جاء دور الخطط الهيكلية التي بدأت منذ الخمسينيات أي منذ عهد تدفق عوائد النفط عملت هذه الخطط على تأكيد ما أوجدته البلدية التي وضعت الخطوط العامة والتصورات الخاصة لآفاق الامتداد الحضري وأشكاله . بينما عمل المخطط الهيكلية على تفصيل التركيب الوظيفي وتعديل ما يناسب خاصة وأن الذين وضعوا الخطط الهيكلية قد جاؤوا بمبادرة واستدعاء من البلدية التي هيمنت على القرار التنفيذي .

ولو أمعنا النظر في الخطوط العامة الاستراتيجية والمكانية لكل مخطط لوجدنا أن هذه المنطقة التي نحن معنيون بالحدث عنها قد لاقت من الاهتمام ما يوازي بقية الاهتمامات في المخطط الهيكلي للدولة . أما المخطط الهيكلي الأول عام ١٩٥٢ الذي أعدته الاستشارية البريطانية مونوبوريو وسبنسلي وماكفرلن فهو أهم مخطط هيكلي قامت على خطوطه مدينة الكويت الحديثة وقد تحقق بأثر هذا المخطط ثلاثة أمور مهمة حضريا وهي :

- ١- تطبيق نظام الطرق الدائرية أو انصاف الدائرية حول المركز وهو من أحدث أنظمة الانتشار الحضري على مستوى العالم وهو مطبق في لندن مخطط ابيركرومبي Abercrombie<sup>(٢٣)</sup> ، ومخطط واشنطن دي سي المسمى بالممرات الشعاعية<sup>(٢٤)</sup> "The Radial Corridor Plan" .
- ٢- التأكيد على مركزية مدينة الكويت القديمة داخل السور وذلك بابقاء أكبر الأسواق والمؤسسات الحكومية ومقر إدارة الحكم فيها وانطلاق الطرق منها وإليها .
- ٣- تشجيع الكويتيين للخروج من المدينة القديمة إلى المناطق والضواحي الجديدة التي أعدت لهم .

ويهمنا هنا أن نشير إلى أهم نقطة في التوصيات السبع التي ذكرت ضمن أهداف هذا المخطط الهيكلي التي تؤكد مركزية العاصمة تجاريا<sup>(٢٥)</sup> وهي :

« تطوير المنطقة التجارية المركزية وتحسين ساحة الصفاة مع مراعاة التناسق في توزيع مواقع المباني الحكومية حتى تضيف طابعا مميزا للمدينة » .

يضاف إلى ذلك أهداف أخرى تؤكد مركزية العاصمة مثل تخصيص مناطق لقيام المباني الحكومية والمراكز التجارية والخدمات الضرورية على الاخص شبكة الطرق الحديثة داخل المدينة وخارجها ، وبين هذه الطرق فرق كبير ، حيث امتازت الطرق داخل المدينة القديمة بقصرها وتعرجها لأنها حددت ورسمت بالنسبة لمواقع المساجد حيث منع القانون هدم هذه المساجد أما خارج السور فالأرض بكر ولهذا خططت ونظمت بنظام

الطرق الدائرية التي تقطعها الطرق الشعاعية الخارجة من بوابات السور فتشكل بينهما قطع سكنية تتسع بالبعد عن المركز .

ويضاف أيضا إلى أهداف المخطط الهيكلي الأول فيما يتعلق بمركز المدينة ما يأتي:

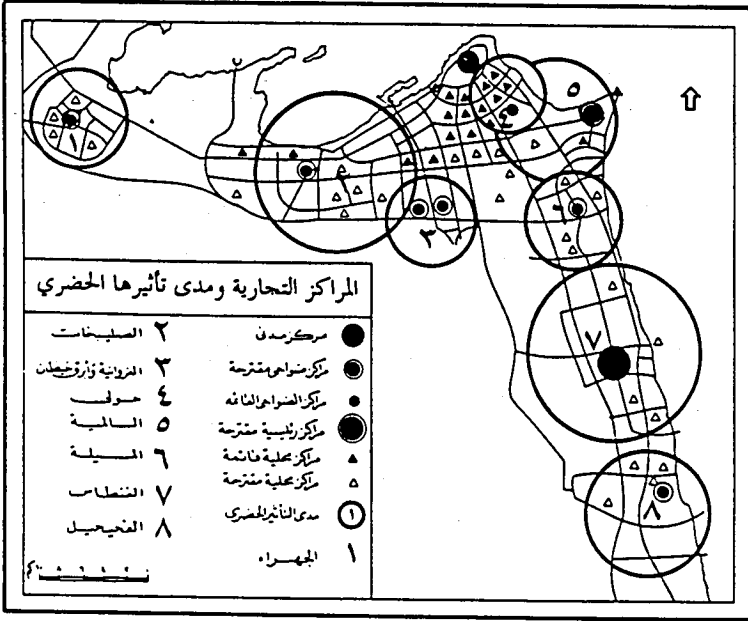
« باعتبارها مركز النشاط التجاري والإداري » فقد اهتم المخطط بوضع الأسس للبنية الهيكلية للمدينة والتي كانت تتقدم فيها سابقا . وقد خصصت منطقة للنشاط التجاري نواتها ساحة الصفاة التي كانت ساحة مفتوحة تتلقى تجارة الصحراء قديما ، ومنطقة للمباني العامة للوزارات والإدارات الحكومية على جانبي شارع عبد الله السالم ثم منطقة أخرى خصصت للأنشطة الصناعية الخفيفة ، وقد غطى المخطط ما يعادل ٧٥٥ هكتارا داخل المدينة وأما خارجها فقد غطى حوالي ١٤٥٠ هكتارا ليشمل المناطق الممتدة حتى الدائري الثالث (٢٦) .

وقد ساعد على سرعة سير المخطط وتنفيذه (٢٧) ما يأتي :

- ١- توافقه مع خطط استملاك الأراضي داخل السور لإعادة تنظيمها وفقا لمتطلبات المخطط الجديد .
- ٢- ظهر معه جميع أسس الضبط المكاني واستخدامات الأرض مثل ، تكوين لجنة للتخطيط الحضري ، وضع نظم البناء ، تحديد مواقع الاستخدام المكاني .
- ٣- كانت المحصلة أن يكون معه : (أ) جهاز فني لتنظيم الطرق والتصميم والمساحة في إدارة الأشغال العامة (ب) تكون " مجلس الإنشاء " برئاسة سمو أمير البلاد مما يعني أن السلطة العليا للتخطيط والعمران كانت تحت أكبر سلطة في البلد مما يدل على سرعة التفاعل مع مطالب التخطيط الحضري والتغيير المرتقب بما يوافق مطالب هذا المخطط .

ولقد ساعد عامل استملاك الأراضي بالتعويض ( التثمين ) على معرفة المواقع التي تستحوذ على أقصى سعر بالنسبة للقدم أو المتر المربع وما يدل دلالة قاطعة على تحديد المركز والنواة .

شكل رقم (٢)



المصدر: Master Plan for Kuwait, First Review 1977, Vol. 3; Shankland Cox Partnership, p. 80

أما بالنسبة للمخطط الهيكلي بيوكانن ١٩٧٠ - ١٩٩٥ فإنه قد أكد على مركزية هذه المنطقة وذلك بتحديد تدرج حجمي للمراكز التجارية الرئيسية داخل حدود المنطقة التي اعتبرتها الدراسة منطقة المركز التجاري كما أشرنا من قبل . فقد قسم المخطط المراكز التجارية إلى خمسة مراكز تتدرج من حيث أهميتها المركزية هي ( انظر الشكل رقم ٢ ) :

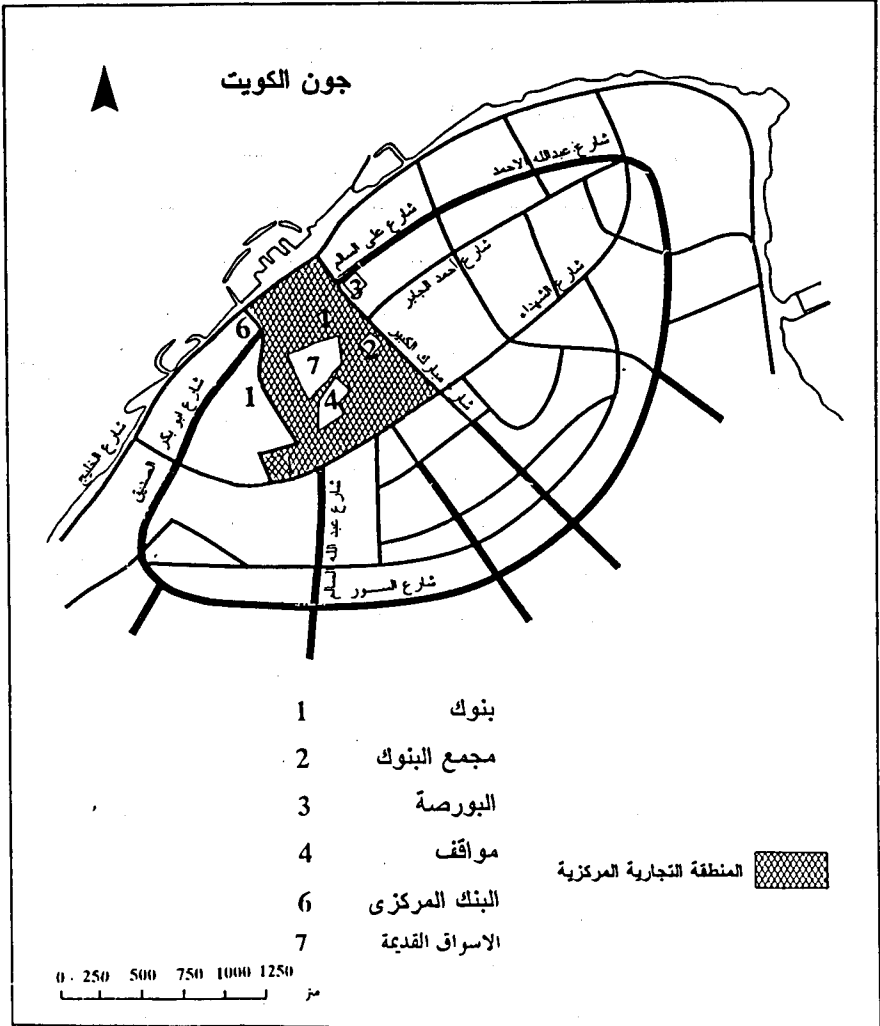
- ١- مدينة الكويت كمركز رئيسي أول وعاصمة للبلاد .
- ٢- مركز رئيسي ثان لخدمة المناطق جنوب الدائري السادس لخدمة ٥٠٠ ألف نسمة .

- ٣- سبع مراكز من الدرجة الثالثة في حولي والسالمية والفروانية والصليبخات  
والفحيحيل والجهراء والمسيلة لخدمة ١٠٠ ألف نسمة .
- ٤- مراكز الضواحي السكنية وهذه لخدمة السكان ما بين ١٠٠٠ إلى ٣٠ ألف نسمة .
- ٥- دكاكين في الأحياء السكنية .

المطلع على هذا التدرج يجزم بما لا يدع مجالاً للشك أن مركز المدينة هو المنطقة التجارية الرئيسية بما فيها البؤرة المركزية على مستوى البلاد يؤمها الناس جيئة وذهاباً في قوله أنها " مركز رئيسي أول وعاصمة للبلاد " ، أما القلب التجاري بالنسبة للمخطط فيحدده بقوله " تحتوي هذه المنطقة على الأنشطة الحيوية في الدولة من خدمات تجارية وحكومية ، وحددت الشوارع النابضة فيها أو التي تدور حولها أو تنتهي إليها بثلاثة مواقع هي : « على امتداد شارع عبد الله السالم جنوباً وبين شارع عبد الله المبارك ، ومبارك الكبير ، وعند تقاطع شارع جابر المبارك وأحمد الجابر »<sup>(٢٩)</sup> . ومما يؤكد كونها المنطقة المركزية التجارية ببؤرتها وأركانها وجود المواقف ذات المدى القصير منعاً لتكدس السيارات ، ووجود المواقف المتعددة الأدوار والمواقف الموجودة على حافتها وذلك لتصرف التدفق إلى أماكنه المناسبة لتسهيل التحرك والتنقل كما هو معتاد في مراكز المدن ( انظر الشكل رقم ٣ ) .

أما المخطط الهيكلية شانلكاند ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ ، فقد سار على منوال المخطط السابق من ناحية التأكيد على أهمية مركزية المنطقة كما في قوله : « لقد تم تأكيد الأسس الواردة في المخطط الهيكلية لبوكانن ١٩٧٠ » (١) بمعنى التأكيد على مركزية المنطقة التجارية وأركانها إضافة إلى التدرج في أحجام المراكز بالبعد عن المراكز نحو الداخل . وفي الوقت نفسه حرص هذا المخطط على احياء مبدأ " اللامركزية التجارية " في محاولة للتخفيف من الضغط المتوقع على مركز المدينة عن طريق توزيع المراكز الثانوية بعيداً عن العاصمة ولهذا يشير بقوله " إن ما ورد يؤكد الهدف المقصود الا وهو الحد من زيادة مساحة الأرضية التجارية في مدينة الكويت ولكي لا يزداد الازدحام وتتأثر الخدمات والمرافق ، ويؤكد أيضاً ما يجري الآن في المدن الغربية من

اتجاه متزايد بإدخال اللامركزية في الأنشطة التجارية . خاصة من نحو مساحة الأرضية التجارية الكلي للبيع بالمفرق للفترة ١٩٧٠ - ١٩٧٧ كما يشير الجدول رقم (١) .



المصدر : شانكلاند كوكس ، التقرير النهائي ، الجزء الأول ، ص ١٠٠ ، مع إضافة الباحث .

شكل رقم (٣) ، الاستخدام الوظيفي في المنطقة التجارية المركزية في مدينة الكويت



جدول رقم (١)

النمو في حيز الأرضية التجارية خلال فترة المخطط الهيكلي الأولى  
يوكانن (١٩٧٠ - ١٩٩٥) وإعادة التطوير الثاني للهيكلي الأول شانكلاند  
( ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ )

النمو (م٢)	مساحة الأرضية ١٩٧٧ (م٢)	مساحة الأرضية ١٩٧٠ (م٢)	المركز
١١٧.٠٠٠	٥.٠٠٠.٠٠٠	٣٨٣.٠٠٠	المدينة
١٤.٠٠٠ -	١.٣.٠٠٠	١١٧.٠٠٠	حولي
١٢.٠٠٠	٨٧.٠٠٠	٧٥.٠٠٠	السالمية
٢٢.٠٠٠	٣٩.٠٠٠	١٧.٠٠٠	الفحيحيل
١١٩.٠٠٠	١٧٩.٠٠٠	٦.٠٠٠.٠٠٠	مراكز الضواحي والدكاكين
٢٧.٠٠٠	٩.٨.٠٠٠	٦٥٢.٠٠٠	المجموع للبيع والمفرق

المصدر : شانكلاند كوكس ، المخطط الهيكلي ، الجزء الأول : التخطيط والسياسة ، التقرير النهائي ،  
إعادة التطوير الأولى ( ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ ) ، بلدية الكويت ص ٥٦ جدول ٣٨ .

ويشير شانكلاند في معرض تعليقه على الجدول في تقريره النهائي بأن الجدول رقم (١) يبين الأرقام والنمو الذي طرأ على مساحة الأرضية منذ آخر مسح رئيسي اجري بواسطة بوكانن عام ١٩٧٠ - ١٩٩٥ وبان الجدول رقم (١) يشير إلى أن المدينة كمركز تجاري رئيسي تضم ٥٥٪ من مجموع حيز الأرضية للبيع بالمفرق في الكويت كما يجتذب ٦٢٪ من القوة العاملة في هذا القطاع وأنه عند إعداد المخطط ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ لشانكلاند أي منذ ١٩٧٠ إلى ١٩٧٧ وهي فترات بداية المشروع زاد الحيز الذي تشغله أرضية البيع بالمفرق إلى ٣٠٪ (٣٠) .

ومن خلال النظر إلى الجدول رقم (١) يمكن الخروج بالنتائج التالية :

- أ - اطراد النمو بدرجات متفاوتة غير أن مركز المدينة ومراكز الضواحي يشهدان نموا ملحوظا في الحيز الأرضي .
- ب - هناك نمو معتدل في السالمية والفحيحيل وهي مراكز بعيدة عن مراكز المدينة .
- ج - هناك نقص ملحوظ في حيز النمو في حولى مقداره ٢م١٤٠٠٠ ويرجع ذلك إلى التوسع في المباني السكنية على حساب النشاط التجاري على اعتبار أن حولى تمثل منطقة تمركز لغير الكويتيين .

والخلاصة ان اطراد نمو المدينة يؤكد مركزيتها أما باقي النمو فهو محاولة لتحقيق لا مركزية تجارية لتخفيف الضغط على المركز الرئيسي داخل الكويت عن طريق تحويل رحلات الشراء إلى مراكز الضواحي والمراكز الأخرى في السالمية والفحيحيل وغيرها .

أما بشأن المخطط الهيكلي لبوكانن ١٩٨٣ المسمى « اعادة التطوير الأولى للمخطط الهيكلي الثاني ( ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ) » فقد أكد أيضا الخطوط العامة المتعلقة بمركزية البؤرة بطرق متعددة حيث قام بالاطلاع على ما وضعه المخططون السابقون والتقديرات التي تصورها فيما يتعلق بالأنشطة التجارية في المركز وما حوله . فقد وضع جدولا يبين فيه التغيير الذي طرأ على الحيز الأرضي لتجارة المرفق كما هو في جدول رقم (٢) .

جدول رقم (٢)

التغير في مساحة أراضي تجارة المرفق بال ٢٠١٠٠٠ خلال المخطط الهيكلية  
حسب تقدير بيوكانن ١٩٨٣ - ٢٠٠٥

المركز	كولن بيوكانن	%	اعادة التطوير الأولى ١٩٧٧ شانكلاند	%	اعادة التطوير الثانية ١٩٨٠ بيوكانن	%
مركز المدينة	٣٨٣	٥٨٧	٥٠٠	٥٥١	٥٧٥	٥٠
حولي	١١٧	١٧٩	١٠٣	١١١	١٥٠	١٣١
السالية	٧٥	١١٥	٨٧	٩٦	١١٤	٩٩
الفحيحيل	١٧	٢٦	٣٩	٤٣	٨١	٧١
أخرى (مراكز الضواحي ومراكز تجارية)	٦٠	٩٢	١٧٩	١٩٧	٢٢٨	١٩٩
الاجمالي	٦٥٢	١٠٠	٩٠٨	١٠٠	١١٤٨	١٠٠

المصدر : كولن بيوكانن ، المخطط الهيكلية لدولة الكويت ، التقرير النهائي ، التخطيط والسياسة ،  
إعادة التطوير الثانية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ، بلدية الكويت ، ص ٣٥ جدول ٤-١ .

بالرغم من أن الجدول رقم (٢) يشير إلى تقلص الحيز الأرضي لتجارة المرفق في  
مركز المدينة إلا أن ذلك لا يمنع من أن المركز لا يزال يهيمن على كافة الدولة من ناحية  
أن نسبته لم تنخفض عن ٥٠٪ من إجمالي التوزيع المكاني لتجارة المرفق مما يؤكد  
مركزية هذه المنطقة وما يحيط بها . وفي الحقيقة أنه بدء في المخطط التطويري  
الأولى ١٩٧٧ لشانكلاند فإن المحاولات لتحقيق اللامركزية التجارية مستمرة وذلك  
لتحقيق توزيع حضري متوازن . ولهذا فان بوكانن في تقريره النهائي يقر بذلك حيث  
قدر أن توزيع حيز الأرضية سيبقى على ما هو حتى عام ١٩٩٠ ( سنة الغزو )

ويحلول آخر سنوات المخطط أي عام ٢٠٠٥ فان نصيب مركز المدينة من حيز الأرضية التجارية سينخفض إلى ٤١٪<sup>(٣١)</sup> .

#### ٤- أسعار الأراضي من وإلى مركز المدينة :

يعتبر عامل أسعار الأراضي من العوامل المهمة في تحديد مركزية المكان وهيمنته على ما حوله إذ غالبا ما تقل الأسعار بالنسبة للقدم أو المتر المربع كلما ابتعدنا عن المركز نحو الاطراف ، ومرجع ذلك أن مراكز المدن مواضع للتنافس الاقتصادي والمضاربة وتراكم رأس المال والعرض والطلب وبالتالي فهي مكان للأعمال التجارية الضخمة ذات المردود المرتفع المتسارع والتي لا يقدر على البقاء فيها إلا المقتدر على شراء هذا الموقع أو ذاك أو بالتأجير في هذا المكان . وهذا يعلل السبب في تركيز مؤسسات مثل البورصة ، والمصارف ، وشركات العقار الضخمة ، وشركات الأوراق المالية في مراكز المدن . وتعرف المدن ومراكزها بالذات من عدة مناظير ووجهات نظر ، " فالمدسة الايكولوجية " ترى أن المدن ومراكزها عبارة عن كائن اجتماعي Social Organism وساحة للتنافس والغزو والتعاقب Invasion and Succession بين المؤسسات المختلفة وينتج عن ذلك ظهور أو بقاء مؤسسات وموت أخرى ، أما مدرسة الایجار والريع Urban - rent Theories فتري أن المدن ومراكزها عبارة عن مواقع لاحداث التوازن بين القوى القائمة فيها فالقدر على تحمل الایجار هو الذي يبقى بينما يدفع من هو أقل قدرة إلى حواف أو أطراف المركز . وان المدن لازالت تعزز قوة ومركزية النواة التجارية Central Commercial Core من خلال الأنشطة المختلفة .

ولهذا تعرف المدينة المعاصرة من منظور ما ذكر بانها بنية يهيمن عليها ويديرها باطراد مركز تجاري ضخم له سمات بارزة مثل المباني المرتفعة ، والمكاتب العالية الكثافة، والاسواق ذات الطوابق ، طاردة للصناعة والاعمال التجارية الصغيرة التي لا قدرة عليها للبقاء نحو الاطراف والمواقع الأخرى ، ولاتزال متأثرة بالقوى التاريخية المعتادة التي صاغت بنائها وبنيتها<sup>(٣٢)</sup> .

وفي دراستنا هذه قمنا بمسح أسعار الأراضي بطريقة مقارنة على مدى عشر سنوات أي أسعار عام ١٩٨٥ ثم أسعار ١٩٩٥ في مواقع مختارة يمكن من خلالها معرفة قوى أو مستوى أسعار البؤرة والمنطقة المركزية عموماً بالمقارنة بما حولها . إذ أن الدراسة ترى أن أعلى سعر للأرض بالنسبة للمتر المربع تقع في المنطقة المركزية التي تمثل منطقة سوق المباركية وما يحيط بها مثل شارع مبارك الكبير التي تقع عليه البورصة ومجمع البنوك وشارع عبد الله المبارك وشارع علي السالم المبارك ثم شارع عبدالله السالم وهذه كلها تحيط وتؤدي إلى البؤرة المركزية التي تمثل أعلى الأسعار والتي في نفس الوقت تنخفض الأسعار منها إلى الأطراف ، وهي في الوقت ذاته تضم الأسواق التي نشأت حولها مدينة الكويت قديماً .

أما أسعار الأراضي السكنية وهي التي تمتد بمحاذاة الطرق الدائرية المحيطة بالمركز فهي أيضاً تقل بالبعد عن المركز غير أنها تضم في جنباتها أسعاراً تنفرد بها بعض المواقع نظراً لمزايا خاصة من نمو موقع أو اقبال من السكان عليها أو لكونها استثمارية كما يظهر من الجدول رقم (٣) والشكل الذي يتصل به رقم (٤) .

### الجدول رقم (٣)

« أسعار الأرض التجارية والاستثمارية في مدينة الكويت

بالدينار الكويتي ١٩٨٥ - ١٩٩٥ »

المنطقة	اسم المكان	نوعه	اسعر ١٩٨٥/م <sup>٢</sup> د . ك	اسعار ١٩٩٥/م <sup>٢</sup> د . ك
السوق	المباركية	تجاري - مركز المدينة	٣٠٠٠	٦٠٠٠-٧٠٠٠
الشرق	شرق	استثماري - مركز المدينة	٢٢٠	٤٥٠
حولي	حولي	استثماري - الدائري الرابع	١٥٠	٢٨٠
السالمية	السالمية	استثماري - الدائري الرابع	١٤٠	٢٥٠
السالمية	شارع سالم المبارك	تجاري - الدائري الرابع	٣٠٠-٣٥٠	١٠٠٠-١٢٠٠

المصدر : متابعة ميدانية للباحث . " تجاري " أي مجمع فيه محلات تجارية ومكاتب عمل خاص وليس فيه سكن اطلاقاً ، و " استثماري " أي عمارات فيها شقق سكنية وطوابقها الأرضية فيها محلات تجارية .

يظهر في الجدول رقم (٣) اسعار الأرض لفترتين زمنييتين بينهما مدة زمنية تصل إلى حوالي ١٠ سنوات أي عام ١٩٨٥ - ١٩٩٥ . وهذه الفترة شهدت تقلبات بالأسعار حيث أن سنة ١٩٨٥ انخفضت الاسعار بشكل ملحوظ بعد أزمة المناخ غير أنها ارتفعت من جديد مع نهاية الثمانينيات . كما أنها شهدت أخرج وأصعب حادثة في تاريخ البلاد ألا وهي الغزو العراقي الغاشم في أغسطس ١٩٩٠ ، إذ مع الغزو انتهى عمل السوق جملة وتفصيلا كما أن بعد التحرير نمت الأسعار من جديد وكانت اخفضها بعد التحرير مباشرة أي ما بين ١٩٩١ - ١٩٩٢ بسبب الكساد وهروب رؤوس الأموال والعمالة ودخول مرحلة البناء وإعادة انشاء البني الأساسية وغير ذلك بحيث انها لم تستقر إلا في الفترة ٩٣ - ٩٤ والمرحلة الحالية على مشارف العام ١٩٩٦ بعد استقرار الأوضاع . يشير الجدول رقم (٣) إلى ارتفاع سعر المتر المربع بشكل واضح في منطقة السوق خاصة منطقة المباركية التي يحيط بها أكبر مؤسسات الدولة فيما يتعلق بحركة الأموال والبيع والشراء إذ تزخر هذه المنطقة بوجود مجمعات البنوك ، البورصة ، والبنك المركزي وشركات الأوراق المالية الكبرى ، والمؤسسات التجارية الضخمة ، وقطاع التجار ولهذا فهي كما تشير المخططات الهيكلية ، ومن خلال المشاهدة الميدانية انها منطقة نشاط تجاري صرف بحيث يكاد ينعدم الوجود السكني المركز أو الترفيهي أو التعليمي فيما عدا المواقع القديمة مثل المكتبة المركزية في قلب سوق المباركية التي كانت فيما مضى مدرسة المباركية كأول مدرسة أنشأت في الكويت كما يمثل الشكل رقم (٤) صورة هذه الأسعار على الواقع المكاني حيث يلاحظ من الشكل المذكور الفارق الشاسع بين المركز وما يحيط به حتى على مسافات قريبة كمنطقة شرق ، ولا يتقارب معه إلا منطقة السالمية شارع سالم المبارك التي لها نطاقها التجاري المؤثر المنعزل عن منطقة السوق . كما دلت المعلومات العقارية المتداولة في الأسبوع الأول من أكتوبر ١٩٩٥ الحالي إلى بيع قطعة أرض قرب البوثة في شارع أحمد الجابر بسعر ٣١١٠ دينار للمتر المربع مما يجعل مسألة المنطقة التجارية متطابقة في مجمل الأسعار التي تتخذ اتجاهها مطرداً نحو الارتفاع الذي لا يجاريه أي سعر في باقي المناطق المجاورة سوق القلب في المباركية .

أما بشأن أسعار الأراضي في المناطق السكنية فإن ذلك ظاهر أيضا من حيث ارتفاع الأسعار كلما اتجهنا إلى المركز خاصة في المناطق التي تقع على الدائري الأول والثاني والثالث . وقد ترتفع الأسعار في مناطق الدائري الرابع والخامس في العديلية والخالدية ، واليرموك وقرطبة والسرة إلا أن ذلك نتيجة لعامل المضاربة غالبا حيث يتراوح سعر المتر المربع حسب مساحة الأرض ما بين ١١٠ إلى ١٨٠ دينارا ، ولكون هذه المناطق جديدة من حيث مدة السكن فيها نسبيا ولوجودها في منطقة وسط بين مركز المدينة الذي يمتد أثره حتى أطراف الدائري الرابع ، وبين المناطق الجنوبية التي تبدأ أثرها عند مشارف الدائري السادس باتجاه الجنوب ، ولهذا انخفضت أسعارها في فترات متصلة بركود المضاربة .

ومن جهة أخرى يشير الجدول رقم (٤) إلى أسعار الأرض السكنية بالبعد عن منطقة البويرة وتعطي انطبعا عن ارتفاع الأسعار بالقرب من المركز واعتدالها تارة أو انخفاضها كلما بعدت عنه .

#### جدول رقم (٤)

#### اسعار الأرض السكنية حول مركز المدينة ١٩٨٥ - ١٩٩٥

اسعار ١٩٩٥/٢م	اسعار ١٩٨٥/٢م	نوعه	اسم الموقع	المنطقة
٤٥٠ د.ك	١٣٠ د.ك	سكن خاص	ضاحية عبد الله السالم	الدائري الأول
١٢٠ د.ك	٦٠ د.ك	سكن خاص	الدسة	الدائري الأول
٢٥٠ د.ك	١٥٠ د.ك	سكن خاص	الشويخ (ب)	الدائري الأول
١٨٠-١٩٠ د.ك	١١٠ د.ك	سكن خاص	الزهوة	الدائري الثاني
١٠٠ د.ك	٥٠ د.ك	سكن خاص	القادسية	الدائري الثاني
١١٠ د.ك	٦٠ د.ك	سكن خاص	الفيحاء	الدائري الثاني
١٢٠ د.ك	٦٠ د.ك	سكن خاص	الروضة	الدائري الثالث

المصدر : متابعة ميدانية للباحث .

## ٥- التحرك الحضري العام بين المركز وخارج المركز كمحدد للمنطقة المركزية :

تعتبر الحركة في المدن من انتقال ونحوه من دلائل حياة المدن واطراد نموها خاصة إذا واكب ذلك نظام طرق ومواصلات فعال يحقق الصلة بين مواقع الحركة في المدن . وتعتبر الطرق فعالة إذا ربطت بين استخدامات المدينة الوظيفية كالسكن والعمل والأسواق والترويح بطريقة انسيابية من غير أن ينشل أو ينقطع الارتباط بين أجزاء المدينة في ساعات الذروة . وتقاس فعالية الطرق من خلال معيارين الأول منهما قدرة هذه الطرق في الربط بين الوظائف القائمة في المدينة كما ذكرنا وثانيهما مقدار ما تشغله هذه الطرق من جسم المدينة بحيث أنه كلما تنوعت وتعددت كلما دل ذلك على أضرارها الحضري المؤثر في نمو المدن . وقد ساعدت وسائل النقل على اعطاء فسحة أكبر وبدائل أكثر للموقع السكني والتجاري والصناعي فلم تعد هذه الوظائف محددة بمواقع معينة لا تتعداها كالنزعة نحو المركزية أو التقارب من مواضع لا تتعداها . ويتأثر الانتقال في المدن حسب درجة النشاط الاقتصادي والوظيفي ، وكذلك حسب كثافة وغطى توزيع السكان ، وشكل خطة المدينة أن كانت تبني نظام الطرق الدائرية أو النظام الشبكي أو غيرها ، كما يتأثر أيضا بمساحة الرقعة الحضرية المتاحة ، وأخيراً يتأثر أيضا بمدى تنوع وتعدد الوسائل وانضباطها الدقيق وبنوع الطرق المتاحة ومدى ملائمتها أو تماشيها مع المستويات العالمية المحددة لفعالية الطرق .

أما دوافع الحركة في المدن فهي تشمل التحرك اليومي أو الأسبوعي في الغالب للحاجات الأساسية للحياة في المدن كالذهاب والاياب إلى العمل ، والذهاب والاياب إلى السوق ، الذهاب والاياب للزيارات الاجتماعية ، الذهاب والاياب للترويح والإجازات ، الذهاب والاياب للعبادة . . إلخ . كما تشمل التحرك الموسمي أو الفصلي كحركة السكان بين المدن أو ما بين المذن واقليمها داخل حدود الدولة وهذه قد تتم بصفة يومية أحيانا إذا كانت طرق النقل فعالة كما في الدولة المتقدمة صناعيا . وسنركز هنا على عملية الذهاب والاياب إلى العمل والسوق كمحددين أساسيين للتأكيد على مركزية مدينة الكويت على اعتبار أن كل وزارات الدولة ومقر الإدارة والحكم يتواجد فيها إضافة على وجود الأسواق الأساسية والكبرى في المركز .



ينظر في الدراسات الغربية في مدن أوروبا وأمريكا الشمالية إلى رحلة العمل ورحلة الشراء من زوايا محددة وهي زاوية تقليل التكلفة - MCost Minimization<sup>(٣٣)</sup> أي تكلفة النقل التي غالبا ما يصاحبها تقليل مدة السير على خط الرحلة المعنية Cummuting-time-minimization . ومع ذلك فان عامل تقليل التكلفة والزمن لا يعتد به كثيرا لوجود مؤثرات أخرى تخص الأفراد والأسر لابد من اعتبارها إضافة إلى عامل التكلفة . ومن جهة أخرى فإن التخطيط الحضري لطرق النقل لاشك يستفيد كثيرا من التقديرات الدقيقة لمواقع العمل والسكان وحركة السكان التي بدراستها وفهمها يمكن إيجاد بيئة تحقق اتصالا فعالا بين الثلاثي المؤثر في الحركة ( السكن - العمل - النقل ) . أما نموذج الونسو Alonso في الستينيات فقد كان يؤكد على أن تحديد موقع السكن يرتبط بالموقع المركزي للعمل ، وان السكان في اختيارهم لموقع العمل والسكن يتأثرون كثيرا بضوابط مثل الدخل ، والرغبة في المكان ، وتكلفة الانتقال ، وسعر الأرض السكنية وغير ذلك<sup>(٣٤)</sup> .

ومن جهة أخرى فإن فاعلية طرق النقل والحراك الحضري هو الذي أوجد ظواهر جديدة واهتمامات ذات أبعاد تقع فيما وراء حدود مراكز المدن Suburban Nucleation<sup>(٣٥)</sup> الذي يسميه البعض أيضا Reurbanization كما في مدن أمريكا الشمالية<sup>(٣٦)</sup> . وبهنا هنا أن نشير إلى سمات الحراك الحضري بصورته المحملة كما في نموذج كلاسين Klaassen في نهاية الثمانينيات<sup>(٣٧)</sup> ما يوضح نمط اتجاهات حركة السكان العامة بالعلاقة مع مركز المدن ومما سيلقي الضوء على بعض خصائص هذه الدراسة . ونعني بحركة السكان العامة أي الواسعة التي تتم على شكل أفواج أحيانا أو على شكل أعداد كبيرة بخلاف التحرك اليومي الذي مر ذكره . يشير كلاسين Klaassen إلى وجود أربعة أوجه Four Phase Model للحراك الحضري في المدن كما تظهر في الجدول رقم (٥) .

جدول رقم (٥)

أوجه مراحل التحضر في المدن كما في

نموذج فان دن برج وكلاسين Van Den Berg & Klaassen

نوع التكتل	نقط التغيير السكاني		النوع	أوجه التحضر
	الاركان	البؤرة		
+	-	++	١- نزعة قوية نحو المركز	تحضر
+++ نمو	+	++	٢- نزعة نسبية نحو المركز	
+++	++	+	٣- نزعة نسبية نحو المركز	تحضر الضواحي
+	++	-	٤- نزعة قوية خارج المركز	
-	+	-	٥- نزعة لا مركزية قوية	انحسار التحضر
- انحسار	-	-	٦- نزعة نسبية لا مركزية	
-	-	-	٧- نزعة نسبية مركزية	تحضر القرى والاطراف
-	-	+	٨- نزعة قوية مركزية	

المصدر :

Lever, W., "Reurbanization - The Policy Implication " , in Urban Studies, Vol. 30, No. 2 , 1993, pp.269, Table (1) .

Note : +, ++, +++ = Population Growth, Slow (+), too fast (+++)

العلامة + ، ++ ، +++ = نمو السكان . نمو بطيء = (+) ، نمو سريع جداً = (+++)

\_\_\_, \_\_\_, --- = Poplotion Decline, Slow (-) , too fast (---)

العلامة - ، -- ، --- = انخفاض أعداد السكان ، انخفاض بطيء = (-) ، انخفاض سريع جدا = (---) ( عن نفس المرجع ) .

يظهر من الجدول رقم (٥) حسب رأي فان دن برج وكلاسين Van Den Berg & Klaassen أربعة أوجه رئيسية للتحضر في المدن ينتج عنها ٨ أنماط من التغيير تبين نوع التحضر الحضري Urban Mobility ذي الطابع المرهلي ، مع وجود ما

يبين نمط التحرك إن كان سريعا أو بطيئا فيما بين المركز والاطراف مع الصورة النهائية إن كان التحضر في حالة نمو متسارع أم في حالة إنحسار ملحوظ . أما المراحل أو الأوجه الأربع التي أشار إليها النموذج فهي :

Urbanisation	تحضر
Suburbanisation	تحضر الضواحي
Disurbanisation	إنحسار التحضر
Reurbanisation	تحضر الاطراف

وكل مرحلة لها سمات تميزها من ناحية ما يتصل بها من نتائج وخصائص حضرية انتقالية ، فبالنسبة للتحضر Urbanisation أو الوجه الأول من الحراك الحضري في المدن فانه يمتاز بخاصيتين أولهما : نزعة قوية نحو المركز وهذا متوقع إذ أن الأفراد والأسر تتدفق نحو المدن خاصة مع وجود الأثر الاستقطابي في البؤرة وأركانها مما يرفع نسبة التحضر ويزداد التكتل ويترد حول مركز المدينة ويتسارع ، وثانيهما التدفق نحو المركز ومعتدل غير أن التكتل يزداد بسبب تراكم التدفق السكاني . أما في مرحلة تحضر الضواحي Suburbanisation فهذا أيضاً متوقع خاصة مع زيادة التكتل في البؤرة والاركان في مركز المدينة مما يؤدي إلى دفع الناس إلى الضواحي وشبه الضواحي في الحلقات الحضرية المحيطة بالمركز للتخفيف عليه أو لعدم قدرته على استيعاب أنواع جديدة Massive Suburbs and Exurbs Movement فهي تبدأ بنزعة لا مركزية ينتج عنها تكتل ضخم يزداد بالبعد عن المركز ويعظم فيما وراء الحلقات المحيطة بمركز المدن ولهذا تسمى أيضا Exurbanisation وهاتان المرحلتان تمثلان فترة النمو Growth أي اطراد التحرك نحو المركز وحوله في قطاعات المدينة . يعقبها مرحلتان تمثلان فترة الانحدار والانحسار الحضري Decline عن المركز مع تجدد في العودة في آخر المرحلتين . وتضم مرحلة الانحسار الحضري مرحلتين هما مرحلة تلاشي التحضر Disurbanisation ومرحلة العودة إلى تحضر المدينة خاصة ما بعد عن المركز كالمدين الصغيرة والقرى وتشمل أيضا إعادة الهجرة إلى المراكز أحيانا وهي مرحلة Absolute Decentralisation بحيث لا تنال البؤرة أو

المركز أي نصيب من الهجرة الحضرية الداخلية بل تتجه إلى الأطراف بتسارع ملحوظ كما تدل إشارات النموذج وبالمثل تفقد الضواحي ما يعادل ما تفقده البوثة بل وأحيانا تتعدى البوثة في الهجرة المعاكسة . أما المرحلة الأخيرة أو الرابعة وهي مرحلة Reurbanisation فهي تمثل بداية العودة مرة أخرى للمركز بعد تحضير الاطراف وما يحيط به غير أنها ليست قوية إذ لا يزال الاتجاه نحو الخارج معتبر وملحوظ .

ولو طبقنا ذلك على مدينة الكويت لفهم التحرك الحضري أو نمطه العام من واقع الخطط الهيكلية ومن واقع المشاهدة الميدانية إذ تشير الدراسات التي ربطت التحرك الحضري للسكان من المدينة القديمة داخل السور إلى ما وراء السور إلى وجود حراك حضري مثل هذا النوع مع ما يميزها من خصائص حضرية . إذ تشير الأرقام في الجدول (٦) إلى وجود نمو مطرد ومتسارع لسكان مدينة الكويت ، وتراجع سريع لسكان المدينة القديمة حيث تراجع حجم السكان فيها من ١٠٤٥٥١ نسمة تمثل ٦٨٪ من جملة السكان (١٩٥٧) ، يهبط الرقم إلى ٦٠٣٦٥ نسمة بنسبة ٦٪ فقط (١٩٨٠) بما يؤكد عمق الحراك الحضري تجاه المدينة الجديدة واستمرارية تفرغ المدينة القديمة من سكانها لحساب النشاط التجاري المتنامي بصورة سريعة .

جدول رقم (٦)  
 نمو سكان دولة الكويت بين المدينة الحالية والمدينة القديمة  
 ( عام ١٩٥٧ - عام ١٩٨٠ )

السنة	عدد سكان الدولة	الرقم القياسي	سكان المدينة الحالية	الرقم القياسي	النسبة من جملة السكان	المدينة القديمة	الرقم القياسي	النسبة من جملة السكان
١٩٥٧	٢.٦٤٧٣	١٠٠	١٥٤٥٦٩	١٠٠	%٧٥	١٠.٤٥٥١	١٠٠	%٦٨
١٩٦١	٣٢١٦٢١	٦٥١	٢٣٤٤٣٨	١٥٢	%٧٣	٩٦٨٦٠	٩٣	%٤١
١٩٦٥	٤٦٧٣٣٩	٢٢٦	٣٨.٨٨٧	٢٦٢	%٨٠	٩٩٦.٩	٩٥	%٢٦
١٩٧٠	٧٣٨٢٢٦	٣٥٨	٥٥٦٩.٤	٣٨٣	%٦٨	٨.٤٠٥	٧٧	%١٤
١٩٧٥	٩٩٤٨٧٣	٤٨٢	٧.١٣٨٧	٤٥٤	%٧١	٧٧٩٨٩	٧٥	%٨
١٩٨٠	١٣٥٥٨٢٧	٦٥٧	٩٤٥٢٦٦	٦٦٨	%٧٦	٦.٣٦٥	٥٨	%٦

المصدر: أحمد حسن إبراهيم ، ١٩٨٢ ، " مدينة الكويت دراسة في جغرافية المدن " ، جدول (٣)  
 ص ١٢١ .

جدول رقم (٧)  
جملة سكان الكويت للفترة : ١٩٨٥ - ١٩٩٥

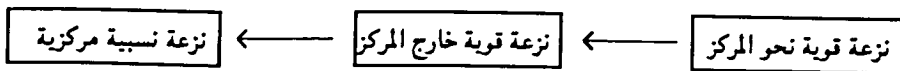
السنة	جملة السكان
١٩٨٥	١٧١٩,٦٣٧ر
١٩٨٦	١٧٩٧,٧١٢ر
١٩٨٧	١٨٧٧,٢٩١ر
١٩٨٨	١٩٥٨,٣٧٤ر
١٩٨٩	٢٠٤٠,٦٩١ر
١٩٩٠	٢,١٢٥,٠٥٣ر
١٩٩١	--
١٩٩٢	١,٣٩٨,٠٥٩ر
١٩٩٣	١,٤٣٣,٢٠٥ر
١٩٩٤	١,٤٦٨,٩٠٢ر
١٩٩٥	١,٥٠٥,١٥٨ر

المصدر : المجموعة الإحصائية السنوية ، ١٩٩٣ ، العدد ٣٠ ، ص ٢٥ ، جدول رقم ١٠ ، وزارة التخطيط ، الكويت .  
( السنوات ٩٤ ، ٩٥ ، عبارة عن تقدير من المصدر ) .

إذ يشير الجدول رقم (٦) إلى تطور جملة السكان في الدولة حسب الإحصاءات السكانية الرسمية منذ عام ١٩٥٧ ، وبهنا من الجدول الأعمدة المتعلقة بالمدينة القديمة أي المحددة بالسور . إذ يشير الجدول إلى انخفاض جملة السكان فيها بطريقة "الانحدار بالقفز" ان صح التعبير إذ توحى النسب إلى عدم وجود "انخفاض تدريجي" فقد كان سكان المدينة القديمة عام ١٩٥٧ يشكلان ما نسبته ٦٨٪ من جملة السكان ثم انخفضت إلى ٤١٪ عام ١٩٦١ ، ثم إلى ٢٦٪ عام ١٩٦٥ ثم إلى ١٤٪ عام ١٩٧٠ ثم إلى ٨٪ عام ١٩٧٥ ثم إلى ٦٪ عام ١٩٨٠<sup>(٣٨)</sup> . مما يدل دلالة قاطعة

على تخصيص المدينة لتكون مركزا تجاريا لخدمة الكويت الكبرى كما مر آنفا عند الحديث عن الخطط الهيكلية في تأكيد الموقع التجاري لهذا الجزء من الكويت . ومن جهة أخرى يشير المخطط الهيكلية لبيو كانن ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ويؤكد ذلك غير أنه يدعو إلى إعادة الكويتيين إلى المدينة القديمة من خلال مشاريع اسكان حديثة رغم انخفاض عدد السكان عموما خاصة الكويتيين فهم المقصودون بالاسكان . يشير المخطط بقوله : « بان عدد السكان في مركز المدينة في انخفاض مستمر لعدة سنوات ولكن ينبغي أن تساعد إعادة بناء الأراضي الخالية لأهداف الاسكان في عكس هذا الاتجاه » ويضيف « بأن المخطط الهيكلية قد قصد في مجموعة المساكن المقترحة أن تستوعب ٢٧٥٠٠ نسمة من الكويتيين بنسبة ٢٧٪ من عدد سكان مركز المدينة وزيادة تبلغ ٢٦٪ عن معدلات سنة ١٩٨٠ » <sup>(٣٩)</sup> . ولو عدنا للجدول السابق رقم (٦) لوجدنا أن نسبة السكان عام ١٩٨٠ في مركز المدينة هي ٦٪ ( في المخطط الهيكلية ٧٪ ) وتعادل ٦٠٣٦٥ نسمة من مجمل السكان البالغ ١٣٥٥٨٢٧ نسمة حسب الإحصاء الرسمي . أما جدول (٧) فانه يشير إلى جملة السكان في دولة الكويت للتعرف على المنظور العام للنمو السكاني ويلاحظ ارتفاع للسكان في سنوات الغزو أي عام ١٩٩٠ وهذا لا يمثل الحقيقة لأنها محض تقدير على أرقام سابقة للفترة ( ١٩٨٥ - ١٩٩٥ ) ، لأن في عام ٩١/٩٠ أنخفض اجمالي السكان إلى حوالي ٢٥٠ ألف نسمة بأثر الغزو العراقي .

ومن جهة أخرى لو حاولنا أن نطبق نموذج فان دن برج وكلاسين Van Den Berg & Klaassen الذي مر ذكره على جدول رقم (٥) مع ما أشار إليه المخطط الهيكلية من ضرورة عودة الكويتيين إلى المركز لكان الناتج العام على النحو التالي :



أما « النزعة القوية نحو المركز » فهي تخص مدينة الكويت منذ نشأتها حيث كانت هي المدينة وهي الدولة اعني مدينة الكويت داخل السور وكان معظم السكان

يتركزون بها . أما النزعة خارج المركز فهي التي صاحبت المخطط الهيكلية ١٩٥٢ ،  
مخطط البلدية ١٩٦٧ ، بو كانن ١٩٧٠ ، شانكلاند ١٩٧٧ .

ثم بو كانن ١٩٨٣ حيث أكدت هذه المخطط خاصة حتى عقد السبعينيات على  
دفع السكان من المدينة إلى ماورائها من خلال اعداد مدينة جديدة محددة بالطرق  
الدائرية والقطع السكنية المعدة لتلقى الأفواج المهاجرة . وقد صاحب ذلك مشروع  
البلدية المسمى " نزع الملكية " حيث انتزعت الملكيات في المدينة القديمة نظير مبالغ  
مضاعفة لجذب السكان للهجرة إلى خارج المدينة القديمة نحو المدينة الجديدة كما أشرنا .  
فعلى سبيل المثال عام ١٩٥٢ إبان قيام المخطط الهيكلية الأول بلغت الاستملاكات  
حوالي ٢١ مليون ديناراً ، وفي عام ١٩٥٣ بلغت ٣٤ مليون ديناراً ، ثم ٢١٦  
مليون ديناراً ثم إلى ٤٠١ مليون ديناراً و ٨٥٣ مليون ديناراً للفترة ١٩٥٧ -  
١٩٦٠<sup>(٤٠)</sup> . وقد كان عدد السكان في الخمسينيات ( أي قبل عام ١٩٥٧ وهو العام  
الذي اجري فيه الإحصاء الرسمي ) حسب تقدير ديكسون حوالي ١٦٠ ألف نسمة<sup>(٤١)</sup> ،  
وتشير الدراسة التي أعدها فرنش وهل French & Hill ان الذين غادروا مدينة  
الكويت في تلك الفترة من الكويتيين حوالي ٣٣ ألف نسمة<sup>(٤٢)</sup> من جملة سكان  
المدينة داخل السور الذي وصلوا إلى ١٠٤٥٥١ نسمة أي حوالي ٣١٥٪ وتتابع  
خروجهم إلى المدينة الجديدة بحيث لم يبق إلا أعداد بسيطة مما دعا المخطط الهيكلية  
إلى اعادة " النزعة المركزية الحضرية " نحو المدينة القديمة .

ومن الأمور التي لها اعتبار أيضا في تعزيز كون هذا المكان مركزا للمدينة والدولة  
من المنظور التجاري والمالي حركة السيارات والانتقال مثل رحلة الشراء والعودة ورحلة  
العمل التجاري خاصة من وإلى هذه المنطقة . تشكل السيارة الخاصة ٨٠٪ من حجم  
المرور في الكويت ، ويتكون المتبقي من الشاحنات المقللة والمكشوفة ١٨٪ والحافلات  
٢٪ . ورغم محاولة الدولة رفع أداء النقل العام للتخفيف من حدة التدفق إلى مركز  
المدينة إلا أن النقل الخاص يظل هو المهيمن والمسيطر على حركة النقل وإشغال  
الطرق .



وتتصف شبكة الطرق في المركز بالثبات إذ أنها محددة بأسوار المدينة أو بواباتها القديمة وساحل البحر مما يستدعي تخفيف الحركة لأجل رفع كفاءة المنطقة من ناحية قدرتها على استيعاب حركة السكان منها وإليها . وعموما تستأثر منطقة السوق المحددة بشارع مبارك الكبير وأحمد الجابر وشارع عبد الله المبارك بالحركة المرورية المرتبطة بالمركز التجاري فهي تحيط بمنطقة الأسواق وتتجه إليها . ويبلغ نصيبها من جملة الرحلات ٧٠٪ وتزداد هذه النسبة في مواسم الاعياد ونهاية الأسبوع والإجازات . وتمتاز حركة السكان باتجاهها إلى الأسواق القديمة أكثر للتعامل مع السلع والبضائع اليومية أو الموسمية . أما قطاع سوق الذهب وقطاع المنطقة التجارية الثانية والثالثة مقابل سوق المباركية من جهة الشمال فهي تستحوذ على حركة أقل غير أنها من المنظور المالي فهي أكبر لأنها تحتوي على محلات شركات العقار والأموال . وعموما تشغل منطقة الأسواق وامتدادها حوالي ٢٨٠.٠٠٠ مترا مربعا من جسم المدينة القديمة<sup>(٤٣)</sup> . وأيضاً فإن المخطط الهيكلي لبيوكانن ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ يقدر بان حجم التشيع في ارتفاع معدلات ملكية السيارة الخاصة ستتنخفض عام ٢٠٠٥ أي مع نهاية سنوات المخطط حيث سيصل عدد السيارات الخاصة إلى ١٤٠.٠٠٠ ر.١٤٠.٠٠٠ سيارة يمتلك الكويتيون منها ٦١٪<sup>(٤٤)</sup> . وسيحل محلها النقل العام باشكاله للتخفيف من حدة التدفق لتجنب الازدحام ، ومن جهة أخرى تستحوذ المنطقة المحيطة بالمدينة القديمة على حجم هائل من الحركة والنقل تصل إلى ٤٥ ألف سيارة في ساعات الذروة أي ساعات الذهاب إلى العمل ومرجع ذلك إلى وجود مجمع الوزارات الذي ادخل في حيز المدينة التي كانت داخل السور لهذا تزداد هذه الحركة موازية لمنطقة الحزام الأخضر . ورغم محاولة المخطط الهيكلي تجنب ذلك بالتأكيد على الأسواق الموازية كما في السالمية وحولي وأسواق الضواحي إلا أن التدفق إلى الأسواق لازال يحتل أكبر مركز لوجود

عامل الارتباط النفسي والتاريخي المصاحب لحركة الشراء حيث يلاحظ ميل السكان النفسي للتسوق في المناطق القديمة وعلى الأخص مع وجود أسواق الذهب الرئيسية والمصارف وشركات الأموال كما ذكرنا .

#### ٦- خطط الاسكان والعمالة كمحددات للمنطقة التجارية المركزية :

بالاطلاع على الجدول رقم (٨) يتضح أن الاسكان المقترح لسنوات المخطط الهيكلية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ لـبو كائن يؤكد على الاكثار من نظام الشقق الاستثمارية للقطاع الخاص داخل المنطقة التجارية المركزية مع وجود نظام وحدات سكنية لكنها أقل عدداً وأصغر حجماً مما هو معتاد خارج نطاق مركز المدينة . إذ أن القسائم السكنية خارج منطقة المدينة القديمة تتراوح ما بين ٣٧٥ إلى ٢١٠٠٠ م<sup>٢</sup> . ويصل إلى أكثر من ذلك حسب عدد القسائم المملوكة بالشراء أو غيره بينما يؤكد المخطط وما يطرح على الجمهور أن نظام الوحدات داخل المدينة يتراوح بين ١٥٠ - ٢٠٠ متراً مربعاً أو ١٧٥ متراً مربعاً على أقصى حد مع السماح بتعدد الطوابق أي تعويض قلة المساحة بالارتفاع رأسياً وأيضاً لعدم القدرة على عمل السردات أو القبو الذي صار معتاداً في العمارة الكويتية بعد اكتشاف النفط ، ذلك أو الأراضي داخل سور المدينة يرتفع عندها منسوب المياه الأرضية مما يجعل حفر السراديب أمراً مكلفاً وأحياناً مستحيلًا . وعلى العموم يغلب على هذه المشاريع المبينة في الجدول رقم (٨) أنها صغيرة الحجم وأكبرها حجماً منطقة القرية الكويتية التي ستقوم شمال شرق شارع السيف قرب قصر السيف وهي قرية تراثية حرفية سياحية للحرف لكنها مرتبطة بسكن الحرفيين ( حوالي ٥٤ وحدة سكنية ) تستوعب ٣٦٠ من الكويتيين لتوفير الأنشطة الحرفية في القرية الكويتية التي هي صورة مصغرة للحي الكويتي الواسع المتصل بالأسواق . أما غير ذلك من المشاريع فهي وحدات سكنية أقرب ما تكون إلى نظام الشقق كما في مشروع الصوابر الذي تم انشاؤه في الثمانينيات الذي لم يتلق القبول المتوقع من الكويتيين لعدم تعودهم على السكن في نظام الشقق ولهذا صار غالب ساكنيه من الأرامل والأسر صغيرة الحجم وأسر الشهداء ونحو ذلك .

الجدول رقم (٨)

مقترحات الاسكان مع ما هو قائم حول مركز المدينة  
حسب المخطط الهيكلية لهو كانون ١٩٨٣ - ٢٠٠٥

الموقع	نوع السكن وسماته العامة	حجم السكان المقترح	ملاحظات
المرقاب	٥٠٠٠ وحدة سكن استثماري نظام الشقق ، و ١٧٩٠ من المساكن	١١٧٣٩ نسمة من الكويتيين ٢٢٠٦٨ من غير الكويتيين	سكن استثماري مع وحدات سكنية
الصوابر	٩٥١ وحدة سكن استثماري نظام الشقق	٦٣٤٣ نسمة من الكويتيين و ٣٦١ من غير الكويتيين	سكن شقق للكويتيين فقط
شمال شرق الصوابر	٣٦٨ وحدة سكن استثماري نظام الشقق	٢٣٤٣ نسمة من الكويتيين و ١٣٩ من غير الكويتيين	سكن شقق للكويتيين فقط
مجمع المنهي	٥٠٠ وحدة سكن استثماري نظام الشقق	٢١٣٠ نسمة غير الكويتيين	سكن شقق وأسواق ومبنى استثماري
الوطية	٦٦ فيلا و ٨١٠ شقة قطاع خاص	٥٥٣ من الكويتيين و ٣٥٢ من غير الكويتيين	استثماري للقطاع الخاص مع غالبية غير كويتية
جنوب منطقة شرق	١٠٧٥ شقة للقطاع الخاص	٤٧٨٧ غير كويتيين و ١٣٣ من الكويتيين	قريبة من منطقة سوق البورصة ومقترحة للتبادل مع القطاع الخاص
شمال منطقة شرق	٥٤ وحدة حرفية و ٣٩٠ وحدة سكنية	٢٤٠١ نسمة من الكويتيين و ٣٦٠ من أهل الحرف	لقرية الكويتية المقترحة والتي تضم حرفيين كويتيين وسكن متناسق مع القرية التراثية
الموقع الشرقي	١٥٠ وحدة سكنية	٥٠٠ نسمة من الكويتيين	ازالة منطقة السينمات القديمة واقامة المشروع مكانها

المصدر : بروكانن ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " التقرير النهائي ، الجزء الأول ، التخطيط

والسياسة ، ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ، ص ١٦٧ ، ١٦٨ .

جدول رقم (٩)  
توزيع العمالة في مركز المدينة ١٩٧٠ - ٢٠٠٥ حسب النشاط الاقتصادي  
في المخططات الهيكلية

اعادة التطوير الثانية			اعادة التطوير الأولى		القطاع
٢٠٠٥	١٩٩٠	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٧٠	سنوات المخطط
٤١٠٠٠	٣٦٠٥٠٠	٣٢٠٥٠٠	٣٢٠٠٠٠	٢٨٠٨٠٠	الحكومة
٢٥٠٠٠٠	٢٤٠٠٠٠	٢٢٠٠٠٠	١٩٠٩٠٠	١٨٠٠٠٠	البيع بالجملة والمفرق
٢٩٠٥٠٠	٢٠٠٥٠٠	١١٠٥٠٠	٥٥٠٠٠	٣٠٠٠٠	الصيرفية/الأنشطة المالية
٥٥٠٠٠	٤٥٠٠٠	٣٥٠٠٠	٣٥٠٠٠	٤٤٠٠٠	المواصلات
١٠٠٠٠	٢٠٠٠٠	٢٥٠٠٠	٣٢٠٠٠	٤٠٠٠٠	الصناعية
٦٠٠٠٠	٨٥٠٠٠	٨٥٠٠٠	١٠٠٣٠٠٠	١٠٠٠٠٠	البناء
٣٢٠٠٠٠	٢٤٠٠٠٠	١٧٠٦٠٠	٨٠٩٠٠	١٦٠٤٠٠	قطاعات أخرى
١٤٠٠٠٠٠	١٢٠٠٠٠٠	٩٨٠١٠٠	٨٣٠٠٠٠	٧٥٠٨٠٠	المجموع

المصدر: بو كانن ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " ، اعادة التطوير الثانية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ،  
التقرير النهائي ، الجزء الأول ، التخطيط والسياسة ، جدول رقم ٢٤ - ٢ ، ص ١٦٧ .

أما بالنسبة للعمالة كمحدد للمنطقة التجارية المركزية فيلاحظ من الجدول رقم (٩) التأكيد على العمالة المرتبطة بالأنشطة التجارية وما يتصل بها من أعمال بعيداً عن الاستخدامات الأخرى كالسكن والتعليم والترويح اذ يغلب عليها الطابع المقارب للأنشطة المالية والبيع والشراء وحتى الصناعة فانها تحويلية متوسطة وصغيرة الحجم وذات مردود مرتفع كصناعة الذهب والفضة والحلى ومع ذلك فان نصيب الصناعة من العمالة في مركز المدينة يتسارع نحو الانخفاض من ٤٠٠٠ إلى ١٠٠٠ عامل كما هو ظاهر في الجدول مما يدل على دفعها إلى الخارج . أما سبب ارتفاع نصيب الحكومة من

العمالة فمرجهه إلى انشاء مجمع الوزارات الذي يضم وزارات الخدمات الأساسية التي تتصل بالسكان كوزارة الشؤون الاجتماعية والاسكان والتجارة والاقواف والشئون الإسلامية ، والذي كان من بين أهدافه زيادة تدفق العمالة الكويتية إلى مركز المدينة لربطها بمشاريع الاسكان المقترحة على نطاق موزع كما ذكر في الجدول السابق وذلك حتى لا تترك العاصمة خالية من سكانها في غير ساعات العمل وفي الاجازات . وقد بدأت الدولة ببناء مشروع الصوابر كمرحلة تجريبية رائدة ولكن لم تلق القبول المتوقع كما أشرنا سابقاً .

#### ٧- حركة الأموال في المنطقة التجارية :

تشهد هذه المنطقة نشاطا منقطع النظير في حركة الاموال بل تعد أكثر منطقة تحتوي على أكبر المؤسسات التي تتعامل بيعا وشراء اضافة إلى احتوائها على زكبر حركة للأموال المتداولة أو الأرصدة تحت التداول والحركة . فبالنسبة للمؤسسات الكبرى للأموال فان هذه المنطقة تحتوي على البنك المركزي والبورصة وسبعة بنوك تجارية وثلاثة بنوك متخصصة وحوالي ٢٣ شركة استثمار و ٢٦ شركة صرافة تقع في هذه المنطقة ومحيطها أو خارج نطاقها لكن في " ظلها المالي والتجاري " من حيث اتصالها اليومي وشبه اليومي مع البنوك السبعة أو البنوك المتخصصة أو البنك الأم " البنك المركزي " ، ( انظر الشكل رقم ٥ ) .

إن وجود هذه المؤسسات مع ما يصاحبها من حركة أموال وحركة مرور يؤكد فعلا تخصص هذه المنطقة للاستخدام التجاري . إذ تشير نشرة البنك المركزي ( يونيو ١٩٩٥ )<sup>(٤٥)</sup> إلى أن عرض النقد قد واصل ارتفاعه في شهر ١٩٩٥/٦ والشهر السابع على التوالي ليبلغ نحو ٦٤٨٦٩ مليون دينار مقابل ٦٤٠٧٦ مليون دينار في نهاية الشهر السابق بزيادة قدرها ٧٩٣ مليوناً (١٢٪) ، كما ارتفعت ودائع القطاع الخاص لدى البنوك التجارية إلى ٨٤٦ مليون دينار . الخ .

أما كمية الأموال المتداولة فهي أيضا الأكبر على مستوى الدولة إذ من هذه المنطقة تتحرك الأموال على مستوى الدولة وكذلك الاتصالات الخارجية سواء في البنك

المركزي أو البنوك التجارية مع شركات الأموال . يضاف إلى ذلك حجم التداول في البورصة ، إذ يشير شكل رقم (٦) إلى حجم التداول في البورصة في عام ١٩٨٧ حتى ١٩٩٤ ويظهر فيه أيضا ضخامة التداول في بعض السنوات مثل عام ١٩٨٧ ، ١٩٩٣ ، وكذلك ١٩٩٤<sup>(٤٦)</sup> . أما فترة ١٩٨٧ فهي بسبب ارتفاع سعر النفط من جهة وكذلك لبداية التعامل في البورصة بعد مشكلة المناخ الحاققة . كما شهد التعامل فترة أخرى من الانخفاض الشديد وهي الأعوال ١٩٩٠ ، ١٩٩١ ، ١٩٩٢ إذ تمثل هذه السنوات الفترة التي عاصرت وعايشت الغزو العراقي الآثم على بلادنا وما تلاه من فترة إعادة بناء الدولة والارباك الاقتصادي عموما .

#### ٨- المنظر العام للأنماط العمرانية في المنطقة التجارية :

يعكس نمط العمران بدوره طبيعة المنطقة حيث يمكن من خلاله تحديد المنطقة التجارية المركزية لما لهذه المنطقة من أنماط عمرانية متميزة . إذ من خلال النظر إلى شكل المباني في هذه المنطقة يتضح بجلاء طغيان وسواد النمو الرأسي من حالة الطابق الواحد في الأجزاء القديمة من المنطقة إلى أكثر من ٢٠ طابقا في مجمعات المصارف ، حيث يسود هذه المنطقة كما سبق أن ذكرنا أنشطة تجارية وأسواق وشركات ومؤسسات ويكاد ينعدم فيها في المقابل النمو الاسكاني الاقوي أو الاستخدام التعليمي أو الترويحي الموسع إلا في حالة المباني القديمة التي اعيد استخدامها مثل مكتبة الدولة التي كانت أساسا مدرسة المباركية . كما يغلب على الطوابق الأرضية المحلات التجارية بانواعها أما الطوابق التي تعلوها فيغلب عليها المكاتب إلا في حالة الأسواق المتعددة الطوابق .

وقد قام الباحث بدراسة المنطقة ميدانيا معتمدا على خريطة مفصلة من بلدية الكويت عام ١٩٨٧ بالتعاون مع المخطط الهيكلي بمقياس ١ : ١٠٠ متر وذلك بهدف اثبات أمرين هما :

- ١- إن الاستخدام التجاري بأنواعه هو المهيمن على هذه المنطقة .
- ٢- إن نسبة الاستخدام التجاري أعلى ما تكون في هذه المنطقة مقارنة ببقية أجزاء

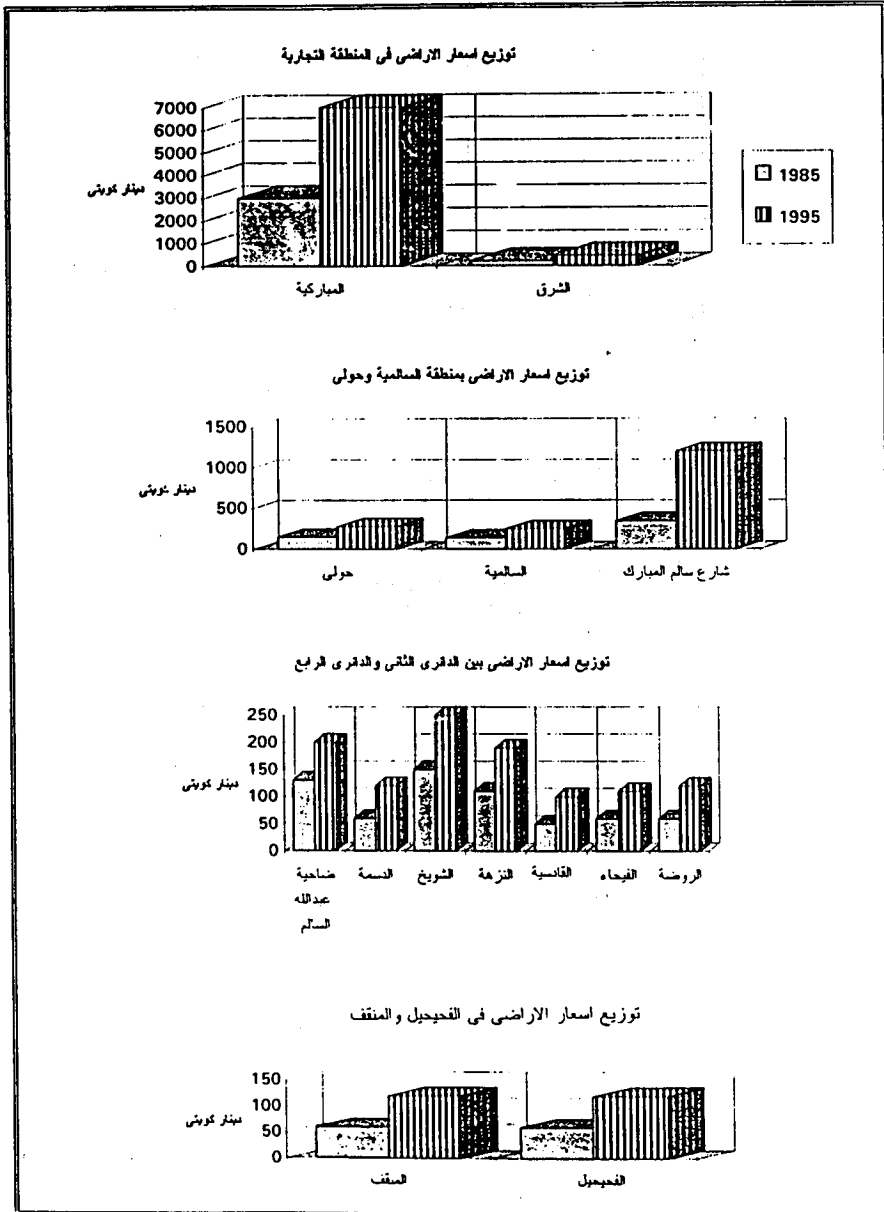
المنطقة التجارية بالاستعانة بمعادلة كثافة الاستخدام الوظيفي التجارية التي ذكرها  
في صدر بحثنا وهي :

$$\text{مؤشر كثافة الاستخدام الوظيفي في المنطقة المركزية} = \frac{\text{كثافة الاستعمالات في المنطقة التجارية}}{\text{مجموع مساحة البلوك}} \times 100$$

وقد قسمنا المنطقة المدروسة إلى أربعة أجزاء ( أي بلوك ١ ، ٢ ، ٣ ، ٤ )  
لتسهيل الدراسة كما يظهر في الشكل (٧) حيث أن الدراسة ترى أن هذه المنطقة  
تشكل البؤرة التجارية للمنطقة التجارية المركزية لأن فيها أعلى سعر للمتر المربع إذ  
يصل سعر المتر فيها إلى ما بين ٧٠٠٠ - ٨٠٠٠ دينار ، كما يهيمن على هذه المنطقة  
الوظيفة التجارية بكافة أنماطها خاصة الوظائف ذات المردود المالي العالي ، والتي يرتفع  
إيجار المحلات فيها إلى أعلى ما يكون كما يرتفع فيها قيمة الخلو ( مبلغ يدفع مقدما  
نظير اخلال المحل للاستخدام التجاري ) إضافة إلى المعايير الأخرى التي مر ذكرها .

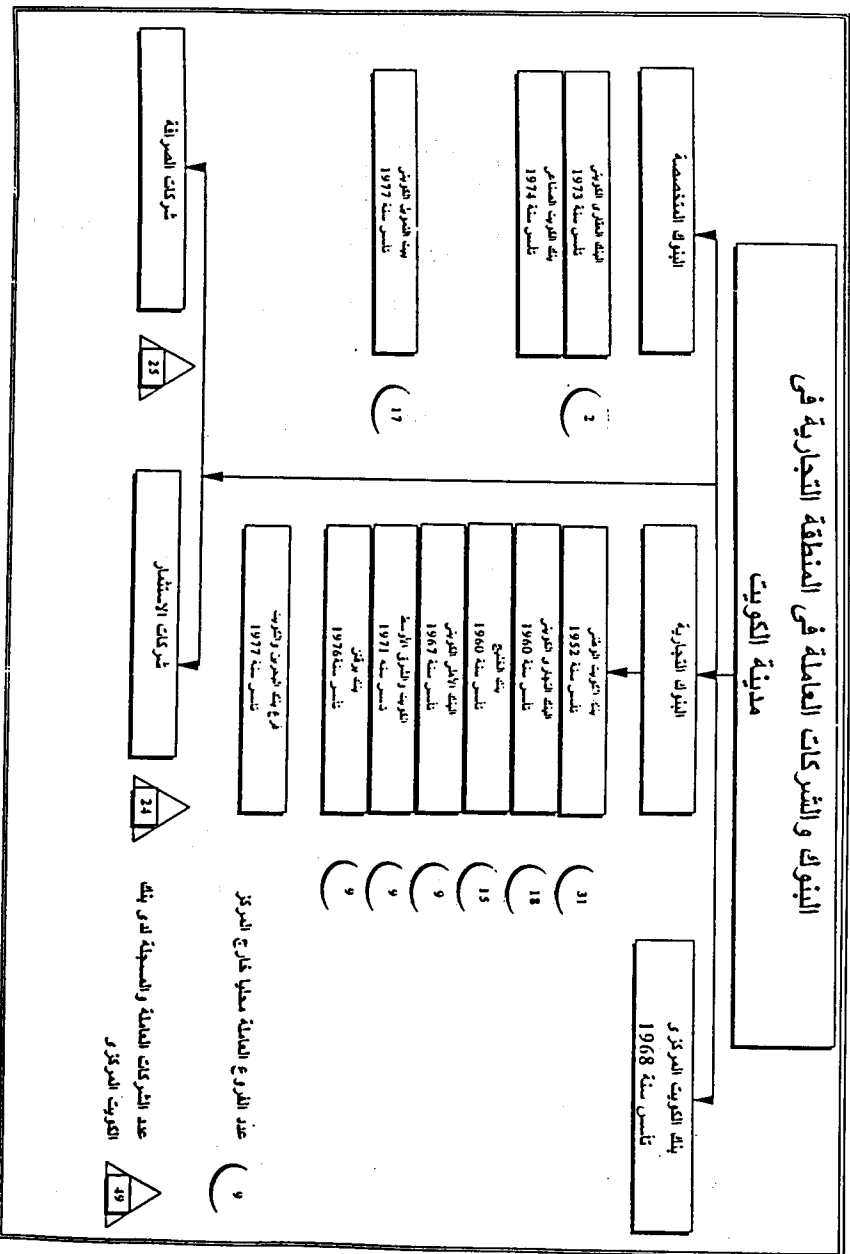
وقد لاحظنا من خلال المشاهدة الميدانية أن هذه المنطقة تحوى أربعة أنماط من  
الاستخدام التجاري هي : (١) استخدام تجاري متشابه عبارة عن طابق واحد وهو نمط  
الأسواق العربية التي تعرف محليا بالأسواق القديمة وتقع غرب البلوك (١) ، (ب)  
استخدام تجاري مزدوج عبارة عن طابقين أو ثلاثة وتشمل محلات يعلوها مكاتب وتقع  
في البلوك (٢) وتعرف محليا بالقيصريات وهي أسواق صغيرة في مبان صغيرة الحجم  
أقرب إلى النمط العربي للأسواق ، (ج) استخدام تجاري متنوع متعدد الأدوار  
والطوابق يشمل محلات وأسواق ومواقف سيارات تحتها وهي المجمعات التجارية  
ونشاهد في البلوك (٢) والبلوك (٤) ، ثم (د) استخدام تجاري مركز يضم أكثر من  
خمسة طوابق وهي البنوك وشركات الأوراق المالية التي يقوم فيها نشاط تجاري مركز  
وهو التعامل بالعملة والسندات بيعاً وشراءً ومضاربة وتشاهد في البلوك (١)  
من المنطقة المدروسة والبلوك (٣) حيث بورصة الكويت والبنوك وشركات الأوراق  
المالية .

## اسعار الاراضي الاستثمارية والتجارية والسكنية في مناطق مختارة بالمتز المربع للفترة 1985 - 1995 في مدينة الكويت



المصدر : متابعة ميدانية للباحث





المصدر: بنك الكويت المركزي، النشر والقدية الشهرية، يونيو 1995، مجلة الإدارة البيروت الاقتصادية، رسم 6 ص 28  
شكل رقم (5)

أما من ناحية نسبة الاستخدام التجاري فيها بالاستعانة بالمعادلة المشار إليها فقد خرجت الدراسة بما يأتي :

أولاً : أن البلوك (١) في المنطقة المدروسة تبلغ نسبة الاستخدام التجاري فيه ٧٤٫١٩٪ والباقي ساحات خالية لاستخدامات متصلة به كالمواقف المتعددة الأدوار وساحات الاستراحة .

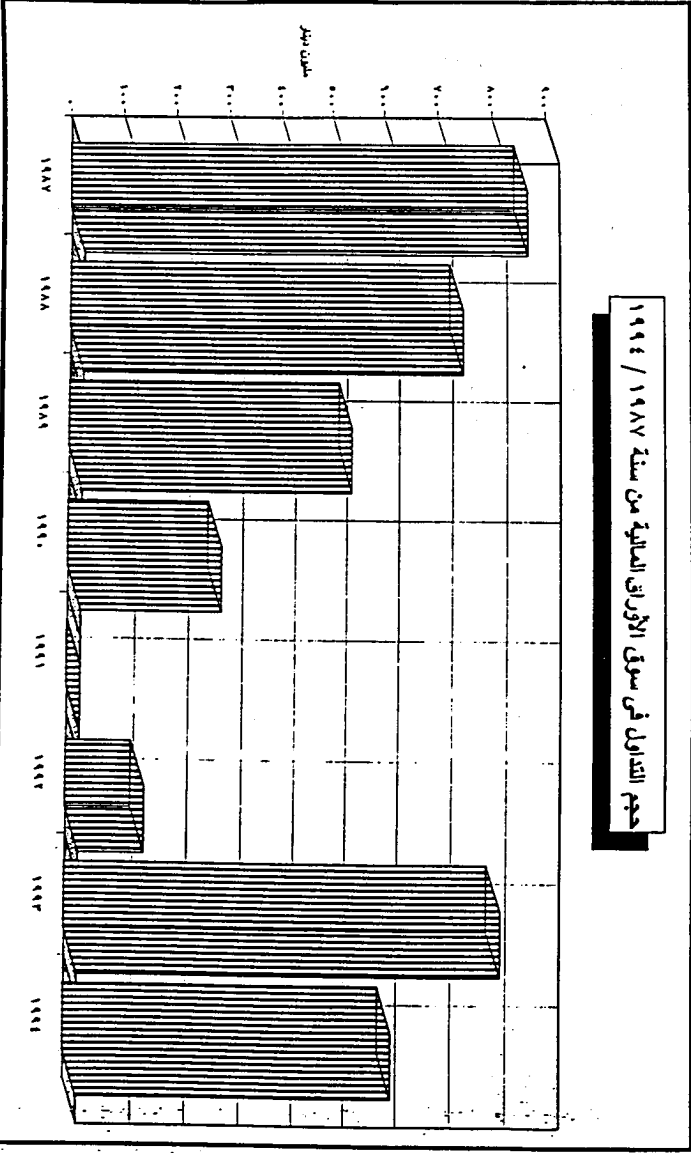
ثانياً: إن البلوك (٢) في المنطقة المدروسة يصل نسبة الاستخدام فيها إلى ٩٥٫٩٦٪ والباقي ساحات خالية لاستخدامات تجارية مخصصة للمستقبل .

ثالثاً: البلوك (٣) من المنطقة المدروسة ينخفض الاستخدام فيها ٤٨٪ ومرجع ذلك إلى سببين الأول إننا درسنا فقط جزءها المطل على شارع مبارك الكبير وثانيها إن هذا البلوك شاسع المساحة وفيه ساحات كبيرة خالية في منطقة " شرق " .

رابعاً : تنخفض نسبة الاستخدام التجاري إلى ٣٠٫٢٢٪ في البنوك (٤) أيضاً لنفس الأسباب وهي إننا درسنا الشريط المطل على شارع مبارك الكبير إضافة إلى وجود الساحات الخالية وبعض الاستعمالات غير التجارية كالمساجد والمخافر .

المخالصة أنه رغم صعوبة الحصر الدقيق للإستخدام التجاري نظراً لاختلاف الإرتفاعات وأنماط الاستخدام إلا أن الإستخدام التجاري هو المهيمن رغم تعداد أشكاله غير إننا ركزنا على الإستخدامات الرئيسية من واقع الدراسة والمتابعة وعموماً فإن هذه المنطقة كما شاهدناها تخلو تماماً تقريباً من أي استخدامات غير تجارية كالمساكن أو المدارس أو الحدائق العامة أو نحوها بل إن الإستخدام التجاري بأشكاله هو المهيمن مما يؤكد إن هذه المنطقة هي البؤرة بلا منازع رغم إنها لاتشكل سوى حوالي أقل من ثلث مساحة المنطقة التجارية داخل المدينة التي أشير إليها في الشكل (٣) والشكل (٧) .

حجم التداول في سوق الأوراق المالية من سنة ١٩٨٧ / ١٩٩٤

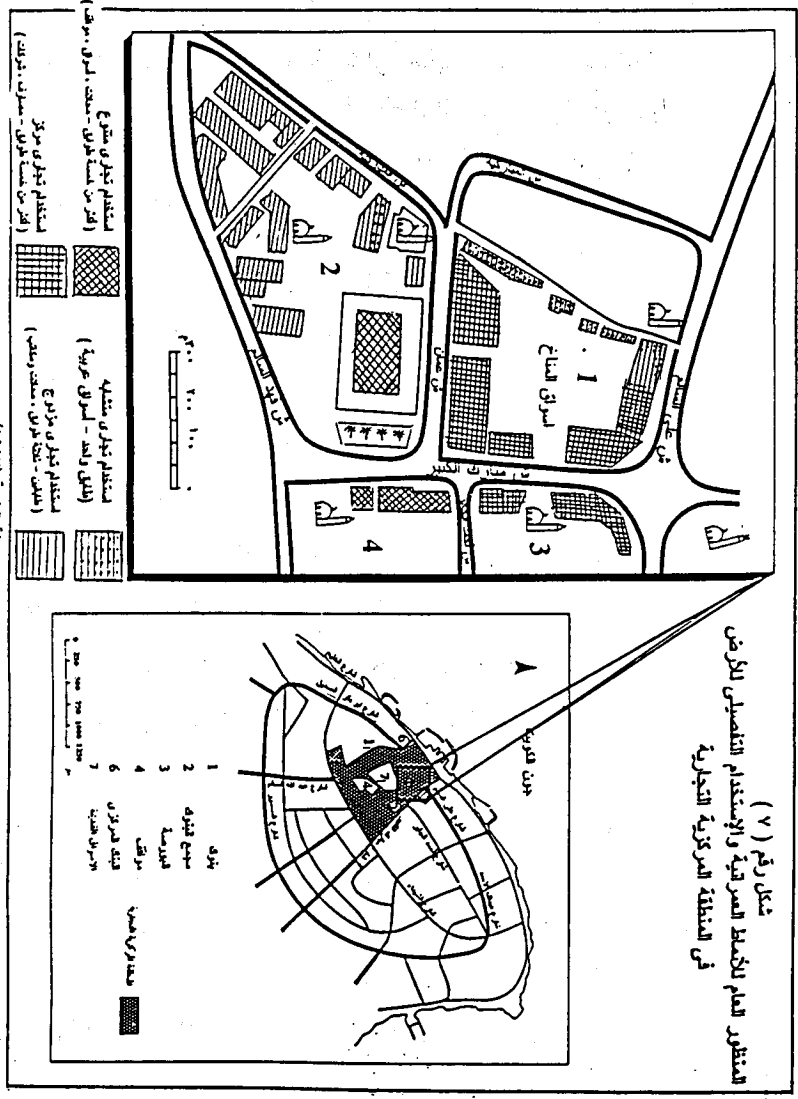


المصدر : بناء على التطوير الاقتصادي السنوية ، الأرقام ٨٨ ، ٨٩ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٢ ، ٩٣ ، ٩٤ ، سوق الكويت للأوراق

شكل (٦)

التالي، الكويت

شكل رقم ( ٧ )  
 المقنن العام للألعاب السموية والإستخدام التامسلي للأرض  
 في المنطقة المركزية التجارية



## الختامه :

لقد أبرزت الدراسة إن هذه المنطقة التجارية ويؤثرها المركزية محددة بشكل واضح حيث تضم المنطقة التي تحدد بامتداد شارع عبد الله السالم جنوباً وبين شارع عبد الله المبارك ومبارك الكبير ، وعند تقاطع شارع جابر المبارك وأحمد الجابر وهذه تمثل البؤرة المركزية أما ما يحيط بها من امتدادات باتجاه البحر أو شرقاً أو غرباً فهي من توابعها المكونة لاركانها وحوافها . وكان للمؤشرات التي اعتبرتها الدراسة أساساً للتعرف على المنطقة المركزية دوراً أساسياً وهي :

- ١- الأهمية التجارية للمنطقة المركزية وأركانها .
- ٢- دور المخططات الهيكلية في تأكيد المركزية التجارية لهذه المنطقة .
- ٣- أسعار الأراضي من وإلى المنطقة المركزية .
- ٤- التحرك الحضري بين المركز وخارج المركز كمحدد للمنطقة التجارية .
- ٥- نمط المشاريع الإسكانية في المنطقة المركزية .
- ٦- حركة الأموال في المنطقة التجارية .

وهناك مؤشرات أخرى كأنماط النشاط التجاري المتوسط كتجارة البضائع والملابس ونحوها المتصلة بالمنطقة وقد أشرنا إلى حيز امتدادها المكاني وهي حول المركز في هذه المنطقة متمثلة في المحلات والقيصرات ( الأسواق القديمة المغطاة ) والأسواق المتعددة الطوابق . كما أبرزت الدراسة إن هذه المنطقة تعد امتداداً تاريخياً لما كانت عليه المدينة حيث حافظت منطقة الأسواق على قوتها واستمرت في استقطاب الأعمال التجارية والمالية باتجاهها ولم تنجح الخطط الهيكلية في تحويل الجذب إلى مناطق أخرى كحولي والسالمية والفحيحيل بالمقارنة مع المركز رغم أهمية هذه الأسواق الجديدة في امتصاص الجذب السكاني . وقد ساعدت الجهات الرسمية ممثلة بالحكومة والبلدية في تأكيد أهمية هذه المنطقة وذلك من خلال تبني المشروعات المؤكدة على نزعتها التجارية مثل مشروع نزع الملكية ، ومشروعات الاسكان التي تركز على أنظمة الشقق أو الوحدات الصغيرة ذات الارتباط التجاري ، والتوسع المتزايد للاستعمال التجاري . ويتصل بذلك

المنظور العام للتحرك الحضري المتمثل بنموذج كلاسين الذي أكد على قوة النزعة نحو الاطراف في بادئ الأمر ثم ضعفت في الآونة الأخيرة . غير أن الدلائل تشير إلى عودة السكان الكويتيين خاصة إلى مركز المدينة وذلك من خلال خطط إسكانية جديدة لملاء الأراضي الفسيحة الخالية داخل المدينة ولاشغال العاصمة بالسكان . وأرى أن الدولة في مشاريعها القادمة لدعوة السكان نحو القلب يجب أن تضع في اعتبارها أن المنطقة التجارية لا بد وأن تنمو وتتسع مع الوقت بحيث لا بد وأن تدفع مشاريع الاسكان بعيدا عنها لاختلاف طبيعتين نسبيا . ويظهر ذلك في شارع أحمد الجابر الذي سيشهد في السنوات القادمة عدد من المشاريع التجارية التي ستجعل للمنطقة التجارية جناحين ، جناح شرقي على امتداد شارع أحمد الجابر ، وجناح غربي باتجاه البنك المركزي على امتداد شارع الخليج بمواجهة الساحل . أضف إلى ذلك أن نظام الدخول والخروج من وإلى المدينة القديمة التي تقع المنطقة التجارية ضمنها خاصة مع وجود مشاريع جديدة ستقيد من نظام الحركة قرب المركز مثل مشروع القرية التراثية الكويتية قرب قصر السيف ، ومشاريع الواجهة البحرية ، وقصر سمو الأمير الجديد الذي يضم مجلس الوزراء ووزارة الخارجية الجديدين يجعل طابع هذه المنطقة تجاريا وإداريا مركزيا أكثر من كونه سكنيا . ولهذا فإعادة توطين السكان بنظام الوحدات السكنية مهما صغرت لا بد وأن تستفيد من التاريخ الحضري للمنطقة خاصة وأنها كانت مركبة من احياء كل حي تشغله عوائل متقاربة ومتناسبة هو معروف في المدينة العربية الإسلامية الذي لا بد وأن يراعي طبيعتها الخاصة . وعموما فان المستقبل المنظور وربما البعيد يوحي بان هذه المنطقة ستظل هي المنطقة التجارية المركزية لأنه ليس في الافق ما يدل على خلال ذلك مع الأخذ في الاعتبار الجذب المتنامي من كل من السالمية والفحيحيل وحولي كمراكز تجارية غير أنه لا يقارن بالقلب الذي تشغله المؤسسات المالية الرئيسة والعناصر التجارية الأساسية المكتملة لها .

## الهوامش

- (١) Allonso, W. " A Theory of Land Market " , in L. Bourne (ed.) 1971, "Internal Sructure of The City " pp. 154-159.
- (٢) إسماعيل ، أحمد ، " دراسات في جغرافية المدن " ، ١٩٩٣ ، دار الثقافة : القاهرة ، ص ٢٢٢ ، انظر ، حمدان ، جمال " جغرافية المدن " ، ١٩٦٦ ، عالم الكتب : القاهرة ، الفصل الحادي عشر للتعرف على طبيعة التنافس بين المدينة واقليمها عبر عصور النشاط البشري .
- (٣) Rondinelli, D. " Cities as Agricultural Markets", in "Geographical Review", Vol. 77, no.4, Oct. 1988, pp.408-420, see P.409.
- C.B.D = Central Business District. (٤)
- (٥) إسماعيل ، أحمد ، ١٩٩٣ ، " دراسات في جغرافية المدن " ، ص ١٩٩ .
- (٦) عباس ، عبد الرزاق حسين ، ١٩٧٧ ، " جغرافية المدن " ، مطبعة أسد : بغداد ، ص ٧٣ .
- (٧) وهيبة ، عبد الفتاح ، " جغرافية المدن " ، السنة ٨ م ، منشأة المعارف : الاسكندرية ، ص ١٠٠ .
- (٨) Smith, L. " Space for the CBD's Functions" , in Larry Bourne (ed.) 1971, Oxford University, Urbanan Commercial Structure, in Ibid., pp.352-360, See Also, Berry, B. "General Features of CBD, in Larry Bourne (ed.) 1971, Oxford University Press, London, pp. 361-367.
- (٩) عباس ، عبد الرزاق ، ١٩٧٧ ، " جغرافية المدن " ، ص ٧٤ ، مرجع سابق .
- (١٠) Carter, H. 1975, The Study of Urban Geography "Edward & Arnold P.204, see also, Haggett, 1979 "Geography : Amodern Synthesis, Harper & Row, P.379.
- (١١) Briggs, K. 1982, " Human Geography : Concepts & Applications", Hodder & Stouton : London , P. 169.
- (١٢) Carey , G " The New York Metropolitan Region " , In Pacione , M.(ed.) , " Urban Problems and Planning in the Developed World " , 1981 , Croom Helm : London , PP. 32-70 , see P.32-33 .
- (١٣) Witherick, M. " Tokyo " , in Ibid, PP. 120-156, see P. 121 .
- (١٤) إسماعيل ، أحمد " دراسات في جغرافية المدن " ، مرجع سابق ، ص ٣٠٤ .
- (١٥) Smith, L. " Space for the CBD's Functions ",in Larry Bourne (ed.), 1971 " Internal Structure of the City " , PP. 352-360 . see, P. 356 .

- (١٦) عباس ، عبد الرزاق ، ١٩٧٧ ، مرجع سابق ، ص ٨٦-٩٢ .
- (١٧) Carter, H. 1975 " The Study of Urban Geopgraphy", Arnold : London, P.209.
- (١٨) أبو حاكمة ، أحمد ، " تاريخ الكويت الحديث ١١٦٣ - ١٣٨٥ هـ / ١٧٥٠-١٩٦٥ م " ، ١٩٨٤ ، منشورات ذات السلاسل : الكويت ، ص ٢٨٩ .
- (١٩) المرجع السابق ، ص ٢٩٥ ، أما " البغلة " و " البتيل " فهي من أنواع السفن التجارية الكبيرة ، واسماؤها شائعة ومعروفة .
- (٢٠) نفس المرجع السابق ، ص ٢٩٦ ، ٣٢٩٧ .
- (٢١) بلدية الكويت ، " التطور وال عمران " ، ١٩٨٠ ، بلدية الكويت : الكويت ، ص ١٠ .
- (٢٢) Lorimer, J.G. 1909, " Gazetteer of the Gulf" Vol. 8, Archive (ed), London P. 1064.
- Dickson, H. 1956 : Kuwait and Her Neighbours " , وانظر أيضا : Allen & Unwin : London P.35.
- Hall, P. 1993, "Urban and Regional Planning " Routlege : London, P.74. (٢٣)
- Goodman, W. (ed) 1968 "Principle and Practice of Urban (٢٤) Planning" P.377.
- (٢٥) بلدية الكويت ، ١٩٨٠ ، " التطور وال عمران في الكويت " ، مطابع فهد المرزوقي : الكويت ، ص ٢٤ .
- (٢٦) المرجع السابق ، ص ٢٦ ، ٢٧ .
- (٢٧) المرجع السابق ، ص ٣٠ ، ٣٢ .
- (٢٨) انظر مثلاً Buchanan, C. Studies for National Physical Plan & Master Plan For Urban Areas, "Kuxait", First Report, March 1970, Mumicipality, Kuwait, P.48.
- (٢٩) بلدية الكويت ، " التطور وال عمران في الكويت " ، ١٩٨٠ ، مرجع سابق ، ص ٥٠ .
- (٣٠) شانكلاند كوكس ، المخطط الهيكلية ، الجزء الأول : التخطيط والسياسة ، التقرير النهائي ، إعادة التطوير الأولى ، ١٩٧٧ ، بلدية الكويت ، ص ٥٥ .
- (٣١) كولن بيو كانن ، المخطط الهيكلية لدولة الكويت ، التقرير النهائي ، التخطيط والسياسة ، إعادة التطوير الثانية ، ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ، بلدية الكويت ، ص ١٠٤ ، جدول ١٥-١ .
- (٣٢) انظر مثلاً Cook, P. "Modern Urban Theory in Question", in Institute of Geographers, Vol. 15 No. 3, 1990, pp.331-341, see P.332-339.
- (٣٣) Giuliano, G.& Small, K. "Is Journey to work Explained by Urban Structure", in Urban Studies, Vol. 30, no.,9, 1993, pp.1485-1500, see P.1485.
- (٣٤) Simposon, W. "Workplace, Location, Residential Location and



- Urban Commuting " in Urban Studies, Vol. 24, No.2, April 1987, pp.119-129, See P.120.
- Lever, W., "Reurbanization - The Policy Implication", in Urban (٣٥) Studies, Vol. 30, No.2 , 1993, pp.267-284.
- Erickson, R. & Gentry, M. " Suburban Nucleations", in Urban (٣٦) Studies, Vol. 75, No. 1, Jan, 1985, pp.19-31.
- Ibid, P. 268 - 269. (٣٧)
- (٣٨) أحمد حسن إبراهيم ، ١٩٨٢ " مدينة الكويت : دراسة في جغرافية المدن " ، ص ١٢١ .
- (٣٩) كولن بوكانن ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " إعادة التطوير الثانية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ، التقرير النهائي - التخطيط والسياسة ، الجزء الأول ، ص ١٦٦ .
- (٤٠) وليد المنيس " التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكيب المدن : دراسة في جغرافية الحضرة " ، مجلة دراسات الخليج ، العدد ٧٣ ، السنة ١٩ ، ذو القعدة ١٤١٤ هـ / ابريل ١٩٩٤ ، ص ٤٣ .
- (٤١) Dickson, H. 1965, " Kuwait and her Neighbours", p.40.
- (٤٢) شانكلاند كوكس ، المخطط الهيكلية ، إعادة التطوير الأولى ١٩٧٧ - ٢٠٠٠ ، التقرير النهائي ، الجزء الأول ، التخطيط والسياسة ، ص ٩٥ .
- (٤٣) أحمد حسن إبراهيم ، ١٩٨٢ ، " مدينة الكويت : دراسة في جغرافية المدن " ، منشورات مجلة دراسات الخليج رقم ٧ ، ص ٢٢٨ ، ٢٣٧ .
- (٤٤) بوكانن ، إعادة التطوير الثانية ١٩٨٣ - ٢٠٠٥ ، التخطيط والسياسة ، الجزء الأول ، ص ٨ .
- (٤٥) بنك الكويت المركزي ، " النشرة النقدية الشهرية " يونيو ، ٩٥ ، مجلد رقم ١٦ ، إدارة البحوث الاقتصادية ، ص ٨ .
- (٤٦) التقارير الاقتصادية السنوية ، " سوق الكويت للأوراق المالية " ، الأعوام ٨٨ ، ٨٩ ، ٩٢ ، ٩٣ ، ٩٤ .

## المراجع

### المراجع العربية :

- ١- إبراهيم ، أحمد حسن ، " الكويت : دراسة في جغرافية المدن " ، ١٩٨٢ ، منشورات مجلة دراسات الخليج ، رقم ٧ .
- ٢- أبو حاكمة ، أحمد ، ١٩٨٤ ، " تاريخ الكويت الحديث : ١١٦٣ - ١٣٨٥هـ / ١٧٥٠ - ١٩٦٥ " ، ذات السلاسل : الكويت .
- ٣- إسماعيل ، أحمد ، ١٩٩٣ " دراسات في جغرافية المدن " ، دار الثقافة : القاهرة .
- ٤- حمدان ، جمال ، ١٩٦٦ " جغرافية المدن " ، مكتبة أسد : بغداد .
- ٥- عباس ، عبد الرزاق ، ١٩٧٧ ، " جغرافية المدن " ، مكتبة أسد : بغداد .
- ٦- المنيس ، وليد ، " التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكييب المدن " ، مجلة دراسات الخليج ، ١٩٩٤ ، العدد ٧٣ ، السنة ١٩ ، ذو القعدة ١٤١٤هـ / أبريل ١٩٩٤م ، ص ١٩ - ٥٧ .
- ٧- وهيبة ، عبد الفتاح ، السنة غ م ، " جغرافية العمران " ، منشأة المعارف : الاسكندرية .

### المراجع الحكومية :

- ١- المجموعة الإحصائية ، ١٩٩٣ ، العدد ٣٠ ، وزارة التخطيط ، الكويت .
- ٢- كولن بيسو كانن ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " ، التقرير النهائي ، ١٩٧٠ ، بلدية الكويت .
- ٣- كولن بيسو كانن ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " ، التقرير النهائي ، ١٩٨٣ ، بلدية الكويت .
- ٤- شانكلاند كوكس ، " المخطط الهيكلية لدولة الكويت " ، التقرير النهائي ، ١٩٧٧ ، بلدية الكويت .
- ٥- بلدية الكويت ، التطور العمراني في الكويت ، ١٩٨٠ ، بلدية الكويت .
- ٦- البنك المركزي ، إدارة البحوث الاقتصادية ، النشرة الدورية رقم ٥ ، يونيو ١٩٩٥ ، الكويت .
- ٧- سوق الكويت للأوراق المالية ، التقارير الاقتصادية السنوية ، للاعوام ٨٨ ، ٨٩ ، ٩٢ ، ٩٣ ، ٩٤ ، الكويت .

### المراجع الأجنبية :

- 1 - Bourne, L. 1971 "Internal Structure of Cities", Oxford University Press : N. Y.
- 2 - Briggs. K. 1982, " Human Geography", Hodder & Stouton : London .
- 3 - Clark, B. & Gleave (ed.) 1973 "Social Patterns in Cities",

No.5. Institute of British Geographers.

- 4 - Carter, H. 1975 "Urban Geography", Edward & Arnold : London.
- 5 - Dickson, H. 1956, "Kuwait and Her Nighbours", Allen & Unwin : London.
- 6 - Fifrench G. & Hill, A. 1971, "Kuwait : Urban and Medical Ecology " Spring Veriag : Berlin - N.Y.
- 7 - Goodmain, W. (ed.) 1968 "Principle and Practice of Urban Planning "MIT: Chicago.
- 8 - Hall, P. 1993, "Urban and Regeional Planning " Routlege : London,.
- 9 - Haggëtt, P. 1979. "Geography : Amodern Synthesis ", Haper & Row : N.Y.
- 10 - Lorimer, J.G. " Gazctteer of the Gulf, Vol. 8, Archive (ed.) 1908, London .
- 11 - Pacione. M. (ed.) Urban Problems and Planning in the Developed World" 1981, Croom Helm : London.

### الدوريات الأجنبية :

- 1 - Cook. P. Modern Urban Theory, in Question, Institute of British Geographers, Vol. 15, No. 3, 1990, pp.331-341.
- 2 - Erickson, R. & Gentry, M. "Suburban Nucleations", in Urban Studies, Vol. 75, No. 1 Jan. 1985, pp.19-31.
- 3 - Giuliano, G. & Small, K. "Is Journery to work Explained by Urban Structure", in Urban Studies, Vol. 30, no.9, 1993, pp.1485-1500.
- 4 - Rondinelli, D. "Cities as Agricultural Markets", in Geographical Review", Vol. 77, No. 4, Oct. 1988 .
- 5 - Lever, W., "Reurbanization-The Policy Implication", in Urban Studies, Vol. 30, No. 2 1993, PP. 267-284 .
- 6 - Simpson, W. "Workplace, Location, Residential Location and Urban Commuting "in Urban Studies, Vol. 24, No. 2, April 1987, PP. 119-129 .