

تطوير استراتيجيات إدارة المخاطر في المطارات بالتطبيق على مطار القاهرة الدولي

عبدالله محمد صادق¹ وليد سيد أمين إسلام محمود الجمال²
كلية السياحة والفنادق كلية السياحة والفنادق كلية السياحة والفنادق
جامعة المنصورة جامعة المنصورة جامعة قناة السويس

المخلص

يشهد عالم اليوم الكثير من المخاطر، ولاسيما في بيئة عمل المطارات المدنية، حيث أصبحت الحاجة ماسة إلى إعداد خطط مناسبة للتعامل مع تلك المخاطر وتطوير استراتيجيات إدارتها بما يسهم في الحفاظ على مقدرات المنظمة من الموارد المالية والبشرية. وتسهم إدارة المخاطر في معرفة مختلف العوامل المؤثرة في نشاط المؤسسة، فضلاً عن رفع نسب النجاح وتجنب التعرض للخسائر. لذلك تهدف الدراسة الحالية إلى الوصول إلى مستوى آمن عن طريق دعم وتعزيز دور إدارة المخاطر في جميع المطارات الدولية وإدارتها والنهوض بتقافة الأمن والسلامة. اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي من خلال استعراض الدراسات النظرية المتعلقة بموضوع الدراسة وإجراء الدراسة الميدانية من خلال أسلوب الاستقصاء. تم توزيع 220 استمارة استقصاء على عينة من العاملين بأقسام (السلامة والأمن الصناعي، أمن المطار، عمليات الطيران، القسم الفني) في مطار القاهرة الدولي، وذلك بغرض التعرف على واقع حال مطار القاهرة الدولي في إدارة المخاطر، وتم تحليل البيانات الواردة من الاستمارات الصالحة للتحليل الإحصائي باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية في محاولة للوصول إلى نتائج الدراسة واقتراح التوصيات المناسبة.

معلومات المقالة

الكلمات المفتاحية

الخطر؛ إدارة؛
المخاطر؛ مطار
القاهرة الدولي

(JAAUTH)

المجلد 16، العدد 2

(2019)

ص 59-52

مقدمة

المخاطر حالة تتصف بها حقيقة هذا العالم، والخطر خليط من ظروف في البيئة الخارجية كما هو الحال في البيئة الداخلية يحتل وقوعه، وبالتالي وقوع الخسائر المترتبة عليه. فعندما نقول أن حادثة قد تقع، فإن احتمال وقوعها هو ما بين الصفر والواحد، وهي لا تعتبر مستحيلة، وفي نفس الوقت غير محددة (زيدان، 2013). أما إدارة المخاطر Risk Management هي عملية قياس وتقييم للمخاطر وتطوير استراتيجيات لإدارتها. تتضمن هذه الاستراتيجيات نقل المخاطر إلى جهة أخرى وتجنبها وتقليل آثارها السلبية وقبول بعض أو كل تبعاتها. إن إدارة المخاطر التقليدية تركز على المخاطر الناتجة عن أسباب مادية أو قانونية، بينما إدارة المخاطر الحديثة تركز على المخاطر الناتجة عن أسباب تكنولوجية أو أمنية (مامندي، 2012). إن إدارة المخاطر هي منهج أو مدخل علمي للتعامل مع المخاطر عن طريق توقع الخسائر العارضة المحتملة وتصميم وتنفيذ إجراءات من شأنها أن تقلل إمكانية حدوث الخسارة التي تقع إلى الحد الأدنى (المصري، 2012).

الاستعراض المرجعي

مفهوم الخطر

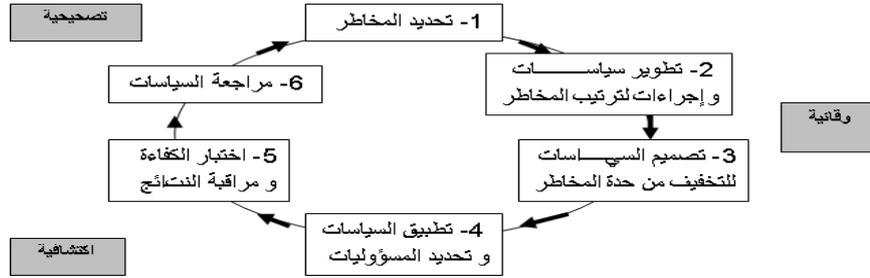
الخطر هو ظاهرة مركبة تتطوي على عدم التأكد الممكن قياسه بطريقة موضوعية من تجاوز الخسارة المادية الفعلية للخسارة المحتملة نتيجة وقوع حادث مفاجئ. وهذا يركز على السمات الأساسية للخطر وهي ظاهرة مركبة من عناصر شخصية وموضوعية، فالجانب الشخصي يتجلى في إحساس الفرد أو الشخص نتيجة تعرضه لموقف معين أو عند اتخاذ قرار معين وتقديراته الشخصية للنتائج الممكنة. أما الجانب الموضوعي فهو يتعلق بالظروف المحيطة بالموقف أو متخذ القرار وسلوك الظواهر المسببة للمخاطر (مجاهدي، 2008). ويمكن النظر إلى تعريف الخطر من المنظور القانوني على إنه "احتمالية وقوع حادث مستقبلاً أو حلول أجل غير معين خارج إرادة المتعاقدين قد يحدث ضرر منه" (سيف، 2007).

¹ Abdillah.sadek@gmail.com

² I.elgammal@tourism.suez.edu.eg

إدارة المخاطر في المطارات

إدارة المخاطر هي عملية نظامية لتحديد وتقييم الخسائر المادية الناتجة عن تحقيق الخطر الذي يصيب الأفراد أو المنشأة واختيار وتنفيذ أنسب الوسائل لمواجهة هذه الخسائر. من هذا التعريف يتضح أن إدارة المخاطر هي عملية منتظمة الغرض منها تحديد وقياس الخسائر الناتجة عن تحقق الخطر في المطارات ولذا فإنها تمر بالمراحل الآتية: تحديد الخسائر المتوقعة، تقييم الخسائر المتوقعة، اختيار السياسة المناسبة للتعامل مع هذه الخسائر وتنفيذ ومراقبة النظام (العزاوي، 2017). وهناك أربعة أنواع من الكلف المرتبطة بتحقيق الخطر وهي: كلفة الوقاية والتحكم، كلفة الفرصة الضائعة، الكلفة النفسية وكلفة تحويل الخطر (عبودي، 2006).



شكل (1) : عملية إدارة المخاطر (المصدر: إعداد الباحث)

كيف يمكن تحديد قيمة المخاطر؟ وذلك عن طريق القياس الكمي، وتعرف قيمة المخاطر بأنها القيمة المتوقعة لمجموعة من النتائج المتعاقبة غير المرغوب فيها ويمكن التعبير عنها بالمعادلة: (Roberg, 2013).

$$\text{Risk} = \sum_{i=1}^n X_i f_i \quad , \quad \sum_{i=1}^n x_i f_i \setminus m_i$$

i = حدث متتالي

X_i = نتيجة لحدث غير مرغوب فيه

f_i = تكرار حدوث الحدث

m_i = التدابير الوقائية (التخفيف / التحسين)

مشكلة البحث

تتمثل مشكلة الدراسة في عدم وجود إدارة للمخاطر في المطارات الدولية ذات كفاءة وفاعلية في مواجهة المخاطر التي تؤدي إلى خسائر مادية حيث يتولد عن المخاطر في المطارات خسائر كبيرة مما يتطلب وجود نظام وبرامج لإدارة هذه المخاطر والسيطرة عليها وإن عدم وجود إدارة للمخاطر قد يزيد من احتمالات تحقيق المخاطر في المطارات الدولية.

أهداف البحث

1. الوصول إلى مستوى آمن عن طريق دعم وتعزيز دور إدارة المخاطر في جميع المطارات وإدارتها؛
2. النهوض بثقافة الأمن والسلامة عن طريق تلبية الاحتياجات التدريبية في المطارات؛
3. متابعة ومراقبة مؤشرات أداء السلامة للإدارات والأقسام العاملة في المطارات الدولية حال تطبيق إجراءات برامج إدارة نظم السلامة ورفع التقارير والتوصيات بشأنها؛
4. استيفاء متطلبات برنامج إدارة نظم السلامة بواسطة تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات عند ممارسة الوظائف الفنية والهندسية في المطارات؛
5. مشاركة الجهات المختصة وفق العمل المنسق لدعمها بالخبرات والإجراءات الخاصة بتطبيقات برامج إدارة نظم السلامة.

محددات البحث

المحدد المكاني: أجريت الدراسة الميدانية بمطار القاهرة الدولي، حيث تم توزيع استمارات استقصاء علي العاملين بالأقسام عينة الدراسة وهي: (السلامة والأمن الصناعي، أمن المطار، عمليات الطيران، القسم الفني).

المحدد الزمني: تمت عملية تصميم استمارات الاستقصاء وتوزيعها وجمعها وتفرغ البيانات الواردة بها، ثم تحليلها لتفسير نتائجها ابتداء من شهر يونيو 2018 إلى شهر نوفمبر 2018.

الدراسات السابقة

هناك العديد من الدراسات التي تناولت موضوع البحث من زوايا وبيئات مختلفة، وقد تم ترتيب الدراسات من الأحدث إلى الأقدم لبيان كيفية تطور نظرة الباحثين في هذا الموضوع.

- دراسة (Paspaliaris, 2010) بعنوان: "الدور الاستراتيجي للتدريب والتطوير في شركة طيران أميركا الشمالية" أوضحت أنه يجب جدولة وتخطيط التدريب للقوى العاملة، ضرورة ضمان وجود عائد للاستثمار في التدريب، بالإضافة إلى ضرورة وجود المركزية في التدريب في شركات الطيران والمطارات.
- كشفت دراسة (الصالح، 2007) بعنوان: "استراتيجية إدارة المخاطر" عن مجموعة أخطار تهدد المنظمات مثل: المخاطر التشغيلية، مخاطر متعلقة بصناعة التنظيم ومخاطر متعلقة بافتقار التقنيات الحديثة في إدارة المخاطر.
- أوضحت دراسة (Lin et al., 2007) بعنوان: "محددات التأمين وإدارة المخاطر لاستراتيجية الطيران" نتائج هامة بالتوصل إلى آلية عمل ومعايير لكيفية عمل خطط لإدارة المخاطر بشكل فعال في مجال النقل الجوي.

موقع الدراسة الحالية من الدراسات السابقة

يمكن وضع بعض النقاط للدراسة الحالية التي تميزها عن الدراسات السابقة وهي:

- (1) يعدّ موضوع الدراسة (تطوير استراتيجيات إدارة المخاطر في المطارات) موضوعاً حديثاً لم يسبق التطرق إليه على مستوى الدراسات المحلية بحسب ما أُتيح للباحث.
- (2) تحليل حجم المخاطر التي قد يتعرض لها المطار وطرق مواجهتها.
- (3) قيام البحث بربط ثلاثة مفاهيم رئيسة أساسية (المخاطر، إدارتها وطرق مواجهتها) وعلاقتها بواقع حالة المطار.
- (4) الاستفادة من المصادر والمراجع العلمية والمواقع الالكترونية الموجودة في الدراسات السابقة.

منهج البحث

للوصول إلى نتائج الدراسة تم اختيار عينة عشوائية من مجتمع الدراسة ضمن شروط محددة، منها تحديد حجم العينة على أساس علاقتها بالمجتمع الكلي، بالأقل عن (10%) من حجم المجتمع، بالإضافة إلى العمل على شمول عينة الدراسة فئات مختلفة تعكس المتغيرات الديموجرافية لمجتمعها. تم توزيع استمارات الاستقصاء على (220) مفردة، تم استرداد (200) منها، تم استبعاد (30) استمارة لعدم اكتمال صلاحيتها للتحليل، ليصبح العدد الفعلي الصالح للدراسة الإحصائية (170) مفردة. واشتملت استمارة الاستقصاء على جزئين، الجزء الأول من البيانات الديموجرافية (الجنس، العمر، المؤهل العلمي، الدورات المتعلقة بالسلامة المهنية والمؤتمرات التي شارك فيها)، الجزء الثاني يحتوي على 29 عنصراً لدراسة واقع إدارة المخاطر في مطار القاهرة الدولي. واعتمد الاستقصاء على مقياس ليكرت الخماسي تتدرج من غير موافق بشدة حتى موافق بشدة.

جدول (1): مقياس الإجابة عن فقرات الاستقصاء

المتوسط الحسابي	مستوي الموافقة
1 : 1.79	غير موافق بشدة
1.80 : 2.59	غير موافق
2.60 : 3.39	محايد
3.40 : 4.19	موافق
4.20 : 5	موافق بشدة

النتائج والمناقشة

دراسة الصدق والثبات

توضح النتائج أن قيمة ألفا أكثر من النسبة المحددة (0.97). إذ أن النسبة المقبولة بالنسبة للبحوث الإنسانية والاجتماعية 70% فأكثر وهو ما يشير إلي صدق وثبات الاستقصاء وصلاحية الاعتماد عليه في الدراسة وثبات نتائجه إذا ما استخدم مرة أخرى في نفس الظروف.

التحليل الوصفي لمحاوير البحث

أولاً: البيانات الديموجرافية

1. **الجنس:** يوضح جدول (3) أن عدد الذكور بلغ (92) أي بنسبة (54.1%) من مجموع عينة الدراسة، أما نسبة الإناث، فبلغت (78) أي بنسبة (45.9%) وفي ذلك ما تقدم مؤشر إلى أن المطارات المدنية (مطار القاهرة الدولي) يولي اهتماماً كبيراً بالذكور في إنجاز أعماله.

جدول (2): تكرارات ونسب متغير الجنس

الجنس	التكرار	النسبة %
الذكور	92	54.1
الإناث	78	45.9
المجموع	170	100

2. **العمر:** يوضح جدول (3) أن الفئة العمرية (56 فأكثر) بلغ عدد أفرادها (37) أي بنسبة (21.8%) وهي أعلى نسبة، وشكلت الفئة العمرية بين (45:40) (36) فرداً بنسبة (21.2%)، وتليها الفئة العمرية بين (30:25) التي شكلت (28) فرداً أي بنسبة (16.5%)، وتليها الفئة العمرية بين (55:50) التي شكلت (28) فرداً أي بنسبة (16.5%)، ثم الفئة العمرية بين (35:30) وقوامها (27) فرداً أي بنسبة (15.9%)، وأخيراً شكلت الفئة بين (50:45) (14) فرداً أي بنسبة (8.2%)، مما يفسر امتلاك المطارات المدنية (مطار القاهرة الدولي) لفئات متنوعة، غير محددة بمرحلة أو بفئة عمرية معينة.

جدول (3): تكرارات ونسب متغير العمر

العمر	التكرار	النسبة %
30-25	28	16.5
39-31	27	15.9
45-40	36	21.2
50-46	14	8.2
55-51	28	16.5
56 فأكثر	37	21.8
المجموع	170	100

3. **المؤهل العلمي:** يوضح جدول (4) أن الغالبية العظمى من أفراد العينة حاصلون على شهادة البكالوريوس، إذ بلغ عددهم (126) فرداً من مجموع عينة الدراسة، أي بنسبة (74.1%)، في حين بلغ عدد الحاصلين على شهادة الإعدادية (23) فرداً أي بنسبة (13.5%)، في حين بلغ عدد الحاصلين على شهادة الدبلوم الفني (18) فرداً أي بنسبة (10.61%)، وأخيراً بلغ عدد الحاصلين على شهادة الماجستير (3) أفراد، أي بنسبة (1.8%) وهذا يدل على أن غالبية أفراد العينة يتمتعون بثقافة جيدة، ويمتلكون القدرة العلمية الكافية للإجابة عن تساؤلات الاستبيان مما يجعل الأجوبة أكثر دقة.

جدول (4): تكرارات ونسب متغير المؤهل العلمي

المؤهل العلمي	التكرار	النسبة %
إعدادي	23	13.5
دبلوم تقني	18	10.6
بكالوريوس	126	74.1
ماجستير	3	1.8
المجموع	170	100

4. **عدد الدورات:** يوضح جدول (5) أن الفئة بين (5:3) حققت أعلى نسبة فقد بلغ عدد أفرادها (57) أي بنسبة (33.5%) من مجموع عينة الدراسة، في حين حققت الفئة بين (2:1) (50) فرداً أي بنسبة (29.4%)، في حين حققت الفئة (6 فأكثر) (32) فرداً أي بنسبة (18.8%)، وأخيراً فئة (لم أشارك) بلغ عدد أفرادها (31) فرداً أي بنسبة (18.2%)، وهذا يدل على أن غالبية أفراد العينة لديهم دورات تدريبية مما يعني أنهم يمتلكون القدرة على مواكبة التطورات الحديثة، مما يجعل أجوبتهم دقيقة.

جدول (5): تكرارات ونسب متغير عدد الدورات

عدد الدورات	التكرار	النسبة %
لم يشارك	31	18.2
1-2 دورة أو مؤتمر	50	29.4
3-5 دورة أو مؤتمر	57	33.5
6 فأكثر دورة أو مؤتمر	32	18.8
المجموع	170	100

ثانياً: آراء المبحوثين تجاه محور إدارة المخاطر

يظهر جدول (6) النتائج بحسب وجهات نظر العينة لإدارة المخاطر، إذ يشير إلى المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف العام المتعلقة بـ (إدارة المخاطر)، يوضح الجدول متوسطاً حسابياً إجمالياً بلغت قيمته (3.60) من أصل (5)، وهي قيمة جيدة، ويؤكدها قيمة الانحراف المعياري ومعامل الاختلاف (0.31)، (8.57) على التوالي، في حين كانت الأهمية النسبية (64.98) وهي ما تؤكد أهمية وفاعلية إدارة المخاطر في المطارات المدنية، ولاسيما في مطار القاهرة الدولي.

جدول (6): المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف على المستوى الفرعي والإجمالي لمتغير إدارة المخاطر

ت	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	الأهمية النسبية	الترتيب بحسب الأهمية
1	تلعب إدارة المخاطر دوراً مهماً في التنسيق ما بين الإدارة العليا وباقي الأقسام لتوفير الحماية.	3.95	0.86	21.64	73.82	16
2	يقع على عاتق إدارة المخاطر مواجهة مخاطر الإرهاب.	3.81	0.75	19.77	70.29	29
3	لإدارة المخاطر دور في تدريب العاملين والموظفين كافة على وسائل السلامة ومواجهة المخاطر.	1.95	0.81	41.24	23.82	28
4	تتمتع إدارة المخاطر بالمركزية في اتخاذ القرارات في مجال السلامة ومواجهة المخاطر.	2.01	0.82	41.12	25.15	27
5	وجود تنسيق ما بين إدارة المخاطر ومجهزي معدات السلامة المهنية وإجراء الصيانة الدورية لها.	2.38	0.86	35.98	34.56	26
6	لقسم إدارة المخاطر دور في التنسيق مع أجهزة الحماية الخاصة.	4.04	0.66	16.37	75.88	12
7	لإدارة المخاطر دور مهم في نشر الوعي الأمني	2.78	1.08	38.80	44.56	21
8	في حالة عدم وجود إدارة المخاطر يكون قسم الأمن من يتولى الحماية.	3.80	0.78	20.56	70.00	19
9	لإدارة المخاطر دور حيوي في تنسيق الوظائف الخاصة بالحماية.	4.02	0.78	19.43	75.44	13
10	ضرورة وجود تنسيق ما بين إدارة المخاطر والخبراء الخارجيين.	4.22	0.76	17.96	80.44	3
11	مخاطر الفرصة (مخاطر تقويت الفرصة لتحسين تحقيق أهداف المطار).	4.16	0.79	19.11	78.97	7
12	المخاطر الكارثية (دخول الطيور والحيوانات في محرك الطائرة / الانفجار / الاحتراق الذاتي).	2.60	1.10	42.13	40.00	24
13	مخاطر السمعة (مخاطر ضرر المصدقية وسمعة المطار).	4.18	0.71	16.99	79.56	6
14	مخاطر عدم الالتزام (مخاطر فشل عدم تلبية المعايير الحكومية أو القوانين مثل لوائح الصحة والسلامة المهنية).	4.31	0.68	15.80	82.79	2
15	مخاطر الحرائق.	4.11	0.77	18.79	77.79	9
16	المخاطر التكنولوجية (الابتكار والتقدم).	4.10	0.69	16.92	77.50	10
17	المخاطر البشرية (إضراب الموظفين، فقدان الموظفين الرئيسيين)	3.89	0.91	23.31	72.21	14
18	المخاطر الأمنية (انتهاكات أمان الحواسيب وتسريب معلومات المطار والأخطار الأمنية المتعلقة بأماكن العمل)	4.45	0.69	15.47	86.18	1
19	تحليل وتقييم الفرص التي من شأنها أن تتجز أهداف المطار	3.10	0.61	19.74	52.50	20
20	تقييم حدوث الاحتمالية.	2.64	1.07	40.59	40.88	23
21	تقييم التأثيرات المحتملة.	4.13	0.67	16.15	78.24	8

تابع جدول (6): المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف على المستوى الفرعي والإجمالي لمتغير إدارة المخاطر

22	أولويات المخاطر.	2.59	0.87	33.42	39.85	25
23	تطوير ومراجعة استراتيجيات الحد من المخاطر.	4.21	0.70	16.74	80.15	4
24	توثيق الإدارة العليا سياساتها لإدارة المخاطر وادراجها ضمن جدول أعمال مجلس الإدارة	4.00	0.76	19.04	75.00	15
25	توزيع وثيقة تبين سياسة إدارة المخاطر.	3.86	0.85	22.07	71.47	17
26	وضع السياسات على موقع الإنترنت أو على موقع الإنترنت.	4.06	0.66	16.24	76.47	11
27	الاجتماعات والمؤتمرات والتوجيهات.	4.18	0.67	15.97	79.56	6
28	دورات التدريب.	2.65	1.03	38.74	41.32	22
29	النشرات والتعميمات	4.21	0.56	13.41	80.15	5
	إجمالي إدارة المخاطر	3.60	0.31	8.57	64.98	

ويتضح من نتائج الجدول رقم (6) الآتي:

أن الفقرة (18) جاءت بالمرتبة الأولى من حيث درجة موافقة أفراد عينة الدراسة عليها، إذ حصلت على أعلى متوسط حسابي بلغت قيمته (4.45) التي تشير إلى (اتفق بشدة)، وتؤكد قيمة الانحراف المعياري ومعامل الاختلاف (0.69)، (15.47) على التوالي، وهذه النتيجة تشير إلى أن لهذه الفقرة مستوى عال من الأهمية لدى العينة المبحوثة التي تعني الميل الكبير للعينة المبحوثة إلى تطوير إدارة المخاطر في مطار القاهرة الدولي، في حين كانت الأهمية النسبية (86.18)، وهو ما تؤكد عينة البحث حول أهمية إدارة المخاطر الأمنية (انتهاكات أمن الحواسيب وتسريب معلومات المطار والأخطار الأمنية المتعلقة بأماكن العمل) في مطار القاهرة الدولي. كما جاءت الفقرة (3) بالمرتبة التاسعة والعشرين من حيث درجة موافقة أفراد عينة الدراسة عليها، إذ حصلت على متوسط حسابي بلغت قيمته (1.95)، التي تشير إلى (لا اتفق) وتؤكد قيمة الانحراف المعياري ومعامل الاختلاف (0.81)، (41.42) على التوالي، وهذه النتيجة تشير إلى أن هذه الفقرة ذات مستوى غير جيد من الاتفاق من قبل أفراد العينة، في حين سجلت الأهمية النسبية (23.82) وهي تؤكد عدم اتفاق عينة البحث حول أنه يقع على عائق إدارة المخاطر مواجهة مخاطر الإرهاب.

النتائج

- مطار القاهرة الدولي يولي اهتماماً كبيراً بالذكور في إنجاز أعماله بنسبة (54.1%) كما أن الغالبية العظمى من العاملين حاصلون على شهادة البكالوريوس بنسبة (74.1%)، أن الغالبية العظمى من العاملين أعمارهم تصل إلى (56 فأكثر) بنسبة (21.8%)، وأن معظم العاملين حصلوا علي (5:3) دورات بنسبة (33.5%).
- المخاطر الأمنية (انتهاكات أمن الحواسيب وتسريب معلومات المطار والأخطار الأمنية المتعلقة بأماكن العمل) من أكثر المخاطر التي تواجه بيئة عمل مطار القاهرة الدولي، بمتوسط حسابي (4.45).
- أظهرت النتائج ضرورة وجود تنسيق ما بين إدارة المخاطر والخبراء الخارجيين، بمتوسط حسابي (4.22).
- إن تطوير ومراجعة الاستراتيجيات يحد من المخاطر في مطار القاهرة الدولي، بمتوسط حسابي (4.21).
- أوضحت النتائج أن إدارة المخاطر دوراً مهماً في التنسيق ما بين الإدارة العليا وباقي الأقسام لتوفير الحماية، إذ حصلت على متوسط حسابي (3.95).

التوصيات

- بناء استراتيجية لإدارة المخاطر في كل المطارات، ولاسيما مطار القاهرة الدولي ووضع خطة تتبثق منها لتحديد الطرق التي ستستعمل لمعالجة كل المخاطر، ويُعد التأمين من أهم تلك الطرق مع العمل على التطبيق الناجح للخطة الاستراتيجية وإتباع الطرق المخططة لتقليل تأثير المخاطر.

- إنشاء سجلات يومية خاصة في كل المطارات، ولاسيما مطار القاهرة الدولي لتسجيل الحوادث وطرق مواجهتها وتحويلها إلى أرقام تسجل في نهاية كل سنة لقياس نسبة المخاطر ووسائل مواجهتها.
- قيام المتخصصين في وزارة الطيران المدني بإجراء التفقيش الفني للتأكد من صحة الإجراءات والتطبيقات المعمول بها.
- ضرورة إرساء نظام اتصال فعال بين إدارة المخاطر والإدارات الوظيفية المختلفة في المطارات، ولاسيما مطار القاهرة الدولي، إذ يضمن تبادل المعلومات وإيصال مقترحات الموارد البشرية المتعلقة بالمخاطر.
- العمل على بناء القدرات البشرية وتطوير المهارات اللازمة لإنجاح عملية إدارة المخاطر في شرح أنواعها وطرق مواجهتها.

المراجع العربية

- الصالح، نادية يوسف عبدالوهاب صالح (2007)، "استراتيجية إدارة الأخطار"، رسالة ماجستير، كلية إدارة الأعمال، جامعة أحمد بوقرة، الجزائر، ص 125.
- العزاوي، رسل فليح حسن (2017)، "تحليل دور إدارة المخاطر في مواجهة المخاطر بالمطارات الدولية: بحث تطبيقي في مطار بغداد الدولي"، رسالة ماجستير، قسم الدراسات المالية، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية، بغداد، العراق.
- المصري، محمد رفيق (2012)، "التأمين وإدارة الخطر"، دار زهران للنشر والتوزيع، القاهرة، ص 55.
- زيدان، سلمان (2013)، "إدارة الخطر والتأمين"، الطبعة الثانية، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص 30.
- سيف، طارق جمعة (2007)، "تأمين النقل الدولي"، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ص 70.
- عبودي، زياد منير (2006)، "إدارة التأمين والمخاطر"، دار كنوز المعرفة للنشر، عمان، الأردن، ص 50.
- عليوة، حسن يوسف محمود (2010)، "التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص"، الطبعة الثانية، دار الكتب القانونية، القاهرة، ص 25.
- مامندي، غازي (2012)، "إدارة الخطر والتأمين"، الطبعة الثانية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ص 47.
- مجاهدي، فاتح (2008)، "إدارة المخاطر البيئية التسويقية بالاعتماد على نظم معلومات الأعمال: بحث تطبيقي حول استراتيجية إدارة المخاطر في المؤسسات"، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الشلف، الجزائر، ص 22.

المراجع الأجنبية

- Lin, Y.H., Chang, Y.H. and Lin, F.J. (2007), "Determinants of Aviation Insurance and Risk Management Strategy", In 13th Asia Pacific Management Conference, Melbourne, Australia, p. 186.
- Paspaliaris, E. (2010), "The Risk Manager of the Future", The RMA Journal, Vol. 20, pp. 18-22.
- Roberg, P.M. (2013), "Unveiling Barriers and Enablers of Risk Management in Interoperation Efforts: A Study from the Norwegian Public Sector", Unpublished Master's Thesis of Economic, University of Agder, Kristiansand, Norway, p. 122.



**Journal of Association of Arab Universities
for Tourism and Hospitality (JAAUTH)**

Vol. 16 No. 2, 2019, pp. 52-59.

journal homepage: <http://jaauth.journals.ekb.eg/>



The Development of Risk Management Strategies at Airports by Application on Cairo International Airport

Abdullah Muhammad Sadiq
Faculty of Tourism and Hotels
Mansoura University

Walid Sayed Amin
Faculty of Tourism and Hotels
Mansoura University

Islam Mahmoud El-Gammal
Faculty of Tourism and Hotels
Suez Canal University

ARTICLE INFO

Keywords:

Risk; Risk Management; Cairo International Airport

(JAAUTH)

**Vol. 16 No. 2, 2019,
pp. 52-59**

English Abstract

The present study aims at achieving a safe level by supporting and enhancing the role of risk management and exploring the culture of safety. The study is based on the descriptive analytical method by reviewing the theoretical studies related to the subject of the study, as well as conducting a field study through the survey method. Survey forms were distributed to a sample of employees working at the departments of Safety and industrial security, airport security, aviation operations, technical section at Cairo International Airport, in order to identify the status risk management. The data were statistically analyzed to provide appropriate recommendation based on the results.