

نموذج مقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات بمصر في ظل اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات الدولية

نرمين السيد محمد محمد الخطاب

المعهد العالي للسياحة والفنادق، سيوف، الإسكندرية

المخلص

يتمثل الهدف الرئيسي للبحث في اقتراح نموذج لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، يكون بمثابة هيكل فكري ضابط للإجراءات العملية في إدارة الخطر السياحي. انتهج البحث المنهج العلمي الحديث في اختبار طبيعة الوضع الحالي للإجراءات التي تخص الأمن والسلامة، ودورها في الحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في مصر، ثم بيان محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات. توصل البحث إلى قبول الفرض القائل بأن النموذج المقترح يؤدي إلى تدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، ويقدم هيكلًا فكريًا من أهداف ومفاهيم وفروض ومبادئ مهمة لضبط إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات

معلومات المقالة

الكلمات المفتاحية

هيكل فكري؛ الخطر المحتمل؛ سياحة المجموعات؛ اشتراطات الأمن والسلامة؛ المطارات الدولية.

(JAAUTH)

المجلد 18، العدد 2

(2020)

ص 177-201.

مقدمة

تدور الكتابات المعاصرة حول مفهوم متقارب للخطر، والذي يعني موقفًا مفاجئًا غير عادي في حياة أفراد أو منظمات الأعمال، أو في مجتمع يهدد الحياة والاستمرارية، يستوجب اتخاذ إجراءات تحد من وقوعه مستقبلاً، وأن الخطر الأشد تأثيراً هو الذي يظهر بشكل مفاجئ غير عادي يؤثر على الأرواح بالنسبة للأفراد، ويؤثر على البيئات التنافسية بالنسبة لمنظمات الأعمال، ويزداد هذا الخطر بالنسبة للرحلات السياحية التي يتم تنظيمها إلى مواطن متوترة من الصراعات والعمليات الإرهابية وغيرها مما يترك خسائر في الأرواح والمنشآت معا (Alvarez et al, 2020).

وعلى ذلك يتم توظيف مصطلح الخطر تبعاً لطبيعة العلم الذي يشكل الخطر فيه مجموعة محاذير ومخاوف محتملة؛ ففي حقل علوم السياحة العلمي يتنوع الخطر من خطر على المنشآت السياحية، وخطر على المقاصد السياحية، أو خطر على الأفراد السائحين نتيجة قصور في إجراءات الأمن والسلامة، وهناك خطر على المنشآت السياحية نتيجة حدوث أي ظروف طارئة؛ فلا بد أن تكون هناك إدارة للخطر تعنى بجوهر الخطر، وأخرى تتمثل في العمليات أو الفعاليات التي تتضمن إدارة الخطر (Khan et al, 2019).

ويعتبر دراسة الخطر السياحي واحتماليات وقوعه بسبب إجراءات الأمن والسلامة من الموضوعات المهمة التي قد تشمل معها تأثير الاضطرابات السياسية والإرهاب على السياحة والاستثمار الأجنبي المباشر في الشرق الأوسط، فلقد أدت المخاطر البشرية المرتبطة بالاضطرابات السياسية والإرهاب إلى تراجع السياحة الوافدة والاستثمار الأجنبي المباشر في مصر في كثير من الفترات (Fourie et al, 2020).

مشكلة البحث

تشكل القضايا المتعلقة بالأمن والسلامة في المطارات والموانئ البرية والبحرية مواقف احتمالية لوقوع الخطر وبخاصة إذا كان الأمر يتعلق بالركاب ومنهم المجموعات السياحية؛ لذلك كانت الجهود الدولية تعمل على إقرار اشتراطات عامة تلتزم بها المطارات وفق معاهدات واتفاقيات مشتركة (Asli and Boylu, 2010).

وتحتاج إدارة الخطر للنشاط السياحي بصفة خاصة إلى هيكل فكري يعتبر مرجعية ضابطة للإجراءات والأساليب الإدارية التي يتم اتخاذها عند التعامل مع مسببات الأخطار؛ لاسيما فيما يتعلق بإجراءات السلامة والأمن في الموانئ الجوية والبحرية والبرية التي تشكل دخول مجموعات السياحة إلى بلد المضيف.

وتتركز مشكلة البحث في تحديد عناصر هذا الهيكل الفكري؛ تتضمن الأهداف من وجود إدارة الخطر السياحي المحتمل، ثم يتضمن ذلك الهيكل فروض ومبادئ الخطر التي تشكل عناصر ضابطة تحقق الأهداف المتفق عليها يربط بينها مجموعة من المفاهيم التي تنزع اللبس والغموض في أركان الهيكل المقترح، وعلى ذلك يحاول الباحث تقديم نموذج يتضمن تلك العناصر يساعد في الحد من الخطر السياحي المحتمل لسياحة المجموعات في ظل اشتراطات السلامة والأمن في المطارات الدولية.

أهمية البحث

تتقسم أهمية البحث إلى الأهمية الآتية:

- أهمية علمية: تتلخص في محاولة التأسيس العلمي لفكرة إدارة الخطر السياحي المحتمل للمجموعات السياحية في ظل إجراءات السلامة والأمن التي تتبع في المطارات الدولية، ويتم التأسيس العلمي من خلال هيكل فكري يتضمن الأهداف والفروض والمبادئ والمفاهيم لإدارة هذا الخطر.
- أهمية عملية: وتتركز في مدى حاجة المخططين في التنشيط السياحي والمعنيين بالأمن والسلامة بالمطارات الدولية إلى نموذج لإدارة الخطر يكون مرجعية ضابطة للممارسات العملية التي تتم عند تأمين سياحة المجموعات إلى بلد المقصد السياحي.

أهداف البحث

- في ضوء مشكلة البحث وتساؤلاته، يتمثل الهدف الرئيسي في اقتراح نموذج لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، ويتفرع من هذا الهدف الرئيسي الأهداف الفرعية الآتية:
- 1- الكشف عن طبيعة الوضع الحالي للإجراءات التي تخص الأمن والسلامة، ودورها في الحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في مصر.
 - 2- بيان محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات.

فرضيات البحث

يهدف البحث إلى اختبار الفرضية الرئيسية الذي تنص على أنه "لا يؤدي النموذج المقترح إلى تدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية" ويتفرع منه الفروض الفرعية الآتية:

- 1- الفرض الفرعي الأول: ينص على أنه "يشكل الوضع الحالي لإجراءات الأمن والسلامة مخاطر محتملة لسياحة المجموعات في مصر"
- 2- الفرض الفرعي الثاني ينص على: "يوجد اتفاق ذو دلالة إحصائية حول محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات."

منهجية البحث

- ينتهي البحث المنهج العلمي الحديث (المنهج الاستقرائي الاستنباطي المشترك)، والذي تتحدد ملامحه فيما يلي:
- ملاحظة الوضع الحالي لإجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، وبيان أهميتها في الحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات.
 - حصر عناصر الخطر المحتمل لسياحة المجموعات، وتكوين هيكل فكري ضابط لأثره في ظل اشتراطات الأمن والسلامة للمطارات الدولية
 - تقديم نموذج مقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات، وبيان مدى معنويته في ظل اشتراطات الأمن والسلامة للمطارات الدولية.

المبحث الأول: الإطار التعريفي لإدارة الخطر السياحي وإجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية

يختص هذا المبحث بتناول طبيعة ومفهوم إدارة الخطر السياحي، وكذلك إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية من خلال تقديم إطار تعريفي يتضمن الدراسات السابقة التي تناولت ذلك مع عرض لمضمون النموذج المقترح لإدارة الخطر ويكون ذلك من خلال ما يلي:

أولاً: طبيعة ومفهوم إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات

يعرف البعض إدارة الخطر بالنسبة لقطاع السياحة بأنه نظرة علمية للتعامل مع الأخطار الحالية، أو المتوقعة لتطبيق وصياغة إجراءات واشتراطات بغرض تقليل حدوث الخسائر أو الأخطار التي يمكن أن تحدث. (KING and Cottrell, 2005).

وتعد من أنواع المخاطر التي تواجه قطاع السياحة هي تلك المخاطر التي تواجهها الوفود السياحية علي رحلات الطيران نتيجة فقدان إجراءات السلامة والأمن التي من المفترض لشركات الطيران والمطارات القيام بها، ، وأشير في هذا البحث إلى مجموعة من الأدوات التي تهدف إلى التقليل من حجم المخاطر واحتوائها اعتماداً على أسس وأدوات منطقية تتم صياغتها من خلال إطار علمي وموضوعي يتمثل فيما يلي (سالم، 2017):-

1- السيطرة على الخطر: حيث تكمن السيطرة على الخطر عند اتخاذ الإجراءات المناسبة لمنع الخطر بحد ذاته من خلال

ما يلي (Sylvie and Hopkin, 2008):-

- إجراءات السلامة لدخول وخروج السياح في المناطق السياحية.
- التأكد من فاعلية أجهزة السلامة والأمن في المناطق السياحية.
- تقليل المعوقات التي تحول دون السيطرة على المخاطر التي تحدث.
- تحديد المناطق التي يسمح للسياح بزيارتها مع الإشارة إلى المخاطر المحتملة.

2- تفادي الخطر: حيث يمكن تفادي الخطر الذي يواجه شركات السياحة عند زيادة مبيعاتها. والسيطرة على حصة سوقية كبيرة في سوق الأعمال التنافسية وذلك عند اتباع بعض الإجراءات التي يمكن أن تؤدي إلى نتائج فعلية من خلال ما يلي (Walsh and Taylor, 2007):-

- صنع القرارات التي تمنع وجود الخطر في الأماكن السياحية (Heath and Dan, 2010).
- الاستفادة من التجارب السابقة وعدم تكرار التجارب التي تؤدي إلى خسائر.
- القضاء على كل العيوب التي تظهر عند تقديم الخدمات السياحية.

3- تقليل الخطر: حيث يتوقف تقليل الخطر بالاعتماد على تقنيات تقلل أرجحية الخسارة أو فقدان من خلال ما يلي:

- التعرف على المخاطر الكامنة التي يمكن أن تسبب مخاطر محتملة.
- التفرقة بين المجموعات السياحية التي يمكن أن يسبب وجودها مع صراعات وحوادث وأخطاراً متعددة.
- تعريف الأفواج السياحية بحجم ونوعية المخاطر التي يمكن أن تواجه خلال الرحلة السياحية.

4- نقل الخطر: حيث يتم ذلك لغرض تجنب الضرر أو الفقد وذلك من خلال عدة أوجه من أهمها (Fitzgerald , 2003):-

- التعاقد مع شركات التأمين لغرض تقاسم الخطر المحتمل.
- تحليل النقاط الحرجة والاشتراطات التي تضمن السلامة والأمن.

ويعتبر أسلوب برمجة الرحلات السياحية الجماعية وسيلة مهمة لتفادي الأخطار المحتملة بجانب تخطيط العرض والطلب والعائد الاقتصادي لتلك الرحلات، ويتم ذلك من خلال تحديد مسار هذه الرحلات من بوابات العبور الدولية وحتى المواقع السياحية الرئيسية والثانوية بواسطة شبكة النقل وفق مبدأ التتابع المكاني. (غنيم ، 2001)

وأشير في هذا البحث إلى حاجة إدارة الخطر إلى هيكل فكري يشمل أهداف تلك الإدارة من حيث فروضها ومبادئها التي تعتبر مرجعية ضابطة للممارسات السياحية، لاسيما سياحة الوفود يربط بينها مجموعة من المفاهيم التي يمكن أن تحقق الإطار العلمي الرشيد لعملية إدارة الخطر المحتمل في ظل الاشتراطات الدولية لأمن والسلامة في المطارات

ويعتبر الباحث إدارة الخطر مدخلاً علمياً للمشكلات المتعلقة بكل الأحوال التي يمكن أن تواجهها المؤسسات السياحية أو عملاتها عند تقديم الخدمات السياحية، وهذا المفهوم يسعى إلى تشكيل هيكل فكري لهذه الإدارة يتضمن مفاهيم وفروض ومبادئ وأهداف إدارة الخطر يكون ضابطاً لأنواع وطبيعة المخاطر في التطبيق العملي، لاسيما فيما يتعلق بسياحة المجموعات التي تتعرض لمخاطر عديدة منها المخاطر الناتجة عن قصور إجراءات السلامة والأمن في موانئ الوصول ومنها المطارات الدولية.

ويعتبر الأمن السياحي من أهم العوامل التي تؤثر على حركة السياحة الوافدة، وأن اختيار السياح الوجهة السياحية يتأثر بالإضافة إلى المقومات الطبيعية والثقافية والاقتصادية والاجتماعية التي تتمتع فيها الدولة بوجود صورة جيدة عن الأمن السياحي فيها (Popescu, 2011).

ثانياً: التعرف على إجراءات السلامة والأمن في المطارات الدولية

تنطلق إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية من خلال مجموعة أهداف استراتيجية تؤكد عليها منظمة الطيران المدني (ICAO) تتمثل فيما يلي (ICAO, 2020):-

- 1- تحديد ورصد الأشكال الحالية من مخاطر السلامة بالنسبة للطيران المدني ووضع وتنفيذ رد فعل عالمي وفعال على الخطر الناشئ والخطر المحتمل.
- 2- ضمان تنفيذ أحكام (الايكاو) في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول نحو الامتثال بهذه الإجراءات الخاصة بمراقبة السلامة الجوية.
- 3- وضع الخطط التصحيحية العالمية والتي تستهدف الأسباب الأساسية لمعالجة الثغرات الأمنية.
- 4- مساعدة الدول على سد الثغرات الأمنية من خلال أنظمة المراقبة الإقليمية.

ثالثاً: تصميم النموذج المقترح لإدارة الخطر السياحي المحتمل

يتم تناول ذلك من خلال التعريف بإجراءات الأمن والسلامة المقررة في المطارات الدولية ثم عرض الهيكل الفكري لإدارة الخطر ضمن النموذج المقترح وذلك من خلال ما يلي:

أ- اشتراطات الأمن والسلامة المقررة في المطارات الدولية

يسترشد الباحث بمجموعة الاشتراطات الدولية للأمن والسلامة التي تقرر المنظمات الدولية الالتزام بها (Breda and Costa, 2005). للتركيز على أهمها ضمن النموذج المقترح لا دارة الخطر السياحي المحتمل لسياحة المجموعات وتتمثل فيما يلي:

- 1- التأكد من خلو المجال الجوي المحيط بالمطارات من العوائق.
- 2- اتخاذ إجراءات الاستعداد للطوارئ وخطط الاستجابة لها.
- 3- أن تتناول خطط الطوارئ على نحو خاص الحوادث الكارثية المحتملة (نشوء حريق - تحطم الطائرات).
- 4- ضمان سلامة الركاب ضد أثار الأعمال غير القانونية.
- 5- مسؤولية قائد الطائرة في إبلاغ خدمات المراقبة الجوية عن أي أحوال غير عادية (Feridun, 2011).
- 6- مسؤولية قائد الطائرة في تدوين الأعمال التي حدثت أثناء الرحلة في السجل الفني للطائرة.
- 7- العمل على إرشاد الركاب عن أماكن وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ.
- 8- في حالة الطوارئ : العمل على إرشاد الركاب إلى الإجراءات الاستثنائية التي تطلبها الحالة.
- 9- تحميل الطائرة تحت إشراف شخص مدرب ومرخص له من السلطة المختصة.
- 10- عدم تجاوز نقاط التفتيش الأمني بالمطار أو الهبوط دون اتخاذ الاجراءات الكفيلة لذلك.
- 11- تأكيد قائد الطائرة بالعلم باشتراطات الضوضاء الخاصة بدولة المقصد السياحي قبل التحليق.
- 12- حمل الطائرة للوثائق والسجلات التي تشترط عليها اتفاقية شيكاغو، ومنها تسجيل الطائرة وصلاحياتها وإجازات القائد وغير ذلك من الشهادات.
- 13- لا يجوز بدء تشغيل أي مطار أو المهبط الا بعد استيفاء متطلبات السلامة التي تحددها السلطة المختصة.
- 14- تحديد مسارات الحركة الجوية وفقاً لأحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصي بها.
- 15- اتخاذ كافة الاجراءات الكفيلة لضمان أغلاق مقصورة القيادة أثناء فترة الطيران.
- 16- ضمان عدم تدخل أي شخص في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة.
- 17- لقائد الطائرة كافة المسؤولية عن قيادتها وتشغيلها وضمان سلامتها بمن فيها أثناء فترة الطيران.
- 18- لقائد الطائرة اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة.
- 19- ضمان سلامة اجراءات التفتيش وفقاً للنظام والمعاهدات الدولية.

ب- الهيكل الفكري المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات

حيث يقوم الباحث باقتراح مجموعة من الأهداف والفروض والمبادئ التي تشكل ذلك الهيكل الفكري لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات مستندا إلى اشتراطات السلامة والأمن في المطارات السابق ذكرها وتتمثل فيما يلي:

أهداف إدارة الخطر المحتمل

وتتمثل فيما يلي:-

- 1- تعظيم قيمة الخطر المحتمل للوفود السياحية وفقاً لاشتراطات الأمن والسلامة الدولية.
- 2- إحكام الرقابة للحد من المخاطر المحتملة نتيجة التهاون في تطبيق إجراءات السلامة الدولية.
- 3- تعظيم دور الجهات السياحية الرقابية لغرض الحد من المخاطر.
- 4- المصاحبة للوفود السياحية.
- 5- فهم الجوانب الإيجابية والسلبية المحتملة التي تنتج نتيجة تطبيق إجراءات الأمن والسلامة الدولية.
- 6- التعامل بطريقة إيجابية مع جميع الأخطار المتعلقة بسلامة الوفود السياحية والمتوقع حدوثها مستقبلاً.
- 7- توفير إطار علمي لإرشاد المعنيين بالمخاطر السياحية المحتملة عند التهاون في تطبيق إجراءات الأمن والسلامة الدولية.
- 8- التركيز علي تجنب في وقوع المشكلات ذات المخاطر السياحية العالية بدلاً على التركيز في حل هذه المشكلات.
- 9- تفعيل دور إدارة الخطر كمدخل لتقييم الكفاءة والفاعلية في الأداء السياحي للمخاطر المحتملة للوفود الجماعية السياحية.

مفاهيم إدارة الخطر المحتمل

وتتمثل في مجموعة المفاهيم الآتية:-

- 1- مفهوم توقع الخطر: يتحدد الضرر المحتمل والذي يمكن تقديره بناء علي معلومات الماضي واستقراء طبيعة المخاطر السياحية التي وقعت في نفس الظروف.
- 2- مفهوم الشك الصحي: ويعني به محاولة الوصول إلي الأمان الداخلي واليقين الوجداني للعنصر البشري القائم بإدارة الخطر.
- 3- مفهوم إدارة الخطر السياحي المحتمل: يعني به النشاط الإداري الذي يهدف إلى التحكم بالمخاطر السياحية المحتملة وتخطيطها إلي مستويات مقبولة.
- 4- مفهوم حدوث الخطر السياحي المحتمل: يعني وقوع الخطر عند حدوث اختلاف بين الاختيار الواقعي عند قصور إجراءات الأمن والسلامة، وبين والاختيار العقلاني الذي يكون عند تخطيط الخطر الذي يصاحب الوفود السياحية.
- 5- مفهوم الاختيار الواقعي: هو وقوع الحدث المحتمل بالفعل على واقع الحال وترجمته نتيجة وجود ثغرات في إجراءات الأمن والسلامة الدولية.
- 6- مفهوم الاختيار العقلاني: هو درجة الشك الصحي التي تعظم من التعامل مع أي أخطار محتملة مصاحبة لزيارة الوفود السياحية.
- 7- مفهوم مرونة الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة الدولية: يعني به مدخل لمخاطر تهاون الاشتراطات الدولية للأمن والسلامة في معالجة الأخطار المحتملة المصاحبة للوفود السياحية.
- 8- مفهوم الإجراءات القياسية: وهي إجراءات الأمن والسلامة الدولية التي توجب تطبيقها في كافة المطارات الدولية.

- 9- مفهوم الظروف الطارئة: وهي وقوع الحدث الخطر وكيفية التعامل معه وإجراءات الأمن والسلامة المصاحب له
- 10- مفهوم الإرهاق الوظيفي: ويعني مضاعفة الإجراءات المتبعة في المطارات في حالة تعدد الوفود السياحية لمجموعات متنوعة في ذات الوقت.
- 11- مفهوم مرونة التطبيق: هو تكييف اشتراطات الأمن والسلامة الدولية التي توصف بأنها جامدة لغرض التطبيق علي ارض الواقع بغرض التعامل مع المخاطر وتدنيها.

فروض إدارة الخطر المحتمل

وتتمثل في الفروض المقترحة الآتية:

- 1- إن إدارة الخطر السياحي المحتمل تعمل دائما وفي جميع الأوقات علي تقليل خسائر الأخطار المصاحبة للوفود السياحية.
- 2- تضاعف عمليات وإجراءات السلامة بالمطارات كلما زادت احتمالات المخاطر المصاحبة للمجموعات السياحية
- 3- تجاهل الأهمية النسبية لاشتراطات الأمن والسلامة الدولية يزيد من احتمالية وقوع الخطر المحتمل المصاحب للوفود السياحية.
- 4- يعتبر الشك الصحي للعنصر البشري المتعامل مع الخطر السياحي المحتمل من أهم الصفات التي تحد من وقوع الخطر للمجموعات السياحية.
- 5- تقتصر طرق التعامل مع الخطر السياحي المحتمل على نقله، أو تجنب وقوعه، أو تخفيضه، أو قبوله مع الأضرار وإدارة تداعياته.
- 6- بعض المخاطر المحتملة المصاحبة لزيارة المجموعات السياحية التي ليس من المحتمل حدوثها قد تحدث بالفعل اذا توافرت ظهور حدوثها.
- 7- تمثل إدارة المخاطر السياحية أنظمة فعالة لمواجهة الخطر بكل أنواعه المتعلق بإجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية.
- 8- يرجع وجود الخطر في الأداء السياحي والأمني إلي تعدد المتغيرات السلوكية والمالية الداخلة أو المتوقعة.
- 9- تزداد مخاطر اتخاذ القرارات الغير صائبة بشأن تطبيق إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية.
- 10- يتراكم خطر إدارة المعرفة بالاشتراطات الدولية للأمن والسلامة، ويستفحل مع مرور الوقت في العمل الأمني والسياحي.
- 11- يؤدي إهمال بعض البنود لقلة أهميتها النسبية إلي زيادة مخاطرها المحتملة عند تأمين الوفود السياحية.
- 12- يعتبر التأهيل العملي والعلمي للقائمين على إجراءات الأمن والسلامة أحد وسائل إدراك الخطر والتعامل معه.
- 13- يعتبر تخطيط الخطر والتعامل المرحلة المهمة في إدارة الخطر السياحي المحتمل.
- 14- يمثل تقييم نظام الأمن والسلامة في المطارات بصفة دورية ومراجعتها وسيلة هامة لإدراك الخطر السياحي المحتمل.
- 15- تعتبر كفاية الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة في المطارات وسائل مهمة لإدراك الخطر والتعامل معه.
- 16- تزيد معايير الأداء السياحي التقليدية المفقدة إلي الفعالية في تطبيق إجراءات الأمن والسلامة في المطارات من المخاطر السياحية المحتملة عند زيارة الوفود السياحية.

مبادئ إدارة الخطر المحتمل

تتمثل المبادئ المقترحة فيما يلي:-

- 1- يقع خطر المعرفة الناقصة باشتراطات الأمن والسلامة في المطارات المقدره الكبيرة من عدم التعرف عليه والتعامل معه.
- 2- لا تعبر عمليات الشك والريبة تعبيراً دقيقاً عن مفهوم الخطر السياحي المحتمل المصاحب لزيارة المجموعات السياحية.
- 3- لا يمكن تجنب أو تقليص حدوث جميع المخاطر السياحية المحتملة المصاحبة لزيارة وفود المجموعات بشكل كامل بل يعتبر أمر نسبي.
- 4- يؤثر الجانب السلوكي للسائح والمتعامل مع المخاطر ومسئول إجراءات الأمن والسلامة أهمية في التعامل مع الخطر السياحي المحتمل.
- 5- يحدث الخطر عندما يحدث اختلاف بين الاختيار الواقعي لتطبيق اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات، وبين والاختيار العقلاني عند وقوع الخطر بالرغم من كل الاحترازمات منه.
- 6- هناك نقطة ارتكاز مهمة بين المخاطر السياحية وتكاليف تطبيق إجراءات الأمن والسلامة يشعر عندها متخذ القرار بضرورة إدارة الخطر بفاعلية كبيرة.
- 7- يحدث الخطر السياحي المحتمل عند افتقار القرار الفني للتعامل مع الخطر إلى المعرفة الكاملة بمسببات وقوع الخطر، ومنها إجراءات الأمن والسلامة المصاحبة لوفود المجموعات السياحية.

المبحث الثاني: اختبار النموذج المقترح لإدارة الخطر السياحي المحتمل

يهدف هذا المبحث إلى اختبار النموذج المقترح لإدارة الخطر السياحي المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات السلامة والأمن في المطارات الدولية، حيث يستعين الباحث برأي مجموعة من الخبراء والاكاديميين ومسئولي التنشيط السياحي، وكذلك مجموعة من مسؤولي الأمن والسلامة في مطار القاهرة؛ كعينة يمكن استطلاع رأيها في التحقق من صحة فرضيات الدراسة ومعنوية النموذج المقترح وعلي ذلك يتناول المبحث ما يلي:

أولاً: الهدف من الدراسة الاختبارية

تهدف الدراسة الاختبارية الى إقامة الدليل التطبيقي على سلامة النموذج المقترح في إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات السلامة والأمن في المطارات الدولية.

ثانياً: مجتمع وعينة البحث

يتمثل مجتمع وعينة البحث فيما يلي:

- أ- مجتمع البحث: يتمثل مجتمع الدراسة في المجتمع المعني بالشأن السياحي؛ وهم كافة الخبراء والمسؤولين عن التنشيط السياحي والاكاديميين في مجال الدراسات السياحية، ويشمل مجتمع البحث كذلك مجموعة خبراء الأمن في المطارات الدولية الملتزمين بتطبيق الإجراءات الخاصة بالسلامة والأمن في تلك المطارات.
- ب- عينة البحث: يتم سحب عينة عشوائية باستخدام العينة الطبقية تشمل كافة فئات المجتمع المبحوث؛ وهي مجموعة خبراء وزارة السياحة، ومجموعة المسؤولين في هيئة التنشيط السياحي، وكذا الاكاديميين المعنيين بالشأن السياحي، ثم مجموعة خبراء ومسؤولي الأمن في مطار القاهرة، ويعبر عن فئات الدراسة وعدد افراد العينة من خلال جدول (1).

جدول (1) توزيع فئات الدراسة وعينة البحث

النسبة المئوية %	التكرار		
15.8	32	خبير سياحي	العناصر
19.7	40	مسئول هيئة تنشيط السياحة	الصالحة
19.7	40	خبير أمني	
19.7	61	أكاديمي في الدراسات السياحية	
25.1	51	موظفي شركات الطيران	
100.0	224	الاجمالي	

يبين الجدول رقم (1) توزيع فئات الدراسة، والتي تم اعتمادها من خلال أسلوب العينة العشوائية الطبقية لغرض التحقق من معنوية النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ضوء إجراءات الأمن والسلامة في المطارات؛ حيث يبلغ عدد المبحوثين من خبراء وزارة السياحة (32) مبحوث بنسبة 15.8% من عينة البحث، ونسبة 19.7 لعدد (40) مبحوث من الخبراء الأمنيين في مطار القاهرة، وكذلك مسؤولي تنشيط السياحة في الهيئة المصرية للتنشيط السياحي بنفس العدد، وكذلك الباحثين الأكاديميين في مجال الدراسات السياحية وعددهم (61) مبحوث، ثم عدد (51) مبحوث من موظفي شركات الطيران العاملين في مطار القاهرة الدولي تم الاختيار بالطريق العشوائي بتحقيق اشتراطات البحث.

ثالثاً: التعريف بأداة الدراسة

قمت بتصميم عدد (2) استمارة استبيان لغرض تجميع البيانات والسؤال عن جوانب النموذج المقترح وتتضمن الفئات والمحتوي الآتي:

أ- الاستمارة الأولى: وهي مخصصة لخبراء الأمن في مطار القاهرة، وتتضمن ما يلي:

- 1- البيانات العامة : وهي اختيارية
- 2- السؤال حول مدى ملائمة الإجراءات الأمنية الدولية للحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات القادمة على شركات الطيران المختلفة، وتتضمن السؤال عن (14) إجراء أمني من خلال التأشير علي مستوي الملائمة وفقاً لسلم ليكرت الخماسي الذي يتدرج من مهم جداً الى غير مهم جداً.

ب- الاستمارة الثانية: وهي مخصصة لباقي فئات الدراسة المعنيين بالشأن السياحي وتضمنت ما يلي:

- 1- البيانات العامة وبعضها اختياري وكذلك تحديد فئات الدراسة المبحوثة.
- 2- طلب الإجابة عن أركان النموذج المقترح لإدارة الخطر، والذي يتضمن مجموعة الأهداف والمفاهيم والفروض والمبادئ المقترحة؛ لتشكيل هيكل فكري يمكن من خلاله الحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ضوء الاشتراطات الدولية للأمن والسلامة في المطارات، وطلب الإجابة من المبحوثين وفقاً لمستوي الملائمة علي سلم ليكرت الخماسي.

رابعاً: اختبار الثبات والصدق الداخلي

يستخدم الباحث اختبار ألفا كرونباخ وذلك لاختبار الثبات والصدق الداخلي في رود المبحوثين وهذا ما يتبين من الجدول (2).

جدول (2) الثبات والصدق في رود المبحوثين

عناصر الفقرات	معامل الصدق	معامل الثبات	الفقرات المبحوثة
19	0.797	.636	اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات
8	0.827	.684	أهداف إدارة الخطر
11	0.865	.749	مفاهيم إدارة الخطر
16	0.793	.629	فروض إدارة الخطر
7	0.788	.622	مبادئ إدارة الخطر

يبين الجدول رقم (2) مقياس ألفا كرونباخ لاختبار الثبات والاتساق في الإجابات الخاصة بفقرات الاستبيان، وتبين أن جميعها تحتوي علي قدرة مناسب من الثبات الذي يظهر الموثوقية والاتساق الداخلي فيها، وذلك بعد معرفة مستوي الصدق الداخلي الذي يساوي الجذر التربيعي لمعامل الثبات، مما يشير الى قبول النتائج لغرض التعميم علي مجتمع البحث.

خامساً: الأساليب الإحصائية المستخدمة

يستخدم الباحث مجموعة من الأساليب الإحصائية الوصفية والاستدلالية تتمثل فيما يلي:

- 1- أسلوب ألفا كرونباخ لبيان الثبات والصدق الداخلي في إجابات المبحوثين.
 - 2- جداول التوزيع التكراري لتوزيع فئات الدراسة
 - 3- اختبار (ت) الإحصائي لترتيب إجابات المبحوثين.
 - 4- اختبار سبيرمان الرتب لقياس الارتباط بين متغيرات الدراسة
 - 5- اختبار كروسكال- وليز لبيان الاتفاق والاختلاف بين فئات الدراسة
 - 6- التباين بدلالة قيمة (ف) الإحصائية لاختبار فروض البحث
 - 7- معامل التفسير (R^2) لبيان القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة في المتغير التابع
- هذا ويستخدم الباحث برنامج التحليل الإحصائي SPSS.24 لتنفيذ عمليات التحليل والاختبارات والتحقق من عناصر المتغيرات

سادساً: ترتيب الأهمية النسبية لمتغيرات الدراسة

يرتب الباحث كل مجموعة من الإجابات وفقاً لقيمة (ت) الإحصائية؛ لبيان الأهمية الترتيبية لإمكانية الاستفادة منها في تقرير الأفضل لترتيب النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ضوء اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات وتم تناول ذلك من خلال ما يلي:

- أ- ترتيب الأهمية النسبية لاشتراطات الأمن والسلامة المقررة للمطارات الدولية: حيث يستخدم الباحث الدلالة الإحصائية لاختبار عينه واحدة وتترتب الإجابات وفقاً للجدول (3).

جدول (3) ترتيب الأهمية النسبية لاشتراطات الأمن والسلامة في المطارات

نتائج الاختبار		الفرق بين متوسطي العينتين	مستوي الدلالة الاحصائية (اختبار من جانبيين)	درجة الحرية	T قيمة الاختبار	الترتيب	
الحد الأدنى لفترة الثقة	الحد الأعلى لفترة الثقة						
1.7111	1.3889	1.550	.000	39	19.457	2	خلو المجال الجوي المحيط بالمطارات من العوائق
1.7267	1.3733	1.550	.000	39	17.747	9	إجراءات الاستعداد للطوارئ وخطط الاستجابة لها
1.7667	1.3333	1.550	.000	39	14.470	11	أن تتناول خطط الطوارئ على نحو خاص الحوادث الكارثية المحتملة (نشوب حرائق - أو تحطم الطائرات)
1.7667	1.3333	1.550	.000	39	14.470	12	سلامة الركاب ضد آثار الأعمال غير القانونية
.4705	-	.225	.071	39	1.854	18	مسئولية قائد الطائرة في إبلاغ خدمات المراقبة الجوية عن أي أحوال غير عادية
1.6111	1.2889	1.450	.000	39	18.202	8	مسئولية قائد الطائرة في تدوين الأعطال التي حدثت أثناء الرحلة في السجل الفني للطائرة
1.5758	1.1742	1.375	.000	39	13.850	14	إجراءات إرشاد الركاب عن إمكان وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومانع الطوارئ
1.8580	1.4920	1.675	.000	39	18.510	7	في حالة الطوارئ إرشاد الركاب الى الإجراءات الاستثنائية التي تتطلبها الحالة
.6182	.0318	.325	.031	39	2.242	17	تحميل الطائرة تحت إشراف شخص مدرب ومرخص له من السلطة المختصة.
1.6619	1.3381	1.500	.000	39	18.735	5	عدم تجاوز نقاط التفتيش الأمني بالمطار أو المهبط دون اتخاذ الإجراءات الكفيلة بذلك.
1.7667	1.3333	1.550	.000	39	14.470	13	تأكيد قائد الطائرة بالعلم باشتراطات الضوضاء الخاصة بدولة المقصد قبل التحليق.
.3672	-	.125	.303	39	1.044	19	حمل الطائرة للوثائق والسجلات التي تشترط عليها اتفاقية شيكاغو ومنها تسجيل الطائرة وصلاحياتها وإجازات القائد وغير ذلك من الشهادات
1.6619	1.3381	1.500	.000	39	18.735	6	لا يجوز بدء تشغيل أي مطار أو مهبط إلا بعد استيفاء متطلبات السلامة التي تحددها السلطة المختصة
1.3023	.8977	1.100	.000	39	11.000	15	تحديد مسارات الحركة الجوية وفقاً لأحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها

يتبع

1.7267	1.3733	1.550	.000	39	17.747	10	اتخاذ كافة إجراءات الكفيلة بضمان إغلاق مقصورة القيادة أثناء فترة الطيران
1.7111	1.3889	1.550	.000	39	19.457	3	ضمان عدم تدخل أي شخص في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة
1.6867	1.3633	1.525	.000	39	19.071	4	لقائد الطائرة كافة المسؤولية عن قيادتها وتشغيلها وضمان سلامتها بمن فيها أثناء فترة الطيران
2.0103	1.8397	1.925	.000	39	45.642	1	لقائد الطائرة اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة
1.5915	1.0085	1.300	.000	39	9.021	16	ضمان سلامة إجراءات التفتيش وفقا للنظام والمعاهدات الدولية

من خلال الجدول رقم (3) تترتب إجابات المبحوثين، وهم خبراء الأمن بمطار القاهرة الدولي، بشأن بعض الاشتراطات الدولية التي تلتزم بها المطارات فيما يتعلق بالرحلات السياحية وغيرها من مجموعات السفر، حيث يأتي في أولية الأهمية الترتيبية الاشتراطات لقائد الطائرة اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة عند قيمة (ت) 45.64، وهو الأعلى أهمية بالنسبة لدرء المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات، يلي ذلك ضرورة خلو المجال الجوي المحيط بالمطارات من العوائق التي تعيق الرحلة السياحية وغيرها عند قيمة تائية تبلغ 19.45، ثم يلي ذلك ضمان عدم تدخل أي شخص في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة عند قيمة (ت) 19.45- تعادل نفس ترتيب الأهمية السابقة- بشأن علاقتها من الحد من المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات.

وتكون الاشتراطات المتعلقة بضرورة حمل الطائرة للوثائق والسجلات التي تشترط عليها اتفاقية شيكاغو؛ ومنها تسجيل الطائرة وصلاحياتها، وإجازات القائد وغير ذلك من الشهادات وهي من المسلمات التي لا بد منها، وبالتالي جاءت ترتيب أهميتها بعلاقة منطقية (وليست علاقة احترازية أو سببية) وهي لا بد وان تكون متوفرة لأي رحلة طيران، فكانت قيمة (ت) ضعيفة ومستوى معنوية أكبر من مستوي 0.05 وأن سبب ضعف إجابات المبحوثين عن هذا الاشتراط بالرغم من أهميته القصوى أن إجابات المبحوثين ترتب الأهمية بشأن مقاصد السلامة علي سياحة المجموعات، وأن المبحوثين رأوا عدم أهمية هذا الاشتراط أهميته مباشرة نظراً لأن هناك عدم احتياج لطرح مثل هذا التساؤل فلا بد وأن يكون موجود بالفعل فلا تقلع الطائرة من المطار أو تغادر إلا بوجوده

ب- ترتيب عناصر النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل: حيث يستخدم الباحث الدلالة الإحصائية لاختبار One-

Sample Test ومن خلال تترتب الإجابات للهيكل الفكري لإدارة الخطر كما يلي:

1- ترتيب الهيكل الفكري لأهداف إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات: ويكون ذلك وفقاً للجدول التالي رقم (4).

جدول (4) ترتيب الأهمية النسبية لأهداف النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل.

نتائج الاختبار							الترتيب	
95% من فترة الثقة للفرق بين متوسطي العينتين		الفرق بين متوسطي العينتين	مستوي الدلالة الاحصائية (اختبار من جانبيين)	درجة الحرية	T قيمة الاختبار			
الحد الأدنى لفترة الثقة	الحد الأعلى لفترة الثقة							
1.5417	1.3931	1.467	.000	183	38.945	3	تعظيم قيمة الخطر المحتمل للوفود السياحية وفقاً لاشتراطات الأمن والسلامة الدولية	
1.5504	1.3735	1.461	.000	183	32.596	5	إحكام الرقابة للحد من المخاطر المحتملة نتيجة التهوان في تطبيق إجراءات السلامة الدولية	
1.8697	1.7390	1.804	.000	183	54.464	1	تعظيم دور الجهات السياحية الرقابية لغرض الحد من المخاطر المصاحبة للوفود السياحية	
.5309	.3170	.423	.000	183	7.821	7	فهم الجوانب الإيجابية والسلبية المحتملة التي تنتج نتيجة تطبيق إجراءات الأمن والسلامة الدولية	
1.5417	1.3931	1.467	.000	183	38.945	4	التعامل بطريقة إيجابية مع جميع الأخطار المتعلقة بسلامة الوفود السياحية والمتوقع حدوثها مستقبلاً.	
1.8697	1.7390	1.804	.000	183	54.464	2	توفير إطار علمي لإرشاد المعنيين بالمخاطر السياحية المحتملة عند التهوان في تطبيق الإجراءات الأمن والسلامة الدولية.	
.5309	.3170	.423	.000	183	7.821	8	التركيز علي تجنب في وقوع المشكلات ذات المخاطر السياحية العالية بدلاً علي التركيز في حل هذه المشكلات.	
1.6272	1.4254	1.526	.000	183	29.879	6	تفعيل دور إدارة الخطر كمدخل لتقييم الكفاءة والفاعلية في الأداء السياحي للمخاطر المحتملة للوفود الجماعية السياحية.	

تترتب إجابات المبحوثين من المعنيين بالشأن السياحي من التطبيقيين والأكاديميين بالنسبة للأهداف المقترحة للهيكل الفكري لنموذج إدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات السياحية في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية تعظيم دور الجهات السياحية الرقابية لغرض الحد من المخاطر المصاحبة للوفود السياحية عند قيمة (ت) تبلغ 54.46، يلي ذلك توفير إطار علمي لإرشاد المعنيين بالمخاطر السياحية المحتملة عند التهوان في تطبيق إجراءات الأمن والسلامة الدولية عند قيمة متقاربة جداً للأولي، يلي ذلك تعظيم قيمة الخطر المحتمل للوفود السياحية وفقاً لاشتراطات الأمن والسلامة الدولية عند قيمة (ت) 38.49 من إجابات المبحوثين.

ويأتي في نهاية الأهمية الترتيبية التركيز على عمليات التجنب في وقوع المشكلات ذات المخاطر السياحية العالية بدلاً من التركيز في حل هذه المشكلات عند قيمة تائية ضعيفة تبلغ 7.8 بمستوي معنوية أقل من مستوي (0.05) من إجابات المبحوثين يعكس اهتمام القطاعات السياحية بحل المشكلات التي تتعلق بالخطر المحتمل كتركيز مباشر بدلاً من عمليات التجنب فرفض أي مخاطر محتملة هو الأهم بالنسبة لهم

2- ترتيب مفاهيم النموذج المقترح إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات: ويكون ذلك وفقاً للجدول التالي رقم (5).

جدول (5) ترتيب الأهمية النسبية لمفاهيم النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات

نتائج الاختبار		الترتيب	قيمة الاختبار	قيمة الاختبار	درجة الحرية	مستوي الدلالة الاحصائية (اختبار من جانبيين)	95% من فترة الثقة للفرق بين متوسطي العينتين	
الحد الأدنى لفترة الثقة	الحد الأعلى لفترة الثقة							
11.459	183	0.000	0.822	0.6806	0.9642	9	مفهوم توقع الخطر: ذلك بناء علي معلومات الماضي واستقراء طبيعة المخاطر السياحية التي وقعت في نفس الظروف.	
38.945	183	0.000	1.467	1.3931	1.5417	4	مفهوم الشك الصحي ويعني به محاولة الوصول إلي الأمان الداخلي واليقين الوجداني للعنصر البشري القائم بإدارة الخطر.	
32.596	183	0.000	1.462	1.3735	1.5504	7	مفهوم إدارة الخطر السياحي المحتمل: يعني به النشاط الإداري الذي يهدف إلي التحكم بالمخاطر السياحية المحتملة وتخطيطها إلي مستويات مقبولة.	
54.464	183	0.000	1.804	1.7390	1.8697	1	مفهوم حدوث الخطر السياحي المحتمل	
7.821	183	0.000	0.424	0.3170	0.5309	10	مفهوم الاختيار الواقعي: هو وقوع الحدث المحتمل بالفعل علي واقع الحال وترجمته نتيجة وجود ثغرات في إجراءات الأمن والسلامة الدولية	
38.945	183	0.000	1.467	1.3931	1.5417	5	مفهوم الاختبار العقلاني: هو درجة الشك الصحي التي تعظم من التعامل مع أي أخطار محتملة مصاحبة لزيارة الوفود السياحية	
54.464	183	0.000	1.804	1.7390	1.8697	2	مفهوم مرونة الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة الدولية:	
38.945	183	0.000	1.467	1.3931	1.5417	6	مفهوم الإجراءات القياسية: وهي إجراءات الأمن والسلامة الدولية التي توجب تطبيقها نصاباً كافية المطارات الدولية.	
يتبع								

1.5504	1.3735	1.46196	.000	183	32.596	8	مفهوم الظروف الطارئة : وهي وقوع الحدث الخطر وكيفية التعامل معه وإجراءات الأمن والسلامة المصاحب له
1.8697	1.7390	1.80435	.000	183	54.464	3	مفهوم الإرهاق الوظيفي : ويعني مضاعفة الإجراءات المتبعة في المطارات في حالة تعدد الوفود السياحية لمجموعات متنوعة في ذات الوقت.
.5309	.3170	.42391	.000	183	7.821	11	مفهوم مرونة التطبيق : هو تكييف اشتراطات الأمن والسلامة الدولية للواقع العملي

من خلال الجدول رقم (5) تترتب إجابات المبحوثين من المعنيين بالشأن السياحي من التطبيقين والأكاديميين بالنسبة لمفاهيم النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات السياحية في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية ضرورة تعريف معني الخطر المحتمل بادئ ذي بدء حتي يستقيم تحديد فروض ومبادئ النموذج المقترح، وهو المتصل بوجود معلومات في الماضي يمكن من خلالها استقراء طبيعة المخاطر السياحية المحتملة عندما تتكرر نفس الظروف بالنسبة لسياحة المجموعات، وتلك الأهمية جاءت عند قيمة (ت) 54.46 من إجابات عينة البحث.

ويلي ذلك مفهوم مرونة الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة الدولية، ويعني بها حجم التهاون في تطبيق الاشتراطات الدولية للأمن والسلامة عند معالجة الأخطار المحتملة المصاحبة للمجموعات السياحية عند قيمة (ت) تتضمن نفس الأهمية السابقة، ويلي ذلك مفهوم الإرهاق الوظيفي، ويعني به مضاعفة الإجراءات المتبعة في المطارات في حالة تعدد المجموعات السياحية لمجموعات متنوعة في ذات الوقت، عند قيمة (ت) بأهمية متقاربة لإجابات المبحوثين.

ويأتي في نهاية الترتيب مفهوم مرونة التطبيق، وهو حالة تكييف اشتراطات الأمن والسلامة الدولية للواقع العملي يدل على ضعف الموافقة علي هذا المفهوم نظرا لعدم وجود أي مجال لأي عمل مرن فيما يتعلق بسلامة الوفود السياحية

3- ترتيب فروض النموذج المقترح إدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات: ويكون ذلك وفقا للجدول (6).

جدول (6) ترتيب الأهمية النسبية لفروض النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات.

نتائج الاختبار		الفرق بين العينتين	مستوي الدلالة الاحصائية (اختبار من جانبين)	درجة الحرية	T قيمة الاختبار	ترتيب	
95% من فترة الثقة للفرق بين العينتين							
الحد الأدنى لفترة الثقة	الحد الأعلى لفترة الثقة						
1.5646	1.3697	1.46711	.000	183	29.745	7	إن إدارة الخطر السياحي المحتمل تعمل دائما وفي جميع الأوقات علي تقليل خسائر الأخطار المصاحبة للوفود السياحية
1.7901	1.6309	1.71053	.000	183	42.452	3	تضاعف عمليات وإجراءات السلامة بالمطارات كلما زادت احتمالات المخاطر المصاحبة للمجموعات السياحية
1.5417	1.3931	1.46739	.000	183	38.945	4	تجاهل الأهمية النسبية لاشتراطات الأمن والسلامة الدولية يزيد من احتمالية وقوع الخطر المحتمل المصاحب للوفود السياحية.
1.8697	1.7390	1.80435	.000	183	54.464	1	يعتبر الشك الصحي للعنصر البشري المتعامل مع الخطر السياحي المحتمل من أهم صفات التي تحد من وقوع الخطر للمجموعات السياحية
.5309	.3170	.42391	.000	183	7.821	16	تقتصر طرق التعامل مع الخطر السياحي المحتمل علي نقله، أو تجنب وقوعه، أو تخفيفه، أو قبوله مع الأضرار وإدارة تداعياته
1.5417	1.3931	1.46739	.000	183	38.945	5	بعض المخاطر المحتملة المصاحبة لزيارة المجموعات السياحية التي ليس من المحتمل حدوثها قد تحدث بالفعل اذا توافرت ظهور حدوثها.
1.8697	1.7390	1.80435	.000	183	54.454	2	تمثل إدارة المخاطر السياحية أنظمة فعالة لمواجهة الخطر بكل أنواعه المتعلق بإجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية
1.4700	1.2274	1.34868	.000	183	21.967	13	يرجع وجود الخطر في الأداء السياحي والأمني إلي تعدد المتغيرات السلوكية والمالية الداخلة أو المتوقعة.
1.5573	1.3769	1.46711	.000	183	32.136	6	تزداد مخاطر اتخاذ القرارات الغير صائبة بشأن تطبيق إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية
1.6223	1.3777	1.50000	.000	183	24.225	11	خطر إدارة المعرفة بالاشتراطات الدولية للأمن والسلامة يتراكم ويستفحل مع مرور الوقت في العمل الأمني والسياحي.
1.6207	1.4056	1.51316	.000	183	27.805	10	يؤدي إهمال بعض البنود لقلّة أهميتها النسبية إلي زيادة مخاطرها المحتملة عند تأمين الوفود السياحية
1.1035	.8702	.98684	.000	183	16.718	15	يعتبر التأهيل العملي والعلمي للقائمين على إجراءات الأمن والسلامة احد وسائل إدراك الخطر والتعامل معه.
1.5513	1.3566	1.45395	.000	183	29.520	8	يعتبر تخطيط الخطر والتعامل المرحلة المهمة في إدارة الخطر السياحي المحتمل.
1.3541	1.1328	1.24342	.000	183	22.201	12	يمثل تقييم نظام الأمن والسلامة في المطارات بصفة دورية ومراجعتها وسيلة هامة لإدراك الخطر السياحي المحتمل
1.2386	1.0245	1.13158	.000	183	20.887	14	تعتبر كفاية الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة في المطارات وسائل مهمة لإدراك الخطر والتعامل معه.
1.4976	1.3050	1.40132	.000	183	28.752	9	تزيد معايير الأداء السياحي التقليدية المفقدة إلي الفعالية في تطبيق إجراءات الأمن والسلامة في المطارات من المخاطر السياحية المحتملة

من خلال الجدول رقم (6) تترتب إجابات المبحوثين المعنيين بالشأن السياحي من التطبيقين والأكاديميين بالنسبة لفروض النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية الفرض القائل باعتبار الشك الصحي للعنصر البشري المتعامل مع الخطر السياحي المحتمل من أهم صفات التي تحد من وقوع الخطر للمجموعات السياحية عند قيمة تائية مرتفعة تبلغ (54.46). من إجابات المبحوثين.

ويلي ذلك أهمية الفرض القائل بأن إدارة المخاطر السياحية تمثل أنظمة فعالة لمواجهة الخطر بكل أنواعه وما يتعلق باشتراطات الأمن والسلامة في المطارات الدولية عند قيمة (ت) 54.45 متقارب من أهمية الفرض الأول، ويلي ذلك الفرض القائل بتضاعف عمليات وإجراءات السلامة بالمطارات كلما زادت احتمالات المخاطر المصاحبة للمجموعات السياحية عند قيمة (ت) 42.45 من إجابات المبحوثين.

ويأتي في نهاية الفروض المقترحة الفرض القائل إن طرق التعامل مع الخطر السياحي المحتمل تقتصر على نقله، أو تجنب وقوعه، أو تخفيفه، أو قبوله مع الأضرار وإدارة تداعياته. يعكس عدم موافقة المبحوثين بشكل نسبي عن هذا الفرض فلا مجال لنقل الخطر أو قبوله مع الأضرار المحتملة

4- ترتيب مبادئ النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات: ويكون ذلك وفقا للجدول (7).

جدول (7) ترتيب الأهمية النسبية لمبادئ النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات.

اختبار عينه واحدة		الفرق بين متوسطي العينتين	مستوي الدلالة الاحصائية (اختبار من جاتين)	درجة الحرية	T قيمة الاختبار	ترتيب	
الحد الأدنى لفترة الثقة	الحد الأعلى لفترة الثقة						
1.5521	1.4058	1.47895	.000	183	39.868	4	يفقد خطر المعرفة الناقصة باشتراطات الأمن والسلامة في المطارات المقترحة الكبيرة من التعرف عليه والتعامل معه
1.8470	1.7109	1.77895	.000	183	51.579	3	لا تعبر عمليات الشك والرؤية تعبيراً دقيقاً عن مفهوم الخطر السياحي المحتمل المصاحب لزيارة المجموعات السياحية.
1.5178	1.3664	1.44211	.000	183	37.586	6	لا يمكن تجنب أو تقليص حدوث جميع المخاطر السياحية المحتملة المصاحبة لزيارة وفود المجموعات بشكل كامل بل يعتبر أمر نسبي.
1.8597	1.7297	1.79474	.000	183	53.263	2	يؤثر الجانب السلوكي للسائح والمتعامل مع المخاطر ومسئول إجراءات الأمن والسلامة أهمية في التعامل مع الخطر السياحي المحتمل
.5845	.3628	.47368	.000	183	8.430	7	يحدث الخطر عندما يحدث اختلاف بين الاختيار الواقعي لتطبيق اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات وبين الاختيار العقلاني
1.5417	1.3931	1.46739	.000	183	38.945	5	هناك نقطة ارتكاز مهمة بين المخاطر السياحية وتكاليف تطبيق إجراءات الأمن والسلامة يشعر عندها متخذ القرار بضرورة إدارة الخطر بفاعلية كبيرة
1.8697	1.7390	1.80435	.000	183	54.464	1	يحدث الخطر السياحي المحتمل عند افتقار القرار الفني للتعامل مع الخطر إلى المعرفة الكاملة بمسببات وقوع الخطر

من خلال الجدول رقم (7) تترتب إجابات المبحوثين المعنيين بالشأن السياحي من التطبيقين والاكاديميين بالنسبة لمبادئ النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات السياحية في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية المبدأ الذي ينص على أن الخطر السياحي المحتمل يحدث عند افتقار القرار الفني للتعامل مع الخط إلى المعرفة الكاملة بمسببات وقوع الخطر، وذلك عند أهمية مرتفعة لقيمة (ت) تبلغ 54.46، يلي ذلك المبدأ الذي ينص على ضرورة أن يكون الجانب السلوكي للسائح والمتعامل مع المخاطر وكذا مسئول إجراءات الأمن والسلامة ذو أهمية في التعامل مع الخطر السياحي المحتمل عند قيمة (ت) -بترتيب متقارب للمبدأ السابق- عند قيمة تائية تبلغ (53.26)، يلي ذلك أهمية المبدأ الذي ينص على أنه لا تعبر عمليات الشك والريبة تعبيراً دقيقاً عن مفهوم الخطر السياحي المحتمل المصاحب لزيارة المجموعات السياحية. عند قيمة (ت) 51.57 من إجابات المبحوثين.

ويأتي في الترتيب الأخير المبدأ القائل بأن الخطر يحدث عندما يحدث اختلاف بين الاختيار الواقعي لتطبيق اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات، وبين الاختيار العقلاني عند قيمة تائية ضعيفة تعكس عدم رضا المبحوثين عن أي احتمال لوقوع الخطر مهما كان؛ فلا بد من تطابق الاختيار العقلي والواقعي كمبدأ مهم للتأمين سلامة سياحة المجموعات.

سابعا: اختبار فروض البحث وتحقيق نتائجه:

حيث يتم اختبار مدى معنوية الفروض في تحقيق مجموعة الأهداف المتعلقة بالهيكل الفكري لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات السلامة والأمن كمتغيرات وسيطة، وعليه يتم اختبار الفرض الرئيسي الذي ينص على ملائمة النموذج المقترح لتدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات من خلال اختبار مجموعة الفروض الفرعية له كما يلي:

أ- اختبار صحة الفرض الفرعي الأول: حيث ينص على: "يشكل الوضع الحالي لإجراءات الأمن والسلامة مخاطر محتملة لسياحة المجموعات في مصر"، يستخدم الباحث تحليل التباين لقياس الملائمة بين المتوسط العام للأهداف المأمول الوصول إليها من خلال النموذج المقترح لإدارة الخطر وبين استطلاع رأي الخبراء الأمنيين في عينة البحث عن إجراءات السلامة والأمن في المطارات في الوضع الحالي، وهذا ما يتبين من خلال الجدول (8).

جدول (8) اختبار الفرض الفرعي الأول - قياس الوضع الحالي

النموذج	مجموع مربعات الخطأ	درجه الحرية	متوسط مربعات الخطأ	قيمه اختبار ف	مستوي الدلاله الاحصائية	
1	معامل الانحدار	111.067	15	7.404	1.396	.227 ^b
	البواقي	127.333	24	5.306		
	الاجمالي	238.400	39			

من خلال الجدول رقم (8) يتبين أن قيمة (ف) تبلغ 1.396 وهي أقل من القيمة الجدولية عند مستوي معنوية يبلغ 0.227 وهو أكبر من مستوي 0.05 والتي عندها يقبل الفرض الإحصائي القائل بأن "الوضع الحالي لإجراءات الأمن والسلامة في المطارات يشكل مخاطر محتملة لسياحة المجموعات في مصر" هذا وقد تم قبول هذا الفرض بقوة تفسيرية يعبر عنها الجدول التالي رقم (9).

جدول (9) القوة التفسيرية لمتغيرات الفرض الفرعي الأول (ملخص نتائج الاختبار)

النموذج	معامل الارتباط	معامل التحديد	معامل التحديد المحدد	الخطأ المعياري
1	.683 ^a	.466	.132	2.30337

من خلال الجدول رقم (9) يتضح أن إجراءات السلامة والأمن الحالية في المطارات تحقق أهداف ومتطلبات الحد من المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات بنسبة تدل عليها قيمة (R^2) وهي تبلغ 46.6% بعدها لا تحقق الاشتراطات الآمنة شروط الحد من الخطر المحتمل لسياحة الوفود في ظل الاشتراطات الحالية للأمن والسلامة في المطارات .

ب- اختبار صحة الفرض الفرعي الثاني: حيث ينص على أنه: " يوجد اتفاق معنوي ذو دلالة إحصائية حول محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات، يستخدم الباحث تحليل كروسكال-ويلز (Kruskal Wallis Test) لبيان وجه الاتفاق والاختلاف بين الفئات حول النموذج المقترح لإدارة الخطر السياحي المحتمل في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات ، وهذا ما يتبين من خلال الجدول التالي رقم (10).

جدول (10) اختبار الفرض الفرعي الثاني

	فئات الدراسة	حجم العينة N	متوسط الرتب	قيمة اختبار كاي اسكوير	مستوي الدلالة الإحصائية
مفاهيم إدارة الخطر	خبير سياحي	32	76.38	6.847	.077
	هيئة تنشيط السياحة	40	89.90		
	موظفو شركات الطيران	51	64.34		
	اكاديمي في الدراسات السياحية	61	75.36		
	الاجمالي	184			
فروض إدارة الخطر	خبير سياحي	32	79.47	2.112	.550
	هيئة تنشيط السياحة	40	81.43		
	موظفو شركات الطيران	51	68.19		
	اكاديمي في الدراسات السياحية	61	77.51		
	الاجمالي	184			
مبادئ إدارة الخطر	خبير سياحي	32	80.41	8.978	.030
	هيئة تنشيط السياحة	40	87.26		
	موظفو شركات الطيران	51	59.70		
	اكاديمي في الدراسات السياحية	61	79.41		
	الاجمالي	184			

يوضح الجدول رقم (10) مدي الفروق المعنوية بين الفئات المعنية بالدراسة حول النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات، حيث يقبل الفرض الإحصائي بوجود اتفاق بين الأطراف المعنية حول هذه الدور إذا كانت قيمة (χ^2) أقل من القيمة الجدولية عند مستوي معنوي أكبر من مستوي (0.05) ، ويرفض هذا الفرض في حالة الاختلاف بين الأطراف المعنية بالدراسة.

ومن خلال مناظرة الجدول رقم (10) يتضح أن بعض قيم (K^2) أقل من القيم الجدولية عند مستوي معنوية أكبر من مستوي (0.05) بشأن مفاهيم النموذج المقترح وفروضه (0.077)، (0.55) على التوالي، والذي عنده يتقرر قبول الفرض الإحصائي الذي ينص علي وجود اتفاق بين الأطراف المعنية بالاستقصاء حيث لا توجد فروق معنوية ذو دلالة إحصائية حول محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات.

ويلاحظ أن قيمة (K^2) أكبر من القيمة الجدولية لها عند مستوي معنوي يبلغ (0.03) وهو أقل من مستوي 0.05 والذي عندها يقبل الفرض القائل بوجود اختلاف معنوي ذو دلالة إحصائية بشأن المبادئ الخاصة بالنموذج المقترح بشأن محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات.

ج- اختبار صحة الفرض الرئيسي: وينص على أنه: " لا يؤدي النموذج المقترح الى تدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية"، ويستخدم الباحث تحليل التباين لقياس الملائمة بين المتوسط العام للأهداف المأمول الوصول اليها من خلال النموذج المقترح لإدارة الخطر وعناصر الهيكل الفكري المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ضوء اشتراطات السلامة والأمن في المطارات الدولية كمتغير بسيط، وهذا ما يتبين من خلال الجدول (11).

جدول (11) اختبار صحة الفرض الرئيسي للبحث

النموذج	مجموع مربعات الخطأ	درجه الحرية	متوسط مربعات الخطأ	قيمة اختبار ف	مستوي الدلالة الاحصائية	
1	معامل الانحدار	970.782	19	323.594	339.404	.000 ^b
	البواقي	141.106	148	.953		
	الاجمالي	1111.888	184			

من خلال الجدول رقم (11) يتبين أن قيمة (ف) تبلغ (339.404) وهي أكبر من القيمة الجدولية عند مستوي معنوية يبلغ (0.00) وهو أقل من مستوي 0.05 والتي عندها يرفض الفرض الصفري، ويقبل الفرض البديل القائل " يؤدي النموذج المقترح الى تدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية " هذا وقد تم قبول هذا الفرض بقوة تفسيرية يعبر عنها الجدول (12).

جدول (12) القوة التفسيرية لمتغيرات الفرض الرئيسي

الخطأ المعياري	معامل التحديد المحدد	معامل التحديد	معامل الارتباط	النموذج ج
.97643	.871	.873	.934 ^a	1

من خلال الجدول رقم (12) يتضح أن النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية يحقق فاعلية بنسبة تدلل عليها قيمة (R^2) وهي تبلغ 87.3% عندها لا تحقق الاشتراطات الآمنة شروط الحد من الخطر المحتمل لسياحة الوفود في ظل الاشتراطات الحالية للأمن والسلامة في المطارات، ويشير تحليل Beta التالي الي معنوية عناصر النموذج المقترح كما هي مبين في جدول رقم (13).

جدول رقم (13): القوة التفسيرية لمتغيرات الفرض الرئيسي للبحث.

النموذج	القيم غير القياسية للمعاملات		القيم القياسية للمعاملات	قيم m اختبارات	مستوي الدلالة الاحصائية
	قيمة b المقدره	الخطأ المعياري	الاختبار Beta		
1	الثوابت	-4.269	1.596	-2.675	.008
	مفاهيم إدارة الخطر	.512	.043	.687	12.000
	فروض إدارة الخطر	.092	.034	.120	2.702
	مبادئ إدارة الخطر	.252	.091	.179	2.771

من خلال الجدول رقم (13) يتضح أن كافة عناصر النموذج المقترح لإدارة الخطر تحقق الفاعلية المطلوبة لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، حيث أن جميع قيم (ت) أكبر من القيم الجدولية عند مستوي معنوية أقل من مستوي 0.05 والتي تبين من خلالها فاعلية النموذج المقترح في ادارة الخطر المحتمل والذي يوصي الباحث بتطبيقه.

النتائج والتوصيات:

من خلال الدراسة النظرية والاختبارية يتم تلخيص نتائج البحث وتوصياته فيما يلي:

أولاً: نتائج البحث:

- 1- يكون في أولوية إجابات المبحوثين بشأن الاشتراطات الدولية التي تلتزم بها المطارات فيما يتعلق بالرحلات السياحية وغيرها من مجموعات السفر؛ اشتراطات لقائد الطائرة في اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة، يلي ذلك ضرورة خلو المجال الجوي المحيط بالمطارات من العوائق التي تعيق الرحلة السياحية وغيرها، ثم يلي ذلك ضمان عدم تدخل أي شخص في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة.
- 2- تكون الاشتراطات المتعلقة بضرورة حمل الطائرة للوثائق والسجلات التي تشترط عليها اتفاقية شيكاغو؛ ومنها تسجيل الطائرة وصلاحياتها، وإجازات القائد وغير ذلك من الشهادات وهي من المسلمات التي لا بد منها.
- 3- تترتب الإجابات بالنسبة للأهداف المقترحة للهيكل الفكري لنموذج إدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات السياحية في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية تعظيم دور الجهات السياحية الرقابية لغرض الحد من المخاطر المصاحبة للوفود السياحية، يلي ذلك توفير إطار علمي لإرشاد المعنيين بالمخاطر السياحية المحتملة عند التهاون في تطبيق إجراءات الأمن والسلامة الدولية عند قيمة مقاربة جدا للأولي.
- 4- تترتب الاجابات بالنسبة لمفاهيم النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة، حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية ضرورة تعريف معني الخطر المحتمل حتي يستقيم تحديد فروض ومبادئ النموذج المقترح، وهو المتصل بوجود معلومات في الماضي يمكن من خلالها استقرار طبيعة المخاطر السياحية المحتملة عندما تتكرر نفس الظروف بالنسبة لسياحة المجموعات.
- 5- يحصل مفهوم مرونة الاشتراطات المتعلقة بالأمن والسلامة الدولية علي الأهمية التالية، ويعني بها حجم التهاون في تطبيق الاشتراطات الدولية للأمن والسلامة عند معالجة الأخطار المحتملة المصاحبة للوفود، ويلي ذلك مفهوم الإرهاق

الوظيفي، ويعني به مضاعفة الإجراءات المتبعة في المطارات في حالة تعدد الوفود السياحية لمجموعات متنوعة في ذات الوقت.

- 6- تترتب إجابات المبحوثين بالنسبة لفروض النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية الفرض القائل باعتبار الشك الصحي للعنصر البشري المتعامل مع الخطر السياحي المحتمل من أهم صفات التي تحد من وقوع الخطر للمجموعات السياحية.
- 7- تكون الأهمية التالية للفرض القائل بأن إدارة المخاطر السياحية تمثل أنظمة فعالة لمواجهة الخطر بكل أنواعه المتعلق بإجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، يلي ذلك الفرض القائل بتضاعف عمليات وإجراءات السلامة بالمطارات كلما زادت احتمالات المخاطر المصاحبة للمجموعات السياحية وفقاً لإجابات المبحوثين.
- 8- يأتي في نهاية ترتيب الفروض المقترحة الفرض القائل بأن طرق التعامل مع الخطر السياحي المحتمل تقتصر على نقله، أو تجنب وقوعه، أو تخفيضه، أو قبوله مع الأضرار وإدارة تداعياته وهذا يعكس عدم موافقة المبحوثين بشكل نسبي عن هذا الفرض فلا مجال لنقل الخطر أو قبوله مع الأضرار المحتملة.
- 9- تترتب إجابات المبحوثين بالنسبة لمبادئ النموذج المقترح لإدارة المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات السياحية في ضوء إجراءات السلامة والأمن في المطارات؛ حيث يأتي في مقدمة الأهمية الترتيبية المبدأ الذي ينص على أن الخطر السياحي المحتمل يحدث عند افتقار القرار الفني للتعامل مع الخطر إلى المعرفة الكاملة بمسببات وقوع الخطر، يلي ذلك المبدأ الذي ينص على أن الجانب السلوكي للسائح والمتعامل مع المخاطر ومسئول إجراءات الأمن والسلامة ذو أهمية في التعامل مع الخطر السياحي المحتمل، يلي ذلك أهمية المبدأ الذي ينص على أنه لا تعبر عمليات الشك والريبة تعبيراً دقيقاً عن مفهوم الخطر السياحي المحتمل المصاحب لزيارة المجموعات السياحية.
- 10- يأتي في الترتيب الأخير للمبادئ المقترحة وفقاً للإجابات المبدأ القائل بأن الخطر يحدث عندما يحدث اختلاف بين الاختيار الواقعي لتطبيق اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات، وبين الاختيار العقلاني يعكس عدم رضا المبحوثين عن أي احتمال لوقوع الخطر مهما كان؛ فلا بد من تطابق الاختيار العقلي والواقعي كمبدأ مهم للتأمين سلامة سياحة المجموعات.
- 11- يقبل الفرض الإحصائي القائل بأن "الوضع الحالي لإجراءات الأمن والسلامة في المطارات يشكل مخاطر محتملة لسياحة المجموعات في مصر.
- 12- أن إجراءات السلامة والأمن الحالية في المطارات تحقق أهداف ومتطلبات الحد من المخاطر المحتملة لسياحة المجموعات بنسبة تدل عليها قيمة (R^2) وهي تبلغ 46.6% بعدها لا تحقق الاشتراطات الآمنة شروط الحد من الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل الاشتراطات الحالية للأمن والسلامة في المطارات .
- 13- يتقرر قبول الفرض الإحصائي الذي ينص على وجود اتفاق بين الأطراف المعنية بالاستقصاء حيث لا توجد فروق معنوية ذو دلالة إحصائية حول محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات بالنسبة لمفاهيم النموذج المقترح وفروضه.

- 14- يقبل الفرض القائل بوجود اختلاف معنوي ذو دلالة إحصائية بشأن المبادئ الخاصة بالنموذج المقترح بشأن محددات الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات.
- 15- يقبل الفرض القائل بأن النموذج المقترح يؤدي الى تدنية الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية
- 16- " أن النموذج المقترح لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل إجراءات الأمن والسلامة في المطارات الدولية يحقق فاعلية بنسبة تدل عليها قيمة (R^2) وهي تبلغ 87.3% عندها لا تحقق الاشتراطات الأمانة شروط الحد من الخطر المحتمل لسياحة الوفود في ظل الاشتراطات الحالية للأمن والسلامة في المطارات.
- 17- أن كافة عناصر النموذج المقترح لإدارة الخطر تحقق الفاعلية المطلوبة لإدارة الخطر المحتمل لسياحة المجموعات في ظل اشتراطات الأمن والسلامة في المطارات الدولية، حيث أن جميع قيم (ت) أكبر من القيم الجدولية عند مستوى معنوية أقل من مستوي 0.05 وبدرجة ثقة كبيرة.

توصيات البحث:

- من خلال نتائج الدراسة العملية يقدم الباحث مجموعة من التوصيات إلى للمخطط السياحي والأمني بشأن إدارة الخطر للوفود السياحية ، وتتمثل فيما يلي:
- 1- تطبيق الهيكل الفكري المقترح عند اتخاذ الإجراءات الاحترازية للتخطيط للحد من الخطر المحتمل المصاحب لزيارة المجموعات السياحية.
- 2- ضرورة وجود هيكل تطبيقي يتضمن الإجراءات والمعايير الضرورية لإدارة الخطر المحتمل في ظل اشتراطات الامن والسلامة الدولية.
- 3- ضرورة إصدار معيار للخطر السياحي المحتمل الذي يتضمن المخاطر التي من المحتمل وقوعها على السياح وكذلك المنشآت السياحية وتلك الأخطار التي تقع علي شركات السياحة.

أولا المراجع العربية

- سالم حميد سالم، (2017) " المخاطر التي تواجه السياحة وسبل إدارتها في ظل التحديات المعاصرة : دراسة نظرية" مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد (23)، العدد(96)، ص ص 152-155 .
- عثمان محمد غنيم ، (2001) " برمجة رحلات المجموعات السياحية باستخدام أسلوب المناطق السياحية المرحلية لتحقيق تنمية سياحية إقليمية متوازنة"مجلة مؤتمة للبحوث والدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد (16)، العدد الثاني، ص ص،265-280.
- محمد يسري أحمد داوود،(1999) " أمن الميناء البحري والجوي والمطارات في مواجهة الأزمات والكوارث" المؤتمر السنوي لإدارة الأزمات والكوارث ، كلية التجارة ، جامعة عين شمس ، وحدة بحوث الأزمات، المجلد الثاني، ص ص 8-12

ثانيا المراجع الاجنبية

- Alvarez, M., Campo, S., and Fuchs, G., (2020).Tourism in conflict zones: animosity and risk perceptions. NTEJIRNATIONAL JOURNAL OF CULTURE, TOURISM AND HOSPITALITY RESEARCH j, VOL. 14 NO. (2),189- 199.
- Asli, D. A. and Boylu, T. Y. (2010). Cultural comparison of tourists' safety perception in relation to trip satisfaction. Volume12, Issue2 March/April, 179-192.
- Breda, Z. and Costa, C. (2005). Safety and Security Issues Affecting Inbound Tourism in the People's Republic of China.
- Feridun, M. (2011). Impact of Terrorism on Tourism in Turkey: Empirical Evidence from Turkey, Journal Applied Economics, 43, (24): 3349-3354.
- Fitzgerald, P. (2003)"Risk Management Guide For Tourism Operators, Canadian Tourism Commission", Canada,25.
- Fourie, J., Rosselló-Nadal, J., and Santana-Gallego, M. (2020). The influence of tourist risk perceptions on travel intention to mega sporting event destinations with different levels of risk. Journal of Travel Research, Vol. 59(2) 209–219
- Heath, L. and Dan, H. (2010). Handbook Of Risk And Crisis Communication, First Published, By Routledge,U, (Robert),126. https://www.icao.int/publications/Documents/9916_ar.pdf
- Khan, J., Chelliah, S., and Ahmed, S., (2019). Intention to visit India among potential travellers: Role of travel motivation, perceived travel risks, and travel constraints" Tourism and Hospitality Research, Vol. 19(3) 351–367.
- King, D. and Cottrell, A., (2005). Some Risks Are Taking :Tourism Industry Risk Management In Tropical Coastal Areas. James Cook University.
- Popescu, L. (2011). Safety and Security in Tourism: Case Study Roman. Journal of tourism-studies and research in tourism, 10, (2): 322–328.
- Sylvie, L. Sir, O., and Hopkin K., (2008). Disaster Risk Management For Coastal Tourism Destinations Responding to Climate Change A Practical Guide for Decision makers. on: line: [https:// www.onecaribbean.org](https://www.onecaribbean.org) , 46-59.
- Walsh, K., & Taylor, M. S. (2007). Developing in-house careers and retaining management talent: What hospitality professionals want from their jobs [Electronic version]. Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly, 48(2), 179.



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

Vol. 18 No. 2, (2020), pp.177-201.

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



A proposed model for managing the potential risk of group tourism in Egypt in light of security and safety requirements at international airports"

Nermen Elsayed Mohamed Elhattab

The High Institute for Tourism and Hotels in Alexandria

ARTICLE INFO

Keywords:

Intellectual structure;
Potential danger;
Group tourism; Safety
and security
requirements;
International airports.

(JAAUTH)

**Vol. 18, No. 2,
(2020),
pp.177 -201.**

Abstract

Purpose – The research aims to suggest a model for managing the potential risk of group tourism in light of security and safety measures in international airports, which will serve as an intellectual structure governing practical procedures in managing tourism risk.

Design/methodology/approach-The research used the modern scientific method to test the nature of the current state of security and safety measures, and their role in reducing the potential risk of group tourism in Egypt, then outlining the potential risk determinants of group tourism in light of security and safety measures at airports.

Findings –The results of the research were acceptance of the hypothesis that the proposed model reduces the potential risk of group tourism in light of security and safety measures in international airports and provides an intellectual structure of goals, concepts, assumptions, and important principles to control the management of the potential risk of group tourism.