

Научная статья

Original article

УДК 338.48:656.7(620)

doi: https://doi.org/10.55186/2413046X_2026_11_8_126

edn: HJZZXS

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕГИПТА КАК ФАКТОР
РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВЪЕЗДНОГО ТУРИЗМА:
ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ**
**TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF EGYPT AS A FACTOR IN THE
DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL INBOUND TOURISM:
SPATIAL ANALYSIS**



Гергес Бола Реда Бануб, преподаватель, Институт туризма, сервиса и креативных индустрий, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Южный федеральный университет», Ростов-на-Дону, Российская Федерация, E-mail: bola.reda720@gmail.com

Gerges Bola Reda Banoub, Lecturer, Institute of Tourism, Service and Creative Industries, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Southern Federal University», Rostov-on-Don, Russian Federation, E-mail: bola.reda720@gmail.com

Аннотация. В статье представлены результаты исследования роли транспортной инфраструктуры в развитии международного въездного туризма в Арабской Республике Египет. Актуальность работы обусловлена необходимостью выявления пространственных закономерностей функционирования транспортной системы страны в условиях постпандемийного восстановления туристской отрасли и сохраняющейся

концентрации туристских потоков в прибрежных макрорегионах. Целью исследования является оценка влияния отдельных видов транспорта на формирование въездных туристских потоков и обоснование направлений оптимизации транспортного обеспечения туризма. Методологическую основу составили системный, статистический и сравнительно-географический методы, а также корреляционный анализ. Информационную базу исследования составили данные Министерства туризма и древностей Египта, Центрального агентства по общественной мобилизации и статистике (CAPMAS), Всемирной туристской организации (UNWTO) за 2014–2024 годы. Установлено, что авиационный транспорт обеспечивает от 85 до 89% всех въездов в страну, при этом доминирующее положение занимают аэропорты Каира, Хургады и Шарм-эль-Шейха. Выявлена устойчивая пространственная дифференциация в распределении автобусного парка: основная масса туристских автобусов сосредоточена в провинциях Нижнего Египта, тогда как на Синае их доля минимальна. Показано, что железнодорожный транспорт, несмотря на модернизацию подвижного состава, сохраняет ограниченную роль в обслуживании туристских потоков. Корреляционный анализ подтвердил практически функциональную зависимость между пассажиропотоком аэропортов и числом туристов (коэффициент корреляции 0,98). Обоснована необходимость развития прямых авиационных связей с внутренними регионами страны и формирования мультимодальных транспортных схем для пространственной диверсификации въездного туризма.

Abstract. The article presents the results of a study on the role of transport infrastructure in the development of international inbound tourism in the Arab Republic of Egypt. The relevance of the work is due to the need to identify spatial patterns in the functioning of the country's transport system in the context of post-pandemic recovery of the tourism industry and the persistent concentration of tourist flows in coastal macro-regions. The aim of the study is to assess the impact

of individual modes of transport on the formation of inbound tourist flows and to substantiate directions for optimizing transport support for tourism. The methodological basis includes systemic, statistical and comparative-geographical methods, as well as correlation analysis. The information base of the study comprises data from the Ministry of Tourism and Antiquities of Egypt, the Central Agency for Public Mobilization and Statistics (CAPMAS), and the World Tourism Organization (UNWTO) for 2014–2024. It is established that air transport provides from 85 to 89% of all entries into the country, with the dominant position occupied by the airports of Cairo, Hurghada and Sharm el-Sheikh. A stable spatial differentiation in the distribution of the bus fleet is revealed: the bulk of tourist buses is concentrated in the provinces of Lower Egypt, while in Sinai their share is minimal. It is shown that railway transport, despite the modernization of rolling stock, retains a limited role in servicing tourist flows. Correlation analysis confirmed a practically functional dependence between airport passenger traffic and the number of tourists (correlation coefficient 0.98). The necessity of developing direct air links with the internal regions of the country and forming multimodal transport schemes for the spatial diversification of inbound tourism is substantiated.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, международный туризм, Египет, авиационные перевозки, автобусный парк, железнодорожные перевозки, туристские потоки, пространственный анализ

Keywords: transport infrastructure, international tourism, Egypt, air transportation, bus fleet, railway transportation, tourist flows, spatial analysis

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная инфраструктура выступает одним из базовых условий функционирования туристской отрасли. В научной литературе транспорт рассматривается не только как средство перемещения, но и как системообразующий элемент территориальной организации туризма, определяющий доступность дестинаций и интенсивность туристских потоков

[1, 2]. Для стран с выраженной пространственной поляризацией туристской активности, к числу которых относится Египет, анализ транспортной составляющей приобретает особую значимость, поскольку позволяет объяснить сложившиеся диспропорции и обосновать направления их сглаживания.

Вопросы транспортного обеспечения туризма рассматривались в работах А.Ю. Александровой [1], А.Н. Дунца [3], А.И. Зырянова [4]. Значительный вклад в изучение транспортно-географического положения и его влияния на туристскую сферу внесли О.А. Бунаков и А.М. Найда [5]. Проблематика развития транспорта в странах Северной Африки отражена в исследованиях К. Алешина, А. Баринова, Е. Заноскиной [6]. Отдельные аспекты функционирования транспортной системы Египта затрагивались в работах А.О. Филоника [7].

Вместе с тем комплексный анализ роли транспортной инфраструктуры в развитии въездного туризма Египта с учётом региональной специфики до настоящего времени не проводился. Целью настоящего исследования является оценка влияния отдельных видов транспорта на формирование въездных туристских потоков и обоснование направлений оптимизации транспортного обеспечения туризма в Египте.

Для достижения поставленной цели решались следующие задачи: анализ динамики парка транспортных средств и его территориального распределения; оценка роли авиационного транспорта в формировании въездных потоков; выявление пространственных закономерностей размещения автобусного парка; определение места железнодорожного транспорта в обслуживании туристов.

МЕТОДЫ

Информационную базу исследования составили официальные статистические материалы Министерства планирования и экономического развития Египта, Министерства туризма и древностей Арабской Республики

Египет, ежегодные статистические сборники Центрального агентства по общественной мобилизации и статистике (CAPMAS), данные Всемирной туристской организации (UNWTO), а также отчёты международных консалтинговых агентств.

Методологическую основу работы составили системный подход, позволивший рассмотреть транспортную систему Египта как целостный объект, включающий взаимосвязанные элементы; статистический анализ, применённый для обработки массивов количественных данных за период с 2014 по 2024 годы; сравнительно-географический метод, использованный для выявления региональных различий; корреляционный анализ, позволивший количественно оценить силу связей между показателями транспортной инфраструктуры и объёмами туристских потоков.

Сбор и верификация эмпирической базы проводились в период с 2020 по 2025 годы. Хронологические рамки анализа охватывают как относительно стабильные годы развития туристской отрасли, так и периоды кризисных явлений, включая последствия политической нестабильности 2013 года, кризис, связанный с авиакатастрофой 2015 года, и глобальный пандемийный кризис 2020–2021 годов.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ динамики парка лицензированных транспортных средств в Египте за 2015–2024 годы позволил выявить несколько устойчивых тенденций. Общее количество зарегистрированных транспортных средств за десятилетие выросло с 8,6 млн до 10,4 млн единиц, при этом пиковое значение (11,5 млн) было зафиксировано в 2019 году. Наиболее заметный спад (-13,5% в 2022 году по сравнению с 2021-м) связан с изменением правил регистрации мотоциклов и ужесточением требований безопасности в отношении тук-туков.

В структуре парка доминируют легковые автомобили (около 55%), причём их доля остаётся стабильной на протяжении всего периода.

Значительный интерес для туристской отрасли представляет сегмент автобусов, включая туристские, количество которых колеблется в диапазоне 19–24 тыс. единиц, что свидетельствует о сохранении спроса на организованные групповые перевозки.

Отдельно следует отметить рост числа тук-туков (с 85 тыс. в 2015 г. до 186 тыс. в 2024 г.) – этот вид транспорта активно используется для локальных перемещений туристов в курортных зонах и исторических центрах, однако его доля в общем парке остаётся невысокой (около 1,8%).

Анализ распределения автобусного парка по провинциям Египта позволяет выявить устойчивую пространственную дифференциацию. Основная масса автобусов сосредоточена в провинциях Нижнего Египта – Каире (8 368 автобусов транспортных компаний, 8 138 туристских автобусов, 11 911 частных) и Гизе (8 445, 2 225 и 25 255 соответственно). Это обусловлено как высокой плотностью населения, так и ролью этих территорий как главных туристских ворот страны.

В Верхнем Египте выделяется Луксор с 3 238 туристскими автобусами – это второй по величине показатель после Каира, что отражает специализацию региона на культурно-познавательном туризме и обслуживании экскурсионных групп. На Побережье Красного моря лидирует провинция Красное море (3 164 туристских автобуса), что соответствует его статусу главного центра пляжного и дайвинг-туризма.

На Синае, несмотря на высокую туристскую активность, количество туристских автобусов невелико (всего 1 единица в Южном Синае), что объясняется преобладанием трансферов на микроавтобусах и такси, а также спецификой организации туров на полуострове.

Всего в Египте насчитывается 19 927 туристских автобусов, что составляет около 11,4% от общего автобусного парка страны. Наибольшая концентрация туристских автобусов наблюдается в провинциях, где развит организованный групповой туризм (Каир, Луксор, Красное море), тогда как в

регионах с преобладанием индивидуального туризма (Синай) их доля минимальна.

Авиационная инфраструктура Египта характеризуется доминированием трёх основных узлов – Каира, Хургады и Шарм-эль-Шейха, на которые приходится основная масса международных перевозок.

Анализ динамики пассажиропотока за 2014–2023 годы показал, что допандемийный максимум был достигнут в 2019 году – 21 877 тыс. пассажиров в аэропортах Нижнего Египта и 9 206 тыс. на Побережье Красного моря. Пандемия 2020 года привела к трёхкратному сокращению пассажиропотока во всех регионах, однако уже к 2022 году показатели не только восстановились, но и превысили уровень 2019 года в ряде регионов.

Наиболее динамичное восстановление наблюдается в 2023 году: общий пассажиропоток достиг 78 115 тыс. человек, что на 29,6% выше уровня 2022 года. Особенно значителен рост в аэропортах Каира (26 748 тыс. в 2023 году, +32% к 2022 году) и Хургады (8 869 тыс., +24%). В то же время аэропорты Верхнего и Среднего Египта демонстрируют более низкие темпы восстановления, что отражает сохраняющуюся концентрацию туристских потоков в прибрежных регионах.

Анализ распределения туристских прибытий по видам транспорта показывает, что воздушный транспорт остаётся доминирующим, обеспечивая около 88% всех въездов. В 2020 году, в разгар пандемии, доля воздушного транспорта даже выросла до 88,9% (с 87,0% в 2019 году), что объясняется практически полной остановкой сухопутного и водного сообщения с соседними странами. В последующие годы структура перевозок оставалась стабильной: воздушный транспорт – около 88%, сухопутный – около 10%, водный — около 2%.

Железнодорожное сообщение играет важную, хотя и ограниченную роль в обслуживании туристских потоков в Египте. Анализ динамики основных

показателей железнодорожного транспорта за период с 2014/15 по 2023/24 годы позволяет оценить его текущее состояние и тенденции развития.

Количество поездов варьируется в диапазоне от 276 тыс. до 409 тыс. в год. Протяжённость путей составляет около 9 570 км, протяжённость линий – от 3 325 до 7 082 км. Количество пассажиров колеблется в диапазоне от 235 до 270 млн человек в год.

Важным показателем для туристской отрасли является ежедневное наличие мест в течение года, которое составляет от 158 907 до 187 187 мест. Наблюдается тенденция к повышению комфорта (увеличение доли поездов с кондиционерами и высшего класса). Таким образом, железнодорожный транспорт Египта сохраняет потенциал для обслуживания туристских потоков, особенно на маршрутах Каир – Александрия – Луксор – Асуан, однако его роль в общем объёме перевозок туристов остаётся ограниченной по сравнению с авиационным и автомобильным транспортом.

Для выявления объективных закономерностей в развитии туризма на территории Египта был проведён корреляционный анализ основных показателей по пяти выделенным туристским макрорегионам. В качестве исходных данных использовались показатели, характеризующие инфраструктуру (количество отелей, туристских компаний, музеев, пассажиропоток аэропортов), туристский поток (число туристов, заполняемость гостиниц) и экономическую эффективность (доход гостиничного сектора).

Анализ полученных коэффициентов корреляции позволил выявить ряд устойчивых закономерностей. Наиболее сильное влияние наблюдается между показателями туристской инфраструктуры и объёмами туристских потоков. Коэффициент корреляции между количеством средств размещения и числом туристов составляет 0,97, что свидетельствует о практически функциональной зависимости. Между количеством отелей и их заполняемостью наблюдается также высокий показатель взаимосвязи (0,98).

Высокие значения коэффициентов корреляции между пассажиропотоком аэропортов и числом туристов (0,98), а также между пассажиропотоком и количеством отелей (0,94) указывают на ключевую роль транспортной доступности в развитии международного туризма. Регионы, располагающие крупными авиационными узлами (Каир, Хургада, Шарм-эль-Шейх), закономерно лидируют по объёмам приёма иностранных гостей.

Связь между количеством музеев и числом туристских компаний демонстрирует коэффициент корреляции 0,90, что свидетельствует о наличии спроса на организованный, экскурсионный туризм на объекты культурно-исторического наследия. При этом связь музеев с общим числом туристов значительно слабее (0,58), что может объясняться недостаточным уровнем инфраструктурного развития в регионах, обладающих культурным потенциалом, но уступающих курортным зонам по условиям размещения и транспортной доступности.

ВЫВОДЫ

Проведённое исследование позволило сформулировать ряд выводов, имеющих как теоретическое, так и практическое значение.

1. Транспортная инфраструктура Египта характеризуется неоднородностью развития различных видов сообщения. Авиационный транспорт демонстрирует наиболее полное восстановление после кризиса, связанного с пандемией: к 2023 году общий пассажиропоток достиг 78,1 млн человек, что составляет 86,9% от докризисного уровня. При этом сохраняется доминирование трёх основных авиаузлов – Каира, Хургады и Шарм-эль-Шейха, на которые приходится основная масса международных перевозок.
2. Автомобильный транспорт характеризуется устойчивым ростом парка транспортных средств, включая специализированные туристские автобусы и такси, что создаёт предпосылки для развития экскурсионного обслуживания и индивидуальных поездок. Всего в Египте насчитывается 19 927 туристских автобусов, при этом их распределение по территории страны крайне

неравномерно: основная масса сосредоточена в провинциях Нижнего Египта (Каир, Гиза), тогда как на Синае их доля минимальна.

3. Железнодорожная сеть, несмотря на модернизацию подвижного состава и расширение линий, остаётся преимущественно ориентированной на внутренние перевозки и в ограниченной степени задействована в обслуживании туристских потоков. Вместе с тем развитие железнодорожного сообщения по оси Каир – Луксор – Асуан могло бы стать важным инструментом стимулирования культурно-познавательных маршрутов.

4. Корреляционный анализ подтвердил ведущую роль инфраструктурных факторов: коэффициенты корреляции между пассажиропотоком аэропортов и числом туристов (0,98), а также между количеством средств размещения и турпотоком (0,97) свидетельствуют о практически функциональной зависимости. Это означает, что расширение гостиничной базы и развитие авиасообщения практически прямо конвертируются в рост числа прибытий.

5. Выявленные закономерности создают основу для разработки практических рекомендаций по оптимизации транспортного обеспечения туризма в Египте, включая развитие прямых авиационных связей с внутренними регионами страны, формирование мультимодальных транспортных схем и повышение доступности удалённых туристских объектов.

Список источников

1. Александрова А.Ю. Новейшее представление о сфере туризма как системе // Современные проблемы сервиса и туризма. 2014. Т. 8, № 1. С. 24–38. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/noveyshee-predstavlenie-o-sfere-turizma-kak-sisteme> (дата обращения: 15.09.2026). DOI: 10.12737/3318.
2. Александрова А.Ю. Туристские кластеры: содержание, границы, механизм функционирования // Современные проблемы сервиса и туризма. 2007. № 1. С. 51–61. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/turistskie-klastery-soderzhanie-granitsy-mehanizm-funktsionirovaniya> (дата обращения: 11.09.2026).

3. Дунец А.Н. Теоретические основы планирования туристско-рекреационных комплексов // Вестник Кемеровского государственного университета. 2015. № 2-7. С. 164–167. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-osnovy-planirovaniya-turistsko-rekreatsionnyh-kompleksov> (дата обращения: 15.09.2026).
4. Зырянов А.И. Пространственная структура туризма (к статье С.А. Тархова «Пространственный подход в географии туризма») // Географический вестник. 2020. № 2 (53). С. 171–179. URL: <http://www.geovestnik.psu.ru/ru/archive/2020/2/171-179> (дата обращения: 15.09.2026). DOI: 10.17072/2079-7877-2020-2-171-179.
5. Бунаков О.А., Найда А.М. Влияние географических аспектов на сферу туризма (на примере Республики Татарстан) // Современные проблемы сервиса и туризма. 2022. Т. 16, № 4. С. 45–54. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-geograficheskikh-aspektov-na-sferu-turizma-na-primere-respubliki-tatarstan> (дата обращения: 12.09.2026). DOI: 10.5281/zenodo.7451605.
6. Алешин К., Баринов А., Заноскина Е. Транспорт Африки: планы и возможности // Азия и Африка сегодня. 2019. № 3. С. 40–46. URL: <https://asaf-today.ru/s0869-190800060> (дата обращения: 10.09.2026).
7. Филоник А.О. Арабские железные дороги перед вызовами времени // Восточная аналитика. 2021. № 1. С. 108–133. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/arabskie-zheleznye-dorogi-pered-vyzovami-vremeni> (дата обращения: 10.09.2026). DOI: 10.31696/2227-5568-2021-1-108-133.
8. Селим М. Влияние туризма на экономическую стабильность Египта // Актуальные проблемы глобальной экономики. 2016. С. 314–324. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26645678> (дата обращения: 12.09.2026). EDN: WZQHZL.

9. Селим М., Хожемп В.В. Современные тенденции развития туристического рынка Египта // Социально ориентированное управление в условиях глобализации. 2016. С. 212–224. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26645679> (дата обращения: 11.09.2026). EDN: WZQHZM.
10. Сафарян А.А. Подходы к оценке туристского потенциала территории // Географический вестник. 2015. № 1 (32). С. 89–102. URL: <http://www.geovestnik.psu.ru/ru/archive/2015/1/89-102> (дата обращения: 12.09.2026). DOI: 10.17072/2079-7877-2015-1-89-102.
11. Морозов М.А., Войт М.Н. Теоретико-экономическое содержание понятия «туристская дестинация» // Вестник Российского нового университета. 2013. № 2. С. 188–195. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-ekonomicheskoe-soderzhanie-ponyatiya-turistskaya-destinatsiya> (дата обращения: 11.09.2026).
12. Павленко И.Г., Османова Э.У. Сущность и содержание туристской дестинации // Проблемы современной экономики. 2016. № 4 (60). С. 209–212. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/suschnost-i-soderzhanie-turistskoy-destinatsii> (дата обращения: 11.09.2026).
13. Leiper N. The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry // Annals of Tourism Research. 1979. Vol. 6, No. 4. P. 390–407. DOI: 10.1016/0160-7383(79)90003-3.
14. Santos M.C., Veiga C., Águas P. Tourism services: facing the challenge of new tourist profiles // Worldwide Hospitality and Tourism Themes. 2016. Vol. 8, No. 6. P. 654–669. DOI: 10.1108/WHATT-09-2016-0046.
15. Sowers J. Nature reserves and authoritarian rule in Egypt: embedded autonomy revisited // The Journal of Environment & Development. 2007. Vol. 16, No. 4. P. 375–397. DOI: 10.1177/1070496507308757.

16. Eraqi M.I., Abd-Alla G. Information Systems and Tourism Marketing: New challenges for tourism business sector in Egypt // Information Technology in Hospitality. 2008. Vol. 5, No. 1. P. 35–47. DOI: 10.1080/15256480801907734.
17. World Travel & Tourism Council. Travel & Tourism in Egypt Reaches Historic Milestones. London, 2025. URL: <https://wttc.org/news/travel-and-tourism-in-egypt-reaches-historic-milestones> (дата обращения: 08.09.2026).
18. Egypt. Law No. 102 of 1983 on Natural Protected Areas: [law]: passed on 31 July 1983 // Official Gazette. – Cairo, 1983 // ECOLEX: [website]. – URL: <https://www.ecolex.org/details/legislation/law-no-102-of-1983-on-natural-protected-areas-lex-faoc020777/> (дата обращения: 09.09.2026).
19. Egypt. Prime Minister's Decree No. 264 of 1994 regarding the conditions, rules and procedures for conducting activities in the areas of natural reserves: [decree]: issued on 30 January 1994 // Official Gazette. – Cairo, 1994 // Sustainable Wildlife Management (SWM) Programme: [website]. – URL: <https://www.swm-programme.info/legal-hub/egypt/compliance-with-ramsar> (дата обращения: 09.09.2026).
20. Statistic Yearbook 2022 – Tourism. – Cairo: Ministry of Tourism and Antiquities, 2023. 52 p.

References

1. Aleksandrova A.Yu. The Newest Understanding of the Tourism Sphere as a System // Modern Problems of Service and Tourism. 2014. Vol. 8, No. 1. Pp. 24–38. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/noveyshee-predstavlenie-o-sfere-turizma-kak-sisteme> (accessed: 15.09.2026). DOI: 10.12737/3318.
2. Aleksandrova A.Yu. Tourism Clusters: Content, Boundaries, Mechanism of Functioning // Modern Problems of Service and Tourism. 2007. No. 1. Pp. 51–61. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/turistskie-klastery-soderzhanie-granitsy-mehanizm-funktsionirovaniya> (accessed: 11.09.2026).
3. Dunets A.N. Theoretical Foundations of Planning Tourist-Recreational Complexes // Bulletin of Kemerovo State University. 2015. No. 2-7. Pp. 164–167.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-osnovy-planirovaniya-turistsko-rekreatsionnyh-kompleksov> (accessed: 15.09.2026).

4. Zyryanov A.I. Spatial Structure of Tourism (on the article by S.A. Tarkhov "Spatial Approach in the Geography of Tourism") // Geographical Bulletin. 2020. No. 2 (53). Pp. 171–179. URL: <http://www.geovestnik.psu.ru/ru/archive/2020/2/171-179> (accessed: 15.09.2026). DOI: 10.17072/2079-7877-2020-2-171-179.

5. Bunakov O.A., Naida A.M. The Impact of Geographical Aspects on the Tourism Sphere (on the Example of the Republic of Tatarstan) // Modern Problems of Service and Tourism. 2022. Vol. 16, No. 4. Pp. 45–54. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-geograficheskikh-aspektov-na-sferu-turizma-na-primere-respubliki-tatarstan> (accessed: 12.09.2026). DOI: 10.5281/zenodo.7451605.

6. Aleshin K., Barinov A., Zanoskina E. Transport of Africa: Plans and Opportunities // Asia and Africa Today. 2019. No. 3. Pp. 40–46. URL: <https://asaf-today.ru/s0869-190800060> (accessed: 10.09.2026).

7. Filonik A.O. Arab Railways Facing the Challenges of Time // Eastern Analytics. 2021. No. 1. Pp. 108–133. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/arabskie-zheleznye-dorogi-pered-vyzovami-vremeni> (accessed: 10.09.2026). DOI: 10.31696/2227-5568-2021-1-108-133.

8. Selim M. The Impact of Tourism on the Economic Stability of Egypt // Actual Problems of the Global Economy. 2016. Pp. 314–324. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26645678> (accessed: 12.09.2026). EDN: WZQHZL.

9. Selim M., Khozhempo V.V. Modern Trends in the Development of the Egyptian Tourism Market // Socially Oriented Management in the Context of Globalization. 2016. Pp. 212–224. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26645679> (accessed: 11.09.2026). EDN: WZQHBM.

10. Safaryan A.A. Approaches to Assessing the Tourist Potential of a Territory // Geographical Bulletin. 2015. No. 1 (32). Pp. 89–102. URL: <http://www.geovestnik.psu.ru/ru/archive/2015/1/89-102> (accessed: 12.09.2026). DOI: 10.17072/2079-7877-2015-1-89-102.
11. Morozov M.A., Voit M.N. Theoretical and Economic Content of the Concept of "Tourist Destination" // Bulletin of the Russian New University. 2013. No. 2. Pp. 188–195. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-ekonomicheskoe-soderzhanie-ponyatiya-turistskaya-destinatsiya> (accessed: 11.09.2026).
12. Pavlenko I.G., Osmanova E.U. Essence and Content of the Tourist Destination // Problems of the Modern Economy. 2016. No. 4 (60). Pp. 209–212. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/suschnost-i-soderzhanie-turistskoy-destinatsii> (accessed: 11.09.2026).
13. Leiper N. The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry // Annals of Tourism Research. 1979. Vol. 6, No. 4. P. 390–407. DOI: 10.1016/0160-7383(79)90003-3.
14. Santos M.C., Veiga C., Águas P. Tourism services: facing the challenge of new tourist profiles // Worldwide Hospitality and Tourism Themes. 2016. Vol. 8, No. 6. P. 654–669. DOI: 10.1108/WHATT-09-2016-0046.
15. Sowers J. Nature reserves and authoritarian rule in Egypt: embedded autonomy revisited // The Journal of Environment & Development. 2007. Vol. 16, No. 4. P. 375–397. DOI: 10.1177/1070496507308757.
16. Eraqi M.I., Abd-Alla G. Information Systems and Tourism Marketing: New challenges for tourism business sector in Egypt // Information Technology in Hospitality. 2008. Vol. 5, No. 1. P. 35–47. DOI: 10.1080/15256480801907734.
17. World Travel & Tourism Council. Travel & Tourism in Egypt Reaches Historic Milestones. London, 2025. URL: <https://wtcc.org/news/travel-and-tourism-in-egypt-reaches-historic-milestones> (accessed: 08.09.2026).
18. Egypt. Law No. 102 of 1983 on Natural Protected Areas: [law]: passed on 31 July 1983 // Official Gazette. – Cairo, 1983 // ECOLEX: [website]. – URL:

<https://www.ecolex.org/details/legislation/law-no-102-of-1983-on-natural-protected-areas-lex-faoc020777/> (accessed: 09.09.2026).

19. Egypt. Prime Minister's Decree No. 264 of 1994 regarding the conditions, rules and procedures for conducting activities in the areas of natural reserves: [decree]: issued on 30 January 1994 // Official Gazette. – Cairo, 1994 // Sustainable Wildlife Management (SWM) Programme: [website]. – URL: <https://www.swm-programme.info/legal-hub/egypt/compliance-with-ramsar> (accessed: 09.09.2026).

20. Statistic Yearbook 2022 – Tourism. – Cairo: Ministry of Tourism and Antiquities, 2023. 52 p.

© Гергес Б.Р.Б., 2026. *Московский экономический журнал*, 2026, № 9.