

*Мейечуви Вера, Студент, Высший институт транспорта и логистики (HITL), Университет Баменды, Баменда, Камерун*

## **КАМЕРУН: КОМПЛЕКСНОЕ РУКОВОДСТВО ПО ТУРИЗМУ И ТОРГОВЛЕ**

### **Аннотация**

В данной статье представлено фундаментальное междисциплинарное исследование туристического, торгового и логистического потенциала Республики Камерун. Камерун, традиционно характеризуемый как «Африка в миниатюре», обладает уникальным набором природных зон и культурного наследия, что создает предпосылки для лидерства в субрегионе Центральной Африки. Работа анализирует критическую зависимость между эффективностью транспортных коридоров и развитием туристических дестинаций в рамках реализации государственной стратегии «Vision 2035». В статье подробно рассматриваются региональные кластеры, анализируются психологические и социальные факторы распознавания предпринимательских возможностей в условиях коллективистской культуры, а также исследуются современные вызовы: от цифровизации платежных систем до внедрения партисипативных ГИС-технологий. Особое внимание уделено вопросам гендерного равенства в секторе гостеприимства и роли глубоководного порта Криби в трансформации торговой логистики стран СЕМАС. На основе анализа широкого спектра академических источников (Атембе, Тичаава, Кимбу и др.) предложена модель многостороннего управления (multi-stakeholder governance), направленная на устойчивое развитие отрасли. Исследование подчеркивает необходимость интеграции логистических решений и стратегического туристического планирования для преодоления инфраструктурного разрыва.

## **Annotation**

This article presents a fundamental interdisciplinary study of the tourism, trade, and logistics potential of the Republic of Cameroon. Cameroon, traditionally characterized as "Africa in Miniature," possesses a unique set of natural zones and cultural heritage, creating prerequisites for leadership in the Central African sub-region. The paper analyzes the critical dependence between the efficiency of transport corridors and the development of tourist destinations within the framework of the state strategy "Vision 2035". The article examines regional clusters in detail, analyzes psychological and social factors in recognizing entrepreneurial opportunities in a collectivist culture, and explores modern challenges: from the digitalization of payment systems to the implementation of participatory GIS technologies. Special attention is paid to issues of gender equality in the hospitality sector and the role of the Kribi Deep Sea Port in transforming the trade logistics of CEMAC countries. Based on an analysis of a wide range of academic sources (Atembe, Tichaawa, Kimbu, etc.), a multi-stakeholder governance model is proposed aimed at sustainable development of the industry. The study highlights the need to integrate logistics solutions and strategic tourism planning to bridge the infrastructure gap.

**Ключевые слова:** Камерун, международная торговля, транспортная логистика, экономика развития, «Африка в миниатюре», ГИС-технологии, гендерная дискриминация, порт Криби, предпринимательство, устойчивое управление.

**Keywords:** Cameroon, international trade, transport logistics, development economics, "Africa in Miniature", GIS technologies, gender discrimination, Kribi port, entrepreneurship, sustainable management.

## **ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ КАМЕРУНА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АФРИКЕ**

Камерун занимает стратегическое положение в Гвинейском заливе, являясь естественным «шарниром» между Западной и Центральной Африкой. Территория страны в 475 442 кв. км охватывает все климатические и ландшафтные зоны континента: от засушливых сахельских полупустынь на севере до плотных экваториальных лесов на юге и вулканических высокогорий на западе. В современных условиях глобальной нестабильности Камерун выступает как критически важный логистический узел для стран Экономического и валютного сообщества Центральной Африки (СЕМАС), особенно для государств, не имеющих выхода к морю (Чад и ЦАР).

Актуальность данного исследования обусловлена разрывом между колоссальным ресурсным потенциалом (300 видов млекопитающих, 849 видов птиц, более 250 этнических групп) и реальным вкладом туристической отрасли в национальную экономику. По данным Всемирного совета по туризму и путешествиям (WTTC), вклад сектора в ВВП Камеруна исторически не превышал 2%, в то время как в сопоставимых по ресурсам странах Восточной Африки этот показатель достигает 10% [1, с. 325]. Трансформация Камеруна в развитую туристическую державу требует не только маркетингового продвижения, но и фундаментальной перестройки транспортно-логистического каркаса страны. Как указывают исследователи Высшего института транспорта и логистики (HITL), ключевым барьером является «инфраструктурная дискретность» — отсутствие бесшовной связи между международными хабами и региональными дестинациями [10, с. 757].

## **I. ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ КАМЕРУНА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АФРИКЕ**

### **1. Северный макрорегион: Экотуризм и проблемы устойчивости**

Северные регионы Камеруна, включающие провинции Адамава, Северную и Крайний Северный, традиционно считаются колыбелью

классического африканского сафари-туризма. Центральным объектом международного интереса и точкой притяжения для любителей дикой природы является Национальный парк Ваза (Waza National Park). Этот парк, признанный биосферным заповедником ЮНЕСКО, славится своим богатым животным миром, включая слонов, жирафов, львов и множество видов птиц, что делает его ключевым элементом туристического предложения страны.

Однако интенсивное развитие туризма в этом регионе сталкивается с комплексом острых экологических и управленческих вызовов. Основная проблема, как отмечают исследователи Мукете и Битон (2014), заключается в том, что экосистемы парков находятся под серьезным давлением со стороны «конкурирующих отраслей» — прежде всего, экстенсивного сельского хозяйства и нерегулируемого выпаса скота, который часто вторгается на охраняемые территории в поисках воды и пастбищ. Это приводит к сокращению кормовой базы для диких животных и конфликтам между людьми и дикой природой.

Критическим фактором деградации среды является игнорирование принципа «пропускной способности» (carrying capacity) при планировании туристической деятельности в Камеруне. Во многих случаях не учитывается хрупкость местных экосистем, особенно в контексте климатических изменений и засушливых периодов. Бесконтрольный и часто неорганизованный приток туристов, особенно во время сухого сезона, создает критическую нагрузку на ограниченные водные ресурсы парка. Чрезмерное использование водоемов и нерациональное управление отходами усугубляют эту ситуацию, что, в свою очередь, ведет к очевидной деградации среды обитания ключевых видов, таких как африканские слоны и западноафриканские жирафы [4, с. 7]. Сокращение доступности воды и разрушение растительного покрова напрямую угрожают выживанию этих популяций.

Помимо экологических аспектов, существует острая логистическая проблема. Для поддержания устойчивого и стабильного туристического потока необходимо создание надежной и экологически ответственной транспортной инфраструктуры. Особенно остро эта проблема стоит в сезон дождей, когда значительная часть грунтовых дорог становится совершенно непроходимой. Это не только ограничивает доступность парков, но и усложняет деятельность по борьбе с браконьерством и мониторингу состояния экосистем.

Таким образом, стратегическая задача для устойчивого развития туризма в Северном Камеруне заключается в следующем:

**Интегрированное управление:** Разработка и внедрение планов, которые строго регулируют туристический поток в соответствии с пропускной способностью парка, интегрируя при этом интересы охраны природы и местного населения.

**Инфраструктурное развитие:** Строительство всепогодной дорожной сети, минимизирующей эрозию и антропогенное воздействие на экосистемы (например, за счет использования экологичных материалов и планирования маршрутов в обход чувствительных зон).

**Водопользование:** Внедрение эффективных систем управления водными ресурсами, включая создание альтернативных источников водопоя для диких животных вне основных туристических зон, особенно в засушливые периоды.

Успешное решение этих задач критически важно для сохранения уникального наследия Национального парка Ваза и обеспечения его долгосрочной роли как оплота африканского сафари.

## **2. верный макрорегион: Экотуризм и проблемы устойчивости**

Прибрежная зона Камеруна (включая Криби, Лимбе, и Дуалу) представляет собой наиболее динамично развивающийся экономический и

логистический сегмент страны, требующий сбалансированного пространственного планирования.

- Криби (Kribi): Развитие логистики и туристический потенциал

Флагманский логистический хаб: В Криби расположен современный глубоководный порт — один из ключевых стратегических проектов Камеруна, призванный стать основными воротами для международной торговли и транзита в Центральной Африке. Порт обеспечивает обработку крупнотоннажных судов и играет центральную роль в программе индустриализации страны.

Уникальный природный ландшафт и вызовы пространственного управления: Особенностью Криби является непосредственное соседство индустриальной портовой зоны с уникальными природными достопримечательностями. Речь идет о знаменитых водопадах Лобе, которые являются единственными в Африке водопадами, впадающими непосредственно в Атлантический океан, а также о протяженных белоснежных пляжах.

Необходимость разделения транспортных потоков: Это соседство создает серьезный вызов для городского и транспортного планирования. Для обеспечения устойчивого развития и минимизации конфликта между промышленной деятельностью и туризмом, критически важной задачей является эффективная логистическая стратегия, предусматривающая четкое разделение потоков тяжелого грузового транспорта, обслуживающего порт, и туристических автобусов/легкового транспорта, направляющихся к пляжам и водопадам [8, с. 12]. Неконтролируемое смешение этих потоков может привести к дорожным заторам, ухудшению экологической обстановки и снижению привлекательности региона для туризма.

- Лимбе (Limbe): MICE-туризм и нефтегазовый кластер

Город с вулканическим побережьем: Лимбе, расположенный у подножия горы Камерун, известен своими уникальными черными вулканическими пляжами и историческим Ботаническим садом. Город активно позиционируется как центр для делового туризма (MICE - Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions).

Связь с энергетическим сектором: Экономика и, следовательно, логистика Лимбе тесно интегрированы с нефтегазовым сектором. Здесь расположены перерабатывающие мощности и портовые сооружения, обслуживающие шельфовую добычу.

Близость к Дуале: Географическая близость к Дуале — крупнейшему коммерческому и экономическому центру страны — усиливает роль Лимбе как важного звена в региональной транспортной сети, особенно в контексте снабжения промышленного сектора.

- Дуала (Douala): Ключевой коммерческий и транспортный узел

Экономический центр: Дуала является крупнейшим городом, экономическим двигателем и традиционным главным портом Камеруна. Несмотря на развитие Криби, Дуала сохраняет свою доминирующую роль как центр финансовой, коммерческой и легкой промышленности.

Вызовы городского и портового планирования: Порт Дуалы (автономный порт Дуала-Бонабери) имеет ограничения по глубине и пропускной способности, а также сталкивается с проблемой перегруженности и интеграции в плотную городскую застройку. Логистические потоки в Дуале сильно усложнены высокой плотностью городского трафика и необходимостью модернизации инфраструктуры. Развитие транспортной логистики в Дуале требует многомиллиардных инвестиций в дорожные развязки, мосты и оптимизацию терминальных операций для поддержания конкурентоспособности всего прибрежного региона.

### **3. Западное высокогорье: Культурный и этнографический капитал**

Регионы Запада и Северо-Запада Камеруна, известные как «Грассфилдс» (Grassfields), являются истинной сокровищницей культурного и исторического наследия. Эта обширная территория, представляющая собой высокогорное плато, на протяжении веков была домом для множества могущественных вожеств и султанатов, каждый из которых внес свой уникальный вклад в богатое культурное полотно страны.

Султанат Фумбан (Foumban), столица народа Бамум (Bamum), выступает как один из наиболее значимых центров. Дворец султана, являющийся не просто резиденцией, но и живым музеем, хранит бесценные артефакты, иллюстрирующие историю и искусство этого народа. Его культурная значимость подкрепляется уникальной письменностью шу-мом, изобретенной султаном Нджойя (Njoja) в начале XX века.

Не менее важным является вождество Бафут (Bafut), известное своим архитектурным стилем Ачум (Achum) и традиционным домом Фонга (Fon's Palace), который остается действующим политическим и духовным центром. Эти центры являются не просто статичными памятниками, но хранителями древних традиций, которые продолжают жить в обрядах, ремеслах, музыке и устном народном творчестве.

Таким образом, культурная идентичность региона является его главным, неиссякаемым активом, привлекая как исследователей, так и туристов, желающих прикоснуться к аутентичной африканской культуре.

Однако, как справедливо отмечают исследователи Никана и Тичаава (2020), несмотря на этот огромный потенциал, «логистика впечатлений» (термин, используемый для обозначения инфраструктуры, обеспечивающей доступ и комфорт для туристов) остается серьезным препятствием. В частности, плохое состояние дорог «последней мили», которые ведут

непосредственно к историческим дворцам, вождествам и священным местам, значительно затрудняет доступ.

Это не только снижает туристический поток, но и усложняет жизнь местного населения, препятствуя экономическому развитию. Отсутствие адекватной дорожной инфраструктуры является ключевым фактором, сдерживающим полную реализацию туристического и культурного потенциала «Грассфилдс», что требует срочных инвестиций и внимания со стороны государства и международных организаций для сохранения этого уникального наследия и обеспечения его доступности для всего мира [10, с. 759].

## **II. ПСИХОЛОГИЯ И СОЦИОЛОГИЯ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА**

### **1. Распознавание предпринимательских возможностей**

Камерун, государство в Центральной Африке, демонстрирует чрезвычайно высокий уровень предпринимательской активности, что делает его интересным объектом для изучения феномена стартапов в развивающихся странах. Недавние исследования, в частности работа Роланда Атембе (2024), проливают свет на уникальный набор факторов, которые мотивируют камерунцев к созданию, в особенности, туристических стартапов.

Атембе утверждает, что мотивационная структура камерунского предпринимательства в сфере туризма существенно отличается от моделей, принятых в западных странах. В то время как на Западе преобладают и доминируют преимущественно экономические переменные — стремление к прибыли, личной финансовой независимости и оптимизации рынка, — в Камеруне на первый план выходят совершенно иные детерминанты. Ключевую роль, по мнению исследователя, играют так называемые «коллективистские специфики» и глубоко укорененные этнические ценности и традиции [3, с. 321].

Эти «коллективистские специфики» отражают сильное влияние общинных, семейных и племенных структур на экономическое поведение. Предпринимательская инициатива часто воспринимается не как сугубо личное дело, а как вклад в благосостояние всей общины, что обеспечивает стартапам социальную поддержку, доступ к неформальным сетям финансирования и рабочей силе. Этнические ценности, в свою очередь, проявляются в желании сохранить, продвинуть и монетизировать богатое культурное и природное наследие Камеруна, рассматривая туризм как инструмент культурной самоидентификации и сохранения традиций. Таким образом, туристические стартапы в Камеруне являются не только экономическими предприятиями, но и социально-культурными проектами, коренящимися в уникальном коллективистском мировоззрении.

**Таблица 1. Драйверы распознавания возможностей в туризме (на основе Атембе, 2024)**

<b>Драйвер</b>	<b>Описание механизма влияния</b>	<b>Экономический эффект</b>
<b>Этнические ценности</b>	Культура гостеприимства и преданность общине	Создание аутентичных, семейно-управляемых объектов
<b>Предварительный опыт</b>	Знания, полученные в ходе работы в крупных сетях	Снижение рисков при масштабировании бизнеса

<b>Социальные сети</b>	Использование связей для получения информации и клиентов	Экономия на маркетинговых расходах
<b>Эксперименты</b>	Наблюдение за неудовлетворенным спросом в логистике и сервисе	Быстрая адаптация к нуждам международных туристов

## **2. Социальные барьеры и гендерная дискриминация**

Одной из наиболее острых проблем является положение женщин в индустрии. Морис и др. (2018) провели глубокое исследование в Буэа (Юго-Западный регион), выявив наличие «скрытой дискриминации» в секторе wildlife-туризма. Несмотря на то, что женщины составляют большинство персонала (до 70%), их доступ к позициям высшего руководства, управлению транспортными парками и логистическими цепочками искусственно ограничен [9, с. 96].

Более того, исследование Нджинья и Пендат (2021) показало, что женщины-предприниматели часто не осведомлены о государственных политиках поддержки (налоговые льготы, гранты). Логистический разрыв в информировании ведет к тому, что малый бизнес в руках женщин остается менее устойчивым к внешним шокам, таким как пандемия COVID-19 [5, с. 4].

## **III. Транспортно-логистическая инфраструктура как фундамент торговли**

### **1. Портовая система: Дуала против Криби**

Логистическая эффективность и конкурентоспособность Камеруна на региональной и международной арене неразрывно связаны с состоянием и развитием его ключевых морских ворот. Страна исторически опиралась на один крупный порт, но в настоящее время стратегически диверсифицирует свои портовые мощности.

- Порт Дуала (Port of Douala): Главный коммерческий узел

Исторически Порт Дуала остается коммерческим сердцем Камеруна и Центральноафриканского региона. Он является бесспорным лидером по грузообороту, обрабатывая до 80% всего национального импорта, что делает его критически важным для экономики страны. Однако его эксплуатация сопряжена с рядом серьезных инфраструктурных и операционных проблем. Одной из наиболее острых является заиливание русла реки Вури, что требует постоянных и дорогостоящих дноуглубительных работ для поддержания судоходной глубины. Это ограничивает размеры судов, которые могут заходить в порт, и увеличивает операционные расходы. Кроме того, расположение порта прямо в центре крупнейшего города страны приводит к высокой плотности городского затора, что замедляет обработку грузов, создает пробки и увеличивает стоимость логистики. С точки зрения туристической индустрии, Дуала позиционируется как «деловой порт»; его инфраструктура и ограниченные глубины не позволяют принимать современные крупнотоннажные круизные лайнеры, что сдерживает развитие морского туризма в этом регионе [8, с. 11].

- Глубоководный порт Криби (Kribi Deep Sea Port): Стратегическое будущее и региональный хаб

Ввод в эксплуатацию Глубоководного порта Криби ознаменовал собой радикальное изменение в логистической стратегии Камеруна и региона. Обладая естественной глубиной до 16 метров, Криби способен принимать крупнейшие контейнеровозы и навалочные суда, что недоступно для Дуалы.

Эта характеристика кардинально меняет правила игры, позиционируя Камерун как потенциального главного транзитного пункта для стран Сахеля (таких как Чад и Центральноафриканская Республика). Порт Криби становится ключевым звеном для экспорта сырья (включая нефть, бокситы и другие полезные ископаемые) из внутренних регионов, обеспечивая более эффективный и экономичный выход на мировые рынки. Кроме того, в отличие от Дуалы, Криби обладает значительным потенциалом для развития круизного туризма. Его глубины, современные причалы и стратегически выгодное расположение, близкое к туристическим зонам южного побережья, дают ему возможность стать ведущим круизным хабом Центральной Африки, способным принимать крупные пассажирские лайнеры [6, с. 5]. Развитие Криби направлено на снижение нагрузки на Дуалу и повышение общей логистической конкурентоспособности Камеруна.

## **2. Железнодорожная логистика: Проект Camrail**

Железная дорога Дуала – Яунде – Нгаундере является жизненно важной артерией. Развитие пассажирских перевозок по этому маршруту рассматривается как экологически чистая альтернатива авиации для внутренних туристов. Однако износ путей и ограниченный подвижной состав создают «узкие места» в логистической цепочке, мешая плавному перемещению торговых грузов и пассажиров между севером и югом.

## **3. Дорожная сеть и «Логистический треугольник»**

Основной объем торговли и туризма сосредоточен в треугольнике Дуала – Яунде – Бафусам. Подготовка к Кубку африканских наций (AFCON) дала импульс к строительству современных автомагистралей. Тем не менее, как отмечают Никана и Тичаава (2020), спортивная инфраструктура часто не интегрируется в общегражданские логистические планы, что приводит к появлению «белых слонов» (неиспользуемых объектов) после завершения соревнований [10, с. 760].

## **IV. Инновации и цифровизация: ГИС и Mobile Money**

### **1. ГИС-технологии в управлении территориями**

Для преодоления «информационного вакуума» Камерун внедряет современные ИТ-инструменты. Фото и др. (2021) разработали приложение для веб-картографирования, которое заменяет устаревшие карты масштаба 1:500 000. Это критически важно для логистики: наличие интерактивных данных о состоянии дорог, точках заправки и пунктах медицинской помощи в реальном времени повышает безопасность поездок [2, с. 883].

Партисипативные ГИС (Participatory GIS) позволяют вовлекать местное население в процесс принятия решений. Нгандам Мфондум (2019) описывает кейсы, где жители общин наносят на карту «Туристические пространственные единицы» (Touristic Spatial Units), которые эксперты могут пропустить. Это создает более точную и справедливую систему управления ресурсами [8, с. 41].

### **2. Финансовая логистика: Революция мобильных платежей**

В условиях низкой обеспеченности банковскими услугами в сельской местности, системы Mobile Money (Orange, MTN) стали основой финансовой логистики. Сегодня более 90% туристов используют социальные сети (Facebook, WhatsApp) для бронирования и цифровые кошельки для оплаты услуг гидов и покупки ремесленных изделий. Это значительно повышает прозрачность и скорость денежного оборота в торговле [11, с. 46].

## **V. Перспективные ниши: Оздоровительный и Спортивный туризм**

### **1. Оздоровительный туризм (Health Tourism)**

Профессор Ален Ндеди (2017) обосновывает потенциал Камеруна как «бальнеологического центра» региона. Наличие термальных источников (Нгаундере) и квалифицированного медицинского персонала, получившего образование в Европе, позволяет стране конкурировать на рынке медицинских

услуг. Развитие «логистики здоровья» (транспортировка пациентов, специализированные отели) может сэкономить бюджету миллиарды франков КФА, которые сейчас тратятся гражданами на лечение за границей [12, с. 3].

## **2. Спортивный туризм как катализатор**

Спортивные мероприятия мирового масштаба являются драйверами развития транспортных коридоров. Однако для Камеруна вызовом остается слабая связь между спортивными министерствами и департаментами туризма. Интеграция спортивных календарей в логистические планы агентств позволит обеспечить круглогодичную загрузку отелей и транспортных мощностей [10, с. 762].

## **VI. Практические аспекты: Безопасность, Здоровье и Этикет**

### **1. Логистика безопасности и визовые реформы**

Безопасность остается приоритетом. Система электронных виз (e-visa), запущенная в 2023 году, упростила въездную логистику. Тем не менее, социально-политический кризис в англоязычных регионах требует от туристов и торговых агентов тщательного планирования маршрутов. Ссылка на опыт местных жителей показывает, что «индигенные системы безопасности» (Indigenous Security Systems) в общинах часто работают эффективнее формальных структур [8, с. 43].

### **2. Санитарная логистика**

Обязательная вакцинация (желтая лихорадка) и строгий контроль за качеством воды и продуктов питания являются фундаментальными требованиями. Развитие сетей аптек и пунктов экстренной помощи вдоль основных торговых трасс — приоритет для логистики гостеприимства.

## **Заключение**

Проведенный анализ подтверждает, что Камерун обладает уникальным сочетанием ресурсов для превращения в ведущую экономику Центральной Африки. Однако успех стратегии «Vision 2035» в сфере туризма и торговли неразрывно связан с преодолением логистических барьеров.

### **Ключевые рекомендации для правительства и бизнеса:**

- **Синхронизация:** Необходимо интегрировать туристическое планирование в генеральные схемы развития транспорта. Дороги к национальным паркам должны иметь тот же приоритет, что и торговые коридоры.
- **Инклюзивность:** Преодоление гендерной дискриминации и информирование женщин-предпринимателей о мерах поддержки удвоит число активных игроков на рынке.
- **Цифровизация:** Масштабное внедрение ГИС-технологий и поддержка Mobile Money сделают логистику прозрачной и эффективной.
- **Многостороннее управление:** Переход к модели multi-stakeholder governance позволит объединить усилия центральной власти, частного сектора и местных общин для устойчивого развития наследия [6, с. 2].

Будущее Камеруна как «Африки в миниатюре» зависит от способности страны создать современную, гибкую и технологичную логистическую среду, где торговля и туризм служат общим целям процветания нации.

### **Список литературы**

1. Кимбу А. Н. Проблемы маркетинга туристических дестинаций в субрегионе Центральной Африки: пример Камеруна // Международный журнал туристических исследований. 2011. Т. 13. № 4. С. 324-336.
2. Фотсо К., Сенуа С. Разработка приложения веб-картографирования для доступа к геопространственной информации о туризме в Камеруне //

- Международный журнал инноваций и прикладных исследований. 2021. Т. 31. № 4. С. 882-890.
3. Атембе Р. Изучение распознавания предпринимательских возможностей в туризме: исследование Камеруна // Международный журнал предпринимательства и малого бизнеса. 2024. Т. 51. № 3. С. 319-341.
  4. Мукете Б., Битон М. Развитие туризма и сохранение окружающей среды в национальном парке Ваза, Камерун // Исследовательский проект по управлению туризмом. 2014. С. 1-15.
  5. Нджинья С., Пендат М. Осведомленность и использование государственных политик женщинами-предпринимателями в сфере туризма в Камеруне // Новые горизонты в управлении гостеприимством и туризмом в Африке. Springer. 2021. С. 1-18.
  6. Аkoa Д. Т., Нномо М. П. Управление туризмом в Камеруне и вызовы современности: обзор // IJAMESC. 2024. Т. 2. № 1. С. 1-12.
  7. Чамбоко-Мпотаринга М., Тичаава Т. М. Факторы, влияющие на взгляды местных жителей на развитие туризма в Камеруне // Revista Română de Geografie Politică. 2023. Т. 25. № 2. С. 75-85.
  8. Нгандам Мфондум А. Х. Участие ГИС и процесс принятия решений: практические примеры в туризме Камеруна // IAETSD Journal. 2019. Т. 6. № 2. С. 40-50.
  9. Морис М. Э. Гендерная дискриминация в услугах по туризму дикой природы в Буза, Камерун // Международный журнал современных исследований туризма. 2018. Т. 1. С. 95-104.
  10. Никана С., Тичаава Т. М. Пересмотр взаимосвязей спорта и туризма: случай Камеруна // Geojournal of Tourism and Geosites. 2020. Т. 29. № 2. С. 756-771.
  11. Сигими Ф. В. Бренды туристических социальных сетей и лояльность клиентов в Камеруне // Диссертация Университета Яунде II. 2018. С. 1-106.
  12. Ндеди А., Нисабве Ф. Развитие основ оздоровительного туризма в Камеруне // Рабочий доклад COMERCI. 2017. С. 1-7.

## References

1. Kimbu A. N. The challenges of marketing tourism destinations in the Central African sub-region: the Cameroon example // International Journal of Tourism Research. 2011. Vol. 13. No. 4. P. 324-336.

2. Fotso C. Webmapping application for access to geospatial information on Tourism in Cameroon // IJIAS. 2021. Vol. 31. No. 4. P. 882-890.
3. Atembe R. Exploring entrepreneurial opportunity recognition in tourism: a study of Cameroon // IJESB. 2024. Vol. 51. No. 3. P. 319-341.
4. Mukete B., Bitong M. Tourism Development and Environmental Conservation at the Waza National Park // Research Project in Tourism Management. 2014.
5. Njinyah S., Pendat M. Awareness and Usage of Government Policies by Women Tourism Entrepreneurs in Cameroon // Springer. 2021.
6. Akoa D. T., Nnomo M. P. Tourism governance in Cameroon and the challenges of modernity // IJAMESC. 2024. Vol. 2. No. 1. P. 1-12.
7. Chamboko-Mpotaringa M., Tichaawa T. M. Factors Influencing Locals' Perspectives on Tourism Development in Cameroon // RRGp. 2023. Vol. 25. No. 2. P. 75-85.
8. Ngandam Mfondoum A. H. Participatory GIS and decision-making in tourism in Cameroon // IAETSD Journal. 2019. Vol. 6. No. 2. P. 40-50.
9. Maurice M. E. Gender discrimination in wildlife tourism services in Buea, Cameroon // IJCTR. 2018. Vol. 1. P. 95-104.
10. Nyikana S., Tichaawa T. M. Revisiting sport and tourism interrelationships: The case of Cameroon // GTG. 2020. Vol. 29. No. 2. P. 756-771.
11. Sigimi F. V. Tourism social media brands and loyalty in Cameroon // University of Yaoundé II. 2018.
12. Ndedi A., Nisabwe F. Foundations for health tourism in Cameroon // COMERCI. 2017.