



---

STUDIA I MATERIAŁY

---

DOI: 10.18276/sip.2017.48/2-18

**Aleksandra Łapko\***

Akademia Morska w Szczecinie

## KATEGORYZACJA PORTÓW JACHTOWYCH JAKO MOŻLIWOŚĆ UZYSKANIA PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ\*\*

### STRESZCZENIE

Kategoryzacja portów jachtowych staje się na świecie coraz popularniejszym zjawiskiem. Wynika to z faktu, że rosnąca konkurencja wymusza na tych obiektach działania pomagające w uzyskaniu przewagi konkurencyjnej, wzmacniające pozytywny wizerunek i wspierające sprzedaż. W artykule poddano analizie dwa najpopularniejsze systemy kategoryzacji portów jachtowych o zasięgu międzynarodowym: The Gold Anchor Award Scheme oraz Blue Star Marina Certification System. Porównywano m.in. ich zasięg, obszary funkcjonalne portów oceniane podczas audytów certyfikacyjnych oraz wsparcie informacyjno-promocyjne zapewniane portom posiadającym dany certyfikat.

**Słowa kluczowe:** turystyka żeglarska, kategoryzacja, certyfikacja, jakość usług turystycznych, mariny

---

\* Adres e-mail: a.lapko@am.szczecin.pl

\*\* Wyniki badań powstały w ramach realizacji pracy badawczej pt. *Badanie wybranych aspektów logistycznych turystyki żeglarskiej* nr 9/S/IZT/2017 finansowanej z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na finansowanie działalności statutowej.

## Wprowadzenie

Rosnąca konkurencja wymusza na różnych obiektach turystycznych podejmowanie wzmoczonych działań służących pozyskiwaniu klientów. Zarządzający obiektami poszukują sposobów i możliwości na wyróżnienie swojej oferty spośród innych dostępnych na rynku. Podnoszą jakość świadczonych usług, starając się w maksymalnym stopniu spełniać oczekiwania konsumentów i podejmują rozmaite działania promocyjne polegające na komunikowaniu się z turystami w celu wzmocnienia pozytywnego wizerunku oferty i przedsiębiorstwa oraz wsparcia sprzedaży (Olek-siuk, 2009, s. 177). Poza tym różnego rodzaju wyróżnienia, jak to jest np. w przypadku miast jako atrakcyjnych destynacji, są źródłem informacji i zachętą do ich odwiedzenia (Hącia, 2014, s. 2337).

Klienci są w stanie zweryfikować jakość usług turystycznych dopiero w momencie konsumpcji. Rolą promocji jest zachęcenie klientów do tego, aby na tę konsumpcję się zdecydowali. Zadanie to jest prostsze, jeśli istnieje „dowód jakości”, stanowiący dla klientów gwarancję, że korzystanie z usług danego obiektu nie wiąże się z ryzykiem niespełnienia ich oczekiwań. Dowodem takim są certyfikaty – dokumenty wydawane w wyniku audytu certyfikacyjnego przeprowadzanego przez upoważnioną do tego instytucję (Kachniewska, 2002, s. 87–88). Najczęściej wydawane są one na określony czas przez niezależne jednostki certyfikujące, wyznaczające standardy kontroli w zakresie zastrzeżonym przez daną jednostkę.

Z założenia certyfikaty potwierdzają, że dana usługa spełnia określone wymagania i jest zgodna z przyjętymi standardami. W rzeczywistości, z uwagi na specyficzny charakter usług, nie ma możliwości dokonania ich oceny w drodze audytu certyfikacyjnego. Możliwa jest jedynie ocena stanu infrastruktury, w oparciu o którą usługi te są świadczone, przegląd procedur czy kompetencje i zachowania personelu. Czynnione jest zatem pewnego rodzaju założenie, że jeśli zaplecza materialne i personalne spełniają określone standardy, to generowane w danym punkcie usługi również będą odpowiedniej jakości.

Nie zawsze jednak certyfikowane obiekty w jednakowym stopniu spełniają wymogi jednostek certyfikujących. W takich przypadkach pomocna staje się kategoryzacja. Ogólna definicja kategoryzacji określa ją jako: podział obiektów zakwalifikowanych do danego rodzaju na grupy według ustalonych kryteriów, w celu określenia ich standardu (Raciborski, Sondel, Sondel, 2001, s. 169). Nadanie odpowiedniej ka-

tegorii oznacza, że baza materialna usługi została pozytywnie zweryfikowana zgodnie z obowiązującymi normami (Panasiuk, 2007, s. 90).

Studiując prace naukowe i inne opracowania z zakresu turystyki, można stwierdzić, że istnieją różne poglądy na kwestie różnic pomiędzy kategoryzacją i certyfikacją. Niekiedy pojęcia te są wyraźnie oddzielane i w takim przypadku przyjmuje się, że certyfikacja jest świadectwem potwierdzającym zgodność danych obiektów z przyjętymi normami, ale bez ich rangowania, które jest zadaniem kategoryzacji (Jodkowska, Sidorkiewicz, 2009, s. 142–144). Bywa jednak, że pojęcia te używane są zamiennie (Kamieniecka, Ragus, Manthey, 2014, s. 15; Kowalska).

Artykuł dotyczy systemów kategoryzacji portów jachtowych. Jego celem jest analiza dwóch najpopularniejszych systemów o zasięgu międzynarodowym w aspekcie kryteriów podlegających ocenie, a także oferowanego przez daną jednostkę certyfikującą wsparcia informacyjno-promocyjnego, jakie otrzymuje port jachtowy po pozytywnym przejściu audytu. W przypadku obu systemów organizacje certyfikujące używają pojęcia „certyfikacja” w odniesieniu do procesu kategoryzacyjnego. Po zakończonym audycie porty otrzymują certyfikaty wraz z odpowiednią kategorią. Dlatego też na potrzeby niniejszego artykułu przyjęto, że kategoryzacja portów jachtowych to specyficzna forma certyfikacji, podczas której dokonywana jest nie tylko ocena zgodności obiektów z przyjętymi normami, ale także podział tych obiektów w zależności od poziomu spełniania tych norm, w wyniku czego określany jest ich standard. Tak rozumiane pojęcia certyfikacja i kategoryzacja stosowane są zamiennie.

Poczyniono założenie, że jeśli dany port jachtowy posiada określony certyfikat i kategorię odpowiadającą jego standardowi, to turyści wiedzą, jakiej jakości usług mogą się spodziewać i chętniej podejmują decyzję o skorzystaniu z oferty. Założono również, że wsparcie informacyjno-promocyjne uzyskiwane od organizacji certyfikującej pomaga portom budować przewagę konkurencyjną.

## 1. System kategoryzacji The Gold Anchor Award Scheme

Systemy kategoryzacji, które poddano analizie, to The Gold Anchor Award Scheme oraz Blue Star Marina Certification System. Na rysunku 1 przedstawiono logo obu systemów.

Za pierwszy z nich – The Gold Anchor Award Scheme – odpowiada The Yacht Harbour Association (TYHA), stowarzyszenie należące do British Marine Federation (BMF). W wyniku procesu certyfikacyjnego port jachtowy może otrzymać od 1 do 5 kotwiczek.

Rysunek 1. Logo systemów certyfikujących



A.



B.

Źródło: A. <http://www.tyha.co.uk>; B. <http://www.charterworld.com>.

Do uzyskania jednej kotwiczki, czyli certyfikatu o najniższej randze, wystarczające jest, aby dana marina przeprowadziła audyt wewnętrzny potwierdzający, że spełnione są minimalne wymagania infrastrukturalne stawiane przez TYHA. Aby otrzymać wyższe kategorie, niezbędne jest przejście dodatkowych etapów certyfikacji: spełnienie określonych wymagań dotyczących organizacji pracy i świadczonych usług, otrzymanie pozytywnych ocen po audytach metodą „tajemniczego klienta” oraz zebranie wystarczającej liczby pozytywnych opinii w badaniach ankietowych prowadzonych wśród stałych klientów mariny (Heron, Juju, 2012, s. 51).

W wyniku audytu oceniane są cztery obszary funkcjonalne portu jachtowego (The Gold Anchor Award Scheme Application Form, 2011, s. 3–15):

1. Ogólne zagospodarowanie przestrzeni i administracja. W tym obszarze brane są pod uwagę takie czynniki, jak m.in. odpowiednie oznakowanie budynków biurowych, wygoda dotarcia do nabrzeży, dostępność parkingów i stacji paliw, polityka obsługi klienta, procedury dotyczące audytów wewnętrznych, funkcjonalność strony internetowej.
2. Spełnienie odpowiednich wymagań formalno-prawnych dotyczących funkcjonowania portu, z zakresu m.in. pierwszej pomocy i ochrony przeciwpożarowej.

3. Dbłość o środowisko. W tym przypadku audytorzy oceniają m.in. gospodarkę odpadami, zabezpieczenia na wypadek wycieków olejowych i istniejące wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony środowiska.
4. Konstrukcja nabrzeży i świadczone usługi. Tu ocenie podlegają m.in. rodzaj posiadanych nabrzeży, dostępność wody pitnej i prądu, komfort cumowania, zabezpieczenia konstrukcyjne na wypadek falowania, oznakowanie nawigacyjne portu od strony wody itp.

Certyfikat wraz z kategorią otrzymaną w wyniku audytu ważny jest przez trzy lata.

Warto zaznaczyć, że bardzo podobnym systemem certyfikacji do The Gold Anchor Award Scheme jest Gold Anchor International Rating Scheme for Marinas, prowadzony przez Marina Industries Association (MIA) z Australii. 14 listopada 2014 roku obie organizacje podpisały porozumienie, na mocy którego do końca 2017 roku nastąpi ujednoczenie procedur certyfikacyjnych, przy zachowanym podziale terytorialnym. MIA będzie odpowiadać za certyfikację portów w Australii, Nowej Zelandii, w rejonie Południowego Pacyfiku, Chin, Korei, Hong Kongu, Malezji, Singapuru, Indii, Tajlandii, Indonezji oraz Filipin. TYHA zaś będzie certyfikować porty w Europie, Turcji, w rejonie Środkowego Wschodu (wliczając w to Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz Oman) i w Afryce ([www.marinas.net.au](http://www.marinas.net.au)).

## 2. System kategoryzacji Blue Star Marina Certification System

Drugi z analizowanych systemów certyfikacyjnych to Blue Star Marina Certification System, którego operatorem jest International Marine Certification Institute (IMCI) z Brukseli. Tu o przyznanej danemu portowi kategorii świadczy odpowiednia liczba gwiazdek. Podobnie jak w przypadku pierwszego z omawianych systemów, obowiązuje pięciostopniowa skala ocen.

Cechy portu poddawane audytowi zostały pogrupowane na siedem obszarów funkcjonalnych ([www.imci.org](http://www.imci.org)):

1. Wygląd, funkcjonalność i komunikacja marketingowa portu. Kryterium to jest bardzo szerokie i obejmuje m.in. estetykę portu, oznakowanie od strony lądu i wody, dostępność miejsc parkingowych i cumowniczych, aktualność i funkcjonalność strony internetowej i zawartych na niej informacji oraz dostępne materiały promocyjne.

2. Bezpieczeństwo – obejmuje m.in. spełnianie przez oceniany obiekt wymogów przeciwpożarowych i z zakresu pierwszej pomocy, istniejące urządzenia ratownicze na terenie portu, dostępność aktualnych informacji meteorologicznych, monitoring i właściwe oświetlenie nabrzeży i parkingów.
3. Higiena i instalacje sanitarne, np. zapewnienie wody na nabrzeżu, liczba toalet i pryszniców, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych.
4. Usługi – to kryterium również jest bardzo niejednorodne. Oceniane są tu m.in. istnienie punktów informacji turystycznej, urządzeń do wodowania i slipowania jachtów, dostępność usług naprawczych, odpowiednia liczba wózków transportowych czy zapewnienie stacji paliw.
5. Dostępność bazy gastronomicznej i rozrywkowej. W tym punkcie oceniany port musi wykazać się istnieniem punktów gastronomicznych oraz sklepów spożywczych na swoim terenie lub w pobliżu. Ponadto sprawdzana jest dostępność miejsc pozwalających na ciekawe spędzenie czasu wolnego, np. basenów, szkółek żeglarskich, placów zabaw.
6. Zarządzanie oraz dbałość o środowisko, np. gospodarowanie odpadami i dbałość o czystość wody.
7. Infrastruktura magazynowa. W tym punkcie audytorzy oceniają m.in. place składowe, hangary, możliwość składowania masztów oraz oferowanie usług transportowych (chodzi o transport jachtów z i do portu).

Operator portu jachtowego, który chce uzyskać ten certyfikat, musi przeprowadzić audyt wewnętrzny według formularza dostępnego na stronie internetowej IMCI, wysłać wypełniony formularz wraz ze zgłoszeniem do jednostki certyfikującej i umówić termin wizyty audytora zewnętrznego. Po audycie, którego wynikiem jest sporządzony raport, następuje nadanie portowi odpowiedniej kategorii. Certyfikat wraz z kategorią otrzymaną w wyniku audytu ważny jest przez 2 lata ([www.bluestarmarina.org](http://www.bluestarmarina.org)).

### **3. Porównanie wybranych systemów kategoryzacji portów jachtowych**

Z przedstawionych informacji dotyczących procesu kategoryzacyjnego prowadzonego w obu systemach wynika, że w przypadku Systemu Gold Anchor większy nacisk położony jest na kwestie infrastrukturalne, podczas gdy Blue Star bardziej koncentruje się na różnorodności oferty w zakresie usług oferowanych turystom.

W obu przypadkach dużą wagę przywiązuje się do kwestii związanych z ochroną środowiska.

Proces certyfikacji jest odpłatny i dotyczy to obu analizowanych systemów. Różnią się one jednak wysokością pobieranych opłat i sposobem ich naliczania. W The Gold Anchor Award Scheme cena certyfikacji uzależniona jest od wielkości portu mierzonej liczbą miejsc postojowych, w systemie Blue Star Marina Certification System zależy od wymiarów najdłuższego nabrzeża posiadanego przez obiekt.

W tabeli 1 zaprezentowano wybrane różnice pomiędzy analizowanymi systemami. Zaznaczyć należy, że w obu przypadkach podano ceny podstawowe, które mogą znacznie odbiegać od rzeczywistych, np. The Gold Anchor Award Scheme przewiduje blisko pięćdziesięcioprocentowe upusty dla marin należących do stowarzyszeń MIAA i TYHA.

Tabela 1. Wybrane różnice pomiędzy systemami kategoryzacji The Gold Anchor Award Scheme i Blue Star Marina Certification System

Porównywane kryteria	The Gold Anchor Award Scheme	Blue Star Marina Certification System
Czas na jaki nadawana jest kategoria	3 lata	2 lata
Liczba ocenianych obszarów	4	7
Sposób naliczania opłaty za proces certyfikacji	w zależności od liczby miejsc postojowych	w zależności od długości najdłuższego nabrzeża postojowego
Przykładowy zakres cen za przeprowadzony proces certyfikacji	od 2350 GBP (2610 euro*) dla portów oferujących do 100 miejsc postojowych do 3250 GBP (3610 euro) dla portów oferujących od 1001 do 1500 miejsc postojowych	od 850 euro (dla portów, gdzie najdłuższe nabrzeże ma długość do 8m) do 2600 euro (dla portów, gdzie najdłuższe nabrzeże ma długość do 40m)

\* Według kursu NBP z dnia 21.10.2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.tyha.co.uk>; <http://www.which-marina.com>; <http://www.bluestarmarina.org>; <https://www.marinas.net.au>; <https://www.imci.org>.

Rozpatrując zasięg analizowanych systemów, można stwierdzić, że na świecie bardziej rozpowszechniony jest obecnie The Gold Anchor Award Scheme. Jego popularność będzie jeszcze większa, gdy zostanie zakończony proces integracji z Gold Anchor International Rating Scheme for Marinas. Liczba krajów, w których jest obecny, wzrośnie wówczas z siedemnastu do trzydziestu. W Europie popularne

są oba systemy. Niekiedy występują one w obrębie jednego państwa, tak jak ma to miejsce w przypadku Włoch i Hiszpanii (tab. 2).

Jak wspomniano na wstępie artykułu, porty jachtowe poddają się kategoryzacji po to, by zapewnić sobie rozpoznawalność, zyskać przewagę konkurencyjną nad konkurencją oraz uzyskać wsparcie promocyjne. Dlatego w tabeli 2 zebrano również informacje dotyczące oferty obu systemów certyfikujących w tym zakresie.

Tabela 2. Zasięg The Gold Anchor Award Scheme i Blue Star Marina Certification System oraz wsparcie informacyjno-promocyjne udzielane przez jednostki certyfikujące

Organizacja	Liczba krajów, w których znajdują się mariny objęte danym systemem kategoryzacji	Wsparcie informacyjno-promocyjne udzielane przez organizację certyfikującą
The Gold Anchor Award Scheme	17 (Wielka Brytania, Irlandia, Belgia, Francja, Holandia, Hiszpania, Portugalia, Grecja, Włochy, Malta, Turcja, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Oman, Singapur, Tajlandia, Hong Kong)	Dwie flagi certyfikatu z odpowiednią liczbą kotwic, tablica informacyjna oraz certyfikat. Zamieszczenie informacji o porcie i jego kategorii w corocznie wydawanym przewodniku po marinach, na stronie internetowej jednostki certyfikującej: <a href="http://www.which-marina.com">www.which-marina.com</a> , w prasie branżowej oraz prasie lokalnej. Mariny, którym przyznano minimum 4 kotwice, otrzymują dodatkowo certyfikat INCOMIA Clean Marinas Award przyznawany portom spełniającym odpowiednie wymogi ekologiczne.
Blue Star Marina Certification System	8 (Niemcy, Dania, Norwegia, Hiszpania, Finlandia, Włochy, Portugalia, Turcja)	Flaga i inne znaki z odpowiednią liczbą gwiazd. Promocja mariny i certyfikatu w mediach. Podstawowe informacje dotyczące mariny (lokalizacja, opis) oraz link do jej bezpośredniej strony internetowej umieszczony na witrynie IMCI oraz Blue Star ( <a href="http://www.bluestarmarina.org">www.bluestarmarina.org</a> ).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.tyha.co.uk>; <http://www.which-marina.com>; <http://www.bluestarmarina.org>.

Jak wynika z tabeli 2, żaden z analizowanych systemów nie jest jeszcze obecny w Polsce. Przyczyną tego może być wciąż relatywnie niski standard portów polskich w porównaniu z portami funkcjonującymi w innych krajach, ale także brak konieczności silnego zabiegania o turystów ze względu na niewielką konkurencję oraz małą liczbę prywatnych portów jachtowych. Większość obiektów zarządzana jest przez



gminy, co sprawia, że rentowność nie jest warunkiem ich funkcjonowania. Powoli pojawiają się jednak inicjatywy lokalne w tym zakresie – wprowadzane są systemy certyfikacji o zasięgu regionalnym. Przykładem jest system certyfikacji Bursztynowe Kotwice, funkcjonujący od 2015 roku na terenie województwa zachodniopomorskiego. Organem odpowiedzialnym za audyty certyfikacyjne jest Związek Portów i Przystani Jachtowych – Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. To właśnie porty należące do tego związku poddawane są w pierwszej kolejności procesowi certyfikacji w ramach tego systemu. Do tej pory certyfikacją objęto 12 portów jachtowych. W Bursztynowej Kotwicy widoczne są wyraźne inspiracje systemami Gold Anchor International Rating Scheme i Blue Star Marina Certification System. Porty oceniane są według pięciostopniowej skali, w siedmiu kategoriach, bardzo podobnych do tych w systemie Blue Star, z kolei proces certyfikacji jest zbliżony do obowiązującego w systemie Gold Anchor – m.in. przeprowadzane są również audyty „tajemniczego klienta” oraz ankiety wśród klientów danej mariny (<http://bursztynowekotwice.pl>).

## Podsumowanie

Ciesząca się rosnącą popularnością na całym świecie kategoryzacja portów jachtowych jest wynikiem potrzeby standaryzacji świadczonych przez nie usług. Wynika to z rosnącej konkurencji, a co za tym idzie, rosnących wymagań turystów korzystających z ich oferty.

Po pozytywnym audycie porty otrzymują od jednostek certyfikujących wsparcie promocyjne pomagające w budowaniu wizerunku marki i dotarciu do szerokiego grona potencjalnych klientów. Może to mieć pozytywne przełożenie na budowanie przewagi konkurencyjnej. Dotychczas nie prowadzono jednak eksploracji, które pozwoliłyby na jednoznaczne określenie, w jakim stopniu uzyskanie danej kategorii przyczynia się do wzmocnienia wizerunku portu.

Zauważa się jednocześnie, że certyfikacja jest korzystna także z punktu widzenia osób żeglujących, ponieważ ułatwia dokonanie wyboru trasy rejsu (Łapko, 2015, s. 46). Dzięki niej możliwe jest porównywanie standardu portów leżących w różnych krajach, ponieważ wymogi danej jednostki certyfikującej są takie same, bez względu na położenie audytowanego obiektu. Ponadto, jawność posiadanej kategorii przyczynia się do podnoszenia i utrzymywania jakości świadczonych usług. Sytuację

komplikuje jednak fakt, że istnieje wiele systemów kategoryzacyjnych o różnym zasięgu. Niektóre z nich stosowane są na skalę globalną, inne natomiast w obrębie jednego kraju<sup>1</sup>, a nawet jednego regionu. Wielość i zróżnicowanie istniejących systemów sprawia, że nie do końca spełniają one swoją funkcję. Z założenia powinny jednoznacznie informować o zakresie i jakości oferty danego portu. Jeżeli jednak każdy z systemów posiada własne kryteria oceny obiektu, to informacja trafiająca do klienta nie jest jasna.

## Literatura

- Hącia, E. (2014). Kształtowanie rozwoju turystyki a strategia i polityka regionalna. *Logistyka*, 3, 2332–2341.
- Heron, R., Juju, W. (2012). *The Marina-Sustainable Solutions*. Create Space Independent Publishing Platform.
- Jodkowska, L., Sidorkiewicz, M. (2009). Wybrane aspekty jakości w usługach turystycznych w Niemczech. *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 13, 137–147.
- Kachniewska, M. (2002). *Zarządzanie jakością usług turystycznych*. Warszawa: Difin.
- Kamieniecka, J., Ragus, M., Manthey, P. (2014). *Rozpoznanie uwarunkowań tworzenia systemu certyfikacji turystyki zrównoważonej w środowisku wiejskim* (opracowanie eksperckie). Warszawa: Instytut na Rzecz Ekorozwoju. Pobrane z: <http://natura2000.org.pl> (25.10.2016).
- Kowalska, M. Raport – Informacja Turystyczna. *Wiadomości Turystyczne*. Pobrane z: <http://www.wiadomosciturystyczne.pl> (25.10.2016).
- Łapko, A. (2015). *Turystyka żeglarska*. Warszawa: BEL Studio.
- Oleksiuk, A. (2009). *Marketing usług turystycznych*. Warszawa: Difin.
- Panasiuk, A. (red.) (2007). *Jakość usług turystycznych*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Raciborski J., Sondel J., Sondel K., Zawistowska H. (2001). *Prawo turystyczne*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- The Gold Anchor Award Scheme Application Form (2011). The Yacht Harbour Association.

<http://www.bluestarmarina.org>

---

<sup>1</sup> Taki system istnieje np. w Chorwacji, a odpowiada za niego Prawo Turystyczne i Regulacja w Zakresie Klasyfikacji i Kategoryzacji Portów Jachtowych. W zależności od standardu oferowanych na ich terenie usług i dostępnej infrastruktury, dzieli on porty jachtowe na trzy kategorie – I, II i III ([www.mint.hr](http://www.mint.hr), 1.08.2016).

<http://bursztynowekotwice.pl>  
<http://www.charterworld.com>  
<https://www.imci.org>  
<https://www.marinas.net.au>  
<http://www.rya.org.uk/programmes/active->  
<http://www.tyha.co.uk>  
<http://www.which-marina.com>

## CATEGORIZATION OF MARINAS AND AS A POSSIBILITY OF GAINING A COMPETITIVE ADVANTAGE

### Abstract

Categorization of marinas is becoming increasingly popular worldwide phenomenon. This is due to the fact that increasing competition forces marinas to gain a competitive advantage strengthening their positive image and supporting sales. The article analyzes the two most popular categorization systems of marinas on an international scale: The Gold Anchor Award Scheme and Blue Star Marina Certification System. The comparison included i.e. their coverage, functional areas of the marinas evaluated during the certification audits and the promotional support of having both certificates.

**Keywords:** nautical tourism, categorization, certification, quality of tourism product, marinas

**JEL codes:** L80, M42, Z3, Z32, Z33