

上海市地方标准

《船舶供应服务 物料产品分类与编码》（报批稿）

编制说明

一、背景情况

船供服务能力的强弱在港口综合服务能力评判中占据重要地位，国际化高标准的船供服务也是保障船舶安全高效航行，提升港口运营效率的重要环节。目前，全球大部分国际船东和船供企业普遍遵从国际海事采购协会（IMPA）印制发布（日本 Fuji 公司拥有版权）的 IMPA 目录开展船舶物料产品的采购与供应。该目录最早发布于 40 年前，运用 6 位编码对 33 大类及 600 余小类的船用物料产品进行了标准化归类与管理，包含具体产品约 5 万多种。

然而，随着船供产品的迅速更迭，越来越多新技术、新产品、新规则应用到航运业中，虽然 IMPA 编码体系在不断更新（目前是第七版），但其与当前高速发展的业务现实难以精准比配；受 IMPA 6 位编码限制，已经出现编码无法与产品对应，产品供应需要人工多次沟通，并产生供应无法准确匹配需求而导致现场退换货现象；同时，近年来制造业逐渐东移，当前国际市场将近 70%-80% 的国际船供物料产品原产自中国，但由于我国船供行业长期缺乏相关标准，至今在 IMPA 目录中没有任何中国商标产

品被收录，大量国内厂商仅能以代工方式参与国际分工，始终处于产业链价值链的末端，在国际规则制定参与度和行业国际话语权等方面与新加坡等比较仍然存在不小差距。

因此，我国急需制定船供行业物料产品的分类与编码规则的基础标准，今年以来，在上海市交通委员会指导下，浦东新区商务委员会（航运服务办公室）牵头撰写了上海市地方标准制修订建议书和标准草案稿，在全国率先提出开展《船舶供应服务 物料产品分类与编码》地方标准的研究制定工作。9月15日，经由上海市交通委员会推荐至上海市市场监督管理局。9月28日，上海市市场监督管理局正式下达本标准立项计划（沪市监标技〔2021〕503号）。

本标准的制定，将提升港口综合服务能力，帮助船供企业提升服务效率和品质，并可逐步弥补与海关、税务数据对接方面的短板，使船供企业享受应有的出口退税优惠政策，有效推动上海国际航运中心新一轮高质量、高效率、高标准、高水平发展。

二、编制原则

本标准编制主要遵循以下原则：

1、坚持充分调研的原则。广泛征求主管部门、专业机构、船舶物料生产企业、船舶供应物料买卖用户、有关专家的意见。

2、可操作性和适用性的原则。标准的编制充分考虑了国际化的需求，以及国内产品生产制造业的实际状况，结合了国内船

供企业实践经验，增强了标准的可操作性和适用性。

3、与相关标准和文件相衔接的原则。标准编制过程中，注重与国际海事采购协会（IMPA）发布目录文件的关联，确保相关标准文件之间的衔接。

三、起草过程

本标准的制定主要包括以下几个阶段：

1、前期调研阶段

浦东新区商务委员会（航运服务办公室）从2020年9月针对国际船舶供应行业开展广泛的企业调研，不断收集企业在船舶供应服务和物料产品分类与编码等诉求，并于2021年1月至5月期间，多次组织船供领域相关管理部门、业内重点企业、产业链上下游代表企业、行业专家、标准化工作专家等召开会议商讨相关标准工作座谈会，同时通过收集整理国内船供物料产品分类相关的标准、文献等资料，了解和梳理了国内外行业的现状，初步确定了标准制定工作的方向。

2、起草准备阶段

2021年5月21日召开标准制订工作会议，讨论并确定本标准的工作计划和任务分工，明确了本标准的具体工作方案，确定了起草单位和起草人员，正式成立了标准起草组。

3、研制和征求意见阶段

标准起草组对国际 IMPA 目录及国内相关政策文件及国际

国内实践进行梳理分析后，撰写了标准草案稿，分别于 5 月 31 日、6 月 17 日、7 月 26 日和 8 月 24 日与市交通委、市市场监管局及海关和税务部门召开标准工作对接会，就具体工作流程、工作界面和标准内容等进行沟通与商议，同时针对国内相关机构开展线上和现场调研、研讨，并于 9 月 25 日，形成了标准征求意见稿，通过网上公示、定向发送和专家研讨的形式开展标准意见征求工作。于 11 月 8 日完成意见征询，具备送审条件。

4、送审阶段

11 月 17 日，标准起草组将《船舶供应服务 物料产品分类与编码要求》送审稿、《编制说明》送审稿以及《意见汇总处理表》递交上海市市场监督管理局，上海市市场监督管理局收到后组织了专家评审。在评审过程中，专家组听取了标准起草组对标准文本、编制说明、征求意见汇总处理表的汇报，并逐条审议，最后，专家组一致同意通过审定，希望标准起草组尽快形成报批稿报送上海市市场监督管理局。

四、主要条款说明

本标准规定了船舶供应物料产品分类、编码的原则和要求，适用于上海市船舶供应物料产品分类与编码的应用和管理。

1、术语和定义

本标准遵循 GB/T 7027、GB/T 20529.1 界定的术语和定义，没有新增术语和定义。

2、分类原则

本标准提出对船舶供应物料产品的分类应遵循客观准确、科学实用、统一协调和可扩展四大原则。

3、编码原则

本标准规定了船舶供应物料产品编码应遵循唯一性、合理性、可扩充性、简明性、适用性和规范性原则。

4、分类要求

本标准中涉及的分​​类对象主要是指为在造、在修或靠港船舶提供航程保障类的必备物资产品。包括船舶在运输生产及维修过程中所需的航海资料、生活和劳保用品及其他各种工具、五金件、易耗品、仪器仪表、金属材料制品、化学制品、安全设备等物品。

本标准规定了对船舶供应物料产品的分类采用线分类法，并以产品的品类、性质、加工工艺、用途等基本属性为分类依据。

5、编码要求

本标准对船舶供应物料产品按5层11位数字代码进行编码，并对各层次码的位数和类别进行了规定。

从我国海关HS编码看，目前10位编码，1223类，17790目，税务的编码也是10位。对比起来看，无论从国际国内，还是海关、税务编码发展趋势看，特别作为我国船舶物料供应大国来说，从编码的扩展性来看，三层分类10位数字或以上的编码更具有合理性和前瞻性。因此，标准起草组从兼容国际现状

和我国船舶物供应服务行业化管理的实际出发，提出将现有的在上海港可供应的船舶物料种类按照I类码（大类）、II类码（中类）、III类码（小类）、IV类码（品类）和V类码（标准码）划分成五个层次：

第一层 I 类码（大类），参考 IMPA 目录多年的使用情况来看，船舶物料的分类根据行业实际使用场景划分更具适用性。同时结合对国内行业龙头企业的调研结果，遵从行业使用习惯性，商品 I 类码（大类）大致有 20 到 30 类左右，即 I 类码需占用 2 位编码。

第二层 II 类码（中类），目前 ISSA 使用 3 位，而 IMPA 则用了 2 位，经过仔细研究对比，标准起草组发现：由于编码不可重用，随着版本的更改，虽然有产品已经被淘汰，但新品加入时编号必须继续往后追加，因此，当前最新版 IMPA 目录中 33 救生救难用具、灭火器类 II 类码已经编至 85 位；61 一般作业工具类 II 类码编至 81 位，而且从前几个版本开始，IMPA 已经开始出现编码跨类混编或新开同质化大类的情况。作为包含全产业链的制造业大国，从长远看 2 位无法满足我国船舶物料编码的要求，需采用 3 位码。

第三层 III 类码（小类），由于在中类层面已经做了充足的预留，因此中类下进一步细分商品类别，单个中类下的小类将不会达到 3 位数，故保留 2 位即可。

第四层 IV 类码（品类），在 IMPA 目录中，因 6 位编码限

制，众多产品无法明确到单品，导致使用编码时需要大量添加备注文字来保证需求采购的商品和实际供应商商品的一致性，编码本来应具备的效率因此而大打折扣，甚至变成了额外的沟通成本及退换货成本。标准起草组认为本标准下的每个商品编码需精准对应到商品单品，因此为商品保留 3 位编码。

以提升上海国际航运中心服务标准为初衷，除提港口升服务效率外，商品质量也是港口高标准服务的体现，因此标准起草组认为在第四层 3 位码后追加 1 位编码作为定义商品质量的标识。即 V 类码（标准码）主要定义产品质量要求，制定船舶行业产品质量标准是保障船舶和人员安全需要，对于提升中国制造和融入国际竞争有着积极意义。

根据上述思路，第一层商品大类分类超过了 20 类，即以 2 位阿拉伯数字编码；第二层用于对第一层的细分，考虑到新出现的商品中类代码就近扩展原则，编码采用 5、10 递进方式，中类也将超过 99 类，因而以 3 位阿拉伯数字编码；第三层用于对第二层的细分，同样也超过了 10 类，仍以 2 位阿拉伯数字编码；第四层用于指定具体商品，品类超过 100，因此以 3 位阿拉伯数字编码；最后 1 位质量码，共计 11 位阿拉伯数字。

6、附录

附录 A 给出了船舶供应物料产品分类编码和 I 类产品分类与编码的示例，分类的依据如第 5 章描述。

五、重大分歧意见的处理结果及理由

无重大分歧意见。

六、实施标准的措施建议

本标准是上海市船舶供应领域的首个地方标准，也是全国的首个相关标准。该文件作为推荐性地方标准发布，标准发布后，上海市浦东新区商务委员会（航运服务办公室）及相关行业协会将组织航运公司和相关企业广泛深入地开展标准宣贯和培训，结合现有的标准实施评估机制，持续对标准实施推进过程中发现的问题进行收集、梳理和汇总，以进一步健全船舶供应服务物料产品与编码规范体系，更好地指导和促进本市船舶物料供应服务的能力和水平全面提升。

建议标准实施一定周期后适时引入标准实施评估机制，促进标准不断完善。

七、其他需要说明的情况

经前期充分调研和排摸，该标准发布实施后，在船供企业及上下游供应商、行业协会、航运国际经济组织的共同合力下，应有可观的应用需求。

一是在上海拥有众多市场主体，一批龙头企业聚集。上海作为全球第一大目的港，每年靠港船舶近 14000 多艘，同时浦东新区集聚港口运输业、航运服务业和航运基础产业等三大类全产业链 1 万余家航运企业。其中集聚大量船东公司和船舶管理公

司，以及对应的船舶供应企业 1500 多家。以上海为龙头的长三角地区，拥有全球 60%船舶维修市场份额船舶修船基地，并联通着众多船舶物料的生产供应链基地。

二是这些船供企业的国际国内上下游的供应商和产业链的配套企业，也急需统一规范船舶供应物料产品编码标准，便于生产与经营，也更有利于打造其自身品牌，提升产品附加值。

三是政府出台标准后，区域的行业协会将出台团体标准---船舶供应物料产品编码指南，以指导和引导行业 and 产业链上下游企业使用。

四是已落地上海的国际航运经济组织也可用自身的资源和渠道帮助该标准进一步面向全球船东及船供行业的推广和衔接。