

新能源车三元锂电池UN38.3测试海事备案资料及检测报告

产品名称	新能源车三元锂电池UN38.3测试海事备案资料及检测报告
公司名称	广东杰信检验认证有限公司
价格	.00/个
规格参数	报告用途:销售、质量控制、出口通关 检测对象:电池、电池包、新能源汽车 检测周期:40天
公司地址	广州市天河区中山大道建工路19号2楼
联系电话	13760668881 13760668881

产品详情

2023年，我国新能源汽车产销量分别为958.7万辆和949.5万辆，同比分别增长35.8%和37.9%，产销量连续9年位居首位。新能源汽车市场渗透率达到31.6%，比2022年提升5.9个百分点。截至2023年底，我国新能源汽车保有量2041万辆，占汽车总量的6.07%。

2023年，我国新能源汽车出口120.3万辆，同比增长77.6%，延续快速增长态势。新能源汽车出口快速增长带动我国汽车出口量快速增长，2021年汽车出口首次突破200万辆、位居第三位，2022年311.1万辆、位居第二位，2023年491万辆、位居首位。

汽车的出口运输主要有三种方式，一种是滚装船运输，一种是集装箱运输，还有一种是汽车框架运输。

新能源汽车是一种由锂电池驱动的车辆设备，因此在海运出口时需要满足资质要求。如果使用滚装船进行运输，则被视为普通货物，而如果使用集装箱船运输，则被视为危险品，归属于第九类危险品，需要遵守相关的海运规定。

海运出口海事备案 新能源汽车在海运危规中属于第九类危险品UN3171，其出口操作流程与锂电池电动车、滑板车和平衡车等货物相似。不过，不同于锂电池电动车等产品，新能源汽车由于外包装较大，无法办理危包证。因此，新能源汽车出口海事备案需要按照以下步骤进行：

- 1、准备正本盖章的备案申请报告及情况说明，用于申请海事备案。
- 2、准备中文MSDS和锂电池UN38.3报告，以证明锂电池的安全。
- 3、准备委托备案的委托书，授权第三方代理备案手续

而集装箱运输遵从UN3171海运条例，需要订舱位。一般船公司订舱口需要提供中英文版MSDS、电池模组和电池包的UN38.3检测报告、每款车型的车型与运输条件鉴定报告（海运报告）。

我们总部新能源实验室是国家新能源汽车检测重点实验室，可以做电池模组、电池包、电池

簇、电池储能系统、新能源整车等产品的检测，可以出具UN38.3报告、电池概要报告、电池产品MSDS（安全技术说明书）报告、危险特性分类鉴别报告、货物运输条件鉴定书（海运报告、空运报告、陆运报告）、GHS危险公示标签报告。有相关检测需求的企业可以与我们联系。联系人：邹工

相关资讯 美、欧、日、韩等出台购车补贴、投资补助等支持新能源汽车政策，美国对新能源汽车实施税收优惠7500美元、欧盟国家补贴2000-9000欧元。美国《通胀削减法案》提出本地化生产要求，欧盟《电池与废电池法规》提出碳足迹、电池等新要求，欧盟对我国新能源汽车启动反补贴调查，法国电动汽车补贴新规将我国新能源汽车排除出补贴范围等一系列政策出台，针对我国新能源汽车意图明显，我国新能源汽车“走出去”面临更加复杂严峻的环境。 集装箱运输几种方式：1、一箱两车：两辆新能源汽车一前一后平装于集装箱内，通过止移块(如三角楔木)和绑扎带与箱体进行固定。2、一箱三车：集装箱内放置一个运输支架，支架与箱体做好固定，一辆车斜向装在运输支架上，一辆车平装在支架下方，还有一辆车平装于靠近箱门处。支架上的车辆通过绑扎带与支架进行固定，平装车辆通过止移块和绑扎带与箱体进行固定。3、一箱四车：集装箱内放置两个运输支架，支架与箱体做好固定，两辆车斜向装在运输支架上，两辆车平装在支架下方，支架上的车辆通过绑扎带与支架进行固定，平装车辆通过止移块和绑扎带与箱体进行固定。 2024年3月汽车实现出口49万台，出口增速27%的持续强增长，环比走势很好；1-3月汽车实现出口132万台，出口增速23%的持续强增长，但1季度增速相对前三年的超高增速明显下降。今年的主要动力仍是产品竞争力提升和欧美市场的小幅增长及俄乌危机下的俄罗斯市场的品牌被车替代，尤其是的燃油车出口竞争力提升带来的出口增大。 物流资讯 但其实她不太能享受现在这种平静的生活，在城市我要去过红绿灯，我要去维持人际关系，我要去给我不喜欢笑的人笑，我要去说我不喜欢说的话，好累。天天在那里坐着，每天上班下班，太枯燥了。刘文翠说。她总怀念有一年六七月份，青海的油菜花开得很好，养蜂人雇她的车把蜜蜂运去那边采蜜。刘文翠次看到草原，路过日月山的时候，太阳正在下山，一条河顺着自己的方向从东向西流，整个河面都是红彤彤的，远处的草原像地毯一样铺开，羊群小花一样点缀在上面，蒙古包里溜出来几缕白烟。 面对5G技术浪潮的到来，厦门远海码头积极探索利用5G技术，打造了新一代港区的5G虚拟园区专网，以5G架起了港区最后一公里的“空中光纤”。同时，借助于5G的高带宽、低时延特性，成功实现了基于5G网络的：GV无线通讯控制、5G+智能理货，司机行为管理等5G应用，解决在生产一线作业中的痛点问题，提升生产效能。据中远海运港口董事总经理张达宇介绍，未来，厦门远海码头也将借助于5G、大数据、云计算等新一代的信息技术与港口生产的充分融合，使智慧港口的每一个环节得到性的升华。 譬如我们和美团实际都已经战略上放弃了客单价25元以下的市场，B端也知道这种订单不赚钱的情况下即时配团队没必要把自己搭进去亏，但是两家都不做是显然是不可能的，所以按照道理我们送的这种订单每一单都在亏，于是从降低亏损成本的角度看，达达就是一个好选择——虽然这单我们配送不赚钱，但平台的利润分成还是有的。夜宵业务就是一个很好的例子。二选一？假设两家都强制把蜂鸟和美团的第三方接口关闭，把自己的配送作为配送方，结果就是商家在亏损后开始流失，而即便是B不走，也会降低我们配送员的效率，特别是低客单的订单量是非常巨大的，突然多出了那么多订单，但片区里蜂鸟的人就那么几个，影响我们配送员的收入和业绩考核，你说怎么办？可如果为了这些订单又去招很多人，运力的损耗了，谁来承担？这种二选一绝不可能发生，因为谁都知道吃力不讨好。运营成本优势正逐步丧失对于快运网络而言，专线的优势是干线直发，成本低；劣势是前后端的订单密度低，导致接送货成本高。干线和接送货是一个天平的两端，平衡点是专线和网络的经济拐点。举个例子：假设某条线路干线成本每公斤.3元，网络是每公斤.6元；接送货专线是每票4元，专线每票为1元，计算下来两者的拐点是2公斤。随着快运网络的货量的增加，一方面，拉直的线路占比增加，分拣的成本下降，网络的干线成本也会逐渐下降；另一方面，运输前后端的接送货的订单密度也逐渐增加，单票的接送货成本也会逐渐下降。