AIS系统一般指船舶自动识别系统

船舶自动识别系统，是指一种应用于船和岸、船和船之间的海事安全与通信的新型助航系统。常由VHF通信机、GPS定位仪和与船载显示器及传感器等相连接的通信控制器组成，能自动交换船位、航速、航向、船名、呼号等重要信息。装在船上的AIS在向外发送这些信息的同时，同样接收VHF覆盖范围内其他船舶的信息，从而实现了自动应答。此外，作为一种开放式数据传输系统,它可与雷达、ARPA、ECDIS、VTS等终端设备和INTERNET实现连接，构成海上交管和监视网络，是不用雷达探测也能获得交通信息的有效手段，可以有减少船舶碰撞事故。

船舶自动识别系统（Automatic Identification System, 简称AIS系统），由岸基（基站）设施和船载设备共同组成，是一种新型的集网络技术、现代通讯技术、计算机技术、电子信息显示技术为一体的数字助航系统和设备。船舶自动识别系统（AIS）诞生于20世纪90年代，由舰船、飞机之敌我识别器发展而成。AIS系统配合全球定位系统（GPS）将船位、船速、改变航向率及航向等船舶动态结合船名、呼号、吃水及危险货物等船舶静态资料由甚高频（VHF）向附近水域船舶及岸台广播，使邻近船舶及岸台能及时掌握附近海面所有船舶之动静态资讯，得以立刻互相通话协调，采取必要避让行动，有效保障船舶航行安全。  
　　根据国际海事组织对国际航行船舶必须限期安装AIS系统的要求，交通部海事局于2003年提出构建全国AIS骨干网、实现海区重点水域及能源大港AIS信号覆盖的建设目标。其中北方海区岸基设施由天津海事局负责建设。北方海区AIS岸基网络系统建设分为“渤海湾AIS一期岸基网络系统工程”、“北方海区AIS一期岸基网络系统工程”和“北方海区AIS二期岸基网络系统工程”三个阶段。  
　　2004年1月，渤海湾AIS一期岸基网络系统工程开工建设，烟台辖区AIS中心及成山头、崆峒岛两个基站于2004年11月建成并投入使用，实现了AIS信号基本覆盖烟台至大连航线和成山头附近水域。北方海区AIS一期岸基网络系统工程中海阳、团岛、日照三座基站和青岛辖区AIS中心于2005年底调试运行成功。同期烟台辖区的北长山、潍坊两座基站也调试运行成功。  
　　至2005年底，烟台航标处建成辖区AIS中心及四座AIS基站。青岛航标处建成辖区AIS中心及三座AIS基站。

船舶自动识别系统（AIS）由舰船飞机之敌我识别器发展而成，配合全球定位系统（GPS）将船位、船速、改变航向率及航向等船舶动态结合船名、呼号、吃水及危险货物等船舶静态资料由甚高频（VHF）频道向附近水域船舶及岸台广播，使邻近船舶及岸台能及时掌握附近海面所有船舶之动静态资讯，得以立刻互相通话协调，采取必要避让行动，对船舶安全有很大帮助。

目前 AIS 已发展成通用自动识别系统 （UAIS）。

种类

报告种类很多，主要有：船位报告、基地台报告、信道管理等十三种，报告的长度比特数（两进制的数字）从168比特到1192比特不等。船位报告中包含：信息识别码（6比特）；用户识别码（30比特，MMSI码）；航行状态（2比特，0=在航行中；1=锚泊；2=未受指令；3=灵活性受限制）；经度（28比特，1/10000度，±180度，东为+，西为-，最小单位≈0.1852米）；纬度（27比特，l/10000度，±90，北为+，南为-）等字段。总共用168比特表示。

频率

船位报告的频率为：

船型：报告频率

锚泊船：3分钟/次

0-14节航速的航船：12秒/次

航速为0-14节并且在改变航向的航船：4秒/次

14-23节航速的航船：6秒/次

航速为14-23节并且在改变航向的航船：2秒/次

超过23节航速的航船：3秒/次

航速超过23节并且在改变航向的航船：2秒/次

船舶静态信息及与航程有关的信息，每6分钟更新一次或按要求（自动反应，无须用户操作）更新。