

分析航空货运数字化发展现状及趋势

产品名称	分析航空货运数字化发展现状及趋势
公司名称	深圳市红三羊供应链有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E
联系电话	0755-25108873 18807550903

产品详情

空运信息通常涉及多个行业及公共机构，当前国内大部分大型货运代理、航空公司及机场货站都具有EDI（Electronic Data Interchange，缩写EDI）技术，能够提供高度整合性服务，利用网络技术进行通信。

信息技术在航空物流发展的多个方面，起到积极作用，表现为：1、有助于航空公司货运向现代物流转变；2、有助于航空物流行业的广泛合作；3、有助于物流企业向生产运作智能化转变；4、有助于构建全行业范围的物理信息平台。当下物流电子商务平台利用互联网解决跨行业和多部门通信，行业EDI仍借助SITA的全球航空通信网，实现大型货运代理、航空公司、机场货站之间的货物运输、中转和结算。以下通过SITA、航空公司（典型）、货运代理（大型）、电子海关、机场货站（典型）和货物结算的信息系统来货运数字化的趋势。

一、SITA 专门承担国际航空公司通信和信息服务的合资性组织，1949年12月23日，由荷兰、法国、英国、瑞士和瑞典等11家欧洲航空公司的代表在比利时布鲁塞尔创立。SITA成立初期，指示将参加者航空公司现有的通信设备相互连接并在共享的基础上使用。随着SITA成员不断增加和航空运输业务对通信需求的迅速增长，目前SITA已经成为一个国际化的航空电信机构。SITA的通信网络已经在全球180多个国家和地区运行。SITA正经营着世界上最大的专用电信网络。目前SITA的全球通信网由租用的400多条中高速线路相互连接210多个通信中心组成。各航空公司的用户终端和应用计算机系统则通过各种不同形式的集中器连接至SITA的网状干线网络。SITA网络由4个主要的系统构成，即：数据交换和接口系统；用户接口系统；网络控制系统和取贮转发报文系统。除全球的通信网络外，SITA还建立并运行着两个数据处理中心。一个是位于美国亚特兰大的旅客信息处理中心，主要提供自动订座、离港控制、行李查询、旅客定位和旅游信息。另一个是设在伦敦的数据处理中心，主要提供货运、飞行计划处理和行政事务处理业务。中国民航与1980年5月加入SITA。同时中国政府批准SITA在北京和上海建立通信中心。中国民航通信网络与SITA网络相连通，从而实现了国内各机场航空运输部门与外国航空公司和中国民航租用SITA亚特兰大自动订座系统连通，开始实现北京、上海国家订座自动化。之后，中国民航又部分地使用了SITA伦敦飞行计划自动处理系统，在商定的航线采用自动处理的飞行计划。20世纪80年代后期中国民航自建的计算机订座系统投入运行后，国外各办事处于计算机主机件的通信还利用SITA数据交换网。

二、航空公司 大多数航空公司使用国际航空电信协会SITA提供的通信网络，同时，很多航空公司租用SITA的超级货运系统（Super Cargo System）信息服务，通过该系统，航空公司在班机到达前，就能收到海外营业部的主空运单及舱单，该信息随即转换和通过EDI发送至海关，以便预先报关。中航信和SITA合资成立的天信达公司基于互联网开放技术，在2004年推出i

Cargo航空货运业务处理系统，其面向大中型航空公司货运业务的信息管理系统软件，提供了覆盖运价管理、订舱销售、客户管理、进出港管理、仓库管理和统计决策管理的完整解决方案。目前国内有多个航空公司使用，包括：山东航空、厦门航空、首都航空、深圳航空、四川航空、澳门航空、吉祥航空等。

为了更好的服务自身货运业务，大型航空公司当先都定制了自己的货运生产系统，具体包括：1、国货航：国货航ACCOS系统自2013年9月上线启用，ACCOS系统即优利LMS系统，是现阶段世界dingji的货运生产系统。2、东航物流（中货航）：东航货运系统（简称nCargo系统）自2007年4月上线启用，为东航旗下各货运业务部门提供服务。3、南航物流（南货航）：南航唐翼货运系统（简称CSN系统）2008年12月上线启用，是南航货运经营发展bukehuoque的信息平台。4、海航货运：海航货运系统自2000年开始自主研发，经过多个系统迭代，目前已经稳定服务海航货运的生产运行。三、货运代理：

只有一级货代公司，获授权直接从航空公司预订货位及获得主空运单。大型航空货运代理通常利用自身开发的软件或经修订的软件套装（如SAVI,IPACS）处理日常业务，这些公司通常是Tradelink Traxon的登记用户，并拥有自身的因特网站提供各项服务。中型公司一般使用本地开发的软件系统，这些软件多半是独立运行并不与外界相连，部分小型公司除利用计算机进行业务管理外，仍未利用任何电子系统进行对外沟通，因此许多小型货运公司使用传真或电话处理订单的现象仍非常普遍。因此大多数货运代理公司往往是作为机场货站、航空公司货运系统的一个用户，自己也很难投入高额成本开发复杂的信息系统。天信达的CCSP中国航空物流信息服务平台提供电子订舱服务、中性运单服务、分单信息传输服务、中国海关舱单电子数据申报服务、货运电子商务服务和代理人直连服务，已有国货航、东航的全国代理人以及部分外航的代理人使用了该平台。四、电子海关：由中国海关总署、交通部、公安部、商务部等共同开发了电子海关处理系统，该系统基于Windows操作系统及EDI系统而建，可在因特网上通过网络浏览器进入，其功能包括出口货物的报关通关、海关服务和关税及费用的电子支付等。

海关的EDI通关系统已成为上海口岸通关环节的重要组成部分。托运人和货运代理可以通过INTERNET的EDI通关系统直接报关，为报关等有关企业带来了实惠。当下航空公司货运系统和货站系统都与电子海关系统实现了EDI的自动通信。五、机场货站：作为受航空货运承运人委托，接收航空货物的场所，机场货站承担这货物陆侧和空侧的衔接，运单处理流程和货物处理流程是机场货站的核心生产流程，因此机场货站系统需要在电子化运单环节提供自动化支持外，更多的需要为机场货站提供场内仓储物流的核心业务操作和管理功能，因此当下大部分机场货站都是定制系统为主：1、浦东机场国际货站：定制天运通（简称“easy Cargo”）货运电子信息平台，实现电子运单和（部分）货站生产运行支撑。2、东航物流（东航货站）：天信达定制nCargo，实现电子运单和货站生产运行支撑。3、白云机场国际货站：定制天信达CFPS大中型机场货站生产系统，实现安检、运单和货站生产的一体化支撑，当下安检模块已经升级替换。当下中国民航局在多个机场货站开展航空电子货运试点项目为机场货站的数字化生产运营提供了政策支持。六、货物结算：CASS（Cargo Account Settlement System）是IATA会员航空公司采取的一种货运财务结算管理模式，它是为航空公司和其代理人进行货运结算的一种工具。现在全球航空公司国际货物运输结算量的70%都由CASS系统完成。使用了CASS结算模式，是由航空公司根据代理人的货运单向CASS数据处理中心提交运单报表及货运单财务联影印件或数据磁盘，然后进行清算，发账单，由CASS清算银行从代理人账户上直接向航空公司划款。在结算这个环节中，航空公司与代理人分离开，通过清算银行来结算，清算银行由CASS委员会来指定，每到结算期，代理人直接把账款打入在清算银行的账户，通过清算银行把每一家航空公司的代理人的账款打入航空公司。从1997年6月，中国开始推行CASS系统，1998年11月，在中外IATA会员航空公司的支持和参与下，中国CASS可行性研究的工作顺利结束。1998年12月，中国CASS委员以投票表决的方式通过了1999年在中国实行CASS的决定，并通过招标形式确定中国建设银行为中国CASS处理中心和清算银行。综上，根据航空货运信息化现状来看，在IATA E-freightCargo 2000项目和SITA通信的支持下，货运代理、航空公司、机场货站、电子海关之间的信息流转比较顺畅，当下需要在以下三个方面进行深化：1、toC全过程货物跟踪，为提供门到门的货物追踪功能；2、货运质量控制和改进，为全面质量管理体系提供支持；3、货运精细收益管理，为运价、航班计划提供辅助决策，提高航空货运收益水平。文章来源于数智航旅