# 东方航空半年亏损亿元

来源：网络 作者：尘埃落定 更新时间：2024-07-26

*第一篇：东方航空半年亏损亿元海南航空净利润同比减少近成继南方航空（）中报亏损亿元后，东方航空（）昨日也公布了今年上半年的亏损情况。原创：www.feisuxs中报称，上半年，东方航空净利润亿元，每股亏损元；同期，实现主营业务收入亿元，同比...*

**第一篇：东方航空半年亏损亿元**

海南航空净利润同比减少近成继南方航空（）中报亏损亿元后，东方航空（）昨日也公布了今年上半年的亏损情况。原创：www.feisuxs中报称，上半年，东方航空净利润亿元，每股亏损元；同期，实现主营业务收入亿元，同比增长。与南方航空情况相同，东方航空也将亏损的原因归咎于航油价格的居高不下。中报称，“自去年以来，国际原油价格屡创历史新高，航空煤油价格长时间在高位巨幅震荡徘徊，造成世界航空运输行业成本大幅上升，公司业绩也因此受到较大影响。”高盛证券当日发表研究报告表示，由于预期今明两年每单位燃油成本分别上升及，因此东方航空今明年仍然将有分别亿元及亿元亏损。

又讯海南航空（）中报披露，在实现主营业务收入亿元，同比增长的同时，实现净利润万元，同比减少。

《东方航空半年亏损亿元》

**第二篇：案例六(东方航空套保亏损)**

案例六

资料一:

航油套保合约暗藏后门 国际投行狙杀东航始末http://.cn2009年02月14日 05:27中国经营报

再过3个月，东方航空将戴上ST帽子。根据测算，其2024年全年的亏损额可能高达122亿元，其中航油套保浮亏62亿元，实际赔付已经超过1000万美元，随着合约的不断到期，这个窟窿还会越捅越大。

交易对手：国际投行巨头？

“无论东航目的是套保还是投机，呈现在我们面前的合约都是彻头彻尾的错误，完全搞反了方向。”长城伟业期货机构业务部总经理卜毅文向《中国经营报》记者细述了东航套保巨亏62亿元的来源。

直到2024年11月27日，一纸《关于航油套期保值业务的提示性公告》，东航航油套保巨亏才浮出水面。公告显示：截至2024年10月31日，东航航空燃油套保亏损共计18.3亿元。同时公告提出，所签订的套期保值合约实际亏损额将随着航油价格变动。

果不其然，随后，47亿、50亿、62亿，窟窿越来越大，截至2024年12月31日，根据东航的套保合约及当日纽约WTI 原油收盘价计算，这个窟窿在2024年底被定格在62亿元。

消息人士告诉《中国经营报》记者，造成东航巨亏的套保合约签订于2024年6月份，共计55份，签订对象为数家国际知名投行。

航油套期保值是指航空公司为了应对油价的上下波动带来的经营风险，对未来所用航油进行保值增长的一种金融衍生品工具，通过买入或卖出远期航油合约，锁定成本。亏损或者盈利在合约到期前属于浮盈或者浮亏。假设买入看涨合约，油价上涨造成浮盈，这部分盈利对冲掉了相当于合约量部分上涨带来的成本增加部分，达到对航油的套期保值作用，反之亦然

巨亏元凶：卖出套保期权

根据可查资料，东航对航空燃油进行套期保值始于2024年，2024只产生了53.5万元的浮亏，很好的对冲了航油价格上涨带来的成本风险，然而签订于2024年6月的套保合约为何遭受高达62亿元的巨亏？

根据东航公告，所签订的航油套期保值期权合约分为两个部分:在一定价格区间内，上

方买入看涨期权，同时下方卖出看跌期权。在市场普遍看涨的情况下，采用这种结构的主要原因是利用卖出看跌期权来对冲昂贵的买入看涨期权费，同时要承担市场航油价格下跌到看跌期权锁定的下限以下时的赔付风险。

东航所签订的期权合约分为三种：航油价格在62.35美元~150美元每桶区间内，套保量为1135万桶，即东航可以以约定价格(最高上限为150美元)买入航油1135万桶。合约截止日时，无论航油价格多少，东航都可以选择是否购买，合约对手必须接受。这是最基本的套保合约，因为权力方是东航，可以达到套保作用，但是条件有利于东航，所以航油价格每上涨10美元，东航需要付出1.4美元的期权合约金，如果合约终止，东航不需购买，期权费按照实际价格差支付。

同时，东航卖出看跌期权，承诺以不低于62.35美元的价格购买合约对手航油1135万桶。合约截止日时，无论航油价格多少，合约对手都有权选择是否卖出，东航必须接受；以更高的约定价格(72.35~200美元)向对手卖出300万桶，对手具有购买选择权，东航必须接受。

根据东航公告，合约在签订日起至2024年陆续到期，截至2024年底到期的合约中，东航已经实际赔付1000多万美元，随着合约不断到期，实际赔付会不断增多，而这62亿元的窟窿也会越来越大。

根据东航公告所言，为了对冲第一种合约产生的期权金而签订的第二种被动合约直接导致了东航的巨亏。

合约签订后不久，国际油价从140美元/桶高位直线回落，目前已跌到40美元每桶的价位。而东航所签订的合约因为油价跌破62.35美元每桶价格下限，亏损不断扩大。“油价跌破62.35美元后，价格每下跌1美元，东航需要为此支付的赔付额为1美元×1135万桶=1135万美元。这就是东航为了对油价每上涨10美元/桶产生1.4美元/桶期权金对冲产生的后果。

至于第三种合约，卜毅文认为可能是为手上持有的其他航油期货、现货而做的套保，或者是为了减少油价下跌造成的第二种合约亏损。因为只有300万桶，只是对冲掉1/4的量。根据所签订的合约分析，东航巨亏的原因是单边看多，认为油价继续上涨或者下跌幅度不大，所以对期权金进行了大量套保。“以为稳赢的，就顺便多赚点，想把期权金也对冲掉，实际吃了大亏。”

投行的圈套

国际投行的合约从来都不对等。一个完整的合约非常复杂，即使是金融科班出身，没个一年半载也不能完全弄明白。

合约的不对等主要体现在：他们拥有及其庞大的客户群，包括买卖双方，包含期权、期货现货交易，通过大量非交易系统交易,对任何一笔合约都了如指掌，“他们掌握着客户最真实的需求及现状，足够多的资源和全部量化的数据模型，使得他们在合约签订前就具有非常大的优势。”

一般情况下，一个完整的合约都包含有一份期权，围绕期权包含现货、期货等等，他们会和买家签订合约，同时在国际市场上以所签订合约的相反方向做等量的对冲，这样一来可以赚取高额的期权合约金，“因为几乎所有的期权都是他们大投行做的，投行间的合约金非常少，这样就保证了合约金差成为一种稳定的盈利，可以做到零风险甚至负风险。” 同时，他们制定的合约全部都是不对等的。

以东航为例，2024年6月，美国次债危机爆发已经过去10个月了，离2024年8月的金融危机还有两个月，他们已经可以判断出金融危机的发生，同时次债危机对于实体经济的影响逐渐体现，“实际上国际油价的构成非常复杂，与金融危机直接相关”，这段时间内，他们签订了大量类似东航的合约，同时唱高油价。

更为隐蔽的是合约的内容设计，东航的合约就是典型。表面看来，在油价上升时东航第一种套保合约具有明显的优势，油价每上涨10美元产生1.4美元每桶期权金，相对于大幅上涨的油价，代价并不算高，但是因为合约量巨大，对于东航来说就不是一个小数目了。“在第一种合约签订时，他们(投行)故意以高额期权金为诱饵，诱使东航对期权金进行„套保‟，这是非常隐蔽的。”为了降低东航套保成本，投行又设计了第二、第三种合约，表面看来，这两个合约可以对冲合约金，“东航貌似可以完美套保”。

所签订的合约区间看似很大，东航认为风险很低，再跌也不会跌出区间，实际上当时国际油价的波动更大。

第三个陷阱是投行们大量签订合约，一旦油价下跌，东航们会选择抛售坏头寸(短期亏损期权及期货合约)，造成油价恐慌性下跌，从而使得类似东航这样长达3年的合约不断亏损。

解决这62亿元亏损的唯一方法就是协议延长。目前看来，直到2024年合约截止时，油价很难再度狂涨。

投行很可能会接受延长合约，因为目前东航已经资不抵债，同时预测东航2024年全年营业亏损高达60亿元，合计亏损122亿元左右。

不赌不行 逢赌必输

对于东航的此次巨亏，外界将罪魁祸首归罪于该公司背离套保初衷，参与了投机。对此，东航财务总监罗伟德在接受媒体公开采访时矢口否认，表示东航套保坚持“不越权、不投机、不做空”的三不原则，不属于投机行为。

实际上，就亏损额大小来看，东航不是最多的，国泰航空2024年因套保亏损在69亿元左右，但因东航套保合约包含的“投机性”和对该事件的遮遮掩掩吸引了众多媒体注意。“我们不清楚套保合约是谁签的，也不方便透露合约具体内容。”东航证券部对此事三缄其口。不管东航是否出于投机目的，实际上的合约已经形成了投机性，因为造成巨额亏损的第三种合约是典型的卖方期权，高风险，投机性非常强。

合约签订时的油价是每桶140美元附近，包括高盛在内的国际投行、国内研究机构等所有人都认为油价将继续上涨至每桶200美元，甚至看高至每桶250美元，航空公司在高油价中所承受的成本压力太大，燃油成本占比总成本从2024年的20%上升至2024年的40%，如果燃油价格继续上涨，不进行套保根本无法生存。

航空公司当时面临微利甚至负利润，又是国家命脉不得不继续营运，为了盈利，只能将风险丢到市场上去化解，不赌不行，一赌必输。现在看来是一赌必输，但在当时，各投行的集体唱高使得人们认为油价继续上涨是必然趋势。然而东航实际上可以降低风险，达到完美套保，但是却走入了投行们早已设好的圈套。

资料二:

东航日亏4000万

http://.cn2009年01月15日 17:56武汉晚报

据第一财经周刊昨日消息 中国东方航空股份有限公司(下简称“东航”)不是唯一押宝航油价格的航空公司，但却是所有下注者之中处境最艰难的。

“平均每天亏4000万，”东航总经理刘绍勇上月22日在与中山大学师生交流时透露到东航短短十天时间里所面临的巨大压力，“但中央下了决心，要让东航起死回生。”

1月12日东航发布公告，其上月当期的航油套期保值合约发生实际现金交割损失约为1415万美元，相比11月份只有42万美元的损失，这一损失环比竟激增3369%。同时，东航2024年全年航油套期保值合约预计损失更高达62亿元人民币。

仅仅在2024年前三季度，东航已经亏损约人民币22.92亿元，资产负债率高达98.49%，财务负担沉重。而第四季度一直是航空市场的传统淡季，再加上如此巨额的航油套保损失，东航预计，2024将出现大幅度的经营亏损。

东航不是唯一蒙受航油套保业务损失的企业，国航、上航、香港国泰都出现大幅亏损，国泰截至2024年12月31日的燃油套保账面损失甚至超过东航，达76亿港元。但与上述几家大公司不同，连续几年的大幅亏损，已经让东航成为中国亏损最为严重的航空公司，甚至到了破产的边缘。

为了出手救东航，上月11日国资委表示将通过非公开发行给予东航30亿元注资。两个星期后，这个数字增加到70亿元人民币，并通过增发一次性注入上市公司。

“航空业不景气，航空公司还面临航油套保的巨大损失，预计航空业整体将面临较大的经营压力和财务困境。而国家对航空公司的注资虽然将改变财务状况，但远不能解决根本问题。”兴业证券认为。

问题：

1、联系国际原油价格波动走势详细解释东方航空在2024年以来的亏损历程；

2、你认为东方航空在衍生市场亏损的根本原因是什么？如何避免？

3、如果你是东方航空的财务人员，根据目前的国际经济形势和原油价格走势，应当如何处理这些交易？

**第三篇：东方航空招聘自我介绍**

全球化是当今世界经济发展最重要的特征,航空业在促进经济全球化过程中发挥了的重要作用。去东航面试该怎么介绍自己?下面是小文档下载网小编为大家整理的东方航空招聘自我介绍，仅供参考。

东方航空招聘自我介绍篇一：

各位评委你们好，我叫XX，来自青岛，我的特长是声乐、钢琴。参加过在北京举行的首届中国民航航空院校学员推介展示会，并且获得了航空知识问答银奖、服务技能银奖，在才艺展示中以一首钢琴谈唱《友谊地久天长》获得在长评委和观众的好评，因为父亲是一名部队飞行员，所以在部队里张大的我，从小就有一种军人的素质和工作作风。我相信，我会以我教好的服务意识，继续为东航保持良好的服务形象，谢谢。

东方航空招聘自我介绍篇二：

我叫xxx，我来自\*\*\*\*\*\*。我身高1米68，五官端正、举止端庄、极具亲和力，我希望能通过自己的努力成为一名空乘人员，工作在蓝天白云间，仰观宇宙云卷云舒，俯看祖国大好河山。

空乘，一直是一个单纯女孩傻傻的梦想，美丽，浪漫，与白云为伴，蓝天上的天使，是我对它的理解。也许，我不像天使那样美丽，但我会发自内心地以乘客至上，乘客才是我的天使。我会关心别人的感受，躬下身子，学会倾听，学会沟通，学会服务，学会微笑，学会享受飞翔带给自己和他人的快乐。

也许，我还稚嫩，但我会努力，也希望从你们这里得到一次让梦想飞翔的机会。我相信，当梦想被赐予一双翅膀，飞翔再也不是一种渴望，我要飞向那远方，跨越那大海高山白云蓝天世界。我知道我要的那种幸福就在那片更高的天空，我要飞翔，我要阳光，我要飞得更高。

东方航空招聘自我介绍篇三：

翁去八百载，醉乡犹在;山行六七里，亭影不孤。我来自风景秀丽的XXX的一所省重点XXXX学校，我叫YJBYS。

我出生在一个xx家庭，从小受到良好的文化熏陶，善解人意。十八岁的我自信、洒脱，有着良好的交际能力。也有着打篮球，爬山、跑步等业余爱好。我喜欢听抒情音乐，背抒情诗，看小说，英语、聊天、哼歌。老师都说我是个永不疲倦的乐天派。

从小的我就渴望翱翔蓝天，能够为世界各地的朋友做好热情周到的服务是我的荣幸。我知道作为一名空中乘务员，不仅要有服务他人的满腔热忱，还要有隐忍、宽容、海纳百川的胸襟。这是关系国家形象的光荣而又神圣的事业，我会关心别人的感受，学会沟通，学会微笑，学会享受飞翔带给自己和他人的快乐。

也许，我还稚嫩，离那个梦想还缺少很多条件，但是我会努力，去学习更多的东西来充实自己，也渴望从评委老师这里得到一次让梦想飞翔的机会。我相信，当梦想被赐予一双翅膀，飞翔再也不是一种渴望。我知道我的梦想就在那片更高的天空，我要用纯真的心灵去感化着每一位一闪而过的旅客。谢谢!

东方航空招聘自我介绍篇四：

各位XXX航空公司的老师你们好，我今年XX岁，出生于XX，成为一名空姐是我从小的志愿，为此也经历了很多波折，因为年龄的关系，这是我能实现这个梦想的最后一次机会，希望各位老师手下留情并祝福我，让我实现这个愿望，我一定认真踏实的工作，我愿意为之奉献我的一生，谢谢!

东方航空招聘自我介绍

**第四篇：江西铜业13.6亿元衍生品亏损释疑**

江西铜业13.6亿元衍生品亏损释疑

2024年04月02日 07:09

“这是江西铜业十几年来碰到的比较艰难的时期。去年全球铜价呈现先扬后抑的走势，铜市几乎是在一个月之内完成了牛熊的逆转。”在4月1日的业绩发布会上，江西铜业(00358.HK)董事长李贻煌显得心事重重，“估计今年铜价的走势，也不会大幅攀升。”

去年全球经济一片低迷之下，似乎赢家甚少。江西铜业公布2024年全年业绩，由于投资收益损失和存货跌价准备计提，尽管营业收入同比增长24.54%至539.72亿元，但净利润却同比减少了49.60%，只有23亿元。

导致江西铜业去年净利润下滑的重要因素之一，是其在投资收益方面的损失。

不过，江西铜业执行董事兼副总经理王赤卫对本报记者表示，“去年10月份铜价直线下跌，所以我们在期货上出现了亏损。但是这些损失，只要我们的现货合同得到100%的履约，是可以完全实现对冲的。在价格极其波动的市场条件下，外购原料部分的保值，我们还会坚持做。如果说保值之后，外购原料的销售产品随着铜价的上升，可能会带来期货的亏损。但是不保值的话，我觉得是更大的投机。”

根据江西铜业的财报，非有效套期保值的公允价值变动损失为3.91317亿，非有效套期保值投资损失为9.72177亿，截至去年底套保方面的已实现损失和未实现损失约为13.6亿。三大对冲导致亏损

根据业绩报告，江西铜业的投资收益同比减少10.52亿元，下跌幅度达1673%，主要由于不符合套期会计的商品期货合约平仓产生了损失。另外，在不符合套期会计的未平仓商品期货合约，以及嵌入式衍生金融工具的公允价值变动方面，江西铜业的损失也同比增加了

1.1亿元。

王赤卫解释说，去年江西铜业出现期货保值亏损，主要由三部分对冲业务形成。

第一部分是对进口原料的保值。实际上，江西铜业在去年9月份做了一个“买伦敦、卖上海”的保值。这个保值是为了有效避免长期以来伦敦铜价高于上海期货交易所铜价的倒挂现象给公司带来的损失，不过从去年8、9月份开始，上海期货交易所的铜价开始走高伦敦铜价。

王赤卫称，国家的进出口政策虽然没有限制铜出口，但由于铜出口的课税很高，实际上难以出口。“长期以来，国内的铜厂是在高价市场买原料，在低价市场卖产品，所以江西铜业在比价关系好转之后做了保值。”

其次，江西铜业在国内采购的原料已经到厂，而且已经生产出产品并进入销售阶段，国内的贸易习惯是原料供应商要求原料到厂之后有1－3个月的点价期。所以在产品已经要销售而原料还没有点价时，为了防止市场价格波动可能对公司造成不良影响，而对原料做一个数量相等、方向相反的买入对冲。

第三种情况是，江西铜业允许部分比较好的客户对有些加工产品进行远期点价。在去年9月末铜价大跌之前，有相当部分客户点了远期价格，有的长达6个月以上。为了防止价格波动对公司带来的损失，我们也在确定现货价格销售的同时，在期货市场上做了买入保值。“显然，这三部分的对冲业务在去年10月份铜价直线下跌之后，在期货上就出现了亏算。但是这些损失，只要我们的现货合同得到100%的履约，是可以完全实现对冲的。实际上，我们的履约率接近100%，”王赤卫说。

套保还是投机？

问题是，江西铜业到底是做真正意义上的套期保值还是投机？

王赤卫强调，如果是做投机，不对应现货的需要，会对公司带来真正的损失。如果是对应外购原料和产品销售，期货和现货实现对冲，那么投资者就不必在乎财务上的盈亏数据。因为期货上的损失会带来现货的收益，反过来，期货的收益也会带来现货的损失，是完全对 1

冲的。

“前提是现货合约能够得到履行，如果不履行的话，期货和现货的对冲就实现不了。以前我们也做期货保值，但是以前铜价没有像去年那样大起大落，去年第四季度铜价从6900美元/吨一下子跌到2800多美元，所以造成了一些账面上的亏损，”王赤卫说。

4月1日，长城伟业期货机构业务部总经理卜毅文接受本报记者采访时表示，江西铜业在套期保值方面相当成熟，已经开展这方面的业务很多年。

“因为江西铜业是根据其生产需求量来确定套期保值的量，基本上没有投机。”卜毅文说，江西铜业的产业链比较完整，而且有3个月、半年或者更长期的订单，所以以套期保值的方式来适应其长期的生产计划，只要现货合同的履约率比较高就不会出现什么问题。“江铜的情况与此前东方航空等公司做的航油套期保值的情况不同。去年一些航空公司做的套期保值的量远远大于其实际需求，而且它们与其他投资机构所签订的合约本身也存在问题。而江铜自身有专门的职位和期货公司来运作，不会存在合约方面的问题。”卜毅文说。江西铜业预计，2024年受全球宏观经济继续惯性下滑的影响，支撑铜消费的主要行业如房地产、汽车、制造业等，将延续去年第四季度的颓势，铜价难以大幅回升。但同时，各国积极救市，中国内地的一系列拉动内需政策以及有色金属产业振兴规划的出台，短期内对铜价下跌将起到一定的制约作用。

王赤卫明确表示，“我相信，在现在这样一个价格极其波动的市场条件下，外购原料部分的保值我们还会坚持做。如果说保值之后，外购原料的销售产品随着铜价的上升，可能会带来期货的亏损。但是不保值的话，我觉得是更大的投机。”

(本报记者郑小伶对本文有贡献)

云南铜业盈利3.73亿元 百亿存货豪赌铜价上涨

2024年04月09日 04:42

在2024年巨亏28亿元之后，云南铜业（000878，收盘价27.01元）在诸多利好因素的推动下，终于在2024年走出了亏损的深渊。虽然对于不少投资者来说，公司2024年3.73亿元的净利润并不能让人满意，但业内人士表示，公司突破百亿元的存货仍是巨大的看点，这或许将为公司业绩的增长提供最有力的保障。

毛利率大增助公司扭亏

云南铜业今日（4月9日）披露的年报显示，公司2024年实现营业收入161.84亿元，同比2024年下滑了37.16%；实现归属于上市公司股东的净利润3.73亿元，与2024年28.03亿元的亏损额度相比有了巨大的改观。另外，公司去年每股收益为0.30元，加权平均净资产收益率为9.93%。值得一提的是，由于公司累计未分配利润为-5.39亿元，因此并未提出分配预案。

云南铜业表示，2024年，面对国际金融危机的影响，国家采取调整进出口政策、家电下乡、汽车以旧换新等措施，出台有色金属产业结构调整和振兴规划，实施积极的财政政策和适度宽松的货币政策等，一系列经济政策刺激措施，为铜价走出低谷，全年处于恢复上升态势提供了强力的支持，使有色行业较快地扭转了大幅下滑的势头。

同时，公司还披露主产品产量完成情况，精炼铜实现28.67万吨，同比下降24.45％；硫酸实现72.46万吨，同比下降6.94％；黄金8.104吨，同比下降26.88％；白银310吨，同比下降6.37％。

从年报中披露的情况来看，公司扭亏为盈最直接的推动力还是主要产品电铜毛利润的大幅回升。具体来看，电铜产品去年总收入达到了114.14亿元，毛利率为10.62%，同比2024年的增长幅度达到了惊人的246.53%。也正是受到电铜等产品毛利的回升，公司合计毛利率达到了13.44%，同比增幅为高达407.02%。

百亿存货够卖9个半月

值得一提的是，年报显示，去年年底云铜账面存货大幅上升，由年初的57.23亿元猛增至109.79亿元，增加了52.26亿元，增幅高达91.84%。而2024年全年云铜发生的营业成本为140.10亿元，这意味着公司储备的存货足够卖上9个半月。而在2024年初，公司备货仅够两个半月销售。

这与另一家炼铜企业龙头江西铜业（600362，收盘价36.53元）的情况极为类似。2024年底，江铜账面存货高达115亿元，不但创下历史新高，还远高于2024年铜价处于历史高位时的水平。一位不愿透露姓名的行业人士指出，两家行业龙头同时大规模备货，很有可能与赌铜价未来上涨有关。虽然从今年铜价行情来看，云铜和江铜账面存货都有较大幅度升值，但是如此巨额的存货不但大量占用流动资金，一旦下游需求下降，铜价下跌，公司就会面临较大的经营风险。

**第五篇：【东方航空服务】老人坐飞机注意事项**

老人能坐飞机吗？哪些老人不适宜坐飞机？

A 老人坐飞机是否需备健康证明

随着交通服务的便利化与人性化，老人出行越来越方便，高龄老人单独坐飞机也愈加平常。

尽管民航管理局颁布的运输细则中，并未规定老人乘飞机需要医院的“诊断证明书”，有的航空公司也表示，只要家属认为老人身体健康即可安排老人上飞机，但高龄老人要出示医院开具的健康证明才能登机，却是被更多航空公司默认的“行规”。

如东方航空就规定，70岁以上的旅客在购票时需提供医院在半年之内开其的有效体检报告(包括心血管和呼吸道项目及其他需要提供的特殊照料等)，或出示六个月以内乘坐过飞机的机票和登机牌，经航空公司审核后才准予承运。

为防耽误旅程，为老人订购机票前需尽早安排体检。此外，各家航空公司对老年人乘机有不同规定，如有的航空公司不承运80岁以上的老人，订票前要提前咨询。如老人近期有乘机记录，也要保留好机票和登机牌，以备下次之需。

B 哪些老人不宜坐飞机

一般来说，身体状况较好、心脏功能没有明显障碍的老年人是完全可以坐飞机的，由于飞机航行快捷、平稳、舒适，坐飞机还应成为老年旅客长途旅行的首选。不过在为老人预订机票时，应尽量选择设施完备、保健条件更好的大中型客机。

身体状况欠佳的老人则应视身体状况或遵循医嘱做出选择。如患有心血管疾病的老人通常不宜坐飞机——对有严重高血压和心脏病的老年人来说，大气压的变化可能引发如血压升高、心输出量减少、呼吸困难等后果，甚至危及生命;由于飞机起降的轰鸣、震动及缺氧等原因，患有脑血管病的病人可能旧病复发或使病情加重。

此外，患有呼吸系统病、耳鼻病的老人以及出行前刚做过手术的老年人也不宜坐飞机。

C 老人坐飞机前应做哪些准备

有的老人因年事已高又远离户口所在地，不便办理身份证，只有户口本、老年证等证件。他们如何坐飞机? 答案是，这些老人应去本人户口所在地的公安机关或身份证签发地公安机关开具户籍证明，到机场派出所警务工作站办理临时乘机证明即可。

准备飞行前，老年旅客应轻装简行，物品尽量托运，但随身物品需备齐急救药品以免发生意外。另外，紧张和劳累会让个别老年人出现低血糖的症状，带几块糖可以缓解紧张感，也能预防低血糖的发生。坐飞机时，最好每隔1-2个小时起身活动一下，这对患有静脉血栓的老人来说尤为重要。

若是老人独自乘机，还应将接送人的电话写在纸上让老人随身携带，在发生意外时，方便机场服务人员及时联系。

D 老人坐飞机有哪些服务可享

作为需要特殊照顾的人群，老人的飞行也有不少便利。航空公司一般对老人都提供优先照顾和特殊服务，部分航空公司还提供5折的老年票。

如东方航空规定，单独乘机的老人在北京、海口、西安、太原的机场由服务人员引导登机并派空乘服务员照顾;如果始发站和目的站是北京、海口、西安、太原、广州、深圳、乌鲁木齐、兰州、大连中的任意两地，还提供全程的无人陪伴服务(始发站送机、空中专门照顾、目的站接机)，并用短信及时告知航班信息。

东方航空则对年龄超过65 周岁、行动不便甚至必须借助设备才能乘机的旅客提供特殊服务，如提供轮椅等。2024年南航还推出“2024南航行-真情关爱”服务，60岁以上的乘客凭有效证件在航班起飞7天以前购票，可以享受经济舱3.9折的优惠。

老人坐飞机注意事项

1、心脏病人

对心脏病、高血压病及极度衰弱的病人来说，大气压变化的作用会更加明显，尤其是血压升高、心输出量减少、呼吸困难等症状的出现，更易引起严重后果，甚至危及生命。据资料统计，在飞行中因急性心脏病死亡者占乘客的3/10万。患有心血管系统疾病的人，在空中旅行容易引起充血性心力衰竭、心肌缺血、肺动脉高压和并发高血压病。因此，有这类病史的人，乘机前要先请医生鉴定，以决定能否乘机。

2、心血管疾病患者

因空中轻度缺氧，可能使心血管病人旧病复发或加重病情，特别是心功能不全、心肌缺氧、心肌梗塞及严重高血压病人，通常认为不宜乘飞机。

3、患有高血压等病的老人

高血压 糖尿病 冠心病 脑血管病人如脑栓塞、脑出血、脑肿瘤这类病人 由于飞机起降的轰鸣、震动及缺氧晕机等，可使病情加重，禁止乘飞机。

4、呼吸系统疾病患者 如肺气肿、肺心病等患者，因不适应环境，如果有气胸、肺大炮等，飞行途中可能因气体膨胀而加重病情。

5.严重贫血的病人

血红蛋白量水平在50克/升以下者，不宜乘飞机。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！