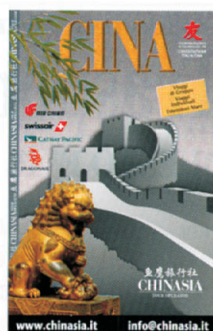


QUOTIDIANO Travel

GIORNALE DI INTERESSE PROFESSIONALE PER IL TURISMO
ANNO XIV - N. 105-106
15-16 OTTOBRE 2002
SPED. ABB. POST. - 45% - ART. 2 COMMA 20/B - LEGGE 662/96 - FILIALE DI MILANO - PREZZO PER COPIA EURO 0,30



UN PROBLEMA ASSICURATIVO

di ALBERTO GASPARRI

Uno dei problemi più grossi, ma forse sarebbe meglio dire il più grosso, lasciato in eredità dall'11 settembre è quello relativo alle assicurazioni; un problema che tocca sia le compagnie aeree che gli aeroporti. Sebbene le due proposte di costituzione di fondi mutualistici, e cioè Eurotime e Globaltime, abbiano ricevuto l'incondizionato supporto dell'industria non sono ancora diventate una realtà per la mancanza del sostegno dei vari governi europei che a loro volta si trovano così costretti a proseguire con misure di emergenza in attesa di chiarire il problema. Una legge fissata in origine, il 31 ottobre prossimo, dista solo un paio di settimane: per allora infatti scadrà il termine fissato dalla Commissione Europea che ritiene il panorama delle società di assicurazione di nuovo in grado di sostenere questo tipo di rischio. Tuttavia le problematiche che linee aeree e aeroporti si trovano ad affrontare sono quanto mai differenti. Attualmente è molto difficile pronosticare una soluzione che sblocchi la situazione entro la fine del mese. Negli Stati Uniti, ad esempio, il governo sta valutando la possibilità di prolungare le garanzie per ancora un anno; e se così dovesse accadere è chiaro come il trasporto aereo europeo considerato, nella sua interezza, farebbe molto fatica a competere in maniera efficace con la concorrenza americana proprio a causa del perseguimento di una politica governativa diametralmente opposta. Si tenga inoltre conto come in una situazione di precaria stabilità come quella attuale il ruolo dell'industria trasporto aereo è fondamentale sia nella difesa della pace che nello stimolare la ripresa economica. I vari ministeri dei trasporti europei dovrebbe sfruttare quest'opportunità varando una serie di misure tese a riconquistare una fiducia che da parte dei passeggeri è ancora altalenante. In questo momento la coperta è troppo corta da qualunque parte la si tenda. Continuare a costringere aeroporti e compagnie aeree a operare in un panorama d'incertezza e instabilità finisce per risultare estremamente controproducente per un settore che è uno degli indiscussi traini dell'economia mondiale.

Il traffico passeggeri dovrebbe crescere del 6% entro il 2003. Forte riduzione dello yield

Le perdite dell'industria aerea

Secondo la Iata il settore ha chiuso il 2001 a meno 12 miliardi di dollari

GINEVRA - La Iata fa i conti in tasca all'industria del trasporto aereo. Ne escono bilanci che vedono da una parte perdite straordinarie, e dall'altra, una prospettiva di crescita che sta facendo riprendere lentamente quota al settore. Il 2001 si è concluso con una perdita totale sia sull'indotto che sui collegamenti internazionali ha sfiorato i 12 miliardi di dollari, la più grande perdita della storia del trasporto aereo commerciale. Se poi a questi numeri si dovesse aggiungere i dati relativi al traffico nazionale la stima delle perdite arriverebbe a 18 miliardi di dollari. Dal punto di vista dell'occupazione la perdita è stata

di 200 mila posti di lavoro con alcune compagnie che hanno chiuso la loro storia. L'industria trasporto aereo ha sulle spalle, inoltre, un carico addizionale di 2 miliardi di dollari a fonte di una copertura limitata e soprattutto insufficiente se confrontata con i requisiti minimi stabiliti da Stati, aeroporti e dagli stessi vettori. Per quanto riguarda il flusso di passeggeri nel 2003 si attende una risalita del 6% con una media di crescita che fino al 2006 dovrebbe essere del 4%. L'effetto che comunque preoccupa di più è la riduzione dello yield.

ALLE PAGINE 2 E 3

Iti Hotels, chiude un anno complesso

PORTO CERVO - Un anno in chiaroscuro per il gruppo sardo Iti Hotels che archivia comunque la stagione con presenze in aumento del 7% e fatturato a quota +5%: crollo della clientela tedesca e inatteso balzo avanti di quella inglese. Segno più anche per le nuove acquisizioni con l'apertura, la prossima primavera del Colonna Hotel Resort di Porto Cervo.

A PAGINA 13

American Express lancia Convivia

ROMA - E' Convivia l'ultima nata di casa American Express grazie alla collaborazione con Slow Food e importanti partner fra catene alberghiere, compagnie aeree, rent a car. Si tratta della prima carta di credito dedicata alla filiera enogastronomica italiana che, oltre al servizio di credito, offrirà una serie di vantaggi e servizi, dalle degustazioni ai viaggi.

A PAGINA 4

Tanzania e Kenya, le migliori performance Positivo il fatturato Turisanda



Giuliana Azzolini

MILANO - Bilancio stagionale in crescendo per Turisanda che punta a raggiungere i 71-72 milioni di euro di fatturato entro il 31 ottobre. «Le migliori performance - sottolinea il direttore commerciale Giuliana Azzolini - quelle del lungo raggio: da Tanzania e Kenya a Cina e Australia». Ampliata la programmazione invernale per Emirati Arabi-Oman, Maldive e Africa australe.

A PAGINA 8

Uniglobe-Italian Leisure firmata l'intesa

MILANO - Intesa fatta tra Uniglobe Italia e Italian Leisure Group per operare sui mercati italiani ed esteri: le agenzie di viaggio del gruppo Ilg attive principalmente nell'outgoing verranno così affiliate al sistema franchising Uniglobe. Ilg fornirà invece alle oltre mille adv del network nel mondo il prodotto Destination Italy.

A PAGINA 5

Prezzi competitivi per i Viaggi dell'Elefante

ROMA - Inverno sotto il segno dell'India per Viaggi dell'Elefante che adegua al ribasso i prezzi di gran parte della programmazione verso il Paese per le partenze di ottobre, dicembre e inizio primavera. Tra le novità illustrate dall'amministratore delegato Enrico Ducrot nuove formule di soggiorno e maggiore spazio all'area Indocina, con sei itinerari ad hoc.

A PAGINA 6

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI TEL. +39 049 8033780 - www.tivigest.com

tivigest
VACANZE

SAVOIA HOTEL SAN MARTINO DI CASTROZZA		PLANIBEL HOTEL RESIDENCE LA THULE	
GREIF HOTEL CORVARA		REINE VICTORIA HOTEL ST. MORITZ	

CINA 友
IN COLLABORAZIONE CON L'ASSOCIAZIONE ITALIA-CINA

Oltre 20 anni di esperienza.
18 itinerari e 40 località.
240 partenze di gruppo.
Alberghi di 1a superiore e lusso.
Pensione completa con pasti occidentali.
Guide e accompagnatori italiani.

Chinasia vola in Cina con:
AIR CHINA
CATHAY PACIFIC
SWISSAIR

CHINASIA
TOUR OPERATOR

Via Tullio Levi Civita, 35 - 00146 Roma
Tel. 0659601.499 r.a. - Fax 0659601.565
www.chinasia.it
Email: info@chinasia.it

Nella provincia meridionale cinese ci sono 240 alberghi a 4 stelle. Attualmente il turismo produce l'8,5% del Pil, ma l'obiettivo è quello di portarlo al 15% entro dieci anni. Il grosso dei flussi proviene ancora dall'interno del Paese e dall'Asia, anche se le autorità locali mirano a incrementare i movimenti dall'Europa



Il fiume Li nel Guany



Le montagne di Guilin nel Guany

Columbia Turismo propone un approccio inedito e affascinante al grande Paese asiatico. Nastro di giada e Ponte dell'amicizia sono i nomi delle due "prime" che partiranno a novembre

Guangxi, il risveglio della Cina "dimenticata"

NANNING, GUILIN, DEIAN E BEIHAI LE TAPPE DI UN VIAGGIO FRANTURATA E CULTURA



Nanning: piazza Nanbu

Dopo la crisi del 1997, i grandi capitali di Hong Kong sono infatti finiti a Shanghai, che così è diventato il primo porto dell'Asia, come ai tempi delle Concessioni, agli inizi del secolo scorso, quando c'erano le grandi potenze europee a controllare la situazione: Gran Bretagna, Germania, Francia. In altre parole, è proprio da pochissimi anni che il Paese ha potuto affacciarsi sul mondo, dopo un lungo periodo di chiusura internazionale, durante il quale ha costruito un suo mercato interno e una rete di efficienti strutture. La Cina, perciò, oggi è un Paese strutturato, ma dove ancora convivono il moderno e la tradizione.

◆ Una regione contraddittoria
«Il Guangxi è la provincia che interpreta in modo perfetto questa contraddizione. E chi volesse farsi un'idea di com'è questo Paese oggi e delle sue potenzialità di

sviluppo, non deve andare nella stevia Shanghai, ma venire qui, in questa terra di mezzo, sospesa a metà strada tra il passato, contadino, e il futuro, metropolitano», dice Antonfranco Tamasco. responsabile del prodotto Cina della Columbia Turismo. Ma come mai si è deciso di allargare la programmazione in una provincia cinese che, a parte la città di Guilin, è poco battuta dal turismo occidentale? «Beh, Nanning, Shanghai, Canton, tanto per fare degli esempi, per chi ci è già stato, non sono città che hanno subito grandissime e spettacolari trasformazioni. A vederle sembra di trovarsi su un altro pianeta e non in Cina». «E' tutto questo che, da un decennio in poi, ha permesso di intercettare in modo perfetto questa contraddizione. E chi volesse farsi un'idea di com'è questo Paese oggi e delle sue potenzialità di

sviluppo, non deve andare nella stevia Shanghai, ma venire qui, in questa terra di mezzo, sospesa a metà strada tra il passato, contadino, e il futuro, metropolitano», dice Antonfranco Tamasco. responsabile del prodotto Cina della Columbia Turismo. Ma come mai si è deciso di allargare la programmazione in una provincia cinese che, a parte la città di Guilin, è poco battuta dal turismo occidentale? «Beh, Nanning, Shanghai, Canton, tanto per fare degli esempi, per chi ci è già stato, non sono città che hanno subito grandissime e spettacolari trasformazioni. A vederle sembra di trovarsi su un altro pianeta e non in Cina». «E' tutto questo che, da un decennio in poi, ha permesso di intercettare in modo perfetto questa contraddizione. E chi volesse farsi un'idea di com'è questo Paese oggi e delle sue potenzialità di

testi e foto di MASSIMO A. ROSSI

NANNING - Il tour operator romano Columbia Turismo ha deciso di rafforzare la sua offerta turistica sulla Cina. E lo fa inserendo nel suo catalogo due nuovi itinerari: "Nastro di giada" e "Ponte dell'amicizia". La prima proposta permette di conoscere la provincia del Guangxi; la seconda, oltre al Guangxi, conduce anche nel confinante Vietnam.

«Fino a ieri, nei cataloghi dei tour operator italiani, del Guangxi c'era solo la città di Guilin, che ormai è una delle mete dei circuiti classici, per via delle sue spettacolari formazioni carsiche che caratterizzano un po' tutto il territorio. Adesso, noi ci proponiamo come unico operatore che, accanto ai tradizionali circuiti cinesi, Guilin compresa, permetta di conoscere in profondità questa provincia che per il turismo italiano è una novità assoluta», dice Antonfranco Tamasco, responsabile del prodotto Cina della Columbia Turismo. Ma come mai si è deciso di allargare la programmazione in una provincia cinese che, a parte la città di Guilin, è poco battuta dal turismo occidentale? «Beh, Nanning, Shanghai, Canton, tanto per fare degli esempi, per chi ci è già stato, non sono città che hanno subito grandissime e spettacolari trasformazioni. A vederle sembra di trovarsi su un altro pianeta e non in Cina». «E' tutto questo che, da un decennio in poi, ha permesso di intercettare in modo perfetto questa contraddizione. E chi volesse farsi un'idea di com'è questo Paese oggi e delle sue potenzialità di



Le cascate di Detian viste dal versante vietnamita



Donne a Guilin

Qualche dettaglio

Entrambe le nuove proposte di Columbia Turismo hanno come porta d'ingresso la città di Hong Kong e queste sono le prime due date di partenza: per l'itinerario "Nastro di giada", quindici giorni di viaggio, 9 novembre e 8 marzo, per il "Ponte dell'amicizia", durata 21 giorni, 23 novembre e 15 marzo 2003. Naturalmente, seguiranno altre date che, al momento non sono ancora state fissate. I costi dei viaggi per persona, in camera doppia, sono rispettivamente: 2 mila 620 euro e 3 mila 250 euro. Le sistemazioni sono in hotel a quattro o cinque stelle di standard occidentale, tranne nel caso di due pernottamenti, in cui si è deve accontentare di alberghi a due stelle. Le quote comprendono poi tutti i trasferimenti necessari per lo svolgimento dell'itinerario, pensione completa in Cina e di sola prima colazione a Hong Kong, assistenza di guida nazionale che parla italiano, oltre alle guide locali a ogni tappa, assicurazione.

occidentali, li guardano curiosi, si avvicinano, chiedono magari di farsi fotografare con te, ridono, ti fanno domande in cinese, ma non compongono una parola d'inglese. Intanto, sui prati che si affacciano sul fiume Yong, adulti e ragazzi fanno volare gli aquiloni. Il fatto che nel Guangxi, soprattutto nelle città, la gente si metta a ridere nel vedere un occidentale, non è scherno, ma un misto tra curiosità e stupore. In questo profondo Sud cinese, i bianchi sono ancora una novità. Un atteggiamento che, se vogliamo, rispecchia un'antica tradizione e un lungo isolamento. I cinesi, infatti hanno sempre avuto grande stima di loro stessi e sono sempre stati molto orgogliosi della loro lunga storia, che per decenni, dalla Seconda guerra mondiale, è stata chiusa al mondo esterno. Così, tutti coloro che non fanno parte delle loro tradizioni, sono considerati "barbari" (e questo vale anche per le minoranze etniche che da secoli vivono sul suolo cinese), senza che l'aggettivo abbia un significato necessariamente dispregiativo.

◆ Totocalcio cinese

Nanning è anche famosa per il suo giardinaggio botanico e per il fatto che è l'unica città cinese dove si può giocare una specie di Totocalcio, con dodici pronostici: chi il centro tutti vince fino a 5 mila yuan. I cinesi infatti amano soprattutto il football e poi il ping pong. Uno sport, quest'ultimo, che nel 1971, ai tempi del presidente statunitense Richard Nixon, ha permesso il dialogo tra il Paese di Mao (che qui si pronuncia Mo) e l'Occidente.

◆ Guilin

Altra importante tappa negli itinerari nel Guangxi proposti dal tour operator romano è Guilin. La prima città di questa provincia che si è aperta al turismo, a partire dal 1975. Il centro urbano, in meno di vent'anni è stato completamente rinnovato. La sera, come accade anche a Nanning, si insegna l'uso delle biciclette e il principale mezzo di trasporto. Le auto private sono ancora rarissime e la gente, per spostarsi, oltre a pedalare, usa moto, motorini, furgoni, camion, mezzi pubblici. A Nanning esiste poi un interessante museo provinciale che illustra le tante città-stato del Guangxi, espone una ricca collezione di tamburi di bronzo, tra cui il più grande del mondo e raccoglie costumi e manufatti delle tante minoranze etniche. Che dopo anni di omogeneizzazione culturale, ora sono state rivalutate.

◆ Totocalcio cinese



Le spettacolari cascate di Detian

stauristi cinesi e 500 mila stranieri», dice Chen Yun Chan, vice direttore del locale ufficio turistico. Tutto il territorio intorno di Guilin, come in gran parte del Guangxi, è caratterizzato da centinaia di colline a pan di zucchero, separate tra loro da fiumi, laghi e stagni. La stessa Guilin è circondata da quattro laghi e da due fiumi. Uno di questi corsi d'acqua è il Li, sul quale l'itinerario prevede la navigazione fino a Yangshuo, attraverso paesaggi spettacolari. Quando si esce dalla città, sempre più moderna, si trova un mondo totalmente rurale, fatto di ordinatissime risaie, campi di mais, di tabacco, foreste e piccoli villaggi dove la vita si svolge principalmente sui marciapiedi, anche perché il clima del Guangxi è subtropicale. Così, lungo le strade si vedono mercatini, bancarelle, gente che lavora o guarda la televisione, mentre vagano famiglie di oche o di maiali.

◆ Le altre tappe del tour

Il tour prevede poi tappa a Detian, dove c'è "la seconda cascata transnazionale del mondo". Il salto d'acqua, alto circa 40 metri, è indubbiamente spettacolare e per un tratto si trova in territorio vietnamita. Infatti, se si attraversa il corso d'acqua formato dalla cascata, è possibile mettere piede in Vietnam, anche se sarebbe proibito. Esiste poi un sentiero lungo il quale i cinesi passano il confine; agli stranieri quest'accesso è vietato. Non lontano da qui, nei pressi di Huashan, lungo il fiume Ming, imprese su una parete a strapiombo si trovano straordinarie

◆ Piano di sviluppo

«A Beihai il turismo è iniziato negli anni '80. Dopo un periodo di crescita senza regole, ora c'è un piano di sviluppo varato nel 1992. Ogni anno qui arrivano 3 milioni di 400 mila turisti cinesi e 40 mila stranieri, che per la maggior parte sono asiatici. Noi vorremmo dirottarne qui una parte dei turisti stranieri che vanno a Guilin. Ed è per questo che ora Beihai è collegata con due voli settimanali a Hong Kong, mentre è in costruzione una strada fino a Canton. Intanto, abbiamo iniziato il restauro conservativo della città vecchia. Poi, abbiamo in programma di realizzare un golf e di sfruttare la spiaggia. I progetti in gara erano sei, ma il migliore, quello che abbiamo scelto, è statunitense. Così, entro il 2020, lungo il mare sorgeranno molti nuovi alberghi e verrà cancellato il vecchio porto, per far posto a una marina che ospiterà yacht privati. I pescatori? Dovranno ricoverarsi. Per esempio, facendo i cadly sul campo da golf», dice con grande sicurezza Boxing, Cee, direttore dell'ufficio

◆ Dragoniar in crescita

Nata nel 1985, questa compagnia aerea privata cinese sta attraversando un periodo di sviluppo. Attualmente copre 27 destinazioni passeggeri e 3 destinazioni cargo, non solo in Cina, ma anche in Paesi limitrofi: Bangladesh, Thailandia, Cambogia, Malesia, Taiwan, Giappone, oltre a collegamenti con Amsterdam, Manchester e Dubai. Nel 2000 i passeggeri sono stati circa 2 milioni 600 mila, saliti a 2 milioni e 900 mila nel 2001. Ventuno i velivoli operativi: sette A330, quattro A321, uno A320, due 747-300. «Siamo la compagnia aerea con la flotta più giovane», ha detto Laura Crampton, direttore delle relazioni pubbliche. «Abbiamo molta fiducia nel trasporto aereo, tanto che prevediamo di raddoppiare la flotta entro il 2005. Il tasso di occupazione dei nostri aerei è dell'80%, una percentuale ideale, perché non ci costringe a rifiutare i passeggeri, cosa che non vogliamo». Il quartier generale di Dragon Air si trova a Hong Kong, nel pressi dell'aeroporto internazionale di Chek Lap Kok. L'ovvertracco palazzo ospita un centro di addestramento: per piloti, con due simulatori di volo e per l'equipaggio, con ricostruzioni di cabine che vengono utilizzate anche per periodiche esercitazioni d'emergenza.

◆ Sei aerei per Cathay

La compagnia aerea Cathay Pacific ha ordinato tre Boeing 777-300 e altrettanti Airbus A330-300, che verranno consegnati tra il 2003 e il 2004 e saranno utilizzati sulle rotte a medio raggio. «Poiché ci siamo mossi con grande cautela durante il periodo di crisi, siamo oggi in grado di programmare un futuro migliore per la Cathay», ha detto David Turnbull, amministratore delegato della compagnia. «Si tratta di un investimento che sottolinea quanto noi crediamo nel futuro di Hong Kong e quanto sia forte la nostra intenzione di rendere questo aeroporto l'hub più importante della regione». Con i nuovi velivoli, Cathay Pacific prevede di aggiungere al proprio organico fino a ottocento persone nei prossimi tre anni. Quest'anno la compagnia riceverà inoltre tre Airbus A340-600, destinati alle rotte a lungo raggio per l'Europa e la Nord America. Da Roma ci sono quattro voli settimanali per Hong Kong (martedì, venerdì, sabato, domenica), con

◆ Dragoniar in crescita

Nata nel 1985, questa compagnia aerea privata cinese sta attraversando un periodo di sviluppo. Attualmente copre 27 destinazioni passeggeri e 3 destinazioni cargo, non solo in Cina, ma anche in Paesi limitrofi: Bangladesh, Thailandia, Cambogia, Malesia, Taiwan, Giappone, oltre a collegamenti con Amsterdam, Manchester e Dubai. Nel 2000 i passeggeri sono stati circa 2 milioni 600 mila, saliti a 2 milioni e 900 mila nel 2001. Ventuno i velivoli operativi: sette A330, quattro A321, uno A320, due 747-300. «Siamo la compagnia aerea con la flotta più giovane», ha detto Laura Crampton, direttore delle relazioni pubbliche. «Abbiamo molta fiducia nel trasporto aereo, tanto che prevediamo di raddoppiare la flotta entro il 2005. Il tasso di occupazione dei nostri aerei è dell'80%, una percentuale ideale, perché non ci costringe a rifiutare i passeggeri, cosa che non vogliamo». Il quartier generale di Dragon Air si trova a Hong Kong, nel pressi dell'aeroporto internazionale di Chek Lap Kok. L'ovvertracco palazzo ospita un centro di addestramento: per piloti, con due simulatori di volo e per l'equipaggio, con ricostruzioni di cabine che vengono utilizzate anche per periodiche esercitazioni d'emergenza.



Il porto di Beihai



Beihai: il monumento alla perla



Huashan: pitture rupestri

Le compagnie aeree

◆ Sei aerei per Cathay

La compagnia aerea Cathay Pacific ha ordinato tre Boeing 777-300 e altrettanti Airbus A330-300, che verranno consegnati tra il 2003 e il 2004 e saranno utilizzati sulle rotte a medio raggio. «Poiché ci siamo mossi con grande cautela durante il periodo di crisi, siamo oggi in grado di programmare un futuro migliore per la Cathay», ha detto David Turnbull, amministratore delegato della compagnia. «Si tratta di un investimento che sottolinea quanto noi crediamo nel futuro di Hong Kong e quanto sia forte la nostra intenzione di rendere questo aeroporto l'hub più importante della regione». Con i nuovi velivoli, Cathay Pacific prevede di aggiungere al proprio organico fino a ottocento persone nei prossimi tre anni. Quest'anno la compagnia riceverà inoltre tre Airbus A340-600, destinati alle rotte a lungo raggio per l'Europa e la Nord America. Da Roma ci sono quattro voli settimanali per Hong Kong (martedì, venerdì, sabato, domenica), con



Tailandia, Cambogia, Malesia, Taiwan, Giappone, oltre a collegamenti con Amsterdam, Manchester e Dubai. Nel 2000 i passeggeri sono stati circa 2 milioni 600 mila, saliti a 2 milioni e 900 mila nel 2001. Ventuno i velivoli operativi: sette A330, quattro A321, uno A320, due 747-300. «Siamo la compagnia aerea con la flotta più giovane», ha detto Laura Crampton, direttore delle relazioni pubbliche. «Abbiamo molta fiducia nel trasporto aereo, tanto che prevediamo di raddoppiare la flotta entro il 2005. Il tasso di occupazione dei nostri aerei è dell'80%, una percentuale ideale, perché non ci costringe a rifiutare i passeggeri, cosa che non vogliamo». Il quartier generale di Dragon Air si trova a Hong Kong, nel pressi dell'aeroporto internazionale di Chek Lap Kok. L'ovvertracco palazzo ospita un centro di addestramento: per piloti, con due simulatori di volo e per l'equipaggio, con ricostruzioni di cabine che vengono utilizzate anche per periodiche esercitazioni d'emergenza.

◆ Dragoniar in crescita

Nata nel 1985, questa compagnia aerea privata cinese sta attraversando un periodo di sviluppo. Attualmente copre 27 destinazioni passeggeri e 3 destinazioni cargo, non solo in Cina, ma anche in Paesi limitrofi: Bangladesh, Thailandia, Cambogia, Malesia, Taiwan, Giappone, oltre a collegamenti con Amsterdam, Manchester e Dubai. Nel 2000 i passeggeri sono stati circa 2 milioni 600 mila, saliti a 2 milioni e 900 mila nel 2001. Ventuno i velivoli operativi: sette A330, quattro A321, uno A320, due 747-300. «Siamo la compagnia aerea con la flotta più giovane», ha detto Laura Crampton, direttore delle relazioni pubbliche. «Abbiamo molta fiducia nel trasporto aereo, tanto che prevediamo di raddoppiare la flotta entro il 2005. Il tasso di occupazione dei nostri aerei è dell'80%, una percentuale ideale, perché non ci costringe a rifiutare i passeggeri, cosa che non vogliamo». Il quartier generale di Dragon Air si trova a Hong Kong, nel pressi dell'aeroporto internazionale di Chek Lap Kok. L'ovvertracco palazzo ospita un centro di addestramento: per piloti, con due simulatori di volo e per l'equipaggio, con ricostruzioni di cabine che vengono utilizzate anche per periodiche esercitazioni d'emergenza.