

Aksjonærinformasjon

28 september 2021



For verdensøkonomien har naturlig nok 2019 blitt en form for «baseline». Dette gjelder også luftfart. Litt avhengig av hvor man er i verden, har luftfarten i 2021 vist en positiv trend over de siste månedene i forhold til en slik «baseline»

I USA finnes det mye tall-materiale, om dette. Tallene viste en økning for sommermånedene, selv om både juni og juli lå markant under 2019 nivå. August derimot har latt seg merke av den såkalte «delta-varianten», hvor trafikken er ned mer en 30% i forhold til 2019

Fagfolkene synes i stor grad å ha sett hvordan «veien tilbake» til 2019 nivå skulle fortone seg, selv om i det korte perspektiv går litt opp og ned. Det som nok er den største endringen i mening over de siste 3 månedene er at 2019 nivå ikke nås i 2022, som tidligere prognoser antok, men noe senere.



En analyse gjort av Bain & Company, basert på kunnskap fra august 2021, med hensyn på passasjerutvikling fremover. Deres tall viser litt ulike prognoser for ulike deler av verden, hvor de har sett på forventet volum per juli 2022 i forhold til 2019, altså «baseline». I Europa antar man at dette vil dreie seg om nesten 80 %, USA nesten 90 %, mens i Asia, unntatt Kina, vil ligge på ca. 80 %. I Kina antar man så mye som 96 %.

Det som styrker en slik analyse er selvfølgelig den økende andel av en befolkning som er vaksinert, samt at flyselskaper og myndigheter, er i ferd med å få på plass rutiner, vaksinepass etc.

Selv om man innen luftfart begynner å se og merke de positive trendene, er det fremdeles reiserestriksjonen som påvirker. Særlig når det gjelder USA har de fremdeles ikke lempet innreisereglene for folk fra utlandet, noe som omfatter oss, og derfor hindret fysiske møter med aktuelle samarbeidspartnere.

Vi har en samarbeidsavtale med William Cecil (se aksjonærinformasjon i mars). William er bosatt i Chicago området og har i denne perioden jobbet mot flere av sine kontakter på vegne av oss. Vi har blant annet kontakt med Sun Country Airlines, en operatør med ca. 50 fly som holder til i Minneapolis. Som så mange andre flyselskaper jobber de med å holde hodet over vannet, men har vist interesse for oss. Vi har lagt frem et forslag hvor vi blant annet foretar koordineringen i forhold til opplastingen og oppdateringen av systemet om bord flyene. Grunnen til at vi kan gjøre det er ikke bare den know-how'en som William Cecil besitter, men også at Frank Tamis, som vi har samarbeidsavtale med, kan gjøre all forhånds programmering/kode. Dette gir liten belastning på flyselskapets egne interne ressurser, noe som er en absolutt fordel.

Weathernews Inc. er også nevnt i forrige nyhetsbrev. Et Japanske selskap som er leverandør av værinformasjon til en rekke industrier, inkludert informasjon og flight-operative brukerverktøy til flyselskaper i Asia. Etter å ha hatt innledende samtaler med disse, har vi nå jobbet videre med dette og begynt å se på et mulig format for samarbeid. Vi ser her for oss en situasjon hvor de opptre som en «channel partner» for oss i Asia. Vi tror, gjennom deres kundenettverk, at dette kan gi oss et eventuelt raskere innpass til rekke flyselskaper i denne regionen. Alt har foreløpig foregått på møter via web. I slutten av august ble vi enige om at vi skulle sende over et forslag til Memorandum of Understanding (MoU), noe som er gjort.

AKSJONÆRINFORMASJON

Vårt forslag til Weathernews skisserer de prosesser som forhåpentlig skal lede til et langsiktig samarbeid. Weathernews gjør et svært grundig forarbeid, noe som medfører en del spørsmål knyttet til ikke bare tekniske og funksjonelle ting, men også flight operasjonell bruk. Nå i september har vi hatt ytterligere møter hvor vi har sett på- og drøftet aspekter knyttet til et samarbeid og fremdrift, i kjølevannet av en MoU. Den tiden og arbeidet som Weathernews legger ned i dette tolker vi som positivt.

Amazon Web Services (AWS) er «host» for vår dataservert løsning. Her ligger vår proprietære flyplass database med tilhørende informasjon som vi benytter i prosesser på denne dataserveren. Vi har kjørt en rekke simuleringer med flere dataelementer fra reelle landinger, for å forsikre oss om funksjonalitet. Vi fant noen mindre «bugs» som nå er rettet opp. Vi har nå også begynt å forberede oppdateringen. Det med blant annet et mulig samarbeid med Weathernews for øye.

Som kjent ble styre og ledelse gitt fullmakt av generalforsamlingen til å begynne en prosess med mål om at selskapets aksjer skal noteres på Euronext Growth. Litt om Euronext Growth

Oslo Børs ble i 2019 kjøpt opp av det franske børs-konsernet Euronext, en sammenslutning av fem europeiske børser. Oslo Børs heter fremdeles «Oslo Børs». Deres tidligere markedsplattform «Merkur» har nå navnet «Euronext Growth».

Euronext Growth er en såkalt «multilateral handelsfasilitet» som i begrenset grad er underlagt Verdipapirhandellovens regler. Likevel gjelder Verdipapirlovens regler om innsidehandel fullt ut. Aksjer kan handles gjennom børsens handelssystemer og under børsens markedsovervåking.

Det er flere vilkår knyttet til notering. Et av disse er at man må benytte en av børsens godkjente rådgivere (tilretteleggere).

Vi har så langt hatt møte med henholdsvis ProCorp og Credeva, som begge er godkjent. Det er vilkår knyttet til både juridisk og finansiell due dilligence, samt at en notering har strenge krav til børsrapporteringer og rapporteringsfrister. I styre/ledelse ansees det som nødvendig å ha med minst en person med «børserfaring» i rapporterings øyemed.



På tampen av 2020, kom et nytt vilkår om krav til en emisjon og størrelse før notering. Beløpet er minimum på 2,5 millioner euro. Dette skal skje innenfor 12 måneder før notering. Dette er noe vi må se nærmere på.

Selv om verdenssamfunnet ennå preges av en COVID-19 situasjon, ser det ut som man nå øyner en viss slutt på denne «unntakstilstanden». For oss betyr dette også at vi går inn en spennende tid fremover.

Trond Are Johnsen
Daglig leder