

## **Mercado de jatos executivos está se normalizando, com redução das operações de vôo e das transações, estoques e preços mais estáveis para modelos de aeronaves mais “jovens”, e aumento no atraso das entregas pelas fabricantes, no 1T24, na avaliação da GJC, em 23.06.24**

Conforme escreveu Kerry Lynch, editora da revista mensal AIN, em um artigo na mídia *on line* no dia 20, a provedora de soluções de financiamento Global Jet Capital (GJC) viu a continuidade da normalização no mercado de aeronaves executivas no primeiro trimestre deste ano (1T24), após a alta experimentada em período logo após pandemia, no trimestre 1T24 com as operações de vôo e os volumes de transações diminuindo, os níveis de estoque disponíveis aumentando, mas ainda baixos, e as encomendas em atraso das fabricantes crescendo, na base da comparação ano x ano. Este quadro se materializou com a cena da economia também continuando a enfrentar uma série de desafios que afetaram o crescimento. Apesar destes desafios, a aviação executiva permaneceu resiliente.

Da forma como as coisas estão, a indústria está bem posicionada para enfrentar qualquer crise econômica futura, declarou a GJC em seu último Resumo do Mercado de Aviação Executiva (*Business Aviation Market Brief - Q1 2024*), divulgado no dia 18.

Embora no primeiro trimestre tenham caído cerca de 2% na base de comparação ano x ano (1T24 x 1T23), as operações de vôo ainda foram 16% acima dos níveis de 2019 (1T19), pré-pandêmicos, destacou a financiadora da indústria, refletindo uma expansão duradoura da base de usuários da aviação executiva.

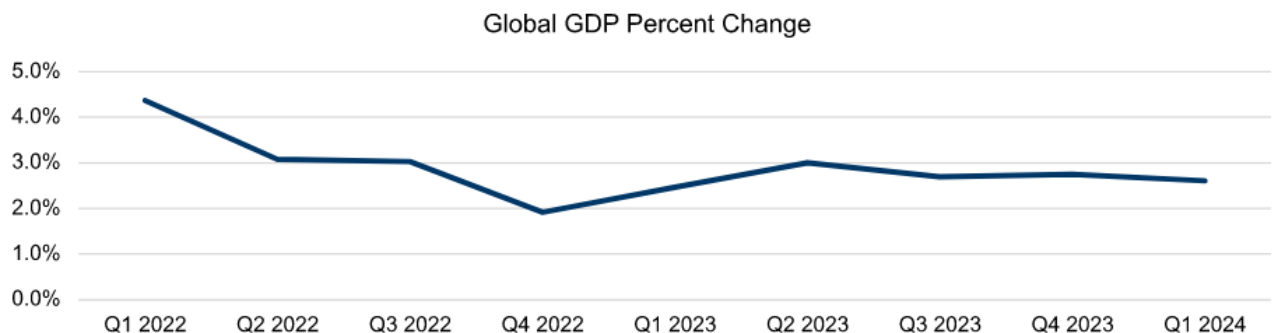
As questões de mão-de-obra qualificada e da cadeia de suprimentos, ainda atrasos de processos de certificação, ainda prejudicaram as entregas de aeronaves novas, que foram mais lentas do que o esperado, que por sua vez causaram um declínio nas transações, em conjunto com a inércia impulsionada pelos preços entre compradores e vendedores no mercado de usados.

Mas a demanda permaneceu alta, com as fabricantes reportando uma relação *book-to-bill* de 1,3:1 no trimestre e as encomendas nas carteiras (*backlog*) aumentando 4,8% na base de comparação ano x ano (1T24 x 1T23), para US\$ 46,4 bilhões (sem incluir a francesa Dassault), uma forte evolução e posição (em montante) acumulada, demonstrando demanda continuada para aeronaves novas. As encomendas no trimestre ficaram abaixo dos níveis elevados de 2022, mas ainda assim foram 32,4% superiores aos do primeiro trimestre de 2023.

No lado do mercado de aeronaves usadas, o estoque disponível aumentou no primeiro trimestre, mas permanecendo baixo, mas a GJC notou uma divisão entre aeronaves mais antigas e mais novas. O estoque de aeronaves mais antigas continuou crescendo, enquanto o estoque de aeronaves mais novas, mais desejadas, permanece relativamente estável em três quartos (75%). O mesmo se aplica aos preços, com as aeronaves mais antigas, em correspondência, se desvalorizando em linha com as normas históricas no primeiro trimestre, mas as aeronaves mais “jovens” também restando mais estáveis nesse aspecto de preço.

A GJC aponta que apoiando a força do mercado está a economia global. A GJC observou que muitos economistas aumentaram as suas previsões de crescimento para o ano de 2024, mas os desafios ao crescimento futuro persistem.

Crescimento economia global (PIB)



*Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC*

Mas, ao mesmo tempo, a GJC registra que ainda sim espera uma ligeira desaceleração do mercado a partir de 2023 face ao “crescimento surpreendentemente forte” do ano passado, e que obstáculos (“ventos contrários”) como as guerras envolvendo a Ucrânia e Rússia e Israel e o grupo Hamas, as elevadas taxas de juros e a alta de inflação globalmente permanecem. Outros fatores poderão incluir a des-globalização contínua e conflitos comerciais, eleições importantes em países que representam 38,1% do PIB global, desafios de crescimento estrutural na China e perturbações na Europa.

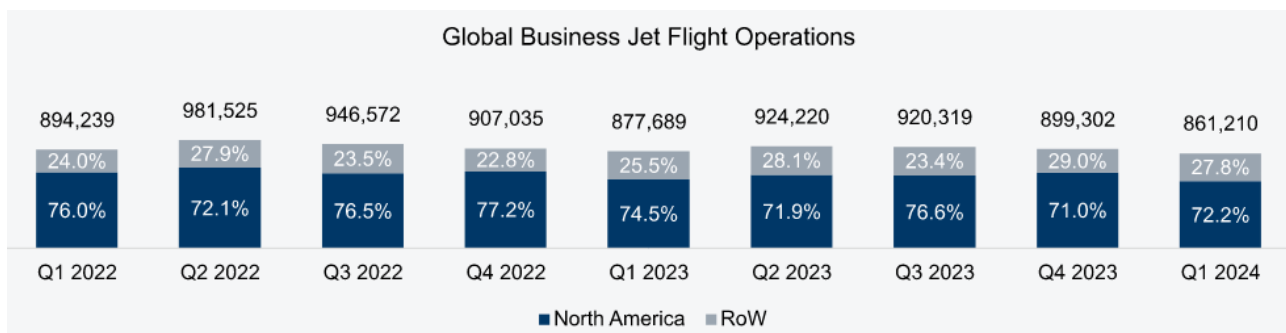
No entanto, em outras áreas existem também alguns “ventos favoráveis” notáveis. Espera-se que o leste e sul (sudeste) asiático e a América Central registem um forte crescimento em 2024, a Zona do Euro começou a recuperar do crescimento lento no segundo semestre de 2023 e a China permanece resiliente apesar dos desafios. E embora o EUA tenha registado um crescimento mais lento do PIB e uma inflação surpreendentemente forte no primeiro trimestre, ambos parecem estar em correção no início do segundo trimestre.

Assim, a expectativa é que a economia global permaneça estável em 2024.

#### Operações de vôo de jatos executivos

No primeiro trimestre de 2024 (1T24), as operações de vôo diminuíram 1,9% em relação ao ano anterior (1T23). Os declínios ocorreram em todo o mundo devido à normalização contínua do uso no EUA e na Europa, bem como às ameaças geopolíticas na Europa, no Médio Oriente e na África.

O relatório traz um quadro histórico-trimestralmente nos dois últimos anos (2022-2023) com os números de operações aéreas.



*Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC*

No 1T24, foram 861.210 operações, sendo 72,2% (621.794 operações) na América do Norte e 27,8% (239.416 operações) no resto global.

Comparativamente, ao trimestre antecedente (4T23), houve uma redução de 38.092 operações (4,24%), com redução de 16.711 operações (2,62%) na América do Norte e redução de 21.381 operações (8,20%) no restante global.

Na comparação ao ano (1T24 x 1T23), houve uma redução de 38.092 operações (4,24%), com redução de 16.711 operações (2,62%) na América do Norte e redução de 21.381 operações (8,20%) no restante global.

Na comparação ao ano (1T24 x 1T23), houve uma redução de 16.479 operações (1,88%), com redução de 32.085 operações (1,88%) na América do Norte e aumento de 15.606 operações (6,97%) no restante global.

Em 2023, a média trimestral foi 909.883 operações, sendo 668.701 operações (73,5%) na América do Norte e 241.182 operações (26,5%) no restante global. Assim, o 1T24, com 861.210 operações, sendo 72,2% (621.794 operações) na América do Norte e 27,8% (239.416 operações) no resto global, é de uma redução de 48.673 operações (5,3%), com redução de 46.907 operações (7,02%) na América do Norte e redução de 1.766 operações (0,73%) no restante global.

	n. operações	América do Norte		resto global	
		[%]	n. oper.	[%]	n. oper.
1T22	894.239	76,0	679.622	24,0	214.617
2T22	981.525	72,1	707.680	27,9	273.845
	87.286		28.058		59.228
	9,76%		4,13%		27,60%
3T22	946.572	76,5	724.128	23,5	222.444
	-34.953		16.448		-51.401
	-3,56%		2,32%		-18,77%
4T22	907.035	77,2	700.231	22,8	206.804
	-39.537		-23.897		-15.640
	-4,18%		-3,30%		-7,03%
<b>2022</b>	<b>3.729.371</b>	<b>75,4%</b>	<b>2.811.660</b>	<b>24,6%</b>	<b>917.711</b>
	<b>932.343</b>		<b>702.915</b>		<b>229.428</b>
1T23	877.689	74,5	653.878	25,5	223.811
	-29.346		-46.353		17.007
	-3,24%		-6,62%		8,22%
2T23	942.220	71,9	677.456	28,1	264.764
	64.531		23.578		40.953
	7,35%		3,61%		18,30%
3T23	920.319	76,6	704.964	23,4	215.355
	-21.901		27.508		-49.409
	-2,32%		4,06%		-18,66%
4T23	899.302	71,0	638.504	29,0	260.798
	-21.017		-66.460		45.443
	-2,28%		-9,43%		21,10%
<b>2023</b>	<b>3.639.530</b>	<b>73,5%</b>	<b>2.674.803</b>	<b>26,5%</b>	<b>964.727</b>
	<b>-3.729.371</b>		<b>-2.811.660</b>		<b>-917.711</b>
	<b>-2,41%</b>		<b>-4,87%</b>		<b>5,12%</b>
	<b>909.883</b>		<b>668.701</b>		<b>241.182</b>
	<b>-22.460</b>		<b>-34.214</b>		<b>11.754</b>
1T24	861.210	72,2	621.794	27,8	239.416
	-38.092		-16.711		-21.381
	-4,24%		-2,62%		-8,20%
1T24	-16.479		-32.085		15.606
x	-1,88%		-4,91%		6,97%
1T23					

Por Blog AIB-EL

(com dados Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC)

O relatório aponta que o segmento de aeronaves compartilhadas continua como o segmento mais forte do mercado, continuando a demonstrar um forte crescimento e uma procura sustentada.

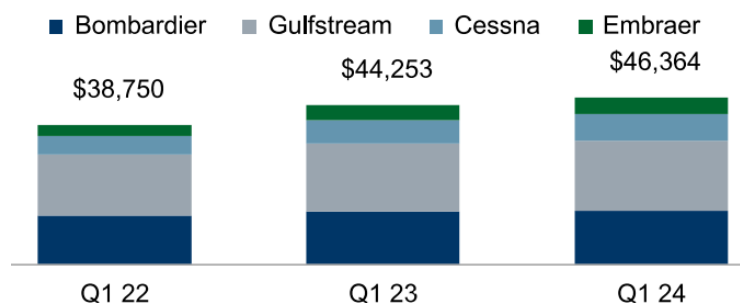
Mesmo com a diminuição das partidas na comparação ano x ano, a procura permaneceu acima dos níveis anteriores à COVID-19. As partidas do primeiro trimestre de 2024 foram 15,7% maiores do que no primeiro trimestre de 2019, continuando uma tendência de 2023, quando as partidas foram 15,1% maiores do que em 2019.

Em 2023 e no início de 2024, alguns passageiros que utilizaram jatos executivos no período de recuperação pós-COVID-19 retornaram para cias. aéreas comerciais – uma tendência que foi amplamente antecipada. No entanto, devido à proposta de valor inerente à indústria – incluindo segurança pessoal, flexibilidade, produtividade e conforto – tem havido uma expansão sistêmica da base de utilizadores com uma proporção substancial destes novos usuários continuando a utilizar a aviação executiva em 2024. Como tal, as operações de vôo foram inferiores ao pico registrado em 2022, mas superiores aos níveis pré-pandemia, com um crescimento constante e sustentável esperado no futuro.

#### Carteira de encomendas (*backlogs*) de jatos executivos

O relatório da GJC apresenta os valores acumulados no primeiro trimestre dos últimos 3 anos (2022, 2023 e 2024) da carteira de encomendas (*backlogs*) de jatos executivos das quatro principais fabricantes - Bombardier, Cessna, EMBRAER e Gulfstream -, com não inclusão da Dassault, que somente apresenta resultados por semestre, com a liderança da Gulfstream e Bombardier, mostrando um crescimento de US\$ 5,503 bi (14,20%) entre 1T22 e 1T23 e de US\$ 2,111 bi (4,77%) entre 1T23 e 1T24.

No 1T24, carteira de encomendas (*backlogs*) de jatos executivos das quatro principais fabricantes - Bombardier, Cessna, EMBRAER e Gulfstream - somou US\$ 46,364 bilhões.



Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC

Embora as encomendas de toda a indústria no primeiro trimestre (1T24) tenham sido inferiores aos níveis elevados em 2022, foram 32,4% superiores aos do primeiro trimestre de 2023 (1T23). As fortes encomendas foram impulsionadas pela alta demanda (por jatos executivo) e pelo contínuo baixo estoque de aeronaves usadas com pouco de produção. Ao mesmo tempo, a receita (em grande parte impulsionada pelas entregas) aumentou apenas 6% na comparação ano versus ano.

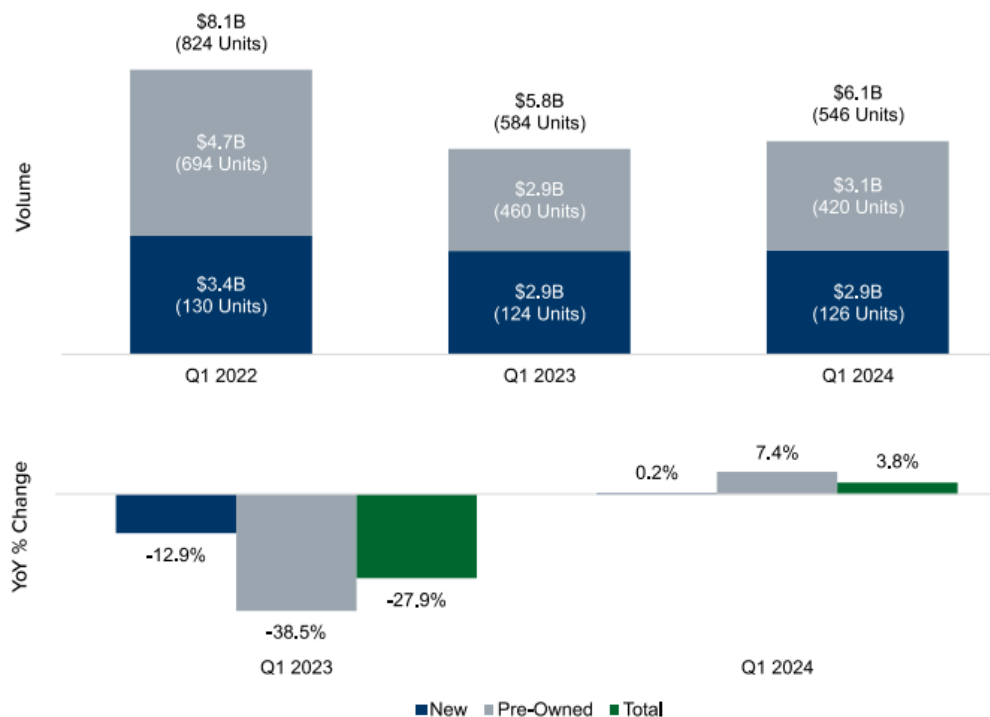
Embora a receita do trimestre (1T24) tenha sido forte, não foi tão forte quanto muitas fabricantes esperavam devido à contínua cadeia de fornecimento e às restrições de mão-de-obra qualificada e aos atrasos na certificação de aeronaves.

Como resultado das encomendas elevadas e entregas abaixo do esperado, a relação *book-to-bill* no primeiro trimestre (1T24) foi de 1,3 : 1. Esta relação foi mais elevada à previsão de muitos observadores da indústria, para não mencionar as expectativas das próprias fabricantes.

À frente, ao longo d 2024, as fabricantes esperam que a relação *book-to-bill* permaneça em torno de 1 : 1.

### Transações de jatos executivos

O relatório da GJC apresenta os números de transações e os montantes apurados nos negócios de jatos executivos novos e usados no primeiro trimestre dos últimos 3 anos (2022, 2023 e 2024). Os números do primeiro trimestre de 2024 refletem dados preliminares e podem aumentar à medida que mais transações são declaradas à FAA e disponíveis aos provedores de dados.



Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC

Os dados do 1T24 mostram os resultados de volume negociado de US\$ 6 bi em 546 transações, com valor médio de US\$ 10,99 milhões com aeronaves novas contribuindo com volume negociado de US\$ 2,9 bi (48,33%) em 126 transações (23%), com valor médio de US\$ 23 milhões, e aeronaves usadas contribuindo com volume negociado de US\$ 3,1 bi (51,67%) em 420 transações (77%), com valor médio de US\$ 7,4 milhões.

Na comparação ano x ano, houve uma redução de 38 transações (6,5%), com uma redução de 40 negócios de aeronaves usadas (-8,7%). O volume financeiro negociado foi estável - com uma alta de US\$ 200 milhões (3,45%). O valor médio foi elevado em US\$ 1,06 mi (10,65%)

	n° transações	Vr. [US\$ - bi]	Vr. médio [US\$ - mi]	
1T22	130	3,40	26,154	novas
	15,78%	41,98%		
	694	4,70	6,772	usadas
	84,22%	58,02%		
	<b>824</b>	<b>8,10</b>	<b>9,830</b>	
1T23	124	2,90	23,387	novas
	21,23%	50,00%		
	460	2,90	6,304	usadas
	78,77%	50,00%		
	<b>584</b>	<b>5,80</b>	<b>9,932</b>	
1T23 X	-6	-0,50	-2,77	novas
	-4,62%	-14,71%	-10,58%	
	-234	-1,80	-0,47	usadas
1T22	-33,72%	-38,30%	-6,91%	
	<b>-240</b>	<b>-2,30</b>	<b>0,101</b>	
	<b>-29,13%</b>	<b>-28,40%</b>	<b>1,03%</b>	
1T24	126	2,90	23,016	novas
	23,08%	48,33%		
	420	3,10	7,381	usadas
	76,92%	51,67%		
	<b>546</b>	<b>6,00</b>	<b>10,989</b>	
1T24 X	2	0,00	-0,37	novas
	1,61%	0,00%	-1,59%	
	-40	0,20	1,08	usadas
1T23	-8,70%	6,90%	17,08%	
	<b>-38</b>	<b>0,20</b>	<b>1,06</b>	
	<b>-6,51%</b>	<b>3,45%</b>	<b>10,65%</b>	

Por Blog AIB-EL  
(com dados Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC)

O relatório da GJC aponta que, no trimestre (1T24), as novas entregas mantiveram-se estáveis em comparação com o primeiro trimestre de 2023 (1T23), enquanto as transações de usadas continuaram uma tendência de declínio (embora o volume em Dólar negociado tenha aumentado).

As novas entregas foram prejudicadas pela cadeia de abastecimento e por restrições de mão-de-obra qualificada o fim da pandemia da COVID-19, um fator que continua afetando o mercado. Outro fator que posterga as entregas é o atraso na certificação de novas aeronaves. Várias aeronaves novas receberam a tão esperada certificação no final de 2023 e início de 2024, o que deverá aumentar as entregas no final do ano.

O mercado de aeronaves usadas continua a sofrer com a incerteza econômica (apesar do crescimento mais forte do que o esperado), bem como com a inércia entre os vendedores que procuram manter os ganhos de valor pós-pandemia e os compradores que esperam que os valores regressem mais perto dos níveis históricos. As taxas de juro “mais altas durante mais tempo” também afetaram a procura na margem.

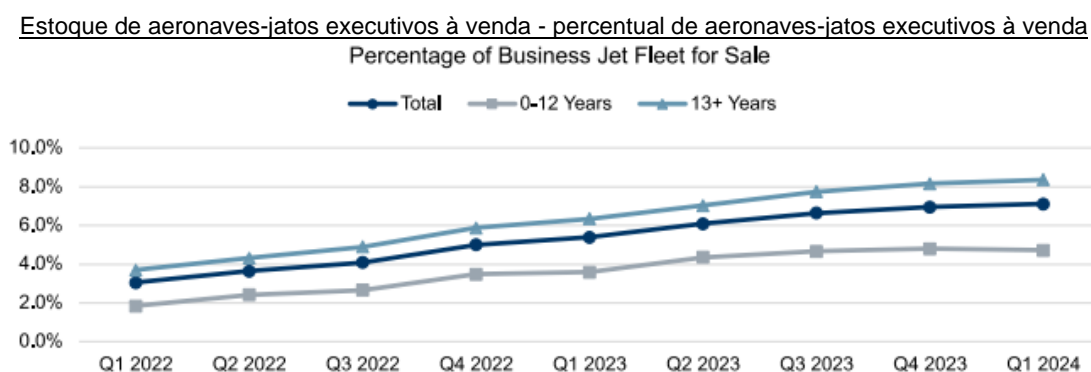
Os modelos recém-certificados que entram em serviço podem criar mais liquidez no mercado de aeronaves usadas, impulsionando as transações. Como uma indicação inicial, muitos corretores reportaram um aumento na atividade dos usuários no primeiro trimestre, o que pode levar a mais vendas no final do ano.

### Estoque de jatos executivos à venda

O relatório da GJC aponta que no 1T24 foram listadas 672 aeronaves à venda no 1T24, versus 615 unidades no 1T23, um aumento de 57 unidades (9,3%).

A GJC aponta que os níveis de estoque terminaram o primeiro trimestre de 2024 (1T24) em 7,1% da frota total. O inventário para toda a frota foi superior ao ponto mínimo histórico de 3,1% no final do 1T22, mas ainda abaixo dos níveis médios de 10% a 11% na última década.

Dando continuidade a uma tendência iniciada no segundo semestre de 2022, as listagens de aeronaves à venda (em percentual de frota) aumentaram no primeiro trimestre de 2024. Embora os aumentos no final de 2022 e início de 2023 tenham beneficiado da comparação com níveis muito baixos das listagens em 2021 e no início de 2022, as listagens de aeronaves mais antigas impulsionaram o aumento aeronaves à venda no 1T24.



*Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC*

No trimestre (1T24), a listagem de aeronaves com fabricação com 13 anos ou mais aumentou 11,4%, em comparação com o aumento de apenas 4,3% da listagem de aeronaves com 12 anos ou menos, e ante o aumento de 9,3% para todo o mercado de aeronaves à venda na comparação 1T24 x 1T23. As aeronaves com fabricação com mais de 16 anos aumentaram a uma taxa ainda mais rápida de 22,6%. Este é um resultado natural do elevado grau de atividade no segmento mais antigo do mercado durante a COVID-19, uma vez que o mercado está agora a estabilizar.

A GJC aponta que os níveis de estoque terminaram o primeiro trimestre de 2024 (1T24) em 7,1% da frota total. Tal como acontece com as listagens de aeronaves à venda, o aumento no inventário foi em grande parte impulsionado por aeronaves mais antigas. Na verdade, o inventário de aeronaves com 12 anos e mais recentes estabilizou-se em grande parte desde o segundo trimestre de 2023 (2T23), entre 4,7% e 4,8% da frota. Por outro lado, as aeronaves com 13 anos ou mais ficaram em 8,4% da frota.

A GJC espera que o estoque continuará a aumentar devido a listagens adicionais de aeronaves mais antigas. No entanto, a procura contínua por aeronaves mais novas e de alta qualidade deverá impedir que os números globais do inventário atinjam em 2024 a média histórica 10% a 11% na última década.

### Valor Residual (aeronaves usadas)

A Global Jet Capital analisa uma cesta de aeronaves como *proxy* (uma aproximação, uma base de referência) para o mercado geral. Os valores variam de modelo para modelo e os aumentos ou diminuições observados no valor não são necessariamente aplicáveis a qualquer marca/modelo específico de aeronave.

O relatório da GJC apresenta um gráfico com as alterações dos valores residuais (em percentual) de aeronaves (jatos executivos) em um histórico por trimestre desde o ano de 2022 (entre 1T22 e 1T24), na comparação trimestre versus trimestre (último trimestre x trimestre antecedente)

O gráfico compara a variação (alteração) percentual ano a ano em valor *bluebook* [preço avaliado quando fatores específicos como marca, modelo, condição, tempo de utilização - como horas de vôo ciclos - e tempo de fabricação são levados em consideração, por um agente ou fonte qualificada] de aeronaves por idade [i] até 12 anos de fabricação e [ii] 13 ou mais anos de fabricação, ao longo do tempo por trimestres.



*Business Aviation Market Brief - Q1 2024 - GJC*

O gráfico mostra o aumento dos valores residuais dos dois grupos entre o 1T22 e o 3T22, principalmente a valorização das aeronaves de 13 ou mais anos de fabricação (valor residual passando de 32,4% para 67,6%, um avanço de 35,2%, versus a valorização de 16,8% para 28,7%, um avanço de 11,9%), com o aumento dos valores residuais do mercado geral de 20,1% para 37,2%, um avanço de 17,1 pp. Do pico no 1T23, dos valores residuais dos dois grupos, e do mercado no todo, os preços residuais (em percentual) tomaram um trajetória de redução até o 4T23, com a estabilidade para o 1T24.

A GJC registra que à medida que o estoque aumentou em 2023 e em 2024, as negociações de preços entre compradores e vendedores tornou-se mais equilibrado do que nos dois anos anteriores. Como resultado, os preços médios em valor *bluebook* de jatos executivos diminuiu 1,1% no 1T24 em comparação com o primeiro trimestre de 2023 após dois anos de aumentos de valor.

### Conclusões

A GJC conclui que as operações de vôos e transações de aeronaves (jatos executivos) desaceleraram em relação aos máximos históricos; no entanto, as operações de vôo permaneceram bem acima dos níveis anteriores à COVID-19 e as transações permaneceram dentro da faixa das médias históricas.

Nos últimos trimestres, surgiu uma mudança no estoque e nos valores das aeronaves. Durante a expansão pós-COVID, as aeronaves mais antigas tornaram-se muito populares devido a sua ampla disponibilidade. No entanto, à medida que o mercado se normalizou, a procura por estas aeronaves diminuiu. Como resultado, as listagens de aeronaves e o inventário de aeronaves com mais de 12 anos aumentaram, enquanto os valores para este segmento diminuíram. Ao mesmo tempo, os estoques e os valores das aeronaves com 12 anos ou menos permaneceram praticamente estáveis.

Além da estabilidade no jovem mercado de usados, as fabricantes continuam a reportar uma forte entrada de encomendas e o crescimento das carteiras de encomendas por entregar (*backlogs*). Como resultado, o mercado de jatos executivos está numa posição forte para permanecer resiliente a quaisquer potenciais perturbações econômicas. [EL]