

Global Jet Capital publica seu relatório trimestral (2T24) de mercado de jatos executivos, em 02.09.24

O mercado de jatos executivos permaneceu resiliente no segundo trimestre do ano (2T24), apesar do declínio das operações de vôo (horas de vôo) e do aumento dos níveis de estoque em comparação com o ano anterior (2T23), de acordo com o *Q2 Business Aviation Market Brief* (relatório do mercado de aeronaves executivas trimestral) da provedora de soluções financeiras para compra e arrendamento de aeronaves executivas *Global Jet Capital* (GJC), divulgado nesta semana última semana de agosto.

A economia globalmente também enfrenta uma variedade de fatores que afetam o crescimento. Apesar destes desafios, o mercado de jatos executivos permaneceu resiliente.

As transações se estabilizaram após quedas no primeiro trimestre, as fabricantes de aeronaves reportaram forte entrada de pedidos (encomendas) e crescimento modesto da carteira.

As operações de vôo permaneceram acima dos níveis pré-Covid-19 e o estoque permaneceu baixo – especialmente para aeronaves mais jovens e mais desejadas.

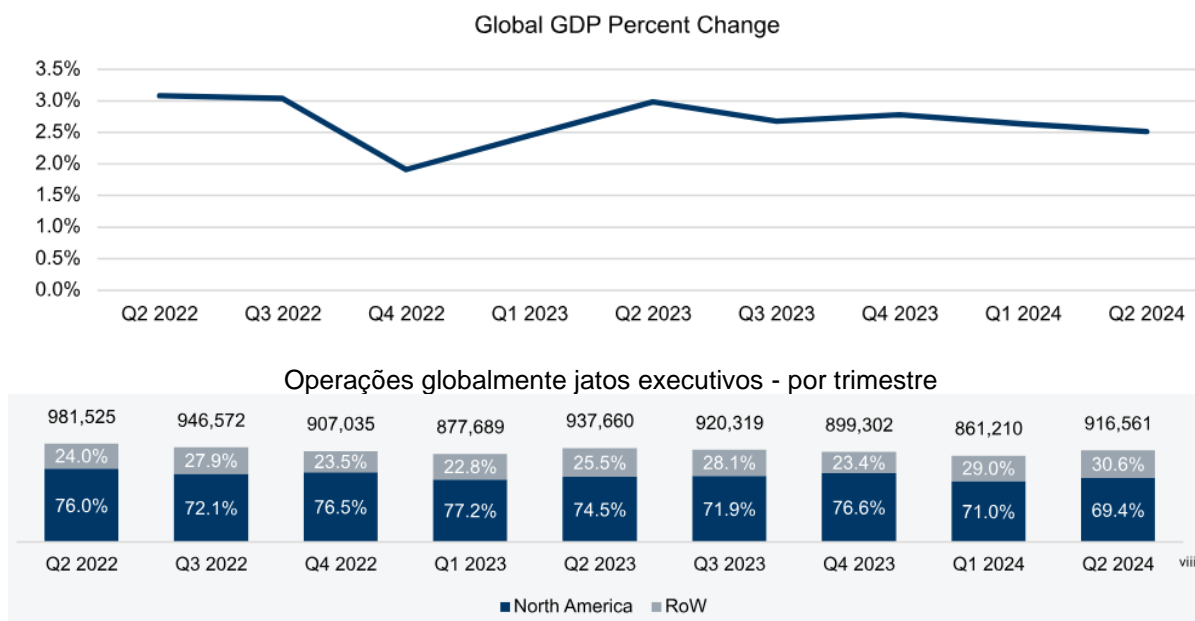
Da forma como as coisas estão, a indústria está bem posicionada para resistir a qualquer recessão econômica futura.

A GJC elenca os seguintes destaques:

- a economia global continua a crescer e Bancos Centrais começaram a discutir cortes nas taxas de juros.
- no 2T24, as operações de vôo diminuíram 2% na base de comparação ano x ano (2T24 x 2T23), mas aumentaram 6% sobre o primeiro trimestre (1T24) e 14% acima dos níveis pré-Covid-19 do segundo trimestre de 2019 (2T19), refletindo uma expansão duradoura na base de usuários da aviação executiva.
- no segundo trimestre, a relação *book-to-bill* das fabricantes de aeronaves foi de 1:1 e houve um aumento de 28% na receita na base de comparação ano x ano.
- as transações permaneceram estáveis até o final do segundo trimestre de 2024, à medida que as fabricantes de aeronaves continuaram trabalhando para resolver problemas da cadeia de suprimento e as restrições de mão de obra, e a atividade no mercado de usados começou a “aquecer”.
- o estoque total de aeronaves aumentou no segundo trimestre, impulsionado por aeronaves mais antigas. As aeronaves mais novas continuaram em demanda; portanto, o estoque de aeronaves mais novas ficou mais estável.
- a maioria dos modelos de aeronaves continuou a sofrer depreciação em linha com as normas históricas durante o segundo trimestre de 2024. No entanto, as aeronaves mais novas foram mais estáveis do que as aeronaves mais antigas.

É previsto que o crescimento econômico desacelere ligeiramente em comparação a um ano 2023 surpreendentemente forte. Muitos dos “ventos contrários” que afetaram a economia em 2023 permanecem presentes, incluindo os conflitos na Ucrânia e em Israel/Gaza, bem como as elevadas taxas de juro. Outros fatores que podem afetar negativamente o crescimento econômico em 2024 incluem a desglobalização contínua, conflitos geopolíticos e comerciais, eleições importantes em países que representam 38,1% do PIB global e desafios de crescimento estrutural na China.

A maioria dos economistas não espera uma recessão em 2024 e aponta vários pontos fortes na economia global. Os Bancos Centrais estão agora confortáveis com os níveis de inflação e começaram a discutir a redução das taxas de juro. O Banco Central Europeu (BCE) reduziu as taxas no segundo trimestre e espera-se que outros, incluindo o FED (EUA), baixem as taxas este ano. Outros “ventos favoráveis” notáveis incluem o fortalecimento das economias no leste e sul asiático e na América Central, a recuperação na Zona do Euro após um crescimento lento no final de 2023 e a resiliência na China, apesar dos desafios mencionados acima. Como tal, espera-se que a economia global permaneça estável até o final de 2024.



No 2T24, as (916.561) operações de vôo globalmente diminuíram 2,25% na comparação ano x ano (2T24 x 2T23), ante (937.660) operações de vôo, uma diferença de 21.109 operações. As operações na América do Norte, cerca de 636.086 operações (peso de 69,4%) foram uma queda de 8,9% (62.471 operações) na comparação ano x ano, ante 698.557 operações (peso de 74,5%); as operações no restante do mundo, cerca de 280.475 operações (peso de 30,6%) foram um aumento de 17,3% (41.375 operações) na comparação ano x ano, ante 239.100 operações (peso de 25,5%).

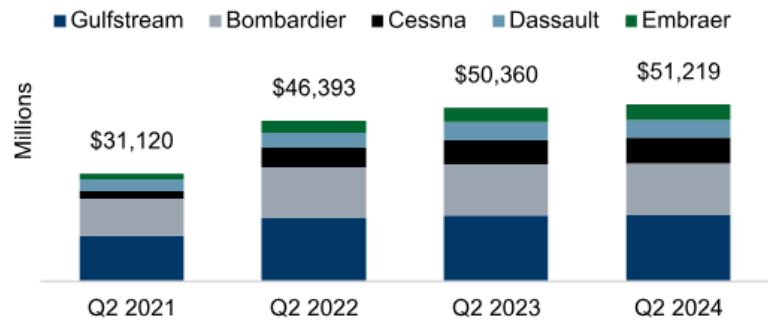
No confronto 2T24 x 1T24, operações de vôo globalmente aumentaram de 861.210 para 916.551, uma diferença de 55.341 operações, ou 6,43%. As operações na América do Norte, cerca de 636.086 operações (peso de 69,4%) no 2T24, foram um aumento de 33.239 operações (5,51%) em comparação a cerca de 602.847 (peso de 71%) no 1T24, mas havendo ligeira redução da participação da região (de 71% para 69,4%); as operações no restante do mundo, cerca de 280.475 operações (peso de 30,6%), foram um aumento de 22.112 operações (8,55%) em comparação a cerca de 258.363 (peso de 29%) no 1T24, com ligeiro aumento da participação da região (de 29% para 30,6%).

As partidas do 2T24 foram 14% maiores do que no segundo trimestre de 2019, continuando uma tendência que começou em 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 às cias. aéreas comerciais – uma tendência que foi amplamente antecipada. No entanto, devido à proposta de valor inerente da indústria – incluindo segurança pessoal, flexibilidade, produtividade e conforto – houve uma expansão sistêmica da base de usuários com uma proporção substancial destes novos utilizadores continuaram a utilizar a aviação executiva em 2024. Como tal, as operações de vôo foram inferiores ao pico testemunhado em 2022, mas superiores aos níveis pré-pandemia, com um crescimento constante e sustentável esperado no futuro.

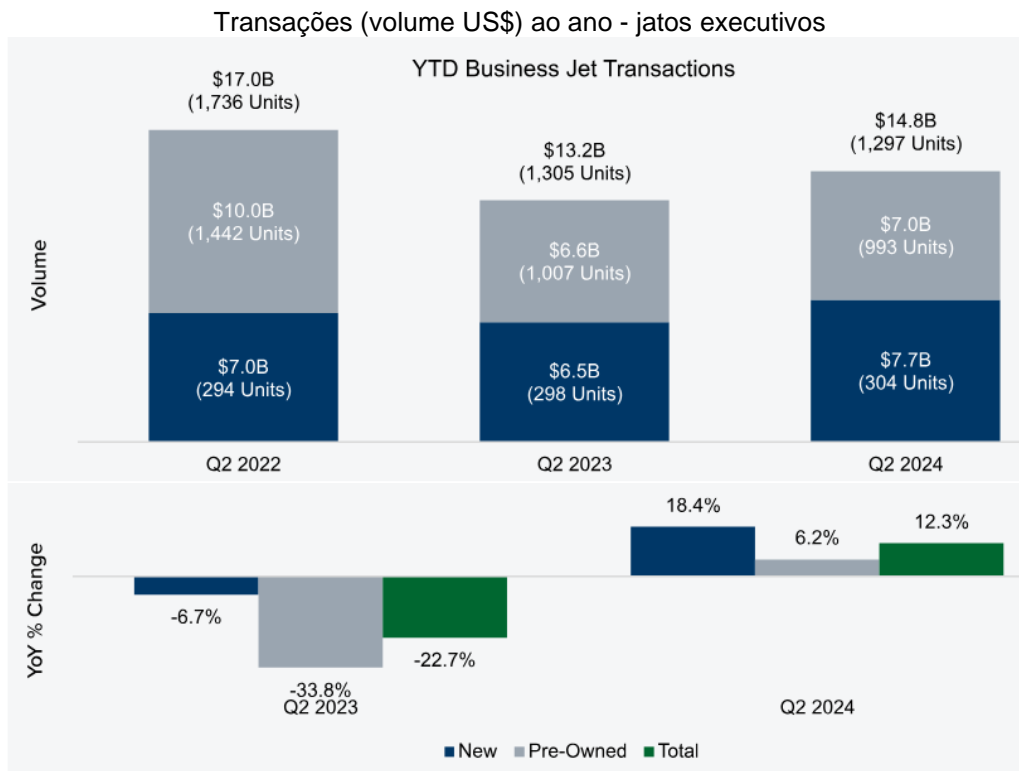
No EUA e na Europa, a normalização contínua da utilização impulsionou declínios, enquanto as ameaças geopolíticas provocaram declínios na Europa, no Médio Oriente e em África.

Os operadores de compartilhamento continuaram a ser o segmento mais forte do mercado e continuaram a demonstrar um crescimento modesto e uma procura sustentada.

No 2T24, as carteiras de encomendas (*backlog*) das fabricantes de jatos aumentaram 1,7% (US\$ 859 milhões) no comparativo ano x ano, de US\$ 50,36 bilhões para US\$ 51,22 bilhões. Embora os pedidos de toda a indústria no segundo trimestre tenham sido inferiores aos níveis mais elevados de 2022, ficaram 6% acima do segundo trimestre de 2023.



Os fortes pedidos foram impulsionados pela alta demanda por jatos executivos e pelo contínuo baixo estoque de aeronaves novas usadas. Ao mesmo tempo, as receitas (em grande parte impulsionadas pelas entregas) aumentaram 27,9% em relação ao ano anterior. Após anos de aumento lento, as fabricantes de aeronaves experimentaram um forte crescimento de receita no segundo trimestre de 2024 devido ao aumento nas entregas e à forte receita de serviços. É certo que as fabricantes ainda têm trabalho a fazer para resolver completamente as restrições de mão de obra e da cadeia de fornecimento, mas os resultados do segundo trimestre de 2024 indicaram as fabricantes estão avançando com progressos no sentido de aumentar as taxas de produção. Com a receita aumentando a um ritmo mais rápido do que as entregas, a relação *book-to-bill* em todo o setor caiu de 1,3:1 no primeiro trimestre (1T24) para 1:1 no segundo trimestre (2T24). No futuro, as fabricantes esperam que a relação *book-to-bill* permaneça em torno de 1:1 em 2024.



Os números relativos a transações de jatos executivos do segundo trimestre de 2024 refletem dados preliminares e podem aumentar à medida que mais transações são reportadas para a FAA e a fornecedores de dados.

Pela observação do relatório, os números em volume financeiro (US\$) acumulado apurado por trimestre mostram uma recuperação no 2T24 em comparação ao 2T23, com uma alta do total de aeronaves (novas e usadas) US\$ 1,6 bilhões (12,3%), de US\$ 13,2 bi para US\$ 14,8 bi. O resultado do 2T23 foi de queda de US\$ 3,8 bi (22,7%) em comparação com US\$ 17 bi no 2T22. Em número de aeronaves, no 2T24 foram negociadas 1.297 unidades, sendo 304 aeronaves novas (23,4%) e 993 aeronaves usadas (76,6%), numa redução de 8 unidades (0,6%) em comparação ao 2T23, com 1.305 unidades, sendo 298 aeronaves novas (22,8%) e 1.007 aeronaves usadas (77,2%).

As aeronaves novas responderam por US\$ 7,7 bi (52%), com uma alta de US\$ 1,2 bi (18,4%) ante US\$ 6,5 bi (49,2%) no 2T23, também havendo crescimento da participação no total de aeronaves transacionadas. Em número de transações, a confronto 304 (2T24) x 298 (2T23) mostra aumento de 6 unidades (2%). Os números perfazem valor médio de US\$ 25,33 milhões por aeronave nova no 2T24, versus US\$ 21,81 mi (alta de US\$ 3,52 bi, 16%).

As aeronaves usadas responderam por US\$ 7,0 bi (48%), com uma alta de US\$ 400 mi (6,2%), ante US\$ 6,6 bi (50,8%), também havendo crescimento da participação no total de aeronaves transacionadas. Em número de transações, a confronto 993 (2T24) x 1.007 (2T23) mostra redução de 14 unidades (1,4%). Os números perfazem valor médio de US\$ 7,05 milhões por aeronave usada no 2T24, versus US\$ 6,55 mi

Pelos números em volume financeiro (US\$) acumulado no ano apurado por trimestre, para comparação 2T24 x 1T24, houve um aumento no trimestre de US\$ 2,6 bilhões (42,6%) - de US\$ 6,1 bi para US\$ 8,7 bi, com acumulado no ano de US\$ 14,8 bi. Em número de transações, houve um aumento no trimestre de 205 unidades (37,5%), sendo 52 aeronaves novas (41,3%) e 153 aeronaves usadas (36,4%), 74,6% do aumento de 205 unidades.

Nas transações do 2T24, as aeronaves novas - US\$ 4,8 bi (55,2%), 178 unidades (23,7%) - foram um aumento de US\$ 1,9 bi (65,5%) - de US\$ 2,9 bi para US\$ 4,8 bi - em comparação ao 1T24 - US\$ 2,9 bi (47,5%), 126 unidades (23,1%). O preço médio no 2T24 foi de US\$ 26,97 mi versus US\$ 23,02 mi (aumento de US\$ 3,95 mi, ou 17,2%) no 1T24.

Nas transações do 2T24, as aeronaves usadas - US\$ 3,9 bi (44,8%), 573 unidades (76,3%) - foram um aumento de US\$ 800 mi (25,8%) - de US\$ 3,1 bi para US\$ 3,9 bi - em comparação ao 1T24 - US\$ 3,1 bi (52,5%), 420 unidades (76,9%). O preço médio no 2T24 foi de US\$ 6,81 mi versus US\$ 7,38 mi (redução US\$ 570 mil, ou 7,7%) no 1T24.

Conforme o relatório e avaliação da GJC, depois de uma diminuição em 2023 e no início de 2024, o total de transações se estabilizou no segundo trimestre de 2024 e aumentou quando medido pelo volume financeiro (em US\$). Ao longo dos últimos anos, novas entregas foram restringidas pela cadeia de fornecimento e por restrições de mão de obra qualificada na sequência de perturbações causadas pela pandemia da Covid-19. As entregas de aeronaves novas também foram prejudicadas por atrasos na certificação de novas aeronaves. Tendo as fabricantes de aeronaves continuado a trabalhar para resolver esses problemas, conseguiram aumentar as entregas no segundo trimestre (2T24). Com a certificação alcançada para vários novos modelos de aeronaves, as entregas deverão continuar a aumentar ao longo de 2024.

O número total de transações de aeronaves usadas caiu na base de comparação ano x ano até o final do segundo trimestre. O volume de transações foi prejudicado por incerteza econômica (apesar do crescimento do PIB mais forte do que o esperado), bem como pela 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. No entanto, o mercado começou a dar sinais de recuperação. Houve um elevado grau de atividade no início do ano que começou a traduzir-se em vendas à medida que o mercado regressou ao seu nível histórico de liquidez. Modelos recém-certificados que entrarão em serviço ainda neste ano poderão resultar em um fornecimento incremental de aeronaves desejadas, aumentando as transações durante o restante do ano.

Estoque à venda - pelos dados apresentados, as listagens de aeronaves somaram 1.420 unidades no 2T24, versus 1.293 unidades no 2T23, um aumento de 127 unidades (9,8%), e versus 672 unidades no 1T24 (implicando um aumento 748 unidades, ou 111%, ante um aumento de 110% entre o 2T23 e 1T23).

Aeronaves listada para venda - 2T24



Conforme o relatório e avaliação da GJC, dando continuidade a uma tendência que começou no segundo semestre de 2022, as listagens de aeronaves à venda aumentaram no segundo trimestre de 2024. Embora a tendência tenha permanecido consistente, as suas causas subjacentes mudaram ao longo do tempo.

Durante o período pós-pandemia de rápido crescimento, muitas transações envolveram aeronaves não listadas, o que reduziu artificialmente as listagens publicadas e o inventário. À medida que o mercado se normalizou no final de 2022 e 2023, as listagens aumentaram.

Em 2024, o aumento nas listagens de aeronaves foi impulsionado pelas listagens de aeronaves mais antigas. Até o final do segundo trimestre, as listagens de aeronaves com 13 anos ou mais aumentaram 11,9%, em comparação com 5,1% para aeronaves com 12 anos ou menos. Com o aumento, as aeronaves com 13 anos ou mais representaram 71% de todas as listagens.

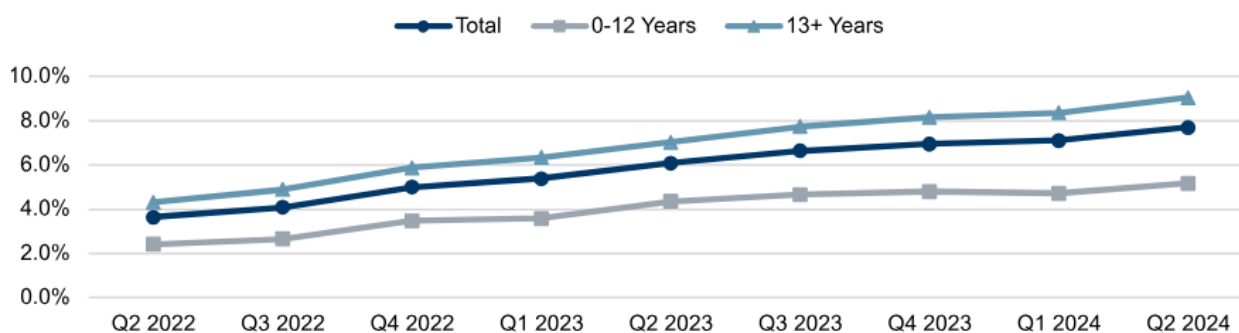
Os níveis de estoque terminaram o 2T24 em 7,7% da frota total, após nível de 7,1% no 1T24, permanecendo superior ao ponto mínimo histórico de 3,1% no final do primeiro trimestre de 2022, mas ainda abaixo dos níveis médios de 10 a 11% na última década.

Para aeronaves com 13 anos ou mais de fabricação, o nível de estoque foi da ordem de 9% no 1T24, versus cerca de 7% no 2T23 e de 8% no 1T24. Para aeronaves com até 12 anos de fabricação, o nível de estoque foi da ordem de 5,5% no 1T24, versus pouco acima de 4% no 2T23 e de 4,5% no 1T24.

Tal como acontece com as listagens de aeronaves, o aumento no inventário foi em grande parte impulsionado por aeronaves mais antigas, repetindo a condição no 1T24. No 2T24, o estoque de aeronaves com 12 anos e mais recentes aumentou 5,3% no acumulado do ano e terminou o segundo trimestre em 5,2% da frota, enquanto o estoque de aeronaves mais antigas aumentou 14,6% no acumulado do ano e terminou o trimestre em 9% da frota, no 2T24.

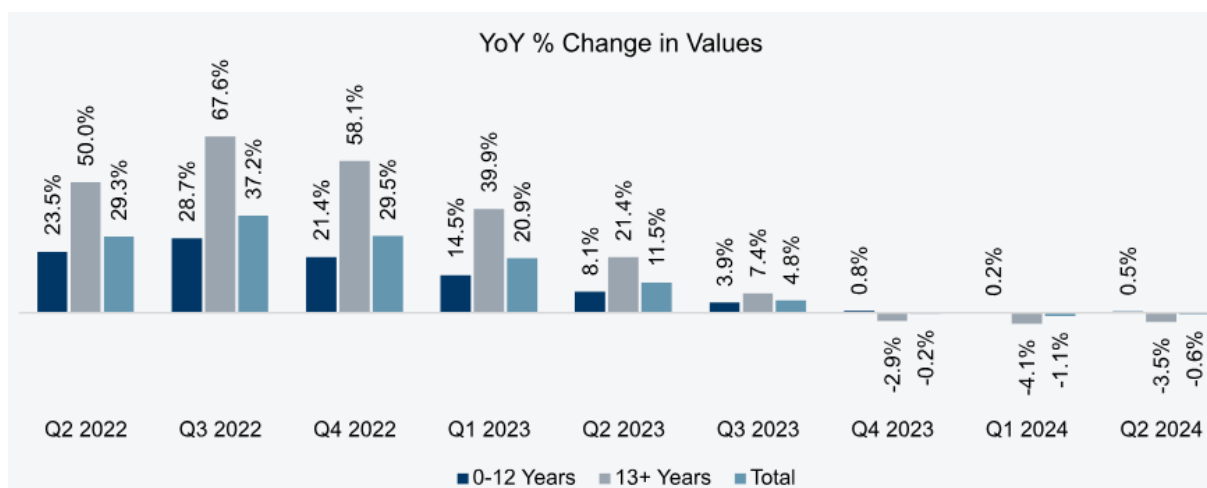
No 1T24, o inventário de aeronaves com 12 anos e mais recentes estabilizou-se em grande parte desde o segundo trimestre de 2023, entre 4,7% e 4,8% da frota. Por outro lado, as aeronaves com 13 anos ou mais ficaram em 8,4%.

Percentual de jatos executivos à venda - 2T24



A expectativa é que o estoque continue a aumentar no saldo de 2024 devido a listagens adicionais de aeronaves mais antigas. No entanto, a procura contínua por aeronaves mais novas e de alta qualidade deverá manter os números globais dos inventários relativamente consistentes no curto prazo.

O relatório apresenta um gráfico variação anual (YoY) de preços-valores residuais (*residual value*) de aeronaves até 12 anos e mais de 13 anos de fabricação, apurados por trimestre. O gráfico compara a variação percentual ano x ano no valor do *bluebook* (preço de mercado) de aeronaves da mesma idade ao longo do tempo (por exemplo, a diferença entre o valor de uma aeronave com oito anos de idade de um ano para o outro). A *Global Jet Capital* analisa uma 'cesta' de aeronaves como *proxy* para o mercado geral. Os valores variam de modelo para modelo e aumento ou diminuição observada no valor não é necessariamente aplicável à qualquer marca/modelo específico de aeronave.



Conforme o relatório e avaliação da GJC, à medida que os inventários aumentaram em 2023 e 2024, as negociações de preços entre compradores e vendedores tornaram-se mais equilibradas do que no período de recuperação pós-Covid-19. Como resultado, os valores médios do *bluebook* de jatos executivos caíram 0,6% no segundo trimestre de 2024 em comparação com o segundo trimestre de 2023.

As mudanças de valor variaram de acordo com a base instalada. Conforme mencionado acima, o estoque de aeronaves com 12 anos ou mais jovens aumentou a um ritmo mais lento do que as aeronaves mais antigas em 2024. Como resultado, os valores dessas aeronaves mais novas permaneceram estáveis no segundo trimestre de 2024, aumentando 0,5% em comparação com o segundo trimestre de 2023. Por outro lado, a oferta de aeronaves com 13 anos ou mais aumentou a um ritmo muito mais rápido, fazendo com que os valores caíssem 3,5% na comparação ano x ano.

Os valores relativamente fortes das aeronaves mais novas em comparação com as aeronaves mais antigas são um retorno às tendências pré-Covid-19. No período pós-pandemia anterior, os valores das aeronaves mais antigas superaram aos valores das aeronaves mais novas, já que muitos compradores optaram por adquirir aeronaves mais antigas durante o pico do mercado, na ausência de alternativas.

À medida que o mercado se normalizou em 2023 e 2024, os valores das aeronaves mais novas tiveram melhor desempenho.

A GJC destaca que os jatos executivos são ativos em depreciação e é de se esperar um declínio constante no preço de uma aeronave ao longo da sua vida útil. O consenso entre os participantes da indústria é que a oferta e a demanda estão bem equilibradas agora e devem apoiar valores estáveis das aeronaves no futuro próximo.

Conclusão:

A GJC avaliou que, no 2T24, o mercado de jatos executivos continuou a se normalizar após um período de rápido crescimento após a pandemia de Covid-19.

As operações de vôo desaceleraram em relação aos máximos históricos, mas permaneceram acima dos níveis anteriores ao período de pandemia (Covid-19).

As transações se estabilizaram no trimestre após um período de quedas. O estoque e os valores sofreram mudanças nos últimos trimestres. 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 estoque de aeronaves com mais de 12 anos aumentaram, enquanto os valores neste nicho de aeronaves diminuíram. Ao mesmo tempo, os estoques de aeronaves com 12 anos ou menos aumentaram em um ritmo muito mais lento e os valores permaneceram estáveis.

As fabricantes de aeronaves continuaram reportando um forte recebimento de pedidos e um aumento modesto nos pedidos em atraso. Como resultado, o mercado de jatos executivos permaneceu resiliente e deverá permanecer ativo no segundo semestre de 2024. [EL]