

## **No 3T24, mercado de jatos executivos continua a se estabilizar - com ligeira redução de operações e encomendas, estabilizações de negócios e aumento de estoque de aeronaves usadas, pelo relatório trimestral da GJC, em 24.11.24**

A editora da revista mensal AIN Kerry Lynch, em *post* no dia 20 na plataforma *on line* da mídia, nota relativa ao último relatório do mercado de aviação executiva da financeira GJC - *Global Jet Capital*.

De acordo com Lynch, pelo último *Business Aviation Market Brief* da *Global Jet Capital* o terceiro trimestre (3T24) foi de estabilização para o mercado de jatos executivos, com ligeiro abrandamento dos níveis de operações, encomendas, aeronaves disponíveis e preços, mas ao mesmo tempo com normalização.

“Apesar dessa mudança, o mercado continua a mostrar força e resiliência”, registrou a *Global Jet Capital*, apontando para fortes pedidos (encomendas) para fabricantes de aeronaves, operações que permanecem acima dos níveis pré-pandemia e disponibilidade ainda baixa de aeronaves usadas mais novas e desejáveis.

No terceiro trimestre, as operações de vôo diminuíram 1,3% na comparação ano x ano (YoY), mas foram 1% maiores que o segundo trimestre e ainda 14,6% acima do terceiro trimestre pré-pandemia (de 2019). Segundo a *Global Jet Capital*, essa dinâmica reflete “uma expansão duradoura na base de usuários da aviação executiva”.

As operações de compartilhamento continuam sendo o setor mais forte em termos de crescimento, expandindo ligeiramente no terceiro trimestre.

A receita de fabricantes aumentou 15,3% na comparação ano x ano (YoY), enquanto os pedidos (encomendas) permaneceram altos, a carteira de encomendas (*backlog*) somando US\$ 45,6 bilhões - apenas uma queda de 1,1% na comparação anualizada. Os pedidos caíram na comparação ano x ano, mas ainda aumentaram 20,4% em relação a 2019.

As transações de jatos executivos usados permaneceram estáveis, com atividade do mercado de usados começando a aumentar, à medida que mais aeronaves chegaram ao mercado, com as fabricantes continuando o trabalho para resolver as restrições da cadeia de suprimentos e de mão de obra.

À medida que mais aeronaves usadas foram listadas para venda, o estoque aumentou no terceiro trimestre de 2024.

As novas listagens publicadas de jatos usados aumentaram 13,3% na comparação ano x ano. Aeronaves com 13 anos ou mais representaram 69,6% das novas listagens no final do trimestre. As aeronaves disponíveis para venda representavam 7,8% da frota total em 31 de outubro — ainda abaixo da média de 10% da última década.

A maioria dos modelos de aeronaves continuou a sofrer depreciação em linha com as normas históricas durante o terceiro trimestre de 2024. No entanto, aeronaves mais jovens sofreram menos depreciação do que aeronaves mais antigas.

“À medida que o estoque aumentou, o mercado mudou de um mercado de vendedores para um estado mais neutro”, divulgou a *Global Jet Capital*. Os valores para aeronaves mais antigas (a partir de 13 anos) diminuíram 4,4%, mas aumentaram 0,8% para aeronaves mais novas.

Além disso, as condições de mercado permanecem favoráveis, apontou a financiadora de aeronaves, com crescimento estável do PIB global de 2,7% durante os três primeiros trimestres do ano (9M24) e inflação em declínio, apesar dos “ventos contrários” em andamento. As autoridades monetárias - Banco Central - estão reduzindo as taxas de juros, observou a *Global Jet Capital*. “No geral, o setor está bem preparado para lidar com quaisquer potenciais interrupções de mercado”, pontuou a GJC.

Quanto aos “ventos contrários”, os conflitos geopolíticos continuam presentes, incluindo na Europa Oriental e no Oriente Médio. Embora em queda, as taxas de juros permanecem altas e o potencial

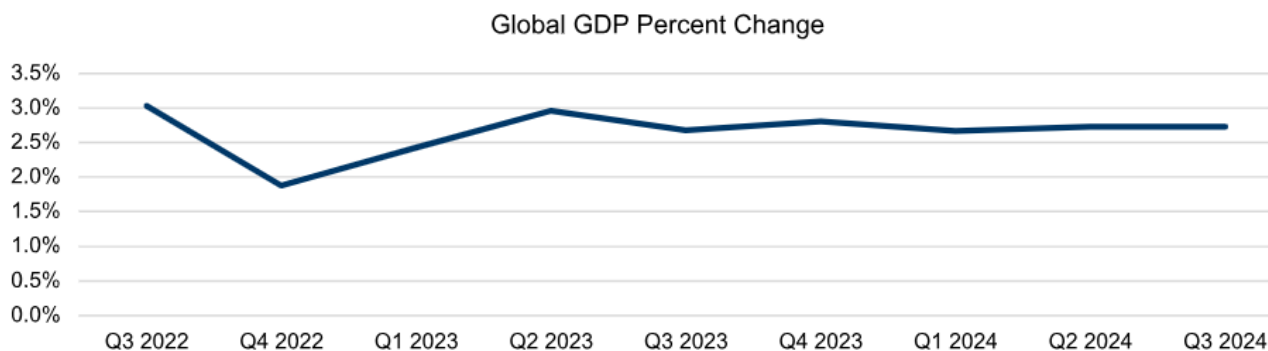
para a desglobalização contínua e os conflitos comerciais podem continuar esses “ventos contrários”, observou a GJC.

Relatório Business Aviation Market Brief 3T24 - Global Jet Capital

Cenário econômico

Muitos dos “ventos contrários” que afetaram a economia em 2023 persistiram no 3T2024, incluindo os conflitos na Ucrânia com a Rússia e Israel/Gaza e altas taxas de juros. Outros fatores que podem afetar negativamente o crescimento econômico no quarto trimestre de 2024 incluem a desglobalização contínua, conflitos comerciais, grandes eleições em países que representam 38% do PIB global e crescimento mais lento do que o esperado na China.

Apesar desses “ventos contrários”, o crescimento do PIB global foi notavelmente estável em torno de 2,7% nos três primeiros trimestres de 2024 (9M2024).



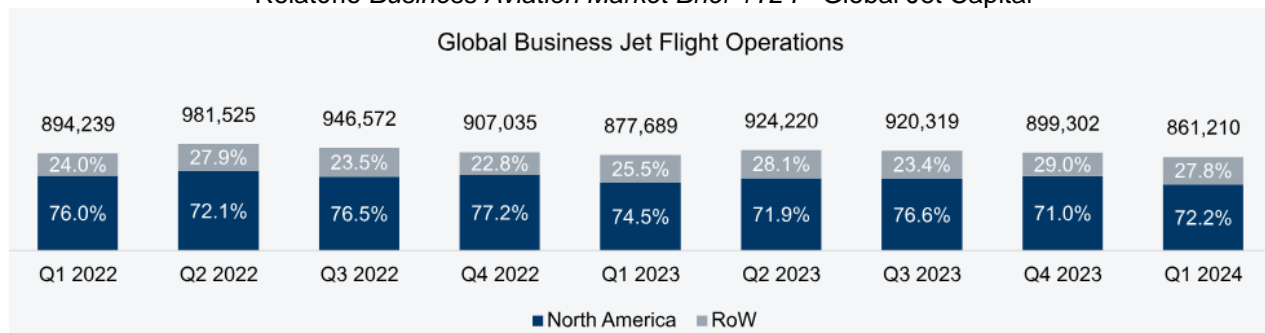
Os bancos centrais sentiram-se confortáveis com os níveis de inflação e começaram a reduzir as taxas de juros. Espera-se que o Federal Reserve do EUA (FED) continue a reduzir as taxas até meados de 2025, enquanto o Banco Centrais Europeu (BCE) deve reduzir as taxas ao longo de 2025. Outros “ventos favoráveis” notáveis incluem o fortalecimento das economias no leste asiático, sul da asia e América Central e a recuperação na Zona do Euro do crescimento lento no final de 2023. Além disso, o mercado de trabalho do EUA permaneceu mais resiliente do que muitos economistas esperavam, amenizando as preocupações de uma desaceleração econômica de curto prazo. Como tal, espera-se que a economia global permaneça estável pelo restante de 2024.

Atividade de vôo

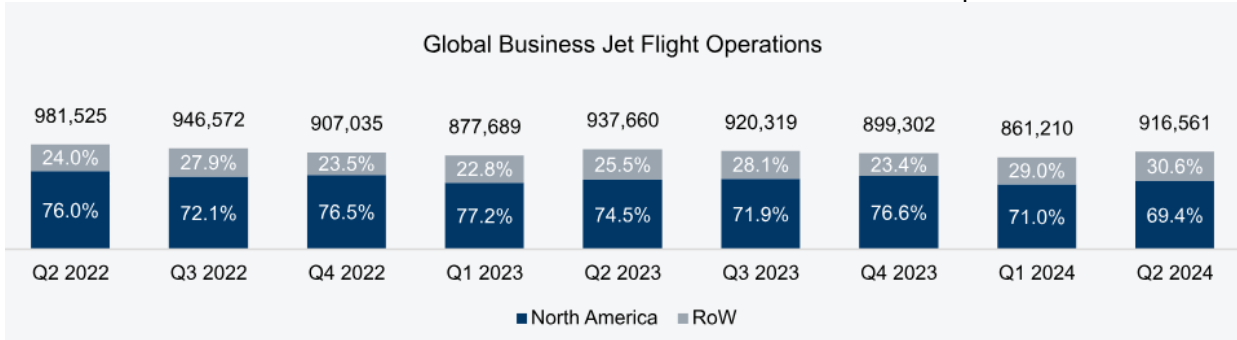
No terceiro trimestre de 2024, as operações de vôo globalmente somaram 925.064, versus 920.319 (uma diferença de +4.745, ou de +0,52%) no 3T23 - ou versus um número corrigido de 937.233 (uma diferença de -12.169, ou de -1,298%). Na comparação com trimestre antecedente (2T24), as operações de vôo globalmente foram uma diferença de +8.503, ou de +0,93%.

Abaixo são dispostos os gráficos de atividade de vôo apresentados nos três últimos trimestres, em que podem ser verificados erros na transferência de percentuais da atividade entre a América do Norte e o restante mundial.

Relatório Business Aviation Market Brief 1T24 - Global Jet Capital



Relatório *Business Aviation Market Brief 2T24* - Global Jet Capital



Relatório *Business Aviation Market Brief 3T24* - Global Jet Capital



	n. operações	América do Norte		resto global	
		[%]	n. oper.	[%]	n. oper.
1T23	877.689	74,5	653.878	25,5	223.811
	-29.346		-46.353		17.007
	-3,24%		-6,62%		8,22%
2T23	924.220	71,9	664.514	28,1	259.706
	46.531		10.636		35.895
	5,30%		1,63%		16,04%
3T23	920.319	76,6	704.964	23,4	215.355
	-3.901		40.450		-44.351
	-0,42%		6,09%		-17,08%
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>3.621.530</b>	<b>73,5%</b>	<b>2.661.861</b>	<b>26,5%</b>	<b>959.669</b>
	<b>-3.729.371</b>		<b>-2.811.660</b>		<b>-917.711</b>
	<b>-2,89%</b>		<b>-5,33%</b>		<b>4,57%</b>
	<b>905.383</b>		<b>665.465</b>		<b>239.917</b>
	<b>-26.960</b>		<b>-37.450</b>		<b>10.489</b>
1T24	861.210	72,2	621.794	27,8	239.416
	-38.092		-16.711		-21.381
	-4,24%		-2,62%		-8,20%
2T24	916.561	69,4	636.093	30,6	280.468
	55.351		14.300		41.051
	6,43%		2,30%		17,15%
3T24	925.064	69,4%	641.994	30,6%	283.070
	8.503		5.901		2.602
	0,93%		0,93%		0,93%
3T24	4.745		-62.970		67.715
x	0,52%		-8,93%		31,44%
3T23					
3T24	8.503		5.901		2.602
x	0,93%		0,93%		0,93%
2T24					

No EUA, grandes tempestades no sudeste no final do trimestre reduziram as operações de voo.

O EUA e a Europa experimentaram uma normalização contínua do uso da aviação executiva após os picos pós-COVID.

Ameaças geopolíticas levaram a novos declínios na Europa, bem como no Oriente Médio e na África.

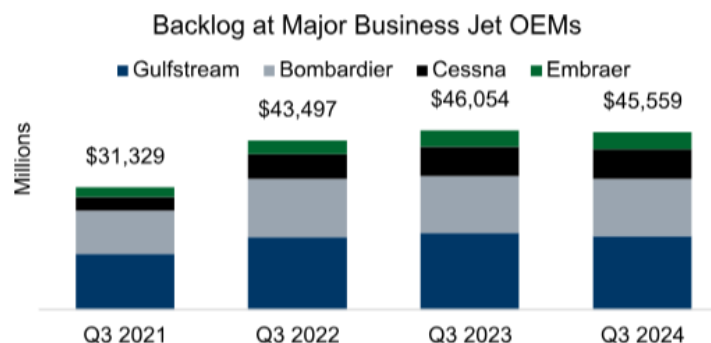
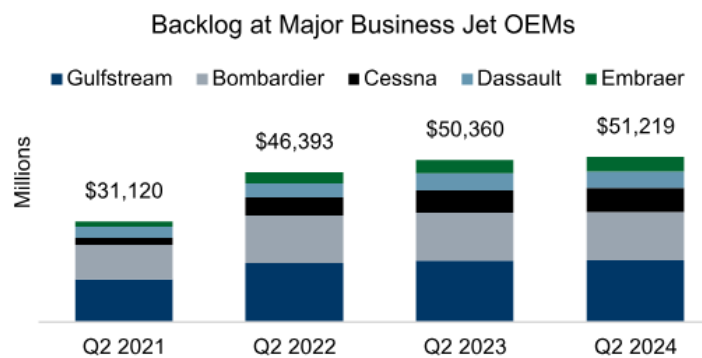
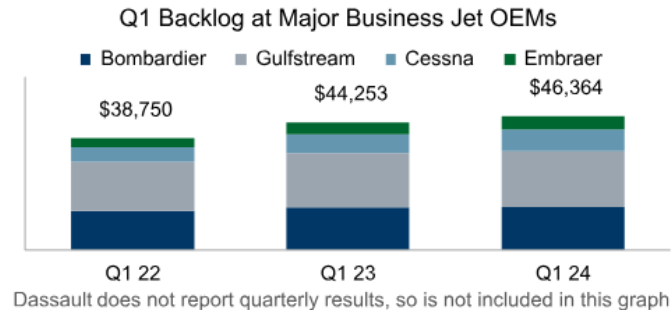
Operadores de compartilhamento continuaram sendo o segmento mais forte do mercado e continuaram a demonstrar um crescimento modesto.

Os vôos aumentaram quase 1% em relação ao segundo trimestre (que por si só experimentou uma taxa de crescimento de 6,4% trimestre a trimestre) e a demanda permaneceu acima dos níveis pré-COVID-19. As partidas do terceiro trimestre de 2024 foram 14,6% maiores do que no terceiro trimestre de 2019, demonstrando uma expansão sistêmica da base de usuários.

Devido à proposta de valor inerente da indústria – incluindo segurança pessoal, flexibilidade, produtividade e conforto – uma proporção substancial de novos usuários continuou a utilizar a aviação executiva no terceiro trimestre de 2024. Como tal, as operações de voo foram menores do que o pico testemunhado em 2022, mas maiores do que os níveis pré-pandêmicos, com crescimento estável e sustentável esperado para o futuro.

### Carteira de encomendas (backlogs)

Carteira de encomendas (*backlogs*) das fabricantes de aeronaves diminuíram 1,1% (US\$ 495 milhões) na comparação ano x ano no terceiro trimestre de 2024, de US\$ 46,054 bilhões para US\$ 45,559 bilhões, um volume ainda alto. Na comparação com o 2T24, a carteira recuou US\$ 5,66 bi (11,1%), de US\$ 51,219 bi para US\$ 45,559 bi, e com redução de US\$ 805 mi (1,7%), de US\$ 46,364 bi para US\$ 45,559 bi.



Dassault does not report quarterly results, so is not included in this graph

Embora os pedidos de todo o setor no terceiro trimestre tenham diminuído em relação aos altos níveis de 2022, eles ficaram 20,4% acima do terceiro trimestre de 2019, com a demanda permanecendo forte pelos padrões históricos. Os pedidos refletem a alta demanda contínua por jatos executivos em um momento de estoque relativamente baixo de aeronaves usadas jovens.

As fabricantes de aeronaves experimentaram um forte crescimento da receita, 15,3% no terceiro trimestre de 2024 ano a ano devido ao aumento das entregas e à forte receita de serviços.

As fabricantes ainda têm trabalho a fazer para resolver totalmente as restrições da cadeia de suprimentos e da mão de obra (ilustradas inclusive por reclamações trabalhistas nas principais fabricantes em 2024).

As entregas aumentaram no terceiro trimestre de 2024, no entanto, refletindo o progresso da indústria, pelas fabricantes, com essas questões de restrições e 'gargalos' para produção.

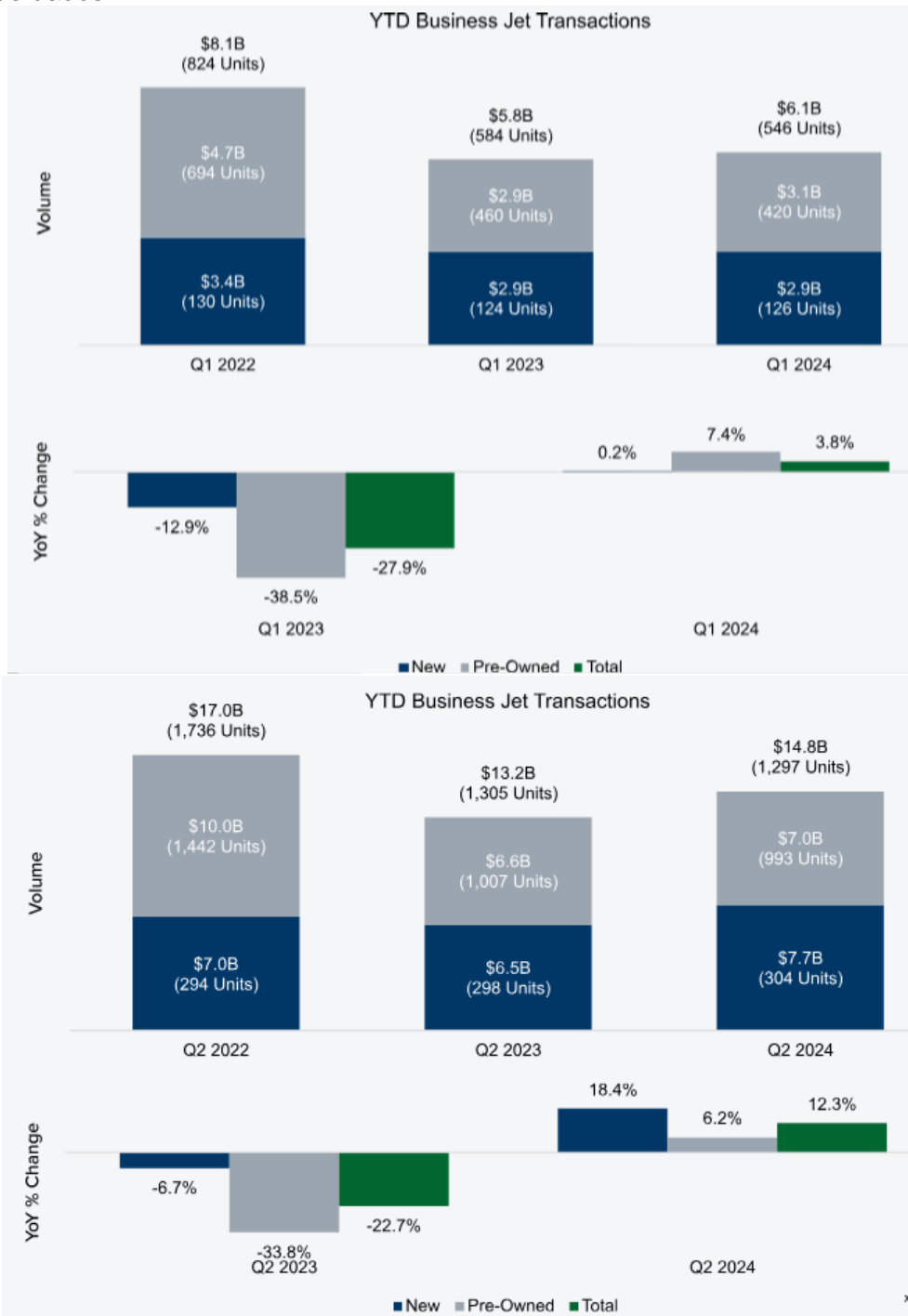
Com a receita aumentando a uma taxa mais rápida do que os pedidos, a relação *book-to-bill* (encomenda : faturamento/entrega) de todo o setor caiu de 1:1 no segundo trimestre para 0,9:1 no

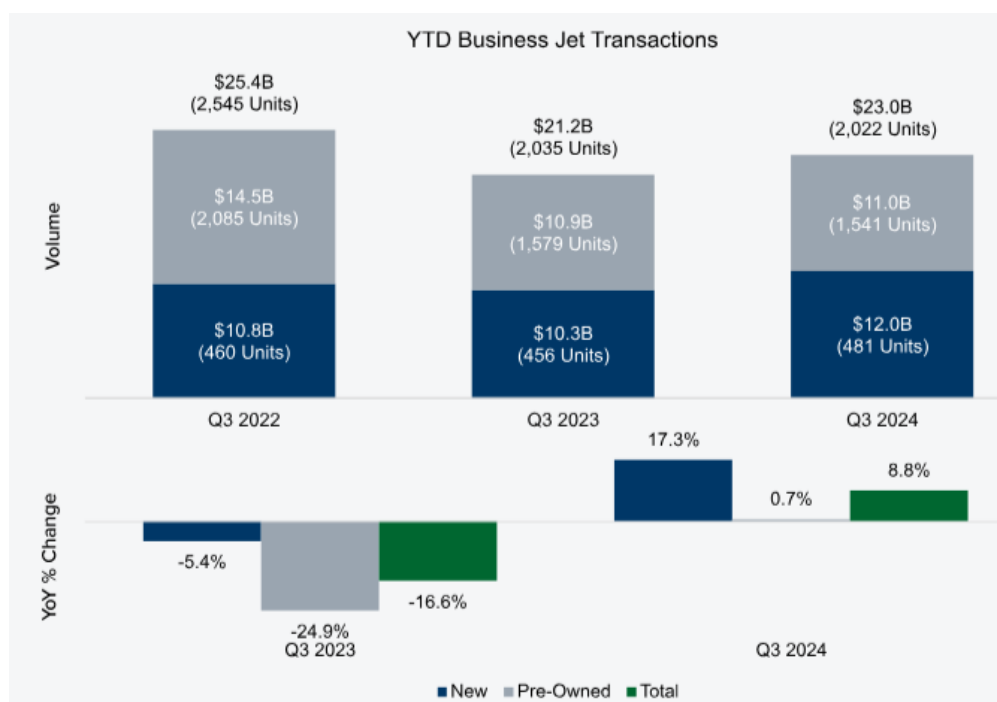
terceiro trimestre. Em seus reportes publicados no mercado, as fabricantes prevêm que as taxas *book-to-bill* permanecerão em torno de 1 : 1 até o final de 2024 e 2025.

**Transações (em volume - US\$)**

O total de transações do ano até o momento no terceiro trimestre se estabilizou em 2024 após declínios em 2023, enquanto o volume aumentou quando medido em Dólar (US\$).

Os números apresentados no relatório pela GJC do terceiro trimestre de 2024 refletem dados preliminares e podem aumentar à medida que mais transações forem relatadas à FAA e aos provedores de dados.





Ao longo do ano, no 1T24 a carteira de transações somou US\$ 6,1 bilhões (com 546 negócios), no 2T24 a carteira passou para cifra acumulada de US\$ 14,8 bi (com 1.297 negócios), pela adição no trimestre de US\$ 8,7 bi (US\$ 2,6 bi, ou 42,6%) e de 751 transações (+205, ou 37,5%), e no 3T24 a carteira passou para cifra acumulada de US\$ 23 bi (com 1.541 negócios), pela adição no trimestre de US\$ 8,2 bi (-US\$ 500 mi bi, ou 5,7%) e de 244 transações (+39, ou 19%).

A tabela acima - com número de transações e volume de negócios - mostra o crescimento do segmento de aeronaves novas sobre aeronave usadas entre o 1T24 e o 3T24, com estabilização do número de transações e a redução do volume negociado, e a redução no número de negócios de aeronaves usadas, mas com maior volume negociado.

	n° transações	Vr. [US\$ - bi]	Vr. médio [US\$ - mi]	
<b>1T24</b>	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>	
<b>2T24</b>	178	4,80	26,966	novas
	23,70%	55,17%		
	573	3,90	6,806	usadas
	76,30%	44,83%		
	<b>751</b>	<b>8,70</b>	<b>11,585</b>	
<b>3T24</b>	177	4,30	24,294	novas
	24,41%	51,81%		
	548	4,00	7,299	usadas
	75,59%	48,19%		
	<b>725</b>	<b>8,30</b>	<b>11,448</b>	
<b>9M24</b>	481	12,00	24,948	novas
	23,79%	52,17%		
	1.541	11,00	7,138	usadas
	76,21%	47,83%		
	<b>2.022</b>	<b>23,00</b>	<b>11,375</b>	

No comparativo ano x ano, carteira de transações acumulada (9M) ao 3T24, de US\$ 23 bilhões se compara a US\$ 21,2 bi, uma diferença de US\$ US\$ 1,8 bi (8,5%) em volume financeiro; em termos de volume de negociações, a carteira de 2.022 transações (9M24) se compara a 2.035 transações (9M23), uma ligeiro declínio de 13 unidades (0,6%). Nota-se o crescimento do segmento de aeronaves novas - com participação de 22,4% para 23,8% em número de transações e de 48,6% para 52,2% no volume financeiro negociado (e com alta do preço médio); o segmento de aeronaves usadas retraiu no número de negócios, mas com ligeiro aumento de volume financeiro (com alta do preço médio).

	n° transações	Vr. [US\$ - bi]	Vr. médio [US\$ - mi]	
<b>9M24</b>	481	12,00	24,948	novas
	23,79%	52,17%		
	1.541	11,00	7,138	usadas
	76,21%	47,83%		
	<b>2.022</b>	<b>23,00</b>	<b>11,375</b>	
<b>9M23</b>	456	10,30	22,588	novas
	22,41%	48,58%		
	1.579	10,90	6,903	usadas
	77,59%	51,42%		
	<b>2.035</b>	<b>21,20</b>	<b>10,418</b>	

Nos últimos anos, novas entregas foram retidas por restrições na cadeia de suprimentos e mão de obra após interrupções causadas pela pandemia de COVID-19. Novas entregas também foram retidas por atrasos na certificação de novos modelos. As fabricantes continuaram trabalhando para resolver totalmente esses problemas, resultando em um aumento do acumulado (9M) para aeronaves novas de US\$ 10,3 bilhões para US\$ 12 bi (+US\$ 1,7 bi, ou 16,5%) e de 456 para 481 transações (+25 unidades, ou 5,5%)

Com a certificação obtida para vários novos modelos de aeronaves, as fabricantes planejam aumentar as entregas até o restante de 2024.

O número total de transações de aeronaves usadas ao final do terceiro trimestre caiu na comparação ano x ano - em 38 transações (2,4%) -, embora o volume financeiro tenha aumentado ligeiramente - US\$ 100 milhões (0,91%), pois os compradores continuaram a favorecer jatos pesados. Na comparação trimestre x trimestre, houve adição de 548 transações (55%) e US\$ 4 bilhões (57,1%); no 1T24, foram 420 transações e volume negociado de US\$ 3,1 bi.

O volume de transações foi prejudicado pela incerteza econômica (apesar do crescimento do PIB mais forte do que o esperado), bem como pela inércia entre vendedores que buscam manter os ganhos de valor pós-pandemia e compradores que esperam que os valores retornem mais próximos dos níveis históricos. No entanto, o mercado mostrou sinais de recuperação, com níveis de atividade mais fortes do que o normal durante o verão. Os modelos recém-certificados que entrarão em serviço no final deste ano podem resultar em fornecimento incremental de aeronaves desejáveis, melhorando a liquidez e aumentando as transações durante o restante do ano.

#### Estoque de aeronaves à venda

À medida que o mercado se normalizou após a interrupção da pandemia da COVID-19, as listagens de aeronaves à venda começaram a aumentar na segunda metade de 2022, uma tendência que continuou no terceiro trimestre de 2024.





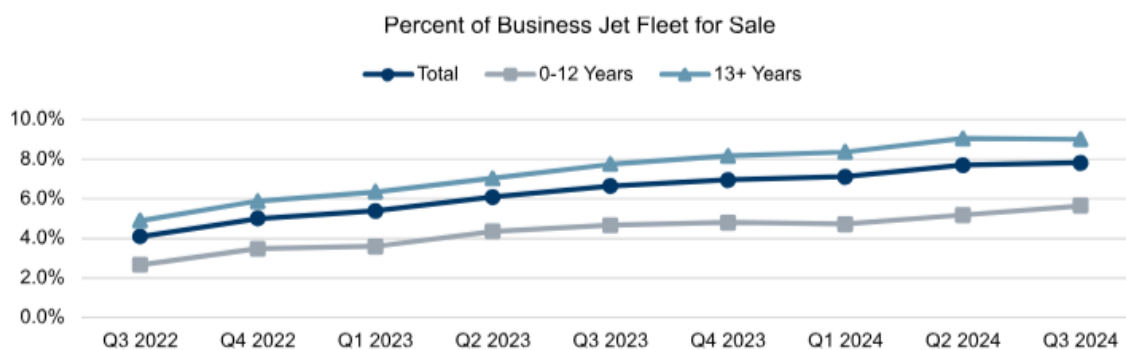
No 3T24, o estoque somava 2.144 aeronaves, versus 1.956 aeronaves listadas no 3T23, uma diferença de +188 unidades, ou +9,6%.

O trimestre 1T24 teve 672 listagens (+9,3% sobre 1T23), o trimestre 2T24 teve adição de 748 listagens (+11,3%), com 10,3% de aumento na comparação anual, e o trimestre 3T24 teve adição de 722 listagens (-3,5%), com aumento de 7,4% na comparação anual.

Durante o período pós-pandemia de rápido crescimento em 2021, muitas transações envolveram aeronaves não listadas, enquanto as listagens publicadas no mercado foram 25,3% menores do que em 2019. Em 2022, os vendedores começaram a listar publicamente suas aeronaves de forma mais consistente (mantendo a norma histórica), aumentando o número de novas listagens em 13,3% no comparativo ano a ano.

As novas listagens continuaram a aumentar até o terceiro trimestre de 2024, muitas das quais eram aeronaves mais antigas. Em 2019, aeronaves com 13 anos ou mais representaram 59,1% das listagens, um número que subiu para 70,3% em 2022. A tendência que favorece as listagens de aeronaves mais antigas moderou um pouco em 2024, com aeronaves mais antigas representando 69,6% de todas as listagens no final do terceiro trimestre de 2024.

As listagens provavelmente continuarão em um nível semelhante durante o restante de 2024, à medida que o mercado retorna aos níveis históricos.

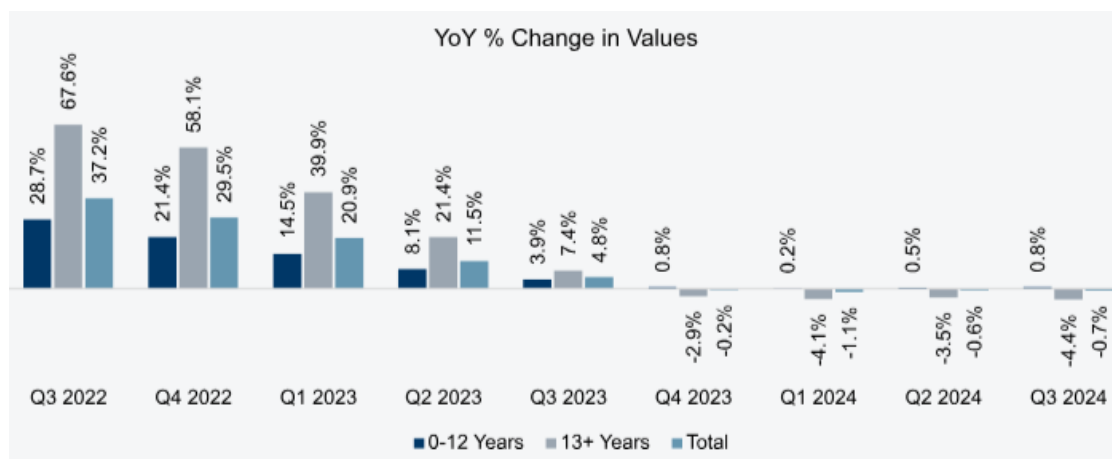


O número de aeronaves disponíveis para venda encerrou o terceiro trimestre de 2024 em 7,8% da frota total. Assim como nas listagens de aeronaves, o aumento foi resultado da normalização do mercado após as interrupções da pandemia da COVID-19. Com mais aeronaves sendo listadas publicamente, a disponibilidade aumentou gradualmente em relação às mínimas históricas alcançadas em 2022. No entanto, permanece abaixo da média histórica da última década, que foi de aproximadamente 10% da frota.

No final do terceiro trimestre de 2024, a disponibilidade de aeronaves de 12 anos ou mais permaneceu particularmente saudável em apenas 5,6% da frota. A disponibilidade total de aeronaves caiu 33,3% em comparação ao quarto trimestre de 2019. A disponibilidade de aeronaves de 13 anos ou mais encerrou o terceiro trimestre com queda de 1% em relação ao quarto trimestre de 2019, representando 9% da frota.

#### Valor residual

À medida que o estoque aumentou, o mercado mudou de um mercado de vendedor para um estado mais neutro. Como tal, as negociações de preços entre compradores e vendedores tornaram-se mais equilibradas ao longo do ano passado, resultando em estabilidade de preços. Os valores médios do *bluebook* (Preço/cotação de valor justo do mercado) de jatos executivos caíram 0,7% entre o terceiro trimestre de 2023 e o terceiro trimestre de 2024.



O gráfico acima compara a mudança percentual ano x ano no valor do *bluebook* de aeronaves da mesma idade ao longo do tempo (por exemplo, a diferença entre o valor de uma aeronave de oito anos de um ano para o outro). A *Global Jet Capital* analisa uma cesta de aeronaves como um proxy para o mercado geral. Os valores variam de modelo para modelo e as variações (aumentos ou diminuições) observadas no valor não são necessariamente aplicáveis a nenhuma marca/modelo específico de aeronave.

Embora os valores gerais tenham sido amplamente estáveis, as mudanças variaram em toda a base instalada no terceiro trimestre. Conforme mencionado acima, grande parte do aumento no estoque ocorreu no segmento de aeronaves mais antigas. Como resultado, os valores para aeronaves de 13

anos ou mais diminuíram 4,4% durante o trimestre, enquanto os valores para aeronaves de 12 anos ou menos aumentaram ligeiramente, subindo 0,8%.

Os valores relativamente fortes de aeronaves mais jovens em comparação com aeronaves mais antigas foram um retorno às tendências pré-COVID-19. No período pós-pandemia anterior, os valores de aeronaves mais antigas superaram as aeronaves mais jovens, pois 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 de aeronaves mais jovens tiveram melhor desempenho.

Vale a pena notar que os jatos executivos estão depreciando ativos e um declínio constante no preço de uma aeronave ao longo de sua vida útil é esperado. O consenso entre os participantes do setor é que a oferta e a demanda estão bem equilibradas agora e devem sustentar valores estáveis de aeronaves em um futuro próximo. [EL]