



RELATÓRIO DE GESTÃO 2025



1. MENSAGEM DO PRESIDENTE DA COMISSÃO EXECUTIVA

Nelson Rodrigues de Oliveira
Presidente da Comissão Executiva

Caros Accionistas, Colaboradores e Parceiros,

O ano de 2025 afirma-se como um marco incontornável na história da TAAG, refletindo um ciclo de transformação estrutural sustentado por uma visão clara, disciplina na execução e ambição consistente no reposicionamento estratégico da Companhia.

No segundo ano de mandato deste Conselho de Administração, reforçamos de forma contínua a implementação do Plano Estratégico 2025-2029, orientando a nossa atuação pelos seus pilares estruturantes: Pessoas & Comunidade, Eficiência Organizacional, Excelência Operacional, Superioridade Comercial, Conectividade & Oferta de Hub, e Sustentabilidade Financeira, traduzindo prioridades estratégicas em progressos tangíveis e sustentados.

Um dos marcos mais relevantes do ano foi a transição progressiva da Sede e das operações para o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto. Este processo, conduzido de forma faseada e rigorosa, culminou com a transferência integral das operações intercontinentais em Outubro de 2025, representando não apenas uma mudança operacional, mas um avanço estrutural no posicionamento da TAAG enquanto hub de referência.

A modernização da frota destacou-se como um dos vetores centrais da trajetória de transformação da companhia a data de hoje. A introdução de aeronaves de nova geração, dois Boeing 787-9, dois Boeing 787-10 Dreamliner e três Airbus A220-300, constitui um reforço material da nossa capacidade operacional e um salto qualitativo em termos de eficiência, competitividade e experiência do cliente. Este investimento consolida o posicionamento da TAAG no espaço aéreo africano e nos mercados intercontinentais.

Em paralelo, prosseguimos a expansão da rede, a aceleração da transformação digital e a elevação contínua dos padrões de serviço, reforçando uma proposta de valor progressivamente mais diferenciadora. A pontualidade operacional manteve-se como uma prioridade estratégica, refletindo o nosso compromisso com a excelência, suportado por uma abordagem integrada e disciplinada à gestão operacional.



2. INTRODUÇÃO

A TAAG- LINHAS AÉREAS DE ANGOLA, S.A (doravante designada por “TAAG”, “Empresa” ou “Companhia”), elaborou o presente Relatório de Gestão (doravante “Relatório”), relativo ao exercício económico de 2025, em conformidade com as exigências regulatórias exigidas às Companhias do Sector dos Transportes.

O Relatório incide sobre o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2025, havendo referência, para efeitos de comparação, com o período homólogo assim como com o período de 2019, pela sua importância como o último exercício pré-pandémico ou de actividade considerada “normal”.

2.1. OBJECTIVO DO RELATÓRIO DE GESTÃO

Este relatório anual pretende assegurar o compromisso da Sociedade na comunicação às entidades reguladoras, aos seus Accionistas, financiadores, *stakeholders* e demais agentes do mercado, nacionais e internacionais, o desempenho da Companhia referente ao exercício económico de 2025, em termos financeiros e operacionais.

O Relatório foi preparado de acordo com a Lei das Sociedades Comerciais e com os restantes normativos emanados pelas entidades reguladoras do mercado e do sistema do transporte aéreo angolano.

A Companhia mantém neste Relatório o forte compromisso de comunicação regular e transparente com o mercado, como emanado nos seus valores de responsabilidade financeira, cultura de integridade e fiabilidade das suas operações.

MISSÃO: TAAG, uma companhia que se orgulha por oferecer serviços aéreos de excelência, seguros, fiáveis, modernos e centrados no cliente, gerando valor para todos.

PILARES ESTRATÉGICOS: A concretização da visão e missão da companhia aérea assenta em seis pilares fundamentais, que incorporam os novos valores da marca TAAG e podem ser definidos da seguinte forma:

- i. PESSOAS E COMUNIDADES**
Ser o empregador de eleição, apoiando uma força de trabalho motivada e qualificada e contribuindo para o desenvolvimento social;
- ii. EFICIÊNCIA ORGANIZACIONAL**
Estabelecer estruturas frugais, com governação corporativa e processos de tomada de decisão de qualidade;
- iii. EXCELÊNCIA OPERACIONAL**
Fornecer consistentemente segurança, fiabilidade eficiência de processos e custos, bem como, sustentabilidade;
- iv. SUPERIORIDADE COMERCIAL**
Impulsionar o aumento da satisfação do cliente, a quota de mercado, bem como, volumes e receitas de passageiros e carga nos mercados escolhidos;
- v. CONECTIVIDADE/ OFERTA DE HUB**
Oferecer uma vasta rede (própria ou de parceiros), com conectividade eficiente através da hub LAD;
- vi. SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA**
Impulsionar vigorosamente a rentabilidade como base para o crescimento.

Em 8 de Outubro de 2025, sem prejuízo da validade e eficácia das deliberações unânimes dos acionistas exaradas até 16 de Abril de 2025, mediante reunião do Conselho de Administração, cessou o mandato do Administrador João Semedo e a composição do Conselho de Administração foi a seguinte :

- Clóvis Rosa – Presidente do Conselho de Administração (Administrador não Executivo);
- Misayely Abias – Administrador não Executivo;
- Isa Mónica de Sousa Cristino - Administradora não Executiva;
- Adiron Alberto - Administrador não Executivo;
- Nelson Oliveira – Presidente da Comissão Executiva (Administrador Executivo);
- Custódia Gabriela Pereira Bastos - Administradora Executiva;
- Miguel Carneiro – Administrador Executivo;
- Manuela Parda - Administradora Executiva;
- Iuri Neto – Administrador Executivo;
- Neide do Rosário Pinto Teixeira - Administradora Executiva;

Em 6 de Fevereiro de 2026, por Deliberação Social Unânime por escrito dos acionistas, foi deliberada a cessação de funções da Administradora Manuela Parda com efeitos imediatos. A actual composição do Conselho de Administração passou a ser a seguinte:

- Clóvis Rosa – Presidente do Conselho de Administração (Administrador não Executivo);
- Isa Mónica de Sousa Cristino - Administradora não Executiva;
- Manuel Tavares – Administrador não Executivo;
- Adiron Alberto - Administrador não Executivo;
- Nelson Oliveira – Presidente da Comissão Executiva (Administrador Executivo)
- Custódia Gabriela Pereira Bastos - Administradora Executiva;
- Miguel Carneiro – Administrador Executivo;
- Iuri Neto – Administrador Executivo;
- Misayely Abias – Administrador Executivo;
- Neide do Rosário Pinto Teixeira - Administradora Executiva.

3.2. O CONSELHO FISCAL

Para o mesmo exercício fiscal o Conselho Fiscal nomeado pelos accionistas composto por:

- Silvío Custódio, Presidente do Conselho
- Marcionília Eunice Martins Sebastião Garcia, Vogal
- Adérito Oliveira, Vogal

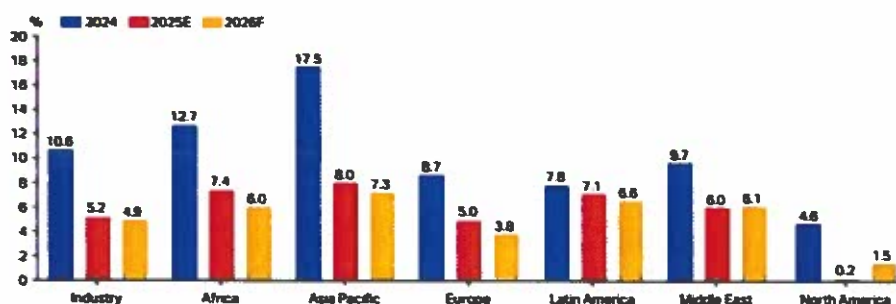
4. EVOLUÇÃO DE MERCADO

4.1. CONSOLIDAÇÃO DO CRESCIMENTO E DESAFIOS ESTRUTURAIS DO SETOR

Em 2025, o setor global do transporte aéreo manteve uma trajetória de crescimento sustentado, ainda que a um ritmo mais moderado face à forte recuperação observada nos anos anteriores. Segundo a International Air Transport Association (IATA), o tráfego total de passageiros (medido em RPK - Revenue Passenger Kilometers) registou um crescimento de cerca de 5,2% face a 2024, refletindo a consolidação da procura e a continuidade da recuperação das viagens internacionais, bem como o contributo de mercados emergentes./ em linha com a média histórica de longo prazo, refletindo a normalização da dinâmica de mercado após a forte recuperação verificada nos anos anteriores, no período pós-covid.

Este crescimento foi suportado por uma procura resiliente, embora com uma dinâmica mais equilibrada entre regiões, num contexto em que alguns mercados maduros apresentam sinais de normalização, enquanto regiões como a Ásia-Pacífico e África continuam a evidenciar maior dinamismo relativo. Em paralelo, o crescimento da capacidade (ASK +4,9%) manteve-se inferior ao da procura, condicionado por constrangimentos persistentes na cadeia de abastecimento aeronáutica, nomeadamente atrasos na entrega de aeronaves, limitações na disponibilidade de componentes e períodos de manutenção programada.

Gráfico 1 – Crescimento do tráfego de passageiros por região, % YoY



(Fonte: IATA – Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

observados em 2024. Adicionalmente, a indústria enfrentou pressões ao nível dos custos não relacionados com combustível, incluindo aumentos salariais, custos de manutenção, agravados pela maior utilização da frota, e despesas associadas a constrangimentos operacionais e logísticos. Apesar destes desafios, o setor registou um desempenho financeiro robusto, com receitas globais a ultrapassarem 1 trilião de USD e resultados operacionais na ordem dos 67 mil milhões de USD, correspondendo a uma margem operacional de cerca de 6,6%, evidenciando a capacidade de adaptação da indústria a um contexto operacional exigente.

No segmento de carga, verificou-se uma estabilização da procura, com um crescimento de cerca de 3,1%, sustentado pela evolução do comércio eletrónico e pela procura contínua por soluções logísticas eficientes para transporte de bens de elevado valor e sensíveis ao tempo. Este desempenho confirma a relevância estrutural do segmento de carga como complemento ao transporte de passageiros, embora com uma dinâmica de crescimento mais moderada face ao período pós-pandemia.

A evolução da rentabilidade manteve-se heterogénea entre regiões, refletindo diferenças ao nível da maturidade dos mercados, escala operacional e contexto macroeconómico. As regiões da América do Norte e Europa continuaram a concentrar a maior parte dos resultados globais, enquanto mercados emergentes apresentaram taxas de crescimento superiores, embora com desafios persistentes ao nível da rentabilidade e da eficiência operacional.

Tabela 2.1– Desempenho financeiro regional – Resultado Operacional (EBIT)

Global airline industry	EBIT margin, % of revenue					EBIT, USD billion				
	2022	2023	2024	2025E	2026F	2022	2023	2024	2025E	2026F
Global	1.5%	7.0%	6.6%	6.6%	6.9%	11.3	63.3	63.6	67.0	72.8
Regions										
Africa	-3.1%	3.5%	3.7%	3.7%	3.7%	-0.4	0.5	0.6	0.6	0.7
Asia Pacific	-7.2%	4.8%	4.4%	4.7%	4.9%	-11.6	11.3	11.0	12.6	13.9
Europe	3.9%	6.8%	6.2%	6.8%	6.9%	7.6	16.1	15.8	18.7	19.9
Latin America	-1.9%	12.8%	13.8%	13.7%	14.6%	-0.7	5.4	6.2	6.6	7.8
Middle East	7.2%	13.0%	13.4%	13.3%	13.3%	2.4	6.1	6.0	6.6	6.8
North America	4.5%	6.8%	6.2%	5.9%	6.1%	12.6	21.5	20.4	19.2	20.5

(Fonte: IATA –Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

4,9%, refletindo uma base de comparação mais elevada e um contexto macroeconómico global mais estabilizado. Espera-se uma maior convergência entre o crescimento da capacidade (+4,7%) e da procura, o que deverá contribuir para a manutenção de níveis elevados de load factor, estimados em cerca de 83,8%, num contexto em que as limitações na cadeia de abastecimento aeronáutica deverão persistir, ainda que com sinais graduais de melhoria. No plano financeiro, antecipa-se a *manutenção* de níveis sólidos de rentabilidade, suportados por ganhos de eficiência operacional e disciplina na gestão de custos, embora com potencial pressão adicional sobre os yields à medida que a capacidade disponível aumenta e a concorrência se intensifica. No segmento de carga, prevê-se um crescimento mais moderado, refletindo a evolução do comércio global, ainda que sustentado por tendências estruturais como o comércio eletrónico e a necessidade de cadeias logísticas eficientes.

Em síntese, o setor do transporte aéreo entra em 2026 numa fase de crescimento mais equilibrado e sustentado, caracterizada pela consolidação da eficiência operacional, estabilização das principais métricas financeiras e adaptação progressiva a um ambiente de mercado mais normalizado, embora ainda condicionado por restrições estruturais do lado da oferta e por um contexto macroeconómico e geopolítico em evolução.

4.2. DESAFIOS E INCERTEZAS PARA O SETOR EM 2026

4.2.1. Convergência de Riscos e Vulnerabilidades no Setor Aéreo

O setor do transporte aéreo enfrenta um enquadramento de risco crescente e interdependente, marcado pela convergência de fatores económicos, geopolíticos, ambientais e tecnológicos que deverão moldar o desempenho da indústria em 2026. A análise da IATA, no artigo *An assessment of risks in 2026: Converging risks and vulnerabilities*, identifica um conjunto de vulnerabilidades estruturais que, embora com diferentes níveis de probabilidade, apresentam elevado potencial de impacto sistémico, exigindo uma abordagem reforçada de resiliência e adaptação por parte dos operadores.

Entre os principais vetores de risco, destacam-se as alterações climáticas, que continuam a constituir o fator mais relevante em termos de impacto global. A crescente frequência de eventos meteorológicos extremos, associada à volatilidade dos preços de commodities e às disrupções nas cadeias de abastecimento, afeta diretamente a operação do transporte aéreo, bem como a estabilidade económica global. Acresce que a transição energética exige políticas consistentes e financiamento estável, cuja ausência poderá comprometer o ritmo de descarbonização e gerar ineficiências económicas.

Paralelamente, verifica-se uma crescente fragmentação do sistema multilateral, refletida no aumento de políticas nacionais e regionais divergentes, incluindo no setor da aviação civil. Esta tendência compromete a harmonização regulatória historicamente promovida e introduz riscos

4.2.2. Riscos específicos e desafios estruturais no continente africano

No contexto africano, os riscos globais identificados assumem maior materialidade, em virtude de constrangimentos estruturais que limitam a capacidade de resposta a choques externos.

As alterações climáticas apresentam um impacto particularmente significativo, afetando infraestruturas críticas, a estabilidade económica e os níveis de procura, com repercussões diretas no setor da aviação. A elevada exposição a fenómenos extremos agrava a vulnerabilidade operacional e aumenta os custos de adaptação.

No plano financeiro, a limitação no acesso a financiamento e a maior exposição a dívida externa condicionam a capacidade de investimento em frota, infraestrutura e transição energética, dificultando o alinhamento com as exigências globais do setor. Adicionalmente, a forte dependência de custos denominados em dólares norte-americanos, incluindo combustível, leasing e manutenção, torna os operadores africanos particularmente sensíveis à volatilidade cambial, com impacto direto na rentabilidade.

A região enfrenta ainda desafios ao nível da dependência de cadeias de abastecimento externas, o que aumenta a exposição a disrupções globais, bem como limitações na maturidade tecnológica e capacidade de resposta a riscos cibernéticos, num contexto de crescente digitalização do setor.

Por último, a persistência de fragmentação regulatória intra-regional continua a constituir um entrave ao desenvolvimento de um mercado aéreo integrado, limitando ganhos de eficiência, conectividade e competitividade no continente.

O conjunto de riscos identificados evidencia um ambiente global em transformação, caracterizado pela convergência de vulnerabilidades que exigem uma abordagem integrada e proativa. Neste contexto, a capacidade de reforçar a resiliência operacional, assegurar sustentabilidade financeira e promover maior integração regional será determinante para mitigar riscos e capturar oportunidades de crescimento, particularmente no continente africano.

4.2.3. Impacto das tensões geopolíticas no Médio Oriente

A intensificação das tensões geopolíticas no Médio Oriente, iniciada em outubro de 2023 com o conflito entre Israel e o Hamas e subsequente escalada regional, constitui um fator relevante de risco para o setor da aviação, com impactos diretos e indiretos na operação das companhias aéreas. Este enquadramento agravou-se em Março de 2026 com a escalada das tensões envolvendo o Irão, introduzindo maior incerteza e preocupação a nível internacional, face ao potencial alargamento do conflito e ao seu impacto na estabilidade regional e nas rotas aéreas globais. O contexto tem sido marcado por episódios recorrentes de instabilidade, incluindo

5. PRINCIPAIS ACTIVIDADES DE 2025:

O ano de 2025 ficou marcado por um conjunto de iniciativas estratégicas que reforçaram o posicionamento da TAAG enquanto operador relevante no continente africano, com foco na consolidação do *hub* de Luanda, expansão da rede, modernização da frota e transformação organizacional. Ao longo do ano, a Companhia prosseguiu a execução do seu plano estratégico, com avanços significativos ao nível operacional, comercial e institucional.

Um dos principais marcos do ano foi a conclusão da transferência integral da operação para o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto (AIAAN), consolidando Luanda como *hub* central da Companhia. Esta transição permitiu ganhos relevantes de eficiência operacional, melhor articulação entre voos domésticos, regionais e intercontinentais, bem como uma melhoria da experiência do passageiro, reforçando o papel de Angola como plataforma de ligação na região.

No domínio da expansão da rede, destaca-se o lançamento da rota Luanda–Nairobi, bem como o reforço da conectividade em África e outros mercados estratégicos, suportado por parcerias comerciais e acordos de code-share com companhias como a South African Airways e a Turkish Airlines. Estas parcerias permitiram ampliar o acesso a novos destinos e reforçar a integração da TAAG em redes globais, contribuindo para o aumento do tráfego de ligação. Em paralelo, a Companhia desenvolveu a sua operação de carga, com a abertura de novas rotas e acordos estratégicos, nomeadamente com a Avianca, expandindo a sua presença na América do Sul e África Oriental e contribuindo para a diversificação das fontes de receita.

No que respeita à frota, 2025 representou um ano de continuidade no processo de modernização, com a incorporação de três aeronaves Airbus A220-300 e quatro Boeing 787 Dreamliner. A introdução do A220-300 reforçou a eficiência e flexibilidade operacional da operação regional, permitindo maior capilaridade e otimização de custos. Por sua vez, a entrada dos Boeing 787 Dreamliner constitui um marco relevante no reforço da capacidade intercontinental, enquadrado na estratégia de médio e longo prazo da Companhia, apesar de o seu impacto operacional se encontrar ainda em fase de consolidação.

No plano da transformação organizacional e capacitação, destaca-se o lançamento do Programa PALANCA, enquanto iniciativa estruturante do Plano Estratégico 2025–2029, orientada para o reforço da eficiência operacional, sustentabilidade financeira e melhoria contínua dos processos internos. No âmbito desta iniciativa, foram dinamizadas ações transversais de reorganização e otimização de práticas de trabalho, promovendo maior articulação entre áreas funcionais e uma gestão mais orientada por desempenho.

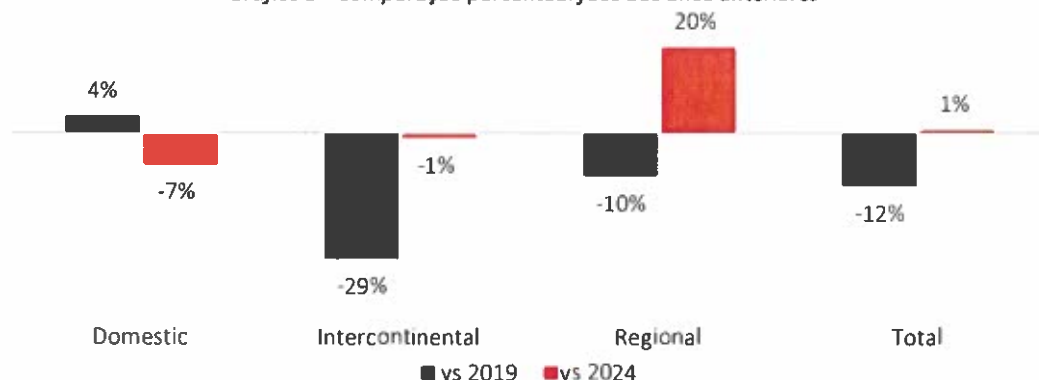
consolidação do *hub* de Luanda, reforço da conectividade e investimento contínuo no capital humano e na responsabilidade social.

7. BALANÇO DO ANO 2025

Tabela 4 – Resumo dos principais indicadores

Und		2019	2024	2025	▲ 2019	▲ 2024
<i>(USD)</i>						
TOTAL PAX	#	1.436.272	1 250 242	1.259.921	-12%	1%
<i>Intercontinental</i>	#	546.522	390 929	386.749	-29%	-1%
<i>Regional</i>	#	368.298	275 931	331.366	-10%	20%
<i>Doméstica</i>	#	521.452	583 382	541.806	4%	-7%
PROVEITO PASSAGEIROS	USD	355.401.628	365 800 335	362 318.301	2%	-1%
TOTAL PROVEITOS	USD	391.658.155	440 003 365	437.086.593	12%	-1%
ASK	#	6.708.485	5 026 160	4.811.798	-28%	-4%
RASK	Cêntimos	5,84	8,75	9,1	56%	4%
PRASK	Cêntimos	5,3	7,28	7,53	42%	3%
CASK	Cêntimos	8,89	10,24		-100%	-100%
CASK Ex-Fuel	Cêntimos	6,8	6,97		-100%	-100%
<i>Operação Intercontinental</i>						
RPK	#	3.280.178.067	2 328 356 608	2.318.479.781	-29%	0%
ASK	#	4.539.721.894	3 434 079 571	3.167.691.242	-30%	-8%
Load Factor	#	72%	68%	73%	1%	8%
Kms	#	15.729.628	12 032 387	10.847.165	-31%	-10%
B/H	H	20.011	15 770	14.149	-29%	-10%
<i>Operação Regional</i>						
RPK	#	838.638.976	627 157 682	754.164.094	-10%	20%
ASK	#	1.701.270.997	1 175 276 815	1.300.121.877	-24%	11%
Load Factor	#	49%	53%	58%	18%	9%
Kms	#	8 107.775	7 800 789	8.920.764	10%	14%
B/H	H	11.725	12 729	13.643	16%	7%
<i>Operação Doméstica</i>						
RPK	#	264.924.919	307 650 269	276.177.519	4%	-10%
ASK	#	467.492.040	416 803 826	343.984.854	-26%	-17%
Load Factor	#	57%	74%	80%	42%	9%
Kms	#	3.509.205	4 906 038	3.895.155	11%	-21%
B/H	H	7.423	12 744	10.440	41%	-18%
<i>Carga e charters</i>						
Receita Carga	USD	21.915.351	42 252 516	42.930.146	96%	2%
Volume Carga (em todos os voos)	Ton	14.955	22 011	16 637	11%	-24%
<i>Frota TAAG</i>						
B777-300	#	5	5	5	0	0
B777-200	#	3	3	3	0	0
B737-700	#	5	9	9	4	0
Dash8-Q400	#	0	6	6	6	0
A220-300	#	0	1	4	4	3
Boeing 737-800F	#	0	1	1	1	0
Boeing 787-9	#	0	0	2	2	2
Boeing 787-10	#	0	0	2	2	2
<i>Pessoal</i>						
Colaboradores (Sede)	#	2.953	2 389	2.726	-227	337

Gráfico 5 - Comparação percentual face aos anos anteriores



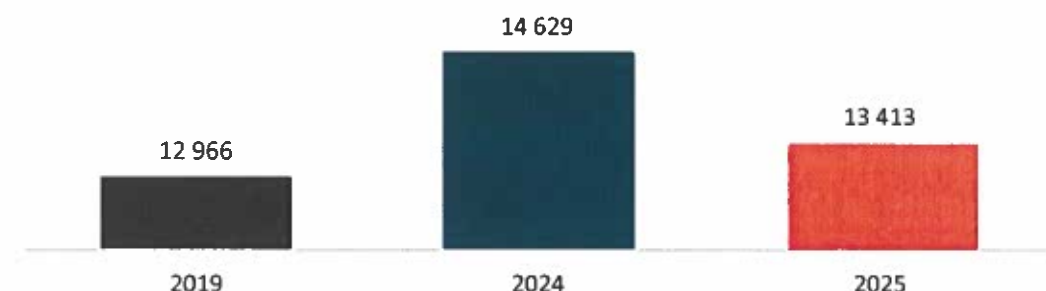
No mercado doméstico, registou-se uma redução de 7% no número de passageiros transportados (-4.180 passageiros), justificada pela diminuição das frequências em rotas como Dundo, Huambo, Namibe, Lubango e Ondjiva. Esta evolução está diretamente associada à menor disponibilidade operacional da frota Dash 8-Q400, que enfrentou constrangimentos ao longo de 2025, limitando a capacidade oferecida e, consequentemente, o volume de tráfego neste segmento.

No segmento intercontinental, verificou-se uma ligeira contração da procura em 1% (-4.187 passageiros), em linha com a redução das frequências nas principais rotas, nomeadamente São Paulo e Lisboa. Esta evolução decorre de uma gestão mais criteriosa da capacidade, alinhada com a procura e orientada para a otimização do desempenho comercial e da rentabilidade da operação.

Em contrapartida, o mercado regional apresentou um crescimento expressivo de 20%, impulsionado, numa primeira fase, pela intensificação da operação em rotas de elevada procura, como Joanesburgo, Cidade do Cabo e Windhoek, através do aumento de frequências e do reforço da oferta. Este reforço foi suportado pela introdução da nova frota Airbus A220, que permitiu aumentar a capacidade disponível e melhorar a eficiência operacional. Numa segunda fase, o crescimento foi reforçado pela expansão da rede, nomeadamente com o lançamento da ligação a Nairobi e a introdução da rota triangular Kinshasa-Brazzaville, consolidando a presença da TAAG na região.

Face a 2019, os segmentos intercontinental e regional ainda apresentam níveis de atividade inferiores, tendo recuperado, no final do ano, cerca de 71% e 90%, respetivamente, dos níveis pré-pandémicos. Esta evolução reflete a reconfiguração estratégica da rede e a priorização de mercados com maior viabilidade operacional e potencial de rentabilidade. No segmento doméstico, apesar dos desafios operacionais enfrentados ao longo do ano, o número de passageiros transportados superou os níveis registados em 2019.

Gráfico 8 - nº de partidas, por ano (milhares)



8.2. NETWORK – Consolidação do hub de Luanda e expansão seletiva da rede

Em 2025, a TAAG prosseguiu a consolidação e expansão da sua rede, operando para 25 destinos regulares, dos quais 13 domésticos, 2 intercontinentais e 10 regionais, refletindo um portefólio diversificado e alinhado com a estratégia de crescimento da Companhia. Esta operação foi suportada pelo reforço da conectividade através de parcerias estratégicas de code-share, nomeadamente com companhias como a Turkish Airlines, Lufthansa e SAA, em diferentes fases de implementação e atualização.

Um dos principais marcos do ano foi a consolidação do Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto (NBJ) como hub central da operação da Companhia, assumindo um papel estruturante na articulação das ligações domésticas, regionais e internacionais, e reforçando a capacidade de ligação da TAAG nos eixos África–Europa–América Latina.

No âmbito da expansão da rede, destaca-se o lançamento da rota para Nairobi, que veio alargar a presença da Companhia no continente africano e potenciar a conectividade com mercados estratégicos. Adicionalmente, foram implementadas otimizações relevantes na malha de voos, incluindo ajustes ao horário IATA (NS25 e Inverno 2025/26), com introdução de frequências noturnas e reorganização de operações em rotas como Brazaville, Kinshasa, Maputo, Cape Town e Lagos, com o objetivo de reforçar as ligações de ligação (connecting traffic) e melhorar a eficiência da rede.

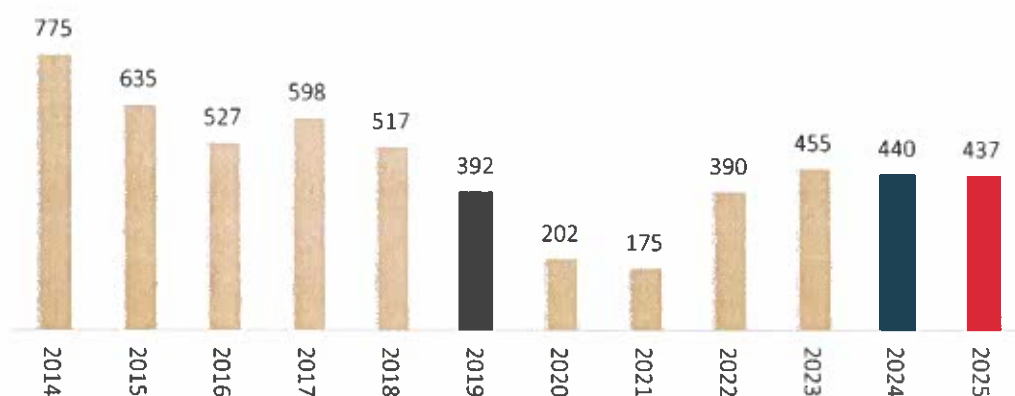
No plano da conectividade global, foram reforçados e atualizados acordos de code-share, nomeadamente com a Lufthansa, encontrando-se igualmente em curso a ativação de um novo acordo com a SAA, bem como a negociação com a LATAM, com vista à expansão da cobertura da rede em mercados-chave na Europa, África e América do Sul. Em paralelo, a Companhia implementou um programa de operações charter, incluindo ligações sazonais para Havana, contribuindo para a diversificação da oferta.

9. RECEITA

9.1. RECEITAS GERAIS

As receitas totais atingiram 435 milhões de USD no final do ano de 2025, uma ligeira queda de 1% face ao período homólogo (-2,9 milhões USD) mas superando os níveis de 2019 em 12%, mostrando a resiliência da atividade operacional e a recuperação gradual da procura, num contexto ainda marcado por incertezas externas e desafios estruturais.

Gráfico 9- Total de receitas operacionais (Milhões USD)



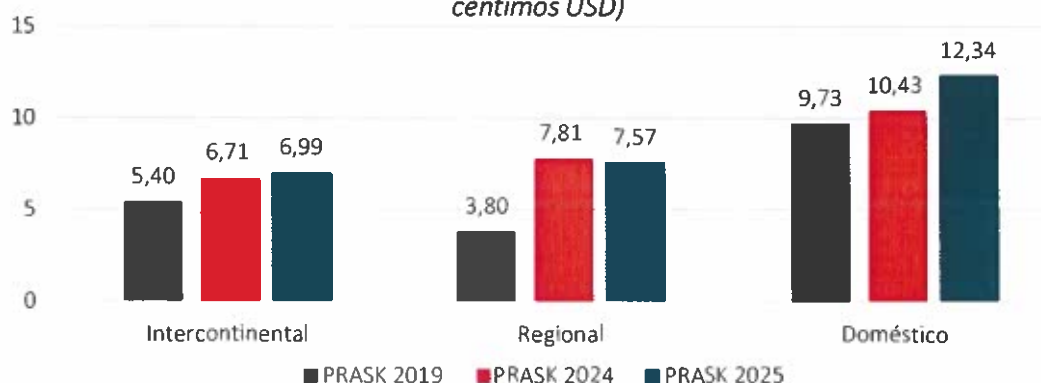
Conforme demonstrado no gráfico abaixo todos os tipos de receita foram superiores aos níveis pré-pandémicos de 2019. Salientar que a redução da receita de passageiros face ao ano de 2025 é explicado maioritariamente por um efeito volume considerando a diminuição global da tarifa média praticada em -0,3%.

A receita de carga e charters, registou um ligeiro aumento em comparação com o ano anterior, com um acréscimo total de 2% (+677 mil USD). Apesar das limitações operacionais e dos cancelamentos de voos ao longo do ano, a evolução positiva do segmento de fretamentos contribuiu para mitigar a pressão sobre a carga, resultando numa performance global relativamente estável.

Tabela 5 – Indicadores por região e níveis de PRASK p/região

Operação Intercontinental	Und	2019	2024	2025	▲ 2019	▲ 2024
RPK	#	3 280 178 067	2.328.356 608	2 318.479.781	-29%	0%
ASK	#	4 539 721 894	3.434.079 571	3 167.691.242	-30%	-8%
Load Factor	#	72%	68%	73%	1%	8%
Total Pax Revenue Região	USD	245 192 093	230.576.531	221.419.813	-10%	-4%
Passenger - RASK	#	5,40	6,71	6,99	29%	4%
Operação Regional						
RPK	#	838 638 976	627.157.682	754 164.094	-10%	20%
ASK	#	1 701 270 997	1.175.276 815	1 300.121.877	-24%	11%
Load Factor	#	49%	53%	58%	18%	9%
Total Pax Revenue Região	USD	64 718 491	91.747.383	98.453.798	52%	7%
Passenger - RASK	#	3,80	7,81	7,57	99%	-3%
Operação Doméstica						
RPK	#	264 924 919	307.650.269	276.177.519	4%	-10%
ASK	#	467 492 040	416.803.826	343.984.854	-26%	-17%
Load Factor	#	57%	74%	80%	42%	9%
Total Pax Revenue Região	USD	45 491 044	43.476.421	42.444.690	-7%	-2%
Passenger - RASK	#	9,73	10,43	12,34	27%	18%

Gráfico 11 - Comparação dos níveis de Passenger RASK (receita unit., centimos USD)



No segmento intercontinental, ainda que a receita tenha recuado cerca de 10% face a 2019, observou-se uma melhoria relevante da eficiência operacional, com o PRASK a crescer 29%, evidenciando uma melhor monetização da capacidade disponibilizada e uma evolução positiva dos indicadores de rentabilidade por assento. Face a 2024, registou-se uma evolução mais moderada, com uma redução da receita global de aproximadamente 4%, apesar de um aumento do PRASK em cerca de 4%, refletindo uma melhoria na eficiência da operação que não foi totalmente traduzida em crescimento de receita, em virtude da menor capacidade disponível do ajustamento da rede operada. Conclui-se, assim, que, neste segmento, a performance foi

10. FROTA

No ano de 2025, a frota da TAAG foi composta por 32 aeronaves, incluindo doze aeronaves wide-body (modelos Boeing 777-200, 777-300, 787-9 e 787-10), destinadas a rotas intercontinentais, e vinte aeronaves narrow-body (Boeing 737-700NG, Dash8-Q400 e Airbus A220-300), afetas às operações domésticas e regionais. Do total de 32 aeronaves, 23 encontravam-se em operação, das quais 19 integravam a frota própria da Companhia e as restantes operavam em regime de leasing.

Tabela 6 – Frota TAAG por ano (número de aeronaves)

Aeronave	2019	2022	2023	2024	2025	Principal Setor
Boeing 777-300	5	5	5	5	5	Intercontinental
Boeing 777-200	3	3	3	3	3	Intercontinental – carga
Boeing 737-700	5	7	7	9	9	Doméstico e Regional
Dash8 - Q400	0	6	6	6	6	Doméstico e Regional
Airbus A220-300	0	0	0	1	4	Doméstico e Regional
Boeing 737-800F	0	0	0	1	1	Carga
Boeing 787-9	0	0	0	0	2	Intercontinental
Boeing 787-10	0	0	0	0	2	Intercontinental
	13	21	21	25	32	



Ao longo do ano, registou-se uma ligeira redução de cerca de 1% nos block hours face a 2024, mantendo-se, ainda assim, níveis de utilização abaixo dos registados em 2019 em determinadas tipologias de frota, refletindo constrangimentos operacionais e técnicos tendo apenas 16 aeronaves próprias estado ativas em operação regular ao longo de 2025.



11. APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

11.1. BALANÇO

Tabela 7.1 – Balanço em AOA

ACTIVO	31/12/2019	31/12/2024	31/12/2025
Activos não correntes			
Imobilizações corpóreas	263.401.870.651	444.233.725.881	630.911.294.141
Imobilizações incorpóreas	3.037.500	11.038.088	7.253.601
Investimento em subsidiárias e associadas	244.075.897	169.759.004	174.227.362
Outros activos financeiros	10.910.676.067	84.491.100.000	84.491.100.000
Outros activos não correntes	15.746.054.129	35.303.871.227	76.165.752.230
	290.305.714.244	564.209.494.200	791.749.627.334
Activos correntes			
Existências	5.777.996.924	38.137.405.509	19.497.372.149
Contas a receber	47.743.528.697	151.484.091.581	192.788.470.436
Disponibilidades	23.363.041.859	35.682.243.561	26.856.648.411
Outros activos correntes	28.880.745.091	25.574.131.670	44.743.391.503
	105.765.312.572	250.877.872.320	283.885.882.498
TOTAL DO ACTIVO	396.071.026.815	815.087.366.521	1.075.635.509.832
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital	90.290.836.083	279.280.136.363	279.280.136.363
Reservas	211.132.186.852	310.201.186.718	310.201.186.718
Resultados Transitados	-59.526.843.550	-476.705.410.384	-637.323.628.849
Resultados do exercício	-134.625.711.360	-134.212.063.458	-132.905.715.075
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	107.270.468.025	-21.436.150.761	-180.748.020.844
Passivo não corrente			
Empréstimos de médio e longo prazo	58.006.540.084	63.601.525.677	299.027.988.772
Provisões para outros riscos e encargos	14.309.855.146	35.388.440.889	38.639.807.381
Outros passivos não correntes	1.668.297.955	305.589.836.492	304.304.487.079
	73.984.693.185	404.579.803.058	641.972.283.231
Passivo corrente			
Contas a pagar	73.634.371.382	295.188.042.259	396.170.504.490
Empréstimos de curto prazo	0	3.940.968.418	65.528.781.250
Parte corrente de empréstimos de MLP	44.985.776.175	32.796.430.737	39.816.595.852
Outros passivos correntes	96.195.718.050	100.018.272.809	112.895.365.852
	214.815.865.606	431.943.714.223	614.411.247.444
TOTAL DO PASSIVO	288.800.558.791	836.523.517.281	1.256.383.530.675
TOTAL CAP. PRÓP. E PASSIVO	396.071.026.815	818.166.784.232	1.075.635.509.832

11.1.1. ACTIVO

Tabela 8.1– Peso das rubricas do activo 2019-2025 (AOA)

ACTIVO	31/12/2019	Peso	31/12/2024	Peso	31/12/2025	Peso
Activos não correntes						
Imobilizações corpóreas	263.401.870.651	67%	444.233.725.881	55%	630.911.294.145	59%
Imobilizações incorpóreas	3.037.500	0%	11.038.088	0%	7.253.601	0%
Investimento em subsidiárias e associadas	244.075.897	0%	169.759.004	0%	174.227.362	0%
Outros activos financeiros	10.910.676.067	3%	84.491.100.000	10%	84.491.100.000	8%
Outros activos não correntes	15.746.054.129	4%	35.303.871.227	4%	76.165.752.230	7%
	290.305.714.244	73%	564.209.494.200	69%	791.749.627.338	74%
Activos correntes						
Existências	5.777.996.924	1%	38.137.405.509	5%	19.497.372.149	2%
Contas a receber	47.743.528.697	12%	151.484.091.581	19%	192.788.470.436	18%
Disponibilidades	23.363.041.859	6%	35.682.243.561	4%	26.856.648.411	2%
Outros activos correntes	28.880.745.091	7%	25.574.131.670	3%	44.743.391.503	4%
	105.765.312.572	27%	250.877.872.320	31%	283.885.882.498	26%
TOTAL DO ACTIVO	396.071.026.815	100%	815.087.366.521	100%	1.075.635.509.832	100%

Tabela 8.2– Peso das rubricas do activo 2019-2025 (USD)

ACTIVO	31/12/2019	Peso	31/12/2024	Peso	31/12/2025	Peso
Activos não correntes						
Imobilizações corpóreas	892.936.348	74%	569.254.464	57%	769.392.665	61%
Imobilizações incorpóreas	143.004	0%	78.655	0%	67.506	0%
Investimento em subsidiárias e associadas	2.113.355	0%	973.527	0%	978.285	0%
Outros activos financeiros	21.641.898	2%	88.232.143	9%	89.052.644	7%
Outros activos não correntes	31.232.954	3%	44.365.300	4%	89.997.006	7%
	948.067.558	79%	702.904.089	71%	949.488.105	75%
Activos correntes						
Existências	29.668.455	2%	65.005.516	7%	37.073.827	3%
Contas a receber	94.567.282	8%	157.789.683	16%	202.276.606	16%
Disponibilidades	38.430.828	3%	37.411.402	4%	28.083.141	2%
Outros activos correntes	88.870.359	7%	27.979.545	3%	44.575.517	4%
	251.536.923	21%	288.186.146	29%	312.009.091	25%
TOTAL DO ACTIVO	1.199.604.481	100%	991.090.235	100%	1.261.497.196	100%

Verifica-se que, de forma geral, as principais rubricas do activo permanecem a ser as rubricas de Imobilizações corpóreas e Contas a Receber, mas assim como as rubricas de Outros ativos Financeiros e Outros ativos correntes.

- Imobilizações corpóreas – Em 2025, cerca de 90% do saldo desta rubrica continua a corresponder a aeronaves. Durante o exercício, foi concretizada a execução dos contratos celebrados em 2023 com a Boeing para a aquisição de quatro aeronaves do modelo 787, os quais foram concluídos com a respetiva entrega em 2025. As principais variações do exercício estão associadas a estas aquisições, destacando-se duas aeronaves Boeing 787-10 (matrículas D2-TES e D2-TET), no montante de 115,9 milhões de USD cada, já em operação. No que respeita às duas aeronaves remanescentes, do modelo Boeing 787-9 (matrículas D2-TEQ e D2-TER), a Empresa realizou operações de *sale and leaseback* com o objetivo de otimizar a liquidez e a gestão da frota, procedendo à respetiva venda e subsequente locação das aeronaves, com valores contabilísticos

- ii) Saldos devedores de fornecedores, essencialmente fornecedores estrangeiros com os quais a Empresa tem de proceder a pagamentos em adiantado para a prestação de serviços ou compras de material e para as quais as faturas não foram ainda rececionadas;
- iii) Dívidas do Estado, sendo o valor respeitante a IVA a receber.

11.1.2. PASSIVO

Tabela 10.1 – Peso das rubricas do passivo 2019-2025 (AOA)

PASSIVO	31/12/2019	Peso	31/12/2024	Peso	31/12/2025	Peso
Passivo não corrente						
Empréstimos de médio e longo prazo	58.006.540.084	26%	63.601.525.677	8%	299.027.988.772	24%
Provisões para outros riscos e encargos	14.309.855.146	5%	35.388.440.889	4%	38.639.807.381	3%
Outros passivos não correntes	1.668.297.955	1%	305.589.836.492	37%	304.304.487.079	24%
	73.984.693.185	31%	404.579.803.058	48%	641.972.283.231	51%
Passivo corrente						
Contas a pagar	73.634.371.382	25%	295.188.042.259	35%	396.170.504.490	32%
Empréstimos de curto prazo	0	0%	3.940.968.418	0%	65.528.781.250	5%
Parte corrente de empréstimos de MLP	44.985.776.175	9%	32.796.430.737	4%	39.816.595.852	3%
Outros passivos correntes	96.195.718.050	35%	100.018.272.809	12%	112.895.365.852	9%
	214.815.865.606	69%	431.943.714.223	52%	614.411.247.444	49%
TOTAL DO PASSIVO	288.800.558.791	100%	836.523.517.281	100%	1.256.383.530.675	100%

Tabela 10.2 – Peso das rubricas do passivo 2019-2025 (USD)

PASSIVO	31/12/2019	Peso	31/12/2024	Peso	31/12/2025	Peso
Passivo não corrente						
Empréstimos de médio e longo prazo	151.777.124	26%	66.417.633	8%	315.172.047	24%
Provisões para outros riscos e encargos	28.369.446	5%	36.955.493	4%	40.703.324	3%
Outros passivos não correntes	3.309.156	1%	319.094.916	37%	321.162.806	24%
	183.455.727	31%	422.468.042	48%	677.038.176	51%
Passivo corrente						
Contas a pagar	146.128.036	25%	306.151.654	35%	416.483.437	31%
Empréstimos de curto prazo	0	0%	4.115.464	0%	69.066.579	5%
Parte corrente de empréstimos de MLP	52.513.530	9%	34.248.570	4%	41.966.232	3%
Outros passivos correntes	209.449.960	35%	106.336.158	12%	118.741.906	9%
	408.091.526	69%	450.851.846	52%	646.258.154	49%
TOTAL DO PASSIVO	591.547.253	100%	873.319.889	100%	1.323.296.330	100%

Verifica-se que o passivo da Empresa aumentou cerca de 52% face a 2024. De forma geral, as principais rubricas do passivo permanecem a ser as rubricas de Contas a Pagar, Empréstimos, e Outros Passivos correntes.

- Outros Passivos Correntes – Esta rubrica é composta essencialmente pelo pendente de voo, relativa aos bilhetes comprados e ainda não voados, pelos acréscimos com fornecedores e ainda com a receita diferida relativa ao programa de passageiro frequente *Umbi-Umbi*.

Importa salientar, conforme ilustrado no gráfico acima, que o rácio de liquidez (Disponibilidades/Financiamentos) registou uma deterioração face aos períodos comparativos, refletindo uma maior pressão sobre os recursos de curto prazo disponíveis para a cobertura do serviço da dívida. Esta evolução resulta sobretudo do aumento das necessidades de tesouraria ao longo do exercício, em particular associado à entrada em operação da nova frota, que implicou um aumento das necessidades operacionais de tesouraria e maior consumo de liquidez.

- Contas a pagar – Já relativamente às contas a pagar o aumento, na ordem dos 36%, face a 2024, decorre de vários efeitos:

Tabela 12.1 – Detalhe das Contas a Pagar e Outros passivos não correntes (AOA)

	31/12/2019	31/12/2024	31/12/2025	▲ 2019	▲ 2024
Contas a Pagar					
Fornecedores	50.496.026.068	270.275.606.722	369.789.013.783	319.292.987.715	73.850.551.666
Fornecedores – Não corrente	2.740.872.897	173.835.859.636	173.835.859.636	171.094.986.738	173.835.859.636
Estado	9.596.964.597	15.848.277.763	17.597.242.878	8.000.278.281	2.765.601.458
Participantes e Participadas:					
Ministério das Finanças	7.538.077.039	89.880.853.621	89.880.853.621	82.342.776.582	9.786.650.841
Ministério dos Transportes	0	38.656.376.000	37.828.244.451	37.828.244.451	12.848.396.451
Cauções - Não corrente	1.668.297.955	3.216.747.236	3.191.222.907	1.522.924.952	217.919.046
Outros	3.262.430.780	9.064.157.774	8.352.554.294	5.090.123.514	9.465.167
Total	75.302.669.336	600.777.878.751	700.474.991.569	625.172.322.233	273.314.444.263

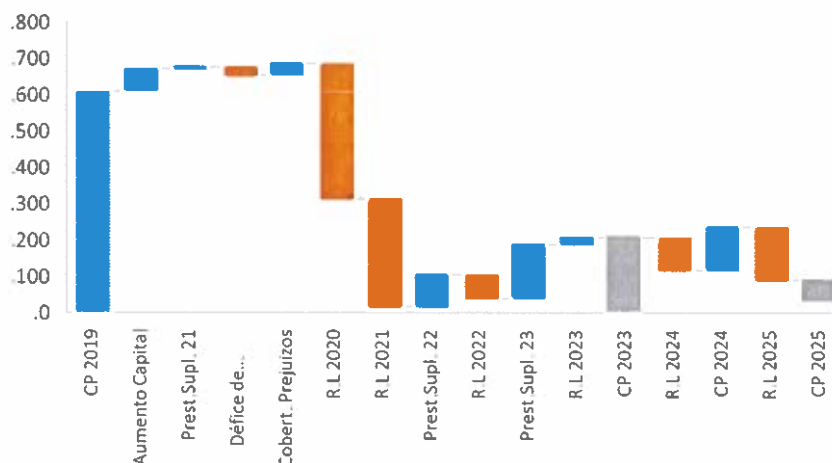
Tabela 12.2 – Detalhe das Contas a Pagar e Outros passivos não correntes (USD)

	31/12/2019	31/12/2024	31/12/2025	▲ 2019	▲ 2024
Contas a Pagar					
Fornecedores	105.594.954	280.137.454	389.134.255	283.539.301	108.996.800
Fornecedores – Não corrente	0	181.532.853	183.220.988	183.220.988	1.688.136
Estado	19.110.136	16.550.003	18.547.296	-562.840	1.997.293
Participantes e Participadas:					
Ministério das Finanças	14.952.170	93.860.541	93.860.541	78.908.371	0
Ministério dos Transportes	0	40.367.978	40.743.374	40.743.374	375.396
Cauções - Não corrente	3.309.156	3.333.545	3.337.903	28.747	4.358
Outros	6.470.776	9.464.197	8.801.886	2.331.110	-662.311
Total	149.437.192	625.246.570	737.646.243	588.209.051	112.399.673

- i) Dívidas a fornecedores, um aumento de USD 111 milhões de face a 2024, resultante, em grande medida da desvalorização das dívidas aos fornecedores locais. Do valor em dívida, 457 Milhões de USD respeitam a empresas públicas (2024: 372 Milhões USD), nomeadamente SGA e Sonangol, evidenciado o peso significativo que estes saldos representam no balanço da companhia sendo assim prioritário realizar diligências no sentido de regularização das dívidas.

11.1.3. CAPITAL PRÓPRIO

Gráfico 15 - Evolução Capital Próprio 2019 - 2025
(Milhões USD)



No último trimestre de 2022, o accionista IGAPE realizou entradas em dinheiro no montante de 6.390 milhares de Kwanzas (equivalente a 12,5 milhões de USD), as quais, de acordo com o deliberado em sede de Assembleia Geral de accionistas aos 6 de Abril de 2023, e esclarecimentos subsequentes obtidos do accionista IGAPE, foram consideradas enquanto Prestações Suplementares a 31 de Dezembro de 2022. Importa referir que, no contexto da referida Assembleia Geral de accionistas de 6 de Abril foi ainda deliberado a realização de Prestações Suplementares no montante de 3.195.500 milhares de Kwanzas (equivalente a 6,2 milhões de USD) cuja realização, em dinheiro, ocorreu no decurso do 1º semestre de 2023.

Em 2023, e em conformidade com o disposto no Decreto Executivo n.º 198/23, de 8 de Setembro, o Ministério das Finanças determinou a emissão de Obrigações do Tesouro no montante de 115.000.000 milhares de Kwanzas destinadas à recapitalização da TAAG, cujo recebimento na Empresa ocorreu a 14 de Setembro de 2023. Em face diligências e contactos estabelecidos pelo Conselho de Administração, é seu entendimento que o instrumento de capitalização subjacente à entrega dos referidos títulos corresponde à figura de prestações acessórias, com as características de prestações suplementares, não obstante carecer ainda de formalização algumas acções tendentes à ratificação da decisão tomada, as quais se previam ser executadas durante o exercício de 2025. Em função do exposto, entende o Conselho de Administração que os termos e condições subjacentes às obrigações entregues à TAAG configuram um instrumento de capital próprio, esperando a respectiva ratificação e formalização na próxima Assembleia Geral, dando desta forma cumprimento aos requisitos estabelecidos na Lei das Sociedades Comerciais.

11.1.4. APLICAÇÃO DE RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO:

TOTAL DOS CUSTOS OPERACIONAIS	-596.994.446	-554.387.918	-529.783.933	-575.981.997
RESULTADOS OPERACIONAIS	-204.645.509	-99.821.299	-89.780.568	-138.895.404
Resultados financeiros – ganhos/(perdas)	63.387.666	86.646.088	10.847.420	-8.284.484
Resultados de filiais e associadas – ganhos/(perdas)	817.309	4.000.562	1.655.727	-40.752
Resultados não operacionais - ganhos/(perdas)	-2.227.026	17.620.217	-12.221.269	2.526.568
Resultados extraordinários - ganhos/(perdas)	1.702.525	10.725.593	0	0
RESULTADOS ANTES DE IMPOSTOS	-140.965.034	19.171.161	-89.498.690	-144.694.072
Imposto sobre rendimento				
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	-140.965.034	19.171.161	-89.498.690	-144.694.072

11.3. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS (GESTÃO- USD)

Tabela 14 – DR de Gestão (USD)

	31/12/2019	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025
Receita de passageiros	355.401.628	384.739.465	365.800.335	362.318.301
Receita de carga, correio e charters	21.915.351	37.389.595	42.252.516	42.930.146
Outra Receita de passageiros	15.943.135	32.437.559	31.950.514	31.838.146
Custos variáveis com voos	-219.001.518	-258.531.791	-228.025.783	-198.086.736
Custos com passageiros	-61.900.544	-52.727.234	-57.552.060	-65.362.730
GANHOS/(PERDAS) MARGEM CONTRIBUIÇÃO I/DOC	112.358.052	143.307.594	154.425.522	173.637.127
Custos fixos da operação	-161.002.736	-29.063.789	-36.136.167	-53.626.526
Custos detenção das aeronaves	-4.834.481	-82.563.860	-61.265.839	-84.222.296
GANHOS/(PERDAS) MARGEM CONTRIBUIÇÃO II/AOC	-53.479.165	31.679.946	57.023.517	35.788.305
Overheads	-144.614.244	-128.516.642	-133.070.374	-168.904.681
Outros Overheads	-5.829.993	-2.984.603	-13.733.711	-5.779.028
GANHOS/(PERDAS) MARGEM CONTRIBUIÇÃO III/FAC	-203.923.403	-99.821.299	-89.780.568	-138.895.404
Resultados financeiros	64.623.790	90.646.650	12.503.147	-8.325.236
Resultados não operacionais	-1.665.420	28.345.810	-12.221.269	2.526.568
RESULTADO LÍQUIDO	-140.965.034	19.171.161	-89.498.690	-144.694.072

Relativamente ao exercício de 2025 o valor total do Resultado Líquido é de USD -145 milhões, o que representa um decréscimo de USD 55 milhões face a 2024.

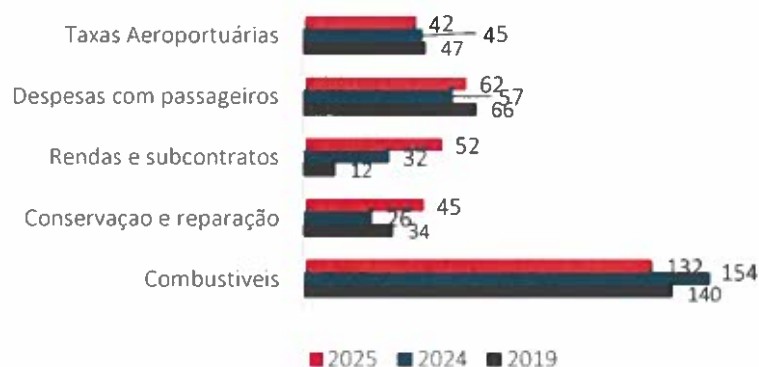
11.3.1. PROVEITOS OPERACIONAIS

No seguimento da recuperação operacional iniciada em 2022, a TAAG atingiu em 2025 proveitos operacionais totais na ordem dos 437 milhões de USD. Deste valor, 362 milhões de USD resultam da atividade de transporte de passageiros (conforme detalhado na secção 7 – Receitas), 43 milhões de USD provêm das operações de carga, correio e charter, e 32 milhões de USD correspondem a outras receitas operacionais. Dentro destas últimas, destaca-se cerca

Gráfico 17 - Evolução dos custos operacionais (Milhões USD)



Gráfico 18 - comparação dos principais custos operacionais (Milhões USD)



A análise das métricas unitárias evidencia uma evolução mista face aos períodos comparativos de 2019 e 2024. 4. Em relação a 2019, observa-se uma melhoria nos custos com combustíveis (-6%) e taxas aeroportuárias (-10%), refletindo ganhos de eficiência operacional e uma gestão mais otimizada da operação. Em sentido contrário, registaram-se aumentos relevantes nas rubricas de conservação e reparação (+32%) e rendas e subcontratos (+325%), associados sobretudo às maiores exigências operacionais decorrentes do processo de renovação da frota, nomeadamente com a introdução das aeronaves Airbus A220 e Boeing 787.

Face a 2024, verifica-se um agravamento da maioria das métricas unitárias, influenciado pelo impacto estrutural da renovação da frota — particularmente visível nos custos de conservação e reparação (+74%) e rendas e subcontratos (+62%) — bem como pela menor diluição de custos resultante da redução da atividade operacional. Esta evolução foi parcialmente compensada pela redução dos custos com combustíveis (-14%).

12. NOTA FINAL

O exercício de 2025 refletiu uma fase de consolidação do processo de transformação da TAAG, num contexto global e regional marcado por volatilidade económica, constrangimentos operacionais e incertezas estruturais no setor da aviação. Apesar deste enquadramento, a Companhia manteve o foco na continuidade da sua estratégia, na melhoria da eficiência operacional e na sustentabilidade do negócio. O desempenho operacional e financeiro reflete a capacidade de adaptação da Companhia num ambiente desafiante, bem como os efeitos das medidas de otimização implementadas ao longo do exercício. A evolução registada em diferentes segmentos de mercado evidencia progressos na eficiência da operação e na adequação da capacidade à procura.

Neste contexto, a TAAG reafirma o seu compromisso com uma trajetória de transformação sustentada, orientada para uma operação mais eficiente, conectada e resiliente, reforçando a sua missão de ligar Angola ao mundo de forma segura, competitiva e sustentável.



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

31 de Dezembro de 2025

(AOA)



35.	IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	44
OUTRAS NOTAS RELACIONADAS COM A POSIÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS DAS OPERAÇÕES.....		45
36.	RESPONSABILIDADES ASSUMIDAS E NÃO REFLECTIDAS NO BALANÇO	45
37.	CONTINGÊNCIAS.....	45
38.	ACONTECIMENTOS OCORRIDOS APÓS A DATA DE BALANÇO	46
39.	AUXÍLIOS DO GOVERNO E OUTRAS ENTIDADES.....	46
40.	SALDOS COM ENTIDADES RELACIONADAS.....	47
42.	OUTRAS INFORMAÇÕES	48
NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES DE FLUXOS DE CAIXA		52
43.	POLÍTICAS ADOPTADAS	52
47.	CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	52

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA - KWANZAS

	Notas	31/12/2025	31/12/2024
Prestação de serviços	23	405.401.911.717	373.381.241.127
Outros proveitos operacionais	24	7.227.850.087	11.503.037.050
Total dos Proveitos Operacionais		412.629.761.804	384.884.278.177
Variações nos produtos acabados / em vias de fabrico		0	0
Custo das existências vendidas e das matérias consumidas	27	-7.781.639.662	-5.232.854.684
Custos com o pessoal	28	-107.560.022.172	-83.171.034.202
Amortizações	29	-48.886.721.991	-44.602.144.594
Outros custos e perdas operacionais	30	-381.314.627.291	-344.519.099.234
Total dos Custos Operacionais		-545.543.011.116	-477.525.132.714
Resultados Operacionais		-132.913.249.311	-92.640.854.536
Resultados financeiros – ganhos/(perdas)	31	-6.891.854.097	-18.571.405.214
Resultados de filiais e associadas – ganhos/(perdas)	32	-38.566.108	1.512.000.000
Resultados não operacionais – ganhos/(perdas)	33	6.937.954.338	-24.511.803.707
Resultados extraordinários - ganhos/(perdas)	34	103	0
Resultados Antes de Impostos		-132.905.715.075	-134.212.063.458
Imposto sobre rendimento	35		
Resultado Líquido do Exercício		-132.905.715.075	-134.212.063.458

Luanda, 13 de Maio 2026

As notas anexas fazem parte da Demonstração de Resultados para o período findo em 31 de Dezembro de 2025

O Presidente do Conselho de
Administração


Clóvis Rosa

O Presidente da Comissão
Executiva


Nelson Oliveira

A Administradora Financeira


Gabriela Bastos

A Técnica de Contas


Esmeralda Souto
Inscrição Nº 20120020

NOTAS INICIAIS

Informação geral

1.1 Introdução

A TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. foi criada com o Estatuto de Empresa Estatal através do Decreto n.º 15/80. De acordo com a Lei n.º 9/95, de 15 de Setembro, foi considerada como Empresa Pública culminando com a publicação do novo Estatuto aprovado pelo Decreto n.º 31/97 de 2 de Maio e publicado no Diário da República, I Série, n.º 21, revogando toda a legislação que contrarie o disposto no referido Diploma.

A Empresa tem a sua sede social em Luanda, na Avenida Luanda - Sul, Edifício One Metrópolis, 7º Andar, matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o nº 1994.20, Contribuinte Fiscal nº 5410002830, e instalações operacionais no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro e no Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto, igualmente em Luanda, podendo criar e encerrar filiais, sucursais, agências, delegações ou outro tipo de representação, no país e no estrangeiro, bem como descentralizar os seus serviços técnicos e administrativos, de acordo com as necessidades da sua actividade.

O Decreto Presidencial n.º 275/18 de 26 de Novembro de 2018 publicado no Diário da República, I Série, n.º 177, transformou a empresa pública TAAG – Linhas Aéreas de Angola, E.P. em sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos com o estatuto de empresa de domínio público, que passou a denominar-se TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A.. Este diploma revogou o Decreto n.º 31/97 de 2 de Maio e toda a legislação que contrarie o disposto no referido Diploma.

Salientar que, em conformidade com o disposto no artigo 3º do Decreto Presidencial n.º 275/18, de 26 de Novembro de 2018, a TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. (doravante “TAAG” ou “Empresa”) sucede, automática e globalmente, sem quebra de identidade ou da personalidade jurídica, à TAAG – Linhas Aéreas de Angola, E.P., sem necessidade de processo de liquidação, ou de novo licenciamento, conservando a universalidade de bens, direitos e obrigações existentes no momento da transformação.

O Decreto Presidencial n.º 186/20, de 17 de Julho, o qual estabelece a necessidade de adequar o valor nominal do capital social à actual conjuntura económica e ao plano de reestruturação da TAAG, assim como a redefinição da estrutura accionista da TAAG, fixa o capital social da TAAG em Kz 127.007.000.000,00 (cento e vinte e sete mil milhões, sete milhões de kwanzas), o qual está representado por 2.000.000.000 (dois mil milhões) de acções.

1.2 Actividade económica

Constitui objecto da TAAG, conforme disposto no artigo 3º do Decreto Presidencial n.º 275/18, de 26 de Novembro de 2018, a exploração de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação dos serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas directa ou indirectamente com a referida actividade, podendo dedicar-se também a outras actividades convenientes aos seus interesses empresariais.

A TAAG opera na maioria dos aeroportos nacionais e tem delegações e representações na Europa, África, Ásia e América Latina.

1.3 Estratégia e missão

A TAAG rege-se pela Lei de Bases do Sector Empresarial Público, pelo Decreto Presidencial n.º 275/18 de 26 de Novembro de 2018, pela Lei das Sociedades Comerciais e pelas normas especiais cuja aplicação decorra da prossecução do seu objecto.

No quadro da missão que lhe está cometida, a TAAG deverá prosseguir, entre outras, as seguintes linhas de orientação estratégica:

- Assegurar o cumprimento estrito de todas as normas de segurança operacional, segurança e qualidade nas operações da TAAG;
- Garantir uma estreita colaboração com as entidades reguladoras nacionais e internacionais;
- Assegurar total compromisso com a pontualidade e fiabilidade das suas operações;
- Continuar a servir os passageiros de forma profissional e atenciosa;
- Adaptar as características dos serviços às necessidades dos passageiros;
- Promover a unidade interna e a tomada de decisões sob uma perspectiva corporativa;
- Garantir a sustentabilidade financeira da Companhia, garantindo a capacidade de gerar resultados financeiros positivos;
- Minimizar o impacto das nossas operações no meio ambiente adoptando critérios de responsabilidade ambiental.

1.4 Organização

A TAAG, S.A é tutelada pelo Ministério dos Transportes e registada, como operadora de transporte aéreo, na ANAC - Autoridade Nacional de Aviação Civil.

Em 6 de Fevereiro de 2026, por Deliberação Social Unânime por escrito dos acionistas, foi deliberada a cessação de funções da Administradora Manuela Pardal com efeitos imediatos. A actual composição do Conselho de Administração passou a ser a seguinte:

- Clóvis Rosa – Presidente do Conselho de Administração (Administrador não Executivo);
- Isa Mónica de Sousa Cristino - Administradora não Executiva;
- Manuel Tavares – Administrador não Executivo;
- Adiron Alberto - Administrador não Executivo;
- Nelson Oliveira – Presidente da Comissão Executiva (Administrador Executivo)
- Custódia Gabriela Pereira Bastos - Administradora Executiva;
- Miguel Carneiro – Administrador Executivo;
- Iuri Neto – Administrador Executivo;
- Misayely Abias – Administrador Executivo;
- Neide do Rosário Pinto Teixeira - Administradora Executiva;

O Conselho de Administração tem na sua missão cumprir e fazer cumprir, entre outras disposições, o disposto na Lei de Bases do Sector Empresarial Público, bem como a dinamização da política empresarial da TAAG, no sentido de concretizar os seus objectivos estratégicos.

1.5 Aprovação das demonstrações financeiras

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas e autorizadas para emissão pelo Conselho de Administração em 13 de Maio de 2026.

Políticas contabilísticas

2.1. Bases de preparação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras reflectem a actividade desenvolvida pela sociedade durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2025.

As Demonstrações Financeiras foram preparadas em conformidade com o Plano Geral de Contabilidade, aprovado pelo Decreto n.º 82/01 de 16 de Novembro, aplicável às sociedades comerciais e empresas públicas que exerçam actividades em Angola ou em outros países e tenham a sua respectiva sede em Angola.

Estas respeitam as características de relevância e fiabilidade, tendo sido preparadas na base da continuidade e do acréscimo e obedeceram aos princípios contabilísticos de consistência, materialidade, não compensação de saldos, acréscimo e comparabilidade.

A TAAG, como empresa de domínio público, está sujeita às regras e legislação para o sector público Angolano. Neste sentido necessita do apoio do Estado Angolano e dos seus accionistas para dar cumprimento à missão e objectivos para a qual foi criada, pressuposto que se considera fundamental para suportar a adequação da preparação das demonstrações financeiras com base no princípio da continuidade das operações.

Na preparação das demonstrações financeiras, o Conselho de Administração recorreu ao uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos com impacto no valor de activos e passivos e no reconhecimento de rendimentos e gastos de cada período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados actuais e futuros podem diferir destas estimativas. As principais asserções que envolvem um maior nível de julgamento ou complexidade, ou os pressupostos e estimativas mais significativas para a preparação das referidas demonstrações financeiras, estão divulgados na Nota 3.

Não foram feitas derrogações às disposições do PGC. Nas matérias em que o PGC é omissivo ou quando resulte em informação financeira mais fiável, são usadas supletivamente as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS).

As notas cuja numeração se encontra ausente das Notas às Contas não são aplicáveis à Empresa, ou a sua apresentação não é relevante para a leitura das demonstrações financeiras anexas. Não existem situações materialmente relevantes de contas de Balanço ou da Demonstração de Resultados cujos conteúdos não sejam comparáveis com os do ano anterior.

2.2. Conversão cambial

2.2.1. Moeda de relato

Os elementos incluídos nas presentes demonstrações financeiras da TAAG são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que a entidade opera, ou seja, o Kwanza (AOA). Adicionalmente, e conforme previsto no PGCA, a Empresa elabora, em simultâneo, demonstrações financeiras numa outra moeda de relato, nomeadamente Dólares Norte-Americanos (USD).

Os custos directamente atribuíveis à aquisição dos bens e à sua preparação para entrada em funcionamento estão a ser considerados no seu valor de balanço. O custo de aquisição de bens imobilizados importados compreende o preço de compra, os direitos alfandegários, honorários dos despachantes, encargos bancários, seguro, transporte e outras despesas relacionadas directamente com a importação.

Os custos subsequentes são incluídos no valor contabilístico do bem ou reconhecidos como imobilizados separados, conforme apropriado, sendo a amortização dos mesmos efectuada durante a vida útil remanescente do bem.

As amortizações são calculadas segundo o método das quotas constantes por duodécimos, de forma a reintegrar o imobilizado no fim da sua vida útil, sendo que para os componentes aeronáuticos, é deduzido o valor residual de 10%.

As taxas de amortização praticadas são as aprovadas pela Portaria n.º 755/72 e Decreto Presidencial n.º 207/15, constantes das tabelas anexas que se encontram evidenciadas no Anexo II, sendo que a tabela abaixo resume a vida útil estimada para as diferentes classes de imobilizado:

Classe de imobilizado	Vida útil (anos)	Valor Residual (%)
Terrenos e recursos naturais	0	0%
Edifícios e outras construções	08 – 50	0%
Equipamento básico (aeronaves)	10 – 15	10%
Equipamento básico (outros)	10 – 15	0%
Equipamento de transporte	03 – 10	0%
Equipamento administrativo	06 – 10	0%

Os sobressalentes principais e equipamentos de reserva são classificados como imobilizado corpóreo, os restantes sobressalentes de consumo por períodos inferior a um ano e outro material aeronáutico acessório é reconhecido como existências, conforme nota 2.3.5.

Os encargos com reparações e manutenções regulares são reconhecidos no próprio exercício em que ocorrem não procedendo a Empresa à capitalização de quaisquer encargos relacionados com as aeronaves. As visitas oficiais de revisão periódica são diferidas pelo período da sua validade e apresentadas no balanço nas rubricas de Outros activos correntes e não correntes (Nota 11).

Os ganhos ou perdas, provenientes do abate ou alienação, são determinados pela diferença entre os recebimentos das alienações deduzidos dos custos de transacção e a quantia escriturada dos activos, e são reconhecidos na demonstração dos resultados, como resultados não operacionais.

Para as alienações de imobilizado, nomeadamente de aeronaves ao abrigo de contratos de *sale and leaseback*, a Empresa avalia em conformidade com a política contabilística das locações a classificação subjacente. Se uma transacção de *sale and leaseback* resultar numa locação financeira, qualquer excesso do provento da venda sobre a quantia escriturada não deve ser imediatamente reconhecido como rendimento pelo vendedor-locatário. Deve ser diferido e reconhecido de forma linear durante o prazo da locação como rendimento não operacional, dado que não decorre da actividade principal da Empresa, mas sim de operações de natureza acessória. Adicionalmente, se uma transacção *sale and leaseback* resultar numa locação operacional e se for claro que a transacção é estabelecida pelo justo valor, quaisquer lucros ou prejuízos devem ser imediatamente reconhecidos. Se o preço de venda estiver abaixo do justo valor, quaisquer lucros ou prejuízos devem ser imediatamente reconhecidos, excepto que, se a perda for compensada por futuros pagamentos da locação abaixo do preço de mercado, ele deve ser diferido e amortizado em proporção aos pagamentos da locação durante o período pelo qual se espera que o ativo seja usado. Se o preço de venda estiver acima do justo valor, o excesso sobre o justo valor deve ser diferido e amortizado durante o período pelo qual se espera que o activo seja usado.

2.3.2. Imobilizado incorpóreo

O imobilizado incorpóreo encontra-se mensurado ao custo, deduzido de eventuais amortizações extraordinárias, sendo amortizado em função da sua vida útil estimada.

As amortizações são calculadas sobre o valor de custo ou reavaliado segundo o método das quotas constantes por duodécimos. As taxas praticadas foram as seguintes:

Tipo de Bem	Vida útil (anos)
Software	3
Montagem e instalação de projectos	3

2.3.9. Provisões para outros riscos e encargos

As provisões apenas são reconhecidas quando existe uma obrigação presente que resulte de eventos passados, para a liquidação da qual seja provável a necessidade de afectação de recursos internos e cujo montante possa ser estimado com razoabilidade.

Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, a TAAG divulgará tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para liquidação do mesmo seja considerada remota.

As provisões são mensuradas ao custo histórico, de acordo com a melhor estimativa do Conselho de Administração sobre o dispêndio necessário para liquidar a obrigação. Nas circunstâncias em que o passivo seja titulado em moeda diferente da moeda de relato, o respectivo saldo é actualizado à data de balanço considerando as respectivas taxas de câmbio em vigor.

2.3.10. Empréstimos bancários

Os empréstimos são reconhecidos pelo valor nominal, na moeda de contratação do financiamento, sendo os passivos denominados em moeda que não a moeda de relato actualizados cambialmente, à data de fecho, para a moeda de relato. São incluídos nos passivos correntes, excepto quando se trata de passivos com maturidades superiores a 12 meses após a data do Balanço, sendo nesse caso classificados como passivos não correntes.

Os gastos com financiamento, nomeadamente os juros, são reconhecidos na demonstração de resultados do período a que respeitam.

2.3.11. Contas a pagar e outros passivos correntes

As contas a pagar incluem dívidas a fornecedores, entidades relacionadas, outros credores e Estado, e são valorizadas ao custo histórico das transacções.

Os saldos das contas de terceiros titulados em moeda diferente da moeda de relato são actualizados à data de balanço considerando as respectivas taxas de câmbio em vigor.

2.3.12. Aplicação de resultados

De acordo com o artigo 34º dos Estatutos, os lucros da TAAG, depois de pagos os impostos, devem ser aplicados em conformidade com o seguinte:

- a) Um mínimo de 10% para constituição ou reintegração da reserva legal, até atingir o montante legalmente exigível;
- b) Um mínimo de 5% para o fundo de investimento;
- c) Outras aplicações impostas pela lei;
- d) Do remanescente será distribuída pelos accionistas, a título de dividendos, a percentagem que vier a ser fixada, a qual, salvo voto favorável de ¾ dos votos dos accionistas presentes ou representados, não poderá ser inferior a 50%;
- e) Uma percentagem a atribuir, como participação nos lucros, aos Membros do Conselho de Administração e aos trabalhadores, segundo critérios a definir em Assembleia Geral;
- f) O restante conforme for deliberado pela Assembleia Geral.

2.3.13. Prestações de serviços

Os proveitos decorrentes de vendas são reconhecidos na demonstração dos resultados quando os riscos e benefícios inerentes à posse dos activos são transferidos para o comprador e o montante dos proveitos possa ser razoavelmente quantificado.

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito a reconhecer é deduzido do montante estimado de devoluções, descontos e outros abatimentos.

O valor das prestações de serviços relativas ao transporte de passageiros, carga e correio, incluindo taxas, são, no momento da venda, registados como um passivo na rubrica de "Outros passivos correntes – Pendente de voo". Quando o transporte é efectuado ou a venda é cancelada, o valor da venda é transferido desta rubrica para a rubrica de "Prestações de Serviço" ou para uma rubrica de "Contas a pagar" consoante o transporte tenha sido:

- a) Efectuado pela TAAG ou a venda cancelada sem direito a reembolso;
- b) Efectuado por outra transportadora aérea ou a venda cancelada com direito a reembolso, respectivamente, por um montante geralmente diferente do registado no momento da venda.

2.3.18. Imposto sobre os Lucros

A TAAG encontra-se enquadrada no Estatuto dos Grandes Contribuintes, estando sujeita ao Código do Imposto Industrial, razão pela qual os lucros tributáveis (resultado contabilístico corrigido para efeitos fiscais) estão sujeitos a uma taxa de tributação de 25%, ajustado por prejuízos acumulados se os houver, ao abrigo da Lei nº 26/20, de 20 de Julho.

O Imposto Industrial é calculado com base no resultado fiscal do exercício, podendo este ser diferente do resultado contabilístico devido a ajustamentos efectuados nos termos do Código do Imposto Industrial.

O pagamento do imposto é efectuado no ano seguinte ao qual diz respeito, sendo o pagamento provisório realizado em uma prestação, no final do primeiro semestre (correspondendo a 2% do valor das vendas do 1º semestre civil do ano), e o ajustamento final por autoliquidação mediante a apresentação da respectiva Declaração Fiscal, até 31 de Maio.

Os prejuízos verificados em determinado exercício serão deduzidos aos lucros tributáveis, havendo-os, até ao quinto exercício subsequente.

De acordo com a legislação em vigor na República de Angola, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correcção por parte das autoridades fiscais durante um período de cinco anos. O Conselho de Administração da Empresa entende que as correcções resultantes de revisões/inspecções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos não terão um efeito significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2025.

2.3.19. Outros Impostos

A Empresa encontra-se sujeita aos seguintes impostos:

- Segurança Social ("SS"): esta contribuição corresponde a 11% das remunerações dos empregados, sendo que 3% são da responsabilidade dos trabalhadores.
- Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho ("IRT"): este imposto é retido pela Empresa no momento do processamento dos ordenados dos trabalhadores, sendo calculado com base nas remunerações destes, cuja taxa obedece aos escalões previstos na tabela oficial de IRT publicada na Lei n.º 28/9, de 25 de Setembro, a qual foi alterada durante o exercício de 2020 pela Lei n.º 28/20, de 22 de Julho.
- Imposto do Selo ("IS"): este imposto é liquidado mensalmente, correspondendo a 1% sobre os proveitos gerados decorrentes das receitas obtidas, sendo liquidado no momento do recebimento. Com a entrada em vigor do IVA, os proveitos gerados após 1 de Outubro de 2019 não estarão sujeitos a este imposto.
- Imposto Predial Urbano ("IPU"): este imposto corresponde a 15% sobre os valores de rendas e alugueres de imóveis contratados pela sociedade, ao abrigo da Lei nº 18/11 de 21 de Abril. Esta Lei foi igualmente alterada em 2020, pela Lei n.º 18/20, de 27 de Julho, no entanto a taxa de retenção na fonte permaneceu nos 15% sobre o valor do pagamento de rendas.
- Imposto sobre a aplicação de capitais: o artigo n.º 9 do Decreto Legislativo Presidencial n.º 5/11, de 30 de Dezembro, determina a tributação de 10% dos lucros, seja qual for a sua natureza, espécie ou designação, atribuídos aos sócios das sociedades comerciais ou civis sob a forma comercial, bem como o repatriamento dos lucros imputáveis a estabelecimentos estáveis de não residentes em Angola.
- Imposto sobre o valor acrescentado ("IVA"): o Código do IVA estabelece que as transmissões de bens e prestações de serviços, bem como as importações efectuadas por sujeitos passivos do imposto são sujeitas a uma taxa normal de IVA de 14%. O apuramento do IVA devido ao Estado resulta da diferença entre o IVA liquidado nas operações realizadas e o IVA dedutível pago nas correspondentes aquisições e/ou importações e é efectuado, numa base mensal, através da submissão da Declaração Periódica de IVA (Modelo 7). Só poderá deduzir-se o IVA constante de uma factura emitida nos termos legais e em função da correspondente capacidade de dedução do sujeito passivo e atentas as limitações previstas no Código do IVA. A TAAG encontra-se cadastrada no Regime Geral de IVA. Todas as operações activas que a TAAG realiza são tributadas em sede de IVA ou isentas de IVA (voos internacionais), conferindo direito à dedução, com excepção dos voos domésticos, aos quais é aplicável a isenção do artigo 12.º, alínea 1.h) do Código do IVA, a qual não confere direito à dedução. Neste sentido, a TAAG qualifica-se como um sujeito passivo misto de imposto, deduzindo o IVA incorrido no âmbito da sua actividade por aplicação do prorata.

2.3.20. Especialização do exercício

A Empresa regista os seus rendimentos e gastos de acordo com o princípio da especialização do exercício, pelo qual os proveitos e custos são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento do respectivo recebimento ou pagamento. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos gerados são registadas como activos ou passivos.

3.1.4. Pendente de voo – Milhas Programa “UmbiUmbi”

A TAAG revê, numa base anual, a adequação da estimativa relativa aos proveitos diferidos associados ao valor das milhas não utilizadas por parte dos clientes aderentes ao programa de fidelização em vigor. Para o efeito, o Conselho de Administração utiliza informação externa relativa ao n.º de milhas por utilizar e revê, anualmente, a respectiva valorização unitária atendendo à informação histórica existente sobre o *Reservation Booking Designator (RBD)* das principais rotas operadas. Ver 2.3.13. Prestações de Serviços.

3.1.5. Activos e passivos contingentes

Os passivos contingentes são reconhecidos nas demonstrações financeiras quando for provável que acontecimentos futuros venham a confirmar um passivo à data de Balanço e possa ser feita uma estimativa razoável da respectiva quantia. Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo os mesmos divulgados no anexo, nos casos em que as condições atrás referidas não se verifiquem, a menos que a possibilidade de fluxos futuros seja avaliada remota, caso em que não são nem registadas nas demonstrações financeiras nem objecto de divulgação.

Os activos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, mas divulgados no anexo quando seja provável a existência de um benefício económico futuro.

3.2. Alterações de políticas contabilísticas

O Plano Geral de Contabilidade prevê o tratamento contabilístico a adoptar quando, num determinado exercício económico, decorre uma alteração de política contabilística.

Políticas contabilísticas são princípios, bases, convenções, regras e práticas específicas aplicadas por uma entidade na preparação e apresentação de demonstrações financeiras. Uma entidade deve seleccionar e aplicar as suas políticas consistentemente para transacções semelhantes, outros acontecimentos e condições.

Uma entidade deve alterar uma política contabilística apenas se a alteração:

- (a) for exigida por disposições contabilísticas emitidas por órgão competente para o efeito;
- (b) resultar no facto das demonstrações financeiras proporcionarem informação fiável e mais relevante sobre os efeitos das transacções, outros acontecimentos ou condições, na posição financeira, desempenho financeiro ou fluxos de caixa da entidade.

Quando se altere uma política contabilística voluntariamente, a alteração deve ser aplicada retrospectivamente, ou seja, a entidade deve ajustar o saldo de abertura de cada componente do capital próprio afectado para o período anterior mais antigo apresentado e as outras quantias comparativas divulgadas para cada período anterior apresentado como se a nova política tivesse sido sempre aplicada.

No exercício de 2025 não se verificaram quaisquer alterações às políticas contabilísticas adoptadas pela Empresa na preparação das suas demonstrações financeiras.

3.3. Erros fundamentais

A correcção de erros na preparação das Demonstrações Financeiras, de um ou mais períodos anteriores, que sejam identificados no período corrente, é reconhecida nos resultados líquidos do período corrente, excepto se reunirem as características para serem considerados erros fundamentais. Erros fundamentais são aqueles que têm um efeito de tal dimensão nas demonstrações financeiras de um ou mais períodos anteriores, que essas demonstrações financeiras não podem ser consideradas como sido fiáveis à data da sua emissão. A correcção de erros fundamentais deverá ser reconhecida nos resultados transitados.

Durante o presente exercício foram identificados erros fundamentais associados ao incidente informático descrito na Nota 42.2 e cujos impactos estão divulgados na Nota 14.

4.2. Movimentos ocorridos no período no valor bruto

31/12/2025	Saldo Inicial	Aumentos	Transferências	Abates	Saldo Final
Terrenos e recursos naturais	61.155.572	0	0	0	61.155.572
Edifícios e outras construções	1.666.661.966	0	0	0	1.666.661.966
Equipamento básico	628.410.176.204	172.356.124.340	155.879.653.917	0	956.645.954.460
Equipamento de transporte	3.698.418.914	39.846.303	0	0	3.738.265.216
Equipamento administrativo	5.249.952.088	498.046.338	0	-1.978.040	5.746.020.386
Outras imobilizações corpóreas	975.916.261	0	0	0	975.916.261
Imobilizado em curso	143.936.900.349	312.696.527.557	-155.879.653.917	-250.029.387.987	50.724.386.002
	783.999.181.355	485.590.544.536	0	-250.031.366.027	1.019.558.359.864

Durante o exercício de 2025, os contratos assinados em 2023 com o fabricante Boeing para aquisição de 4 (quatro) aeronaves do modelo 787 foram concluídos com a entrega das referidas aeronaves. Deste modo, os principais aumentos verificados no exercício relativamente à aquisição de aeronaves são detalhados da seguinte forma:

- Boeing 787-9 com matrícula D2-TEQ no montante de 82.177 mil milhares de kwanzas, sendo de referir que a aeronave foi alienada no exercício numa operação de *sale and leaseback*;
- Boeing 787-9 com matrícula D2-TER no montante de 142.843 mil milhares de kwanzas, sendo de referir que a aeronave foi alienada no exercício numa operação de *sale and leaseback*;
- Boeing 787-10 com matrícula D2-TES no montante de 109.756 mil milhares de kwanzas, cuja aeronave já se encontra em operação em 2025;
- Boeing 787-10 com matrícula D2-TET no montante de 109.756 mil milhares de kwanzas, cuja aeronave já se encontra em operação em 2025;

Nos montantes mencionados acima estão incluídos encargos financeiros e outros encargos relacionados com as operações de aquisição que foram capitalizados, em 2025, no valor de 35.872 mil milhares de kwanzas.

Os remanescentes das adições consistem, essencialmente, na aquisição de motores sobresselentes e outros componentes aeronáuticos relacionados com o *initial provision* das aeronaves adquiridas.

As transferências resultam da componente no exercício das adições dos dois Boeing 787-10, dado que foram recepcionados em 2025 e deste modo transferidos para imobilizado firme.

Durante o período, a Empresa realizou duas operações de *sale and leaseback*, cujos valores contabilísticos ascendiam a cerca de 250 mil milhares de kwanzas, com o objectivo de otimizar a liquidez e a gestão de frota, procedendo assim à venda e posterior locação de dois Boeing 787-9. Estas operações cujos valores de venda ascenderam a 269 mil milhares kwanzas e foram tratadas contabilisticamente de acordo com a política descrita na Nota 2.3.1, gerando uma mais-valia aproximada de 19,2 mil milhares de kwanzas (Nota 33).

4.3. Movimentos ocorridos no período nas amortizações acumuladas

31/12/2025	Saldo Inicial	Aumentos (Nota 29)	Abates	Reversão Amortizações Extraordinárias	Saldo Final
Terrenos e recursos naturais	0	0	0	0	0
Edifícios e outras construções	-1.070.406.205	-52.918.795	0	0	-1.123.325.000
Equipamento básico	-331.061.916.673	-47.626.796.544	0	0	-378.688.713.217
Equipamento de transporte	-2.235.659.501	-646.533.221	0	0	-2.882.192.722
Equipamento administrativo	-4.805.941.187	-158.675.288	1.327.254	0	-4.963.289.220
Outras imobilizações corpóreas	-591.531.907	-398.013.657	0	0	-989.545.564
Imobilizado em curso	0	0	0	0	0
	-339.765.455.473	-48.882.937.504	1.327.254	0	-388.647.065.723

6.2. Movimentos ocorridos, durante o exercício, nas provisões

	Saldo inicial	Aumentos	Utilizações	Saldo final
Partes de capital	257.394	0	0	257.394
Empréstimos	342.130.878	0	0	342.130.878
	342.388.272	0	0	342.388.272

Não se verificaram, em 2025, alterações no reconhecimento de provisões para investimentos financeiros.

7. Outros activos financeiros

7.1. Composição

31/12/2025	Valor Bruto	Provisões Acumuladas	Valor Líquido
Obrigações de tesouro	84.491.100.000	0	84.491.100.000
Total	84.491.100.000	0	84.491.100.000

Os valores incluídos na rubrica de Outros activos financeiros dizem respeito a títulos de dívida pública emitidos pelo Estado Angolano, os quais, no exercício, e em exercícios anteriores, foram considerados para efeitos do processo de recapitalização da TAAG.

De acordo com o disposto no quadro acima, informa-se que, do montante total registado nesta rubrica, aproximadamente 82.000.000 USD encontram-se penhorados como garantia de responsabilidades financeiras assumidas pela Empresa, designadamente no âmbito dos descobertos bancários, contas caucionadas e a Letter of Credit associada ao contrato de locação celebrado com a Celestial.

Referir que, por meio do Decreto Executivo nº 198/23, de 8 de Setembro, foi determinada a emissão, colocação e reembolso de Obrigações do Tesouro (ISIN AOUGDOML22B6 e ISIN AOUGDONJ23A8), com valor nominal total de 115.000.000.000 AOA, a favor da TAAG com a finalidade de apoiar a Empresa. Adicionalmente, no âmbito do acordo a celebrar entre o Ministério das Finanças e o accionista IGAPE, será formalizado o endosso das referidas Obrigações do Tesouro para o accionista IGAPE, cujo montante, conforme divulgado na Nota 12, foi utilizado para efeitos de realização de prestações acessórias com características de prestações suplementares.

O quadro abaixo detalha os títulos em carteira, a 31 de Dezembro de 2025:

31/12/2025	AOUGDOML22B6 (a)	AOUGDOML22B6 (a)	AOUGDONJ23A8 (a)	AOUGDONJ23A8	AOUGDONJ23A8
Banco	Aurea	STB	STB	STB	STB
ISIN	AOUGDOML22B6	AOUGDOML22B6	AOUGDONJ23A8	AOUGDONJ23A8	AOUGDONJ23A8
Data Maturidade	10/07/2031	10/07/2031	30/01/2033	30/01/2033	30/01/2033
Quantidade detida	230.000	180.369	421.762	12.780	12.780
Valor nominal (AOA)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Taxa de juro	16,60%	16,60%	17,00%	17,00%	17,00%
Modalidade juros	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral
Valor nominal AOA	23.000.000.000	18.036.900.000	35.500.000.000	6.676.200.000	1.278.000.000

(a) As Obrigações do Tesouro assinaladas estão dadas como garantia ao financiamento divulgado na Nota 20.

9. Outros activos não correntes e contas a receber

9.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Cientes – correntes (a)					
Clientes corporativos	116.190.270.344	0	0	0	116.190.270.344
Agentes TAAG	29.415.733.779	0	0	0	29.415.733.779
Companhias de Aviação	2.227.978.150	0	0	0	2.227.978.150
Lojas TAAG e vendas online	6.423.630.563	0	0	0	6.423.630.563
BSP's	26.426.122.532	0	0	0	26.426.122.532
Fornecedores - saldos devedores (b)	22.099.458.506	0	16.603.597.500	16.603.597.500	38.703.056.006
Estado	25.305.254.211	0	0	0	25.305.254.211
Outros entes públicos	5.117.991.686				5.117.991.686
Pessoal	0	0	0	0	0
Cauções					
Cauções Fornecedores (c)	2.681.429.919	-	27.445.676.562	27.445.676.562	30.127.106.481
Caução IATA (d)	-	-	1.283.411.328	1.283.411.328	1.283.411.328
Cauções por conta de empréstimos (e)	13.221.607.006	-	9.203.937.692	9.203.937.692	22.425.544.698
Outros devedores (f)	4.383.144.793	0	0	0	4.383.144.793
	253.492.621.490	0	54.536.623.082	54.536.623.082	308.029.244.572
Provisões para cobranças duvidosas	-60.704.151.053	0	0	0	-60.704.151.053
Total	192.788.470.436	0	54.536.623.082	54.536.623.082	247.325.093.519

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Cientes – correntes (a)					
Clientes corporativos	107.958.797.844	0	0	0	107.958.797.844
Agentes TAAG	22.306.019.452	0	0	0	22.306.019.452
Companhias de Aviação	5.794.000.694	0	0	0	5.794.000.694
Lojas TAAG e vendas online	10.139.657.760	0	0	0	10.139.657.760
BSP's	17.913.617.798	0	0	0	17.913.617.798
Fornecedores - saldos devedores	16.187.339.651	0	0	0	16.187.339.651
Estado	17.042.303.335	0	0	0	17.042.303.335
Outros entes públicos	3.188.808.000				3.188.808.000
Pessoal	259.168.743	0	0	0	259.168.743
Cauções					
Cauções Fornecedores (b)	2.375.713.720	0	12.140.445.344	12.140.445.344	14.516.159.064
Caução IATA (c)	0	0	1.283.411.328	1.283.411.328	1.283.411.328
Cauções por conta de empréstimos (d)	0	0	4.984.384.321	4.984.384.321	4.984.384.321
Outros devedores	5.967.463.475	0	0	0	5.967.463.475
	209.132.890.472	0	18.408.240.993	18.408.240.993	227.541.131.465
Provisões para cobranças duvidosas	-57.648.798.891	0	0	0	-57.648.798.891
Total	151.484.091.581	0	18.408.240.993	18.408.240.993	169.892.332.574

Não existem planos de pagamentos referentes às dívidas a receber pelo que, à excepção das cauções, todos os saldos são considerados como correntes.

Em 2023, na sequência de contratos firmados com entidades terceiras para o aluguer de aeronaves, a TAAG procedeu à realização de cauções no valor total de 3.989 milhões de Kwanzas (4.675 milhares de USD). Por responsabilidades não imputáveis à TAAG, não foi possível prosseguir com o objecto de parte dos referidos contratos de aluguer, tendo a TAAG solicitado às respectivas entidades o reembolso das cauções relacionadas com esses contratos, e cujo montante ascende a 2.376 milhões de Kwanza (2.784 milhares de USD). Dado que até à data as cauções não foram restituídas, e existindo um posicionamento da Direcção Jurídica da TAAG que aponta para a sua irrecuperabilidade, a Empresa possui uma provisão no valor de 2.376 milhões de Kwanzas para fazer face ao risco existente.

Relativamente aos saldos a receber do Estado os mesmos reportam-se, maioritariamente, a IVA Dedutível que, em face do incumprimento das condições estabelecidas para a sua recuperação / dedução, não foram declarados pela TAAG na correspondente declaração mensal, tendo, ao invés, e em consistência com o ano anterior, sido reconhecida a correspondente provisão.

10. Disponibilidades

10.1. Composição

	31/12/2025	31/12/2024
Depósitos a Prazo	11.755.105.457	7.909.360.842
Depósitos à Ordem	13.134.389.603	26.844.529.611
Caixa	908.648.088	436.796.040
Meios monetários em trânsito (a)	1.058.505.263	491.557.068
	26.856.648.411	35.682.243.561

(a) A rubrica "Meios monetários em trânsito" respeita a ordens de pagamento em curso a 31 Dezembro 2025 que apenas foram executadas pelos bancos no início de Janeiro 2026.

11. Outros activos correntes

11.1. Composição:

31/12/2025	Corrente	Não corrente			Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos	Total	
Proveitos a facturar					
Proveitos a facturar (a)	11.192.805.232	0	0	0	11.192.805.232
Juros - Proveitos (b)	5.575.639.407	0	0	0	5.575.639.407
Encargos a repartir por períodos futuros					
Seguros	1.407.208.347	0	0	0	1.407.208.347
Juros	1.035.786.265	0	0	0	1.035.786.265
Rendas e alugueres (c)	8.545.425.407	3.050.000.000	3.600.000.000	6.650.000.000	15.195.425.407
Outros (d)	16.986.526.846	14.979.129.148	0	14.979.129.148	31.965.655.993
Total	44.743.391.503	18.029.129.148	3.600.000.000	21.629.129.148	66.372.520.650

31/12/2024	Corrente	Não corrente			Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos	Total	
Proveitos a facturar					
Proveitos a facturar (a)	9.400.962.255	0	0	0	9.400.962.255
Juros - Proveitos (b)	5.890.381.549	0	0	0	5.890.381.549
Outros	0	0	0	0	0
Encargos a repartir por períodos futuros					
Seguros	856.253.342	0	0	0	856.253.342
Juros	1.482.225.536	0	0	0	1.482.225.536
Outros (d)	7.944.308.988	16.895.630.234	0	16.895.630.234	24.839.939.222
Total	25.574.131.670	16.895.630.234	0	16.895.630.234	42.469.761.904

USD (equivalente a 33.329.850 milhares de Kwanzas), o Ministério das Finanças e Ministério dos Transportes emitiram o Despacho Conjunto n.º 214/22 no qual se delibera que o referido montante deve ser contabilizado na TAAG como prestações suplementares de capital do accionista IGAPE. Desta forma, e em obediência ao disposto no Despacho Conjunto n.º 214/22, o qual produz efeitos imediatos, o Conselho de Administração procedeu à contabilização de prestações suplementares de capital no valor de 75 milhões de USD (equivalente a 33.329.850 milhares de Kwanzas), tendo a formalização desta decisão sido efectuada em sede de Assembleia Geral de accionistas aos 6 de Abril de 2023.

Adicionalmente, no último trimestre de 2022, o accionista IGAPE realizou entradas em dinheiro no montante de 6.390.729 milhares de Kwanzas (equivalente a 12,5 milhões de USD), as quais, de acordo com o deliberado em sede de Assembleia Geral de accionistas, aos 6 de Abril de 2023, e esclarecimentos subsequentes obtidos do accionista IGAPE, foram consideradas enquanto Prestações Suplementares a 31 de Dezembro de 2022. Importa referir que, no contexto da referida Assembleia Geral de accionistas de 6 de Abril foi ainda deliberado a realização de Prestações Suplementares no montante de 6.391.000 milhares de Kwanzas (equivalente a 12 milhões de USD) cuja realização, em dinheiro, ocorreu no decurso do 1º semestre de 2023.

Em 2023, e em conformidade com o disposto no Decreto Executivo n.º 198/23, de 8 de Setembro, o Ministério das Finanças determinou a emissão de Obrigações do Tesouro no montante de 115.000.000 milhares de Kwanzas destinadas à recapitalização da TAAG, cujo recebimento na Empresa ocorreu a 14 de Setembro de 2023. Em face diligências e contactos estabelecidos pelo Conselho de Administração, é seu entendimento que o instrumento de capitalização subjacente à entrega dos referidos títulos corresponde à figura de prestações acessórias, com as características de prestações suplementares, não obstante carecer ainda de formalização algumas acções tendentes à ratificação da decisão tomada, as quais se preveem que sejam executadas durante o exercício de 2025. Em função do exposto, entende o Conselho de Administração que os termos e condições subjacentes às obrigações entregues à TAAG configuram um instrumento de capital próprio, esperando a respectiva ratificação e formalização na próxima Assembleia Geral, dando desta forma cumprimento aos requisitos estabelecidos na Lei das Sociedades Comerciais.

- (c) O défice de emissão / realização, reporta-se ao valor do capital fixado que não se encontra realizado por parte do accionista Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector de Transportes.

12.2. Constituição do capital

Em Kwanzas:

	% Participação	Saldo inicial	Aumentos	Saldo final
Accionistas com participação superior a 20 %:				
IGAPE	50%	63.503.500.000	0	63.503.500.000
ENNA	40%	50.802.800.000	0	50.802.800.000
Outros sócios/accionistas	10%	12.700.700.000	0	12.700.700.000
	100%	127.007.000.000	0	127.007.000.000

Em USD:

	% Participação	Saldo inicial	Aumentos	Saldo final
Accionistas com participação superior a 20 %:				
IGAPE	50%	548.017.014	0	548.017.014
ENNA	40%	438.413.611	0	438.413.611
Outros sócios/accionistas	10%	109.603.403	0	109.603.403
	100%	1.096.034.027	0	1.096.034.027

Relativamente à participação do Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector de Transportes, importa referir:

- i) O Decreto Presidencial consiste no n.º 275/18, de 26 de Novembro, em particular o n.º 1 do Artigo 6º e o n.º 4 do Artigo 7º os quais estabelecem o seguinte:

Artigo 6º (Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector dos Transportes)

1. Compete ao Ministro dos Transportes a criação do Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector dos Transportes, abreviadamente FSTT, o qual subscreve, em nome próprio, 200.000 acções, correspondentes a 10% do capital social.

Em 2020, os accionistas, em sede de Assembleia Geral realizada em 17 de Maio de 2021, deliberaram a conversão de créditos para cobertura de prejuízos por parte do accionista IGAPE no montante de 18.384.323.200 AOA (31,8 milhões de USD), cujo valor se reporta ao passivo contraído no âmbito da aquisição de duas aeronaves à SONAIR / SONANGOL E.P.

Em 2025, a variação ocorrida nesta rubrica respeita à aplicação do resultado líquido do exercício de 2024 (negativo no montante de 134.212.063.458 kwanzas).

- a) Na sequência do incidente informático descrito na Nota 42.2, o Conselho de Administração procedeu a uma análise detalhada dos seus impactos nas Existências, tendo concluído que existem impactos, nomeadamente no reconhecimento do seu consumo, no montante de 24.337 milhões Kwanza (Nota 27) e da constituição de provisões, no montante de 2.068 milhões Kwanza (Nota 8) que respeitam ao exercício anterior.

Em conformidade com o referido enquadramento, o Conselho de Administração considerou que os efeitos decorrentes deste erro configuram um erro fundamental de períodos anteriores. Assim, e em alinhamento com o normativo contabilístico aplicável, os impactos apurados foram reconhecidos directamente em resultados transitados, não afetando, por conseguinte, o resultado do exercício corrente.

O Conselho de Administração entende que o tratamento adoptado reflecte de forma apropriada a natureza e o período a que os referidos impactos dizem respeito, assegurando a adequada apresentação da posição e performance financeira.

15. Empréstimos correntes e não correntes

15.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Empréstimos bancários	39.816.595.852	138.744.661.163	160.283.327.608	299.027.988.772	338.844.584.624
	39.816.595.852	138.744.661.163	160.283.327.608	299.027.988.772	338.844.584.624

Com referência a 31 de dezembro de 2025, o aumento verificado na rubrica resulta da contratação de novos financiamentos destinados a suportar a aquisição das novas aeronaves Boeing 787-10 e dos respectivos motores sobresselentes.

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Empréstimos bancários	32.796.430.737	63.601.525.677	0	63.601.525.677	96.397.956.414
	32.796.430.737	63.601.525.677	0	63.601.525.677	96.397.956.414

15.2. Movimentos ocorridos, durante o exercício

	Saldo Inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Empréstimos bancários	96.397.956.414	274.888.252.325	-32.441.624.115	338.844.584.624
	96.397.956.414	274.888.252.325	-32.441.624.115	338.844.584.624

Os aumentos em cerca de 275 milhões de kwanzas estão relacionados com operações de financiamento associadas à aquisição das aeronaves e motor sobressalente, sendo que os pagamentos foram efetuados directamente pelas instituições financeiras para os fabricantes, sem que tenha ocorrido fluxo financeiro na esfera da Empresa, dado que estas operações configuram transações não monetárias e, consequentemente, não devem estar reflectidas na Demonstração de Fluxos de Caixa.



- iii) Data da concessão: 7 Agosto 2020
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 7 Agosto 2027
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- e) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.838.847
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFC / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 22 Janeiro 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 22 Janeiro 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- f) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.829.960
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFD / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 31 Agosto 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 28 Agosto 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- g) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.834.156
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFE / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 23 Dezembro 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 23 Dezembro 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- h) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.847.984
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFF / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 21 Junho 2022
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 21 Junho 2029
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- i) As condições do empréstimo concedido pelo JPMORGAN CHASE BANK, N.A., com o respaldo do EXIM Bank, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 118.510.067,52
 - ii) Finalidade: aquisição da aeronave D2-TES / BOEING 787-10 (S/N 60291 – 80% preço compra).
 - iii) Data da concessão: 05 Novembro 2025
 - iv) Período de concessão: 12 anos
 - v) Prazo de reembolso: 48 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 5 Agosto 2037
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado

18. Provisões para outros riscos e encargos

18.1. Movimentos ocorridos, durante o exercício, nestas provisões

	Saldo inicial	Aumentos (Nota 33)	Diminuições (Nota 33)	Saldo final
Provisões para processos judiciais em curso	2.340.819.972	1.474.336.193	-1.474.336.193	2.340.819.972
Provisões para outros riscos e encargos	33.047.620.917	11.858.531.132	-8.607.164.640	36.298.987.409
	35.388.440.889	13.332.867.325	-10.081.500.834	38.639.807.381

A constituição de provisões é baseada no julgamento realizado pelo Conselho de Administração, tendo em consideração a probabilidade de exfluxos no futuro, por via de eventos passados, ou seja, os valores mencionados no quadro acima, resultam em contingências prováveis de pagamento.

Os valores reconhecidos representam a melhor estimativa de liquidação e podem diferir dos valores finais a pagar em virtude de eventuais responsabilidades futuras relacionadas com assuntos legais, judiciais e outras contingências.

19. Outros passivos não correntes e contas a pagar

19.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	TOTAL
		Até 5 anos	Mais 5 anos		
Fornecedores (a)	347.322.312.912	173.835.859.636	0	173.835.859.636	521.158.172.547
Fornecedores de imobilizado (a)	22.466.700.871	0	0	0	22.466.700.871
Clientes – saldos credores	0	0	0	0	0
Cauções Agências de Viagem	0	0	3.191.222.907	3.191.222.907	3.191.222.907
Estado (b)	17.597.242.878	0	0	0	17.597.242.878
Ministério das Finanças (c)		89.052.722.072	0	89.052.722.072	89.052.722.072
Ministério dos Transportes (c)		38.656.376.000	0	38.656.376.000	38.656.376.000
Pessoal	0	0	0	0	0
Outros entes públicos (d)	4.454.587.238	0	0	0	4.454.587.238
Outros credores	3.897.967.057	0	0	0	3.897.967.057
Totais	395.738.810.955	301.544.957.707	3.191.222.907	304.736.180.614	700.474.991.569

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	TOTAL
		Até 5 anos	Mais 5 anos		
Fornecedores (a)	240.276.299.593	173.835.859.636	0	173.835.859.636	414.112.159.228
Fornecedores de imobilizado (a)	29.999.307.129	0	0	0	29.999.307.129
Clientes – saldos credores	0	0	0	0	0
Cauções Agências de Viagem	0	0	3.216.747.236	3.216.747.236	3.216.747.236
Estado (b)	15.848.277.763	0	0	0	15.848.277.763
Ministério das Finanças (c)	0	89.880.853.621	0	89.880.853.621	89.880.853.621
Ministério dos Transportes (c)	0	38.656.376.000	0	38.656.376.000	38.656.376.000
Pessoal	0	0	0	0	0
Outros entes públicos (d)	4.508.313.242	0	0	0	4.508.313.242
Outros credores	4.555.844.532	0	0	0	4.555.844.532
Totais	295.188.042.259	302.373.089.256	3.216.747.236	305.589.836.492	600.777.878.751

Uma vez que não existem planos de pagamento com os fornecedores da TAAG com prazo superior a 1 ano, todas as suas dívidas são apresentadas no curto prazo à exceção das cauções das agências de viagens e de alguns saldos com entidades relacionadas (Nota 40).

(a) Os saldos de fornecedores (conta corrente e imobilizado) incluem saldos com entidades relacionadas (Nota 40), destacando-se os seguintes:



O aumento verificado resulta de obrigações em sede de IRT referentes ao exercício de 2025 que ainda carecem de liquidação à data de balanço.

(c) Os saldos em aberto com o Ministério das Finanças e o Ministério dos Transportes detalham-se como se segue:

	31/12/2025	31/12/2024
Ministério das Finanças		
Transferências para liquidação dos empréstimos	89.052.722.072	89.880.853.621
Ministério dos Transportes		
Transferências para pagamento de adiantamentos à Boeing	38.656.376.000	38.656.376.000
Total	127.709.098.072	128.537.229.621

Os valores acima representados estão representados no passivo não corrente pela sua não exigibilidade imediata fruto de negociações em curso para recapitalização da Companhia. De referir que o saldo relativo ao Ministério das Finanças encontra-se denominado em USD, pelo que a diminuição verificada respeita à actualização cambial do passivo.

(d) Os saldos com “Outros entes públicos” dizem respeito a saldos a pagar a entidades estatais de outras geografias, sendo o principal montante relativo ao acordo de pagamento em vigor na sucursal do Brasil, no montante de 1.348 milhões de AOA, divulgada na nota 37.1., e cujas obrigações têm vindo a ser integralmente cumpridas.

20. Empréstimos de curto prazo

20.1. Composição e movimentos no período

	Saldo Inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Descoberto Bancário e conta caucionada (a)	3.940.968.418	65.528.781.250	-3.940.968.418	65.528.781.250
Financiamentos de CP (b)	0	103.324.540.000	-103.324.540.000	0
	3.940.968.418	168.853.321.250	-107.265.508.418	65.528.781.250

(a) O descoberto bancário no montante aproximado de 17 mil milhares de kwanzas e conta caucionada no montante aproximado de 50.000 mil milhares de kwanzas contratados no exercício com o Banco Angolano de Investimentos teve como principal finalidade a regularização do serviço da dívida, o pagamento de custos de manutenção e a aquisição de um motor sobressalente. Os referidos financiamentos consistem em operações de curto prazo, com vencimento no decurso de 2026, cuja taxa de juro é de Luibor 1 mês +spread 4% ao ano, tendo sido dado como garantias o penhor de OTNRs. (ver Nota 7).

(b) O empréstimo refere-se à Facilidade de Pagamentos Antecipados de Pré-Entrega (PDP Facility), no montante de USD 110 milhões, utilizada como instrumento de financiamento para os pagamentos antecipados relativos à aquisição de três aeronaves Boeing, uma de modelo 787-9 e duas de modelo 787-10. O reembolso da PDP Facility já foi efectuado durante 2025 em três tranches, liquidadas em simultâneo com a entrega das respectivas aeronaves, conforme o detalhe das alíneas a),b) e c) divulgadas abaixo. De referir que os aumentos e diminuições estão relacionados com operações de financiamento cujos fluxos financeiros foram efetuados directamente entre as instituições financeiras e o fabricante, e, consequentemente, não devem estar reflectidas na Demonstração de Fluxos de Caixa.

Rubricas	Nota	Taxas de juros	Moeda Reembolso	Valores	
				Capital Inicial USD	Capital em dívida USD
Financiamentos de CP - PDP					
ABSA-ZC159	a)	SOFR+Margem	USD	40.000.000	40.000.000
ABSA-ZC160	b)	SOFR+Margem	USD	40.000.000	40.000.000
ABSA-ZB979	c)	SOFR+Margem	USD	30.000.000	30.000.000
				110.000.000	110.000.000

O aumento ocorrido nas “Licenças e taxas” resulta, sobretudo, do contexto operacional associado à transição para o novo aeroporto internacional, dado que se verificam atrasos no processo de emissão das facturas, originando que as responsabilidades subjacentes fossem devidamente acrescidas, assim como responsabilidades com taxas e licenças de outras geografias cuja factura correspondente ainda carece de recepção.

Referir que, os saldos de “encargos a pagar – outros valores a pagar” incluem saldos com entidades relacionadas (Nota 40), destacando-se os seguintes:

	31/12/2025	31/12/2024
Contas correntes com Entidades Públicas		
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	140 284.786	686.266.839
Sonangol Distribuidora	0	1.407.828.588
ENNA, E.P	448.098.584	653.785.085
Contas correntes com Entidades Participadas		
LSG Sky Chefs TAAG Angola	0	0
GHASSIST	97.812.030	0
Total	686.195.400	2.747.880.512

27. Custos das existências vendidas e das matérias-primas e subsidiárias consumidas

31/12/2025	Existências Iniciais	Compras	Existências Finais	Erros fundamentais (Nota 14)	Custo do Ano
Catering	2.039.651.679	7.063.351.316	2.872.203.601	0	6.230.799.395
Combustíveis e Lubrificantes Aviões e Viaturas	5.643.386	343.284.646	348.928.032	0	0
Material de consumo corrente – aeronaves	101.746.324	7.977.513.825	202.956.182	-7.876.303.968	0
Material de consumo corrente – outros	1.649.600.363	-663.267.754	749.017.322	0	237.315.287
Acessórios e sobressalentes	18.415.945.945	15.327.414.113	17.281.925.799	-16.461.434.259	0
Materiais diversos	9.870.352.872	-3.610.509.874	4.946.318.018	0	1.313.524.980
	32.082.940.569	26.437.786.272	26.401.348.953	-24.337.738.227	7.781.639.662
Fardamentos e Uniformes (Nota 28) (a)	66.356.619	1.991.370	67.135.364	0	1.212.625
	32.149.297.188	26.439.777.642	26.468.484.317	-24.337.738.227	7.782.852.287

(a) Custo do Ano de Fardamentos e Uniformes não contribui para o apuramento do CMVMC na medida em que as respectivas transacções estão reconhecidas na Nota 28 (Custos com Pessoal). No entanto, dado que as compras de fardas e uniformes são geridas através da rubrica de “Existências”, optou-se, em consistências com os anos anteriores, por se manter a sua apresentação no quadro acima.

28. Custos com o pessoal

	31/12/2025	31/12/2024
Remunerações dos corpos sociais	5.774.537.765	2.912.233.524
Remunerações do pessoal	67.894.303.503	56.313.677.679
Encargos sobre remunerações	5.924.035.622	5.519.203.745
	79.592.876.890	64.745.114.948
Seguros acidentes de trabalho e doenças profissionais	1.288.815.162	1.310.195.723
Formação profissional	6.149.579.942	995.001.698
Pensões	244.079.774	309.847.154
Despesas médicas	44.228.866	16.686.323
Deslocações e estadas (Tripulação incluída)	14.307.576.583	11.220.618.069
Fardamentos e uniformes (Nota 27)	1.212.625	9.014.126
Refeitório	604.394.067	47.158.903
Despesas de Acção Social	40.470.235	20.002.438
Indemnização Pessoal (PVRQ)	22.803.343	85.671.649
Transporte de pessoal	2.795.390.212	1.810.659.372
Outras despesas com o pessoal	2.468.594.471	2.601.063.798
Outras despesas com o pessoal	27.967.145.281	18.425.919.253
Total	107.560.022.172	83.171.034.202

A 31 de Dezembro de 2025, o total de colaboradores alocados à estrutura da sede em Luanda, a qual é a mais significativa no total do universo de colaboradores da Empresa, totalizava 2.632 (31 de Dezembro de 2024: 2.390), um aumento de cerca de 10% face ao período homólogo. O aumento dos custos verificados no período resulta do aumento geral nos salários, a partir do segundo semestre do ano anterior, o aumento dos custos com deslocação e estadas, directamente associados ao maior número de voos internacionais operados por pessoal da companhia após o fim do contrato de Wet Lease com a Hi Fly ocorrido em Maio de 2024, assim como o incremento dos custos com transportes de pessoal e outras despesas, relacionadas o aumento das necessidades de formação das tripulações em virtude da renovação da frota de aeronaves em curso.

Por outro lado, a diminuição observada na rubrica de Impostos, de cerca de 7 mil milhões de kwanzas está relacionado com a isenção da Companhia para com o imposto de Contribuição Especial sobre Operações Cambiais (CEOC), atribuída em 2025.

COMBUSTÍVEIS – AERONAVES E OUTROS

	31/12/2025	31/12/2024
Combustíveis - Aeronaves e Outros		
Combustíveis - Aeronaves	124.700.432.319	138.947.752.331
Combustíveis - Outros	0	214.800.827
Total	124.700.432.319	139.162.553.158

Esta é a categoria de custos com peso mais relevante no total da rubrica, representando os custos incorridos com o fornecimento de combustível, no país e no estrangeiro. Os fornecedores mais significativos são SONANGOL DISTRIBUIDORA, GALP Energia-Petrogal, RAIZEN Combustíveis e REPSOL. A redução ocorrida no exercício, está directamente relacionada a diminuição geral do nº de Block hours, sobretudo nas rotas intercontinentais (-13%), acrescida da descida de 15% no preço médio do jet fuel (2,9 USD/gal vs. 3,4 USD/gal), que beneficiou de uma maior estabilidade do Brent e do aumento da oferta global no ano de 2025.

CONSERVAÇÃO E REPARAÇÃO

	31/12/2025	31/12/2024
Conservação e Reparação		
Conservação e reparação - Aeronaves e motores	35.665.307.308	17.769.834.438
Conservação e reparação - Equipamentos	147.607.223	339.278.106
Conservação e reparação - Instalações	26.037.773	54.558.561
Conservação e reparação - Edifícios	237.870.883	334.307.671
Conservação e reparação - Viaturas	1.980.385.064	118.155.603
Conservação e reparação - Outros	82.833.718	63.652.887
Total	38.140.041.969	18.679.787.266

Não dispondo, à data, de infra-estruturas, equipamento e *know how* que permitam proceder à realização de inspecções técnicas para a manutenção preventiva e correctiva das suas aeronaves (*checks*) no território nacional, a TAAG recorre a companhias aéreas no exterior, nomeadamente na África do Sul, Etiópia e Israel, para manutenção das suas aeronaves. Em particular, para reparações de motores, a TAAG recorre ao fornecedor específico de cada motor, sendo os mesmos enviados para o estrangeiro, para as reparações dos mesmos.

O incremento significativo foi em grande medida impulsionado por novos eventos de C-Check, novos custos associados às reservas de manutenção da nova frota A220 e B789, novos contratos de pool, reparações de motores e outras reparações adicionais.

As despesas de reparação e manutenção correntes são consideradas como custos do ano em que ocorrem.

ASSISTÊNCIA TÉCNICA E ADMINISTRATIVA

Os valores representam, em 2025, os desembolsos efectuados com a contratação de técnicos de empresas nacionais e estrangeiros para, *in situ*, apoiar os técnicos nacionais na manutenção preventiva diária das aeronaves da Empresa, bem como no apoio às diversas Direcções da Companhia. O aumento verificado nesta rubrica decorre, em grande medida, do acréscimo dos serviços jurídicos prestados por advogados externos no âmbito do processo de aquisição da nova frota, nomeadamente das aeronaves Boeing 787-9 e 787-10.

RENDAS E ALUGUERES

	31/12/2025	31/12/2024
Rendas e alugueres		
Rendas e alugueres - Instalações e residências	5.146.432.297	6.297.049.948
Rendas e alugueres - Aeronaves	40.096.437.366	148.485.911
Rendas e alugueres - Viaturas	3.928.719.406	792.266.367
Rendas e alugueres - Rotáveis e Motores	1.287.352	499.034.649
Rendas e alugueres - Outros	219.874.525	242.726.249
Total	49.392.750.946	7.682.591.301

31. Resultados Financeiros

	AOA	
	31/12/2025	31/12/2024
Proveitos e ganhos financeiros		
Investimentos Financeiros (Nota 7/Nota 10)	14.199.198.618	17.692.449.428
Juros	1.601.953.082	1.381.184.488
	15.801.151.700	19.073.633.916
Diferenças de câmbio favoráveis		
Realizadas	6.726.340.175	3.946.202.787
Não Realizadas	22.761.429.083	57.915.383.481
	29.487.769.258	61.861.586.268
Outros proveitos	64.082.635	436.857.224
Total proveitos e ganhos financeiros	45.353.003.593	81.372.077.408
Custos e Perdas Financeiras		
Investimentos Financeiros (Nota 7)	0	-897.970.500
Juros	-20.805.232.711	-12.295.416.167
	-20.805.232.711	-13.193.386.667
Diferenças de câmbio desfavoráveis		
Realizadas	-10.892.812.350	-10.459.315.476
Não Realizadas	-15.297.339.154	-71.989.283.531
	-26.190.151.504	-82.448.599.007
Despesas Bancárias	-5.029.887.402	-3.422.476.208
Outros custos	-219.586.074	-879.020.740
	-5.249.473.476	-4.301.496.949
Total custos e perdas financeiras	-52.244.857.690	-99.943.482.623
Total de resultados financeiros	-6.891.854.097	-18.571.405.214

32. Resultados em filiais e associadas

	USD	
	31/12/2025	31/12/2024
Dividendos		
LSG Sky Chefs TAAG Angola	0	1.512.000.000
Outros custos com filiais		
Outros	38.566.108	0
Total	38.566.108	1.512.000.000

35. Imposto sobre o rendimento

	AOA 31/12/2025	AOA 31/12/2024
Resultado contabilístico	-132.905.715.075	-134.212.063.458
Correcções para efeitos fiscais:		
A somar:		
Seguros do ramo de vida e saúde	1.222.073.340	1.019.050.829
Provisões/quebras em existências	0	210.243.281
Provisões para outros riscos e encargos	13.332.867.325	7.408.453.748
Provisões cobrança duvidosa /Dívidas incobráveis	3.055.352.162	13.538.426.463
Penalidades contratuais	1.928.933.609	0
Amortizações extraordinárias	0	0
Correcções de exercícios anteriores	1.853.578.053	531.825.668
Custos com IAC	1.024.768.435	1.276.890.729
Diferenças de câmbio não realizadas	15.297.339.154	71.989.283.531
	37.714.912.080	95.974.174.248
A deduzir:		
Reversão provisões para outros riscos e encargos	-10.081.500.834	-684.549.653
Reversão provisões cobrança duvidosa /Dívidas incobráveis	0	0
Reversão de provisão para existências	0	0
Reversão de amortizações extraordinárias	0	0
Proveitos sujeitos a IAC	-15.801.151.700	-19.073.633.916
Diferenças de câmbio não realizadas	-22.761.429.083	-57.915.383.481
	-48.644.081.616	-77.673.567.050
Lucro tributável (Prejuízo fiscal)	-143.834.884.612	-115.911.456.260
Prejuízos fiscais de anos anteriores	335.545.632.793	219.634.176.534
Taxa nominal de imposto	25%	25%
Imposto sobre os lucros (AOA)	0	0

OUTRAS NOTAS RELACIONADAS COM A POSIÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS DAS OPERAÇÕES

36. Responsabilidades assumidas e não reflectidas no Balanço

Em 31 de Dezembro de 2025, a Empresa não tem qualquer responsabilidade assumida e não reflectida no Balanço, além das garantias soberanas relacionadas com os contratos de financiamento contraídos para a aquisição de aeronaves, conforme divulgado na Nota 15.

37. Contingências

37.1 Sucursal do Brasil

A Companhia foi notificada, em 22 de abril de 2013, pela Administração Fiscal Brasileira, para apresentar informações contabilísticas e financeiras relativas ao Imposto sobre Rendimentos da Pessoa Jurídica (CIT) e CST para o ano civil de 2010. O objectivo das autoridades foi o de verificar o cálculo correcto do CIT e SCT. Uma vez que a gestão da TAAG vigente na altura não forneceu as informações exigidas pelas autoridades fiscais, a 01 de Novembro de 2013, as autoridades fiscais levantaram o Aviso de Infracção Fiscal para cobrar CIT e SCT, juntamente com as respectivas penalizações e juros.

De acordo com a Legislação Fiscal Brasileira, quando um contribuinte não apresenta as informações, o CIT e o SCT são determinados de acordo com o Método do Lucro Arbitrado. As operações da TAAG no Brasil não foram divulgadas pelo que as autoridades fiscais calcularam o passivo tributário com base em 4% do total dos activos da empresa com base no balanço disponível, resultando assim num passivo fiscal substancial.

A anterior gestão da TAAG decidiu posteriormente apresentar uma defesa que se apresentou inoportuna, e que levou a que as autoridades fiscais solicitassem a execução fiscal.

Apesar de todos os esforços levados a cabo pela Companhia para reverter esta situação, a Administração Fiscal Brasileira manteve a sua posição inicial fixando a dívida em cerca de ascende 65 Milhões de Reais.



40. Saldos com entidades relacionadas

Os principais saldos com entidades relacionadas a 31 de Dezembro de 2025 são os que se apresentam abaixo:

	Contas a receber (Nota 9 e 11)	Contas a pagar (Nota 19 e 21)
Saldos não correntes com Entidades Públicas		
Sonangol Distribuidora	0	-163.240.887.921
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	0	-10.594.971.715
Saldos com o Ministério das Finanças e Transportes		
Ministério das Finanças	0	-89.052.722.508
Ministério dos Transportes	0	-38.656.376.000
Sub-Total - Não corrente	0	-301.544.958.144
Contas correntes com Entidades Públicas		
Serviço de Apoio à Presidência	48.733.990.744	0
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	17.956.167.888	-100.596.345.906
Casa Militar	7.798.786.136	0
Sonangol Distribuidora	19.037.333.582	-152.761.055.381
Ministério dos Transportes	1.964.137.042	0
ENNA, E.P	6.359.782.426	-4.541.492.155
Contas correntes com Entidades Participadas		
LSG SKY CHEFS TAAG ANGOLA, SA	21.028.411	-7.013.125.863
GHASSIST	166.148.062	-12.146.894.788
Saldos com o Ministério das Finanças		
Ministério das Finanças		-998.252.571
Dívidas fiscais	0	-4.410.765.439
Total	102.037.374.291	-584.012.889.810

A capacidade (ASK) aumentou cerca de 4,9%, permanecendo ligeiramente abaixo do crescimento da procura, condicionada por constrangimentos persistentes na cadeia de abastecimento aeronáutica, incluindo atrasos na entrega de aeronaves e limitações na disponibilidade de componentes. Este desalinhamento entre oferta e procura contribuiu para a manutenção de níveis elevados de eficiência operacional, com o fator de ocupação (load factor) a atingir cerca de 83,7%, acima dos níveis pré-pandemia. Observou-se ainda uma ligeira pressão sobre os yields (-0,7%), refletindo um processo gradual de normalização tarifária.

Summary of key passenger traffic metrics

Global airline industry	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
RPK, billion	8,688	2,974	3,623	5,973	8,171	9,039	9,505	9,971
% change YoY	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.2%	4.9%
Segment passengers	4,560	1,779	2,304	3,452	4,414	4,774	4,982	5,202
% change YoY	2.1%	-61.0%	29.5%	49.9%	27.8%	8.2%	4.3%	4.4%
O&D passengers	3,974	1,570	2,017	2,960	3,793	4,097	4,269	4,458
% change YoY	2.2%	-60.5%	28.5%	46.7%	28.1%	8.0%	4.2%	4.4%
Aircraft departures, million	37.5	19.7	24.2	29.5	35.3	37.3	38.9	40.3
% change YoY	-0.8%	-47.5%	22.8%	21.9%	19.8%	5.7%	4.1%	3.6%
ASK, % change YoY	3.4%	-56.6%	18.7%	40.1%	31.1%	8.9%	4.9%	4.7%
Passenger load factor, % ASK	82.6%	65.2%	68.9%	78.7%	82.2%	83.5%	83.7%	83.8%
Total load factor, % ATK	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.4%	70.8%
Passenger ticket yield, % YoY	-3.7%	-8.1%	4.9%	9.7%	8.5%	-4.2%	-0.9%	-0.1%
Passenger total yield, % YoY	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	5.9%	-4.1%	-0.7%	0.0%
Average nominal one-way fare, USD/PAX	153	120	120	148	171	188	188	188
% change YoY	-1.9%	-21.3%	-0.5%	23.3%	15.8%	-1.9%	0.0%	0.4%
Average nominal return fare*, USD	361	308	298	359	407	399	400	402
% change YoY	0.4%	-14.6%	-3.3%	20.6%	13.1%	-1.8%	0.2%	0.5%
Average real return fare*, 2025 USD/PAX compared to 2015	-17.5%	-32.0%	-36.4%	-26.7%	-23.7%	-29.8%	-33.6%	-35.6%

Source: IATA Sustainability and Economics. * Including ancillary fees.

(Fonte: IATA –Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

Apesar dos desafios operacionais e do aumento dos custos não relacionados com combustível, incluindo pressões salariais, custos de manutenção e constrangimentos logísticos, o sector registou um desempenho financeiro robusto, com receitas globais a ultrapassarem 1 bilião de USD e resultados operacionais na ordem dos 67 mil milhões de USD, correspondendo a uma margem operacional de cerca de 6,6%. No segmento de carga, verificou-se uma estabilização da procura, com crescimento de cerca de 3,1%, suportado pelo comércio electrónico e pela procura de soluções logísticas eficientes. Este desempenho confirma a relevância estrutural do segmento, embora com uma dinâmica mais moderada.

A evolução da rentabilidade manteve-se desigual entre regiões. A América do Norte e a Europa continuaram a concentrar a maior parte dos resultados, enquanto mercados emergentes registaram crescimentos mais elevados, embora com desafios persistentes de rentabilidade e eficiência.

No caso da região africana, o sector manteve um desempenho positivo, com crescimento da procura de cerca de 7,4% face a 2024. A capacidade acompanhou esta evolução de forma mais gradual, contribuindo para a melhoria dos níveis de ocupação, ainda que abaixo da média global. Não obstante, a rentabilidade manteve-se estruturalmente limitada, refletindo constrangimentos como infraestruturas menos desenvolvidas, elevados custos operacionais, restrições regulatórias e limitações no acesso a financiamento e moeda estrangeira, bem como a persistência de constrangimentos na cadeia de abastecimento aeronáutica. Ainda assim, o crescimento sustentado da procura evidencia o potencial de desenvolvimento do setor no médio e longo prazo.

Regional financial performance

Global airline industry	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
AFRICA								
EBIT, USD billion	0.1	-1.0	-0.5	-0.4	0.5	0.6	0.6	0.7
EBIT margin	1.0%	-16.9%	-6.8%	-3.1%	3.5%	3.7%	3.7%	3.7%
Net profit, USD billion	-0.3	-1.8	-1.1	-0.8	0.1	0.1	0.2	0.2
Net profit margin	-1.8%	-30.0%	-14.6%	-7.0%	0.5%	0.4%	1.1%	1.0%
Per passenger, USD	-2.2	-48.9	-20.5	-8.2	0.6	0.4	1.4	1.3
RPK growth, %	4.7%	-68.2%	17.0%	84.3%	38.5%	12.7%	7.4%	6.0%
ASK growth, %	4.5%	-62.1%	18.5%	51.4%	35.6%	10.0%	5.3%	5.7%
Load factor, % ASK	71.8%	60.2%	59.4%	72.3%	72.8%	74.6%	76.1%	76.3%
Load factor, % ATK	56.6%	48.8%	50.5%	60.0%	61.4%	62.1%	62.8%	63.3%

(Fonte: IATA –Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

- Avaliação de opções de venda ou leasing da frota em descontinuação, nomeadamente da frota Boeing 777-200 e 700-300;
- Cumprimento integral do plano de manutenção das aeronaves;
- A celebração e renovação de contratos de leasing para operação de rotas estratégicas;
- Optimização da rede de destinos e diversificação de receita (suspensão de voos para rotas não rentáveis, e abertura de novas rotas, nomeadamente através de contratos de *codeshare*;
- Encerramento de algumas lojas TAAG e renegociação de contratos com agências;
- Negociação de novas linhas crédito;
- Renegociação de termos e condições com os fornecedores;
- Suspensão de serviços não essenciais à operação;
- Cumprimento de todos os procedimentos de segurança dos passageiros e tripulações;
- Ações de Saneamento e capitalização urgente da Empresa, através da compensação de dívidas com Empresas Públicas - nomeadamente, Sonangol e SGA – e emissões de títulos e garantias soberanas;
- Ações de apoio Institucional, nomeadamente, na venda de divisas à TAAG para cobertura do backlog e necessidades mensais da Companhia.

Assim, neste contexto particularmente desafiante, e em alinhamento com os accionistas e a Tutela, o Conselho de Administração tem vindo a desenvolver um plano abrangente para a reestruturação financeira e operacional da Empresa, de forma a fazer face aos desafios e incertezas materiais que ainda persistem, com a ambição de preparar a TAAG para o futuro e torná-la uma Empresa de referência no espaço regional africano.

42.2 Incidente de Cibersegurança

Durante o exercício de 2024 a TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. foi alvo de um ciberataque de proporções significativa que afetou de forma substancial a infraestrutura tecnológica da empresa, com especial incidência nos sistemas de contabilidade e gestão financeira.

O incidente ocorreu em Setembro de 2024 e teve como consequência imediata a interrupção das actividades contabilísticas correntes, bem como a perda massiva de informação contabilística dos exercícios de 2023 e 2024. O ataque afetou a estrutura de tecnologias de informação da Companhia, tendo causado disrupções nos sistemas SAP, APM, e no acesso às pastas de rede corporativas, alojadas no datacenter principal da Empresa.

Importa, no entanto, salientar que este evento não afetou a continuidade das operações aéreas da empresa, nomeadamente a programação de voos, a prestação dos serviços operacionais, nem os sistemas de emissão de reservas e bilhetes de passagem, que permaneceram plenamente funcionais.

Assim que o incidente foi identificado, foram acionados os protocolos internos de resposta, com a mobilização imediata das equipas internas de tecnologia e de parceiros externos especializados em cibersegurança. Foram implementadas medidas de contenção e mitigação, incluindo a desconexão dos sistemas afetados, análise forense de acessos indevidos e reforço dos mecanismos de proteção. Adicionalmente, a TAAG cumpriu com a pronta comunicação às partes relevantes, incluindo autoridades competentes e auditores externos, do ciberataque a que foi sujeita.

Face à gravidade da situação, foi definido e executado com carácter de urgência um plano de recuperação de dados com os seguintes objetivos:

- Reposição célere da informação contabilística de 2024, de forma a permitir o normal prosseguimento dos trabalhos de auditoria e assegurar a apresentação atempada das demonstrações financeiras do exercício;
- Recuperação do histórico contabilístico de 2022 e 2023, igualmente afetado pelo ataque, apesar de se tratarem de exercícios já auditados, de modo a restabelecer os registos da empresa e garantir a continuidade e coerência dos dados históricos.

O processo de recuperação foi conduzido por equipas internas de tecnologia e contabilidade, em colaboração com especialistas externos em cibersegurança e sistemas de informação. As ações incluíram a utilização de backups periódicos, reconciliações com documentos físicos e fontes externas, e reprocessamentos manuais sempre que necessário. Quando aplicável, foram efetuadas reconciliações com fontes externas e reprocessamentos manuais, com vista a assegurar a fiabilidade da informação contabilística reconstituída.

Simultaneamente, a TAAG reforçou a sua postura de segurança da informação, com especial destaque para:

- Melhoria das infraestruturas tecnológicas;
- Reforço dos controlos de acesso e autenticação;



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

31 de Dezembro de 2025

(USD)





DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA - US DÓLARES

	Notas	31/12/2025	31/12/2024
Prestação de serviços	23	429.405.977	426.816.991
Outros proveitos operacionais	24	7.680.616	13.186.374
Total dos Proveitos Operacionais		437.086.593	440.003.365
Variações nos produtos acabados / em vias de fabrico		0	0
Custo das existências vendidas e das matérias consumidas	27	-9.280.913	-12.108.616
Custos com o pessoal	28	-113.987.549	-91.331.013
Amortizações	29	-44.780.919	-40.721.791
Outros custos e perdas operacionais	30	-407.932.616	-385.622.513
Total dos Custos Operacionais		-575.981.997	-529.783.933
Resultados Operacionais		-138.895.404	-89.780.568
Resultados financeiros – ganhos/(perdas)	31	-8.284.484	10.847.420
Resultados de filiais e associadas – ganhos/(perdas)	32	-40.752	1.655.727
Resultados não operacionais – ganhos/(perdas)	33	2.526.568	-12.221.269
Resultados Antes de Impostos		-144.694.072	-89.498.690
Imposto sobre rendimento	35		
Resultado Líquido do Exercício		-144.694.072	-89.498.690

Luanda, 13 de Maio 2026

As notas anexas fazem parte da Demonstração de Resultados para o período findo em 31 de Dezembro de 2025

O Presidente do Conselho de
Administração



Clóvis Rosa

O Presidente da Comissão
Executiva



Nelson Oliveira

A Administradora Financeira



Gabriela Bastos

A Técnica de Contas



Esmeralda Souto
Inscrição Nº 20120020

NOTAS INICIAIS

Informação geral

1.1 Introdução

A TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. foi criada com o Estatuto de Empresa Estatal através do Decreto n.º 15/80. De acordo com a Lei n.º 9/95, de 15 de Setembro, foi considerada como Empresa Pública culminando com a publicação do novo Estatuto aprovado pelo Decreto n.º 31/97 de 2 de Maio e publicado no Diário da República, I Série, n.º 21, revogando toda a legislação que contrarie o disposto no referido Diploma.

A Empresa tem a sua sede social em Luanda, na Avenida Luanda - Sul, Edifício One Metrópolis, 7º Andar, matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o n.º 1994.20, Contribuinte Fiscal n.º 5410002830, e instalações operacionais no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro e no Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto, igualmente em Luanda, podendo criar e encerrar filiais, sucursais, agências, delegações ou outro tipo de representação, no país e no estrangeiro, bem como descentralizar os seus serviços técnicos e administrativos, de acordo com as necessidades da sua actividade.

O Decreto Presidencial n.º 275/18 de 26 de Novembro de 2018 publicado no Diário da República, I Série, n.º 177, transformou a empresa pública TAAG – Linhas Aéreas de Angola, E.P. em sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos com o estatuto de empresa de domínio público, que passou a denominar-se TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A.. Este diploma revogou o Decreto n.º 31/97 de 2 de Maio e toda a legislação que contrarie o disposto no referido Diploma.

Salientar que, em conformidade com o disposto no artigo 3º do Decreto Presidencial n.º 275/18, de 26 de Novembro de 2018, a TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. (doravante “TAAG” ou “Empresa”) sucede, automática e globalmente, sem quebra de identidade ou da personalidade jurídica, à TAAG – Linhas Aéreas de Angola, E.P., sem necessidade de processo de liquidação, ou de novo licenciamento, conservando a universalidade de bens, direitos e obrigações existentes no momento da transformação.

O Decreto Presidencial n.º 186/20, de 17 de Julho, o qual estabelece a necessidade de adequar o valor nominal do capital social à actual conjuntura económica e ao plano de reestruturação da TAAG, assim como a redefinição da estrutura accionista da TAAG, fixa o capital social da TAAG em Kz 127.007.000.000,00 (cento e vinte e sete mil milhões, sete milhões de kwanzas), o qual está representado por 2.000.000.000 (dois mil milhões) de acções.

1.2 Actividade económica

Constitui objecto da TAAG, conforme disposto no artigo 3º do Decreto Presidencial n.º 275/18, de 26 de Novembro de 2018, a exploração de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação dos serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas directa ou indirectamente com a referida actividade, podendo dedicar-se também a outras actividades convenientes aos seus interesses empresariais.

A TAAG opera na maioria dos aeroportos nacionais e tem delegações e representações na Europa, África, Ásia e América Latina.

1.3 Estratégia e missão

A TAAG rege-se pela Lei de Bases do Sector Empresarial Público, pelo Decreto Presidencial n.º 275/18 de 26 de Novembro de 2018, pela Lei das Sociedades Comerciais e pelas normas especiais cuja aplicação decorra da prossecução do seu objecto.

No quadro da missão que lhe está cometida, a TAAG deverá prosseguir, entre outras, as seguintes linhas de orientação estratégica:

- Assegurar o cumprimento estrito de todas as normas de segurança operacional, segurança e qualidade nas operações da TAAG;
- Garantir uma estreita colaboração com as entidades reguladoras nacionais e internacionais;
- Assegurar total compromisso com a pontualidade e fiabilidade das suas operações;
- Continuar a servir os passageiros de forma profissional e atenciosa;
- Adaptar as características dos serviços às necessidades dos passageiros;
- Promover a unidade interna e a tomada de decisões sob uma perspectiva corporativa;
- Garantir a sustentabilidade financeira da Companhia, garantindo a capacidade de gerar resultados financeiros positivos;
- Minimizar o impacto das nossas operações no meio ambiente adoptando critérios de responsabilidade ambiental.

1.4 Organização

A TAAG, S.A é tutelada pelo Ministério dos Transportes e registada, como operadora de transporte aéreo, na ANAC - Autoridade Nacional de Aviação Civil.

- Misayely Abias – Administrador não Executivo;
- Isa Mónica de Sousa Cristino - Administradora não Executiva;
- Adiron Alberto - Administrador não Executivo;
- Nelson Oliveira – Presidente da Comissão Executiva (Administrador Executivo);
- Custódia Gabriela Pereira Bastos - Administradora Executiva;
- Miguel Carneiro – Administrador Executivo;
- Manuela Parda - Administradora Executiva;
- Iuri Neto – Administrador Executivo;
- Neide do Rosário Pinto Teixeira - Administradora Executiva;

Em 6 de Fevereiro de 2026, por Deliberação Social Unânime por escrito dos acionistas, foi deliberada a cessação de funções da Administradora Manuela Parda com efeitos imediatos. A actual composição do Conselho de Administração passou a ser a seguinte:

- Clóvis Rosa – Presidente do Conselho de Administração (Administrador não Executivo);
- Isa Mónica de Sousa Cristino - Administradora não Executiva;
- Manuel Tavares – Administrador não Executivo;
- Adiron Alberto - Administrador não Executivo;
- Nelson Oliveira – Presidente da Comissão Executiva (Administrador Executivo)
- Custódia Gabriela Pereira Bastos - Administradora Executiva;
- Miguel Carneiro – Administrador Executivo;
- Iuri Neto – Administrador Executivo;
- Misayely Abias – Administrador Executivo;
- Neide do Rosário Pinto Teixeira - Administradora Executiva;

O Conselho de Administração tem na sua missão cumprir e fazer cumprir, entre outras disposições, o disposto na Lei de Bases do Sector Empresarial Público, bem como a dinamização da política empresarial da TAAG, no sentido de concretizar os seus objectivos estratégicos.

1.5 Aprovação das demonstrações financeiras

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas e autorizadas para emissão pelo Conselho de Administração em 13 de Maio de 2026.

Políticas contabilísticas

2.1. Bases de preparação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras reflectem a actividade desenvolvida pela sociedade durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2025.

As Demonstrações Financeiras foram preparadas com base nos critérios e princípios previstos no Plano Geral de Contabilidade, aprovado pelo Decreto n.º 82/01 de 16 de Novembro, de acordo com as políticas contabilísticas descritas nas notas 2.2 e seguintes, apresentadas em Dólares dos Estados Unidos da América e foram preparadas para apoiar os accionistas na avaliação da performance da Empresa e para efeitos de apresentação a parceiros nacionais e internacionais no âmbito da actividade operacional da Empresa.

Estas respeitam as características de relevância e fiabilidade, tendo sido preparadas na base da continuidade e do acréscimo e obedeceram aos princípios contabilísticos de consistência, materialidade, não compensação de saldos, acréscimo e comparabilidade.

A TAAG, como empresa de domínio público, está sujeita às regras e legislação para o sector público Angolano. Neste sentido necessita do apoio do Estado Angolano e dos seus accionistas para dar cumprimento à missão e objectivos para a qual foi criada, pressuposto que se considera fundamental para suportar a adequação da preparação das demonstrações financeiras com base no princípio da continuidade das operações.

Na preparação das demonstrações financeiras, o Conselho de Administração recorreu ao uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos com impacto no valor de activos e passivos e no reconhecimento de rendimentos e gastos de cada período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados actuais e futuros podem diferir destas estimativas. As principais asserções que envolvem um maior nível de julgamento ou complexidade,

- Dólares – Um dólar corresponde ao número de unidades monetárias apresentado na tabela equivalente (Ex: 1 dólar corresponde a 0,85 euros no ano de 2025).

A informação acima apresentada tem origem nas tabelas de câmbio carregadas no sistema de produção da informação contabilística da Empresa.

2.3. Bases de valorimetria adoptadas na preparação das demonstrações financeiras

Abaixo encontram-se descritos os principais critérios contabilísticos utilizados na preparação das demonstrações financeiras da TAAG:

2.3.1. Imobilizado corpóreo

O imobilizado corpóreo encontra-se mensurado ao custo de aquisição, deduzido das depreciações e amortizações extraordinárias. Nas circunstâncias em que a quantia escriturada é superior ao valor recuperável do activo, procede-se ao seu reajustamento para o valor recuperável estimado mediante o registo de amortizações extraordinárias, cujos efeitos são reconhecidos em resultados não operacionais.

Os custos directamente atribuíveis à aquisição dos bens e à sua preparação para entrada em funcionamento estão a ser considerados no seu valor de balanço. O custo de aquisição de bens imobilizados importados compreende o preço de compra, os direitos alfandegários, honorários dos despachantes, encargos bancários, seguro, transporte e outras despesas relacionadas directamente com a importação.

Os custos subsequentes são incluídos no valor contabilístico do bem ou reconhecidos como imobilizados separados, conforme apropriado, sendo a amortização dos mesmos efectuada durante a vida útil remanescente do bem.

As amortizações são calculadas segundo o método das quotas constantes por duodécimos, de forma a reintegrar o imobilizado no fim da sua vida útil, sendo que para os componentes aeronáuticos, é deduzido o valor residual de 10%.

As taxas de amortização praticadas são as aprovadas pela Portaria n.º 755/72 e Decreto Presidencial n.º 207/15, constantes das tabelas anexas que se encontram evidenciadas no Anexo II, sendo que a tabela abaixo resume a vida útil estimada para as diferentes classes de imobilizado:

Classe de imobilizado	Vida útil (anos)	Valor Residual (%)
Terrenos e recursos naturais	0	0%
Edifícios e outras construções	08 – 50	0%
Equipamento básico (aeronaves)	10 – 15	10%
Equipamento básico (outros)	10 – 15	0%
Equipamento de transporte	03 – 10	0%
Equipamento administrativo	06 – 10	0%

Os sobressalentes principais e equipamentos de reserva são classificados como imobilizado corpóreo, os restantes sobressalentes de consumo por períodos inferior a um ano e outro material aeronáutico acessório é reconhecido como existências, conforme nota 2.3.5.

Os encargos com reparações e manutenções regulares são reconhecidos no próprio exercício em que ocorrem não procedendo a Empresa à capitalização de quaisquer encargos relacionados com as aeronaves. As visitas oficiais de revisão periódica são diferidas pelo período da sua validade e apresentadas no balanço nas rubricas de Outros activos correntes e não correntes (Nota 11).

Os ganhos ou perdas, provenientes do abate ou alienação, são determinados pela diferença entre os recebimentos das alienações deduzidos dos custos de transacção e a quantia escriturada dos activos, e são reconhecidos na demonstração dos resultados, como resultados não operacionais.

Para as alienações de imobilizado, nomeadamente de aeronaves ao abrigo de contratos de *sale and leaseback*, a Empresa avalia em conformidade com a política contabilística das locações a classificação subjacente. Se uma transacção de *sale and leaseback* resultar numa locação financeira, qualquer excesso do provento da venda sobre a quantia escriturada não deve ser imediatamente reconhecido como rendimento pelo vendedor-locatário. Deve ser diferido e reconhecido de forma linear durante o prazo da locação como rendimento não operacional, dado que não decorre da actividade principal da Empresa, mas sim de operações de natureza acessória. Adicionalmente, se uma transacção *sale and leaseback* resultar numa locação operacional e se for claro que a transacção é estabelecida pelo justo valor, quaisquer lucros ou prejuízos devem ser imediatamente reconhecidos. Se o preço de venda estiver abaixo do justo valor, quaisquer lucros ou prejuízos devem ser imediatamente reconhecidos, excepto que, se a perda for compensada por futuros pagamentos da locação abaixo do preço de mercado, ele deve ser diferido e amortizado em proporção aos pagamentos da locação durante o período pelo qual se espera que o ativo seja usado. Se o preço de venda estiver acima do justo valor, o excesso sobre o justo valor deve ser diferido e amortizado durante o período pelo qual se espera que o activo seja usado.

2.3.8. Outros activos correntes

Os saldos de outros activos correntes correspondem essencialmente a encargos a repartir por exercícios futuros relacionados com manutenção plurianual das aeronaves, e valores a receber por serviços prestados pela TAAG os quais não foram facturados até à data de fecho.

Os montantes relativos a encargos a repartir por exercícios futuros são valorizados ao custo histórico, sendo que os proveitos a facturar, titulados em moeda diferente da moeda de relato, são actualizados à data de balanço considerando as respectivas taxas de câmbio em vigor, conforme taxas carregadas no sistema, provenientes da IATA: *Online Library – Currency*.

2.3.9. Provisões para outros riscos e encargos

As provisões apenas são reconhecidas quando existe uma obrigação presente que resulte de eventos passados, para a liquidação da qual seja provável a necessidade de afectação de recursos internos e cujo montante possa ser estimado com razoabilidade.

Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, a TAAG divulgará tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para liquidação do mesmo seja considerada remota.

As provisões são mensuradas ao custo histórico, de acordo com a melhor estimativa do Conselho de Administração sobre o dispêndio necessário para liquidar a obrigação. Nas circunstâncias em que o passivo seja titulado em moeda diferente da moeda de relato, o respectivo saldo é actualizado à data de balanço considerando as respectivas taxas de câmbio em vigor.

2.3.10. Empréstimos bancários

Os empréstimos são reconhecidos pelo valor nominal, na moeda de contratação do financiamento, sendo os passivos denominados em moeda que não a moeda de relato actualizados cambialmente, à data de fecho, para a moeda de relato. São incluídos nos passivos correntes, excepto quando se trata de passivos com maturidades superiores a 12 meses após a data do Balanço, sendo nesse caso classificados como passivos não correntes.

Os gastos com financiamento, nomeadamente os juros, são reconhecidos na demonstração de resultados do período a que respeitam.

2.3.11. Contas a pagar e outros passivos correntes

As contas a pagar incluem dívidas a fornecedores, entidades relacionadas, outros credores e Estado, e são valorizadas ao custo histórico das transacções.

Os saldos das contas de terceiros titulados em moeda diferente da moeda de relato são actualizados à data de balanço considerando as respectivas taxas de câmbio em vigor.

2.3.12. Aplicação de resultados

De acordo com o artigo 34º dos Estatutos, os lucros da TAAG, depois de pagos os impostos, devem ser aplicados em conformidade com o seguinte:

- Um mínimo de 10% para constituição ou reintegração da reserva legal, até atingir o montante legalmente exigível;
- Um mínimo de 5% para o fundo de investimento;
- Outras aplicações impostas pela lei;
- Do remanescente será distribuída pelos accionistas, a título de dividendos, a percentagem que vier a ser fixada, a qual, salvo voto favorável de $\frac{1}{4}$ dos votos dos accionistas presentes ou representados, não poderá ser inferior a 50%;
- Uma percentagem a atribuir, como participação nos lucros, aos Membros do Conselho de Administração e aos trabalhadores, segundo critérios a definir em Assembleia Geral;
- O restante conforme for deliberado pela Assembleia Geral.

2.3.13. Prestações de serviços

Os proveitos decorrentes de vendas são reconhecidos na demonstração dos resultados quando os riscos e benefícios inerentes à posse dos activos são transferidos para o comprador e o montante dos proveitos possa ser razoavelmente quantificado.

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito a reconhecer é deduzido do montante estimado de devoluções, descontos e outros abatimentos.

A locação financeira é reflectida nas demonstrações financeiras registando-se um activo e um passivo de igual montante. Esse montante deverá ser o menor entre o valor presente dos pagamentos mínimos da locação no início do contrato e o justo valor do activo locado. Os activos adquiridos em locação financeira são capitalizados e amortizados de acordo com a política de amortizações implementada. As responsabilidades por locações são reduzidas pelos pagamentos do capital enquanto a componente financeira da renda é registada directamente como custo do exercício.

As rendas relativas a locações operacionais, são registados como custos do exercício e reconhecidos numa base sistemática no período em que a Empresa usufrui do benefício.

2.3.18. Imposto sobre os Lucros

A TAAG encontra-se enquadrada no Estatuto dos Grandes Contribuintes, estando sujeita ao Código do Imposto Industrial, razão pela qual os lucros tributáveis (resultado contabilístico corrigido para efeitos fiscais) estão sujeitos a uma taxa de tributação de 25%, ajustado por prejuízos acumulados se os houver, ao abrigo da Lei nº 26/20, de 20 de Julho.

O Imposto Industrial é calculado com base no resultado fiscal do exercício, podendo este ser diferente do resultado contabilístico devido a ajustamentos efectuados nos termos do Código do Imposto Industrial.

O pagamento do imposto é efectuado no ano seguinte ao qual diz respeito, sendo o pagamento provisório realizado em uma prestação, no final do primeiro semestre (correspondendo a 2% do valor das vendas do 1º semestre civil do ano), e o ajustamento final por autoliquidação mediante a apresentação da respectiva Declaração Fiscal, até 31 de Maio.

Os prejuízos verificados em determinado exercício serão deduzidos aos lucros tributáveis, havendo-os, até ao quinto exercício subsequente.

De acordo com a legislação em vigor na República de Angola, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correcção por parte das autoridades fiscais durante um período de cinco anos. O Conselho de Administração da Empresa entende que as correcções resultantes de revisões/inspecções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos não terão um efeito significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2025.

2.3.19. Outros Impostos

A Empresa encontra-se sujeita aos seguintes impostos:

- Segurança Social ("SS"): esta contribuição corresponde a 11% das remunerações dos empregados, sendo que 3% são da responsabilidade dos trabalhadores.
- Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho ("IRT"): este imposto é retido pela Empresa no momento do processamento dos ordenados dos trabalhadores, sendo calculado com base nas remunerações destes, cuja taxa obedece aos escalões previstos na tabela oficial de IRT publicada na Lei n.º 28/9, de 25 de Setembro, a qual foi alterada durante o exercício de 2020 pela Lei n.º 28/20, de 22 de Julho.
- Imposto do Selo ("IS"): este imposto é liquidado mensalmente, correspondendo a 1% sobre os proveitos gerados decorrentes das receitas obtidas, sendo liquidado no momento do recebimento. Com a entrada em vigor do IVA, os proveitos gerados após 1 de Outubro de 2019 não estarão sujeitos a este imposto.
- Imposto Predial Urbano ("IPU"): este imposto corresponde a 15% sobre os valores de rendas e alugueres de imóveis contratados pela sociedade, ao abrigo da Lei nº 18/11 de 21 de Abril. Esta Lei foi igualmente alterada em 2020, pela Lei n.º 18/20, de 27 de Julho, no entanto a taxa de retenção na fonte permaneceu nos 15% sobre o valor do pagamento de rendas.
- Imposto sobre a aplicação de capitais: o artigo n.º 9 do Decreto Legislativo Presidencial n.º 5/11, de 30 de Dezembro, determina a tributação de 10% dos lucros, seja qual for a sua natureza, espécie ou designação, atribuídos aos sócios das sociedades comerciais ou civis sob a forma comercial, bem como o repatriamento dos lucros imputáveis a estabelecimentos estáveis de não residentes em Angola.
- Imposto sobre o valor acrescentado ("IVA"): o Código do IVA estabelece que as transmissões de bens e prestações de serviços, bem como as importações efectuadas por sujeitos passivos do imposto são sujeitas a uma taxa normal de IVA de 14%. O apuramento do IVA devido ao Estado resulta da diferença entre o IVA liquidado nas operações realizadas e o IVA dedutível pago nas correspondentes aquisições e/ou importações e é efectuado, numa base mensal, através da submissão da Declaração Periódica de IVA (Modelo 7). Só poderá deduzir-se o IVA constante de uma factura emitida nos termos legais e em função da correspondente capacidade de dedução do sujeito passivo e atentas as limitações previstas no Código do IVA. A TAAG encontra-se cadastrada no Regime Geral de IVA. Todas as operações activas que a TAAG realiza são tributadas em sede de IVA ou isentas de IVA (voos internacionais), conferindo direito à dedução, com excepção dos voos domésticos, aos quais é aplicável a isenção do artigo 12.º, alínea 1.h) do Código do IVA, a qual não confere direito à dedução. Neste sentido, a TAAG qualifica-se como um sujeito passivo misto de imposto, deduzindo o IVA incorrido no âmbito da sua actividade por aplicação do prorata.

3.1.3. Provisões de contas a receber

Os ajustamentos para contas a receber são calculados essencialmente com base na antiguidade das contas a receber, no perfil de risco dos respectivos clientes e na avaliação da informação disponível sobre a situação financeira dos mesmos. A Administração da TAAG avalia de forma periódica o risco das suas contas a receber de forma a reflectir eventuais imparidades nas suas demonstrações financeiras.

3.1.4. Pendente de voo – Milhas Programa “UmbiUmbi”

A TAAG revê, numa base anual, a adequação da estimativa relativa aos proveitos diferidos associados ao valor das milhas não utilizadas por parte dos clientes aderentes ao programa de fidelização em vigor. Para o efeito, o Conselho de Administração utiliza informação externa relativa ao n.º de milhas por utilizar e revê, anualmente, a respectiva valorização unitária atendendo à informação histórica existente sobre o *Reservation Booking Designator (RBD)* das principais rotas operadas. Ver 2.3.13. Prestações de Serviços.

3.1.5. Activos e passivos contingentes

Os passivos contingentes são reconhecidos nas demonstrações financeiras quando for provável que acontecimentos futuros venham a confirmar um passivo à data de Balanço e possa ser feita uma estimativa razoável da respectiva quantia. Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo os mesmos divulgados no anexo, nos casos em que as condições atrás referidas não se verifiquem, a menos que a possibilidade de fluxos futuros seja avaliada remota, caso em que não são nem registadas nas demonstrações financeiras nem objecto de divulgação.

Os activos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, mas divulgados no anexo quando seja provável a existência de um benefício económico futuro.

3.2. Alterações de políticas contabilísticas

O Plano Geral de Contabilidade prevê o tratamento contabilístico a adoptar quando, num determinado exercício económico, decorre uma alteração de política contabilística.

Políticas contabilísticas são princípios, bases, convenções, regras e práticas específicas aplicadas por uma entidade na preparação e apresentação de demonstrações financeiras. Uma entidade deve seleccionar e aplicar as suas políticas consistentemente para transacções semelhantes, outros acontecimentos e condições.

Uma entidade deve alterar uma política contabilística apenas se a alteração:

- (a) for exigida por disposições contabilísticas emitidas por órgão competente para o efeito;
- (b) resultar no facto das demonstrações financeiras proporcionarem informação fiável e mais relevante sobre os efeitos das transacções, outros acontecimentos ou condições, na posição financeira, desempenho financeiro ou fluxos de caixa da entidade.

Quando se altere uma política contabilística voluntariamente, a alteração deve ser aplicada retrospectivamente, ou seja, a entidade deve ajustar o saldo de abertura de cada componente do capital próprio afectado para o período anterior mais antigo apresentado e as outras quantias comparativas divulgadas para cada período anterior apresentado como se a nova política tivesse sido sempre aplicada.

No exercício de 2025 não se verificaram quaisquer alterações às políticas contabilísticas adoptadas pela Empresa na preparação das suas demonstrações financeiras.

3.3. Erros fundamentais

A correcção de erros na preparação das Demonstrações Financeiras, de um ou mais períodos anteriores, que sejam identificados no período corrente, é reconhecida nos resultados líquidos do período corrente, excepto se reunirem as características para serem considerados erros fundamentais. Erros fundamentais são aqueles que têm um efeito de tal dimensão nas demonstrações financeiras de um ou mais períodos anteriores, que essas demonstrações financeiras não podem ser consideradas como sido fiáveis à data da sua emissão. A correcção de erros fundamentais deverá ser reconhecida nos resultados transitados.

Durante o presente exercício foram identificados erros fundamentais associados ao incidente informático descrito na Nota 42.2 e cujos impactos estão divulgados na Nota 14.

4.2. Movimentos ocorridos no período no valor bruto

31/12/2025	Saldo Inicial	Aumentos	Transferências	Abates	Saldo Final
Terrenos e recursos naturais	632.203	0	0	0	632.203
Edifícios e outras construções	16.615.001	0	0	0	16.615.001
Equipamento básico	2.209.752.268	181.573.041	171.465.117	0	2.562.790.426
Equipamento de transporte	15.808.561	42.114	0	0	15.850.675
Equipamento administrativo	41.497.760	523.586	0	-10.775	42.010.570
Outras imobilizações corpóreas	1.895.277	0	0	0	1.895.277
Imobilizado em curso	168.594.300	331.264.933	-171.465.117	-268.493.689	59.900.428
	2.454.795.370	513.403.674	0	-268.504.464	2.699.694.579

Durante o exercício de 2025, os contratos assinados em 2023 com o fabricante Boeing para aquisição de 4 (quatro) aeronaves do modelo 787 foram concluídos com a entrega das referidas aeronaves. Deste modo, os principais aumentos verificados no exercício relativamente à aquisição de aeronaves são detalhados da seguinte forma:

- Boeing 787-9 com matrícula D2-TEQ no montante de 86,9 milhões de USD, sendo de referir que a aeronave foi alienada no exercício numa operação de *sale and leaseback*;
- Boeing 787-9 com matrícula D2-TER no montante de 107,2 milhões de USD, sendo de referir que a aeronave foi alienada no exercício numa operação de *sale and leaseback*;
- Boeing 787-10 com matrícula D2-TES no montante de 115,9 milhões de USD, cuja aeronave já se encontra em operação em 2025;
- Boeing 787-10 com matrícula D2-TET no montante de 115,9 milhões de USD, cuja aeronave já se encontra em operação em 2025;

Nos montantes mencionados acima estão incluídos encargos financeiros e outros encargos relacionados com as operações de aquisição que foram capitalizados, em 2025, no valor de 37,9 milhões de USD.

O remanescente das adições consistem, essencialmente, na aquisição de motores sobresselentes e outros componentes aeronáuticos relacionados com o *initial provision* das aeronaves adquiridas.

As transferências resultam da componente no exercício das adições dos dois Boeing 787-10, dado que foram recepcionados em 2025 e deste modo transferidos para imobilizado firme.

Durante o período, a Empresa realizou duas operações de *sale and leaseback*, cujos valores contabilísticos ascendiam a cerca de 268,5 milhões de USD, com o objectivo de otimizar a liquidez e a gestão de frota, procedendo assim à venda e posterior locação de dois Boeing 787-9. Estas operações cujos valores de venda ascenderam a 285 milhões de USD foram tratadas contabilisticamente de acordo com a política descrita na Nota 2.3.1, gerando uma mais-valia aproximada de 16,5 milhões de Dólares (Nota 33).

4.3. Movimentos ocorridos no período nas amortizações acumuladas

31/12/2025	Saldo Inicial	Aumentos (Nota 29)	Abates	Reversão Amortizações Extraordinárias	Saldo Final
Terrenos e recursos naturais	0	0	0	0	0
Edifícios e outras construções	-10.563.094	-512.503	0	0	-11.075.597
Equipamento básico	-1.819.680.103	-42.164.488	0	0	-1.861.844.591
Equipamento de transporte	-13.542.007	-1.031.877	0	0	-14.573.885
Equipamento administrativo	-40.599.808	-294.493	8.762	0	-40.885.540
Outras imobilizações corpóreas	-1.155.893	-766.409	0	0	-1.922.302
Imobilizado em curso	0	0	0	0	0
	-1.885.540.906	-44.769.770	8.762	0	-1.930.301.914

6.2. Movimentos ocorridos, durante o exercício, nas provisões

	Saldo inicial	Aumentos	Utilizações	Saldo final
Partes de capital	333.707	0	0	333.707
Empréstimos	3.044.381	0	0	3.044.381
Total	3.378.088	0	0	3.378.088

Não se verificaram, em 2025, alterações no reconhecimento de provisões para investimentos financeiros.

7. Outros activos financeiros

7.1. Composição

31/12/2025	Valor Bruto	Provisões Acumuladas	Valor Líquido
Obrigações de tesouro	89.052.644	0	89.052.644
Total	89.052.644	0	89.052.644

Os valores incluídos na rubrica de Outros activos financeiros dizem respeito a títulos de dívida pública emitidos pelo Estado Angolano, os quais, no exercício, e em exercícios anteriores, foram considerados para efeitos do processo de recapitalização da TAAG.

De acordo com o disposto no quadro acima, informa-se que, do montante total registado nesta rubrica, aproximadamente 82.000.000 USD encontram-se penhorados como garantia de responsabilidades financeiras assumidas pela Empresa, designadamente no âmbito dos descobertos bancários, contas caucionadas e a Letter of Credit associada ao contrato de locação celebrado com a Celestial.

Referir que, por meio do Decreto Executivo nº 198/23, de 8 de Setembro, foi determinada a emissão, colocação e reembolso de Obrigações do Tesouro (ISIN AOUGDOML22B6 e ISIN AOUGDONJ23A8), com valor nominal total de 115.000.000.000 AOA, a favor da TAAG com a finalidade de apoiar a Empresa. Adicionalmente, no âmbito do acordo a celebrar entre o Ministério das Finanças e o accionista IGAPE, será formalizado o endosso das referidas Obrigações do Tesouro para o accionista IGAPE, cujo montante, conforme divulgado na Nota 12, foi utilizado para efeitos de realização de prestações acessórias com características de prestações suplementares.

O quadro abaixo detalha os títulos em carteira, a 31 de Dezembro de 2025:

31/12/2025	AOUGDOML22B6 (AOA) (a)	AOUGDOML22B6 (AOA) (a)	AOUGDONJ23A8 (AOA) (a)	AOUGDONJ23A8 (AOA)	AOUGDONJ23A8 (AOA)
Banco	Aurea	STB	STB	STB	STB
ISIN	AOUGDOML22B6	AOUGDOML22B6	AOUGDONJ23A8	AOUGDONJ23A8	AOUGDONJ23A8
Data Maturidade	10/07/2031	10/07/2031	30/01/2033	30/01/2033	30/01/2033
Quantidade detida	230.000	180.369	421.762	12.780	12.780
Valor nominal (AOA)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Taxa de juro	16,60%	16,60%	17,00%	17,00%	17,00%
Modalidade juros	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral
Valor nominal AOA	23.000.000.000	18.036.900.000	35.500.000.000	6.676.200.000	1.278.000.000
Taxa câmbio	948,78	948,78	948,78	948,78	948,777
Valor nominal USD	24.241.734	19.010.684	37.416.590	7.036.638	1.346.997

(a) As Obrigações do Tesouro assinaladas estão dadas como garantia a financiamentos divulgados na Nota 20.

9. Outros activos não correntes e contas a receber

9.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Cientes – correntes (a)					
Clientes corporativos	122.362.515	0	0	0	122.362.515
Agentes TAAG	30.558.996	0	0	0	30.558.996
Companhias de Aviação	2.348.239	0	0	0	2.348.239
Lojas TAAG e vendas online	6.724.958	0	0	0	6.724.958
BSP's	27.804.111	0	0	0	27.804.111
Fornecedores - saldos devedores (b)	23.292.351	0	17.500.000	17.500.000	40.792.351
Estado	26.671.446	0	0	0	26.671.446
Outros entes públicos	5.394.204	0	0	0	5.394.204
Pessoal	0	0	0	0	0
Cauções		0	0	0	0
Cauções Fornecedores (c)	2.826.084	0	28.936.355	28.936.355	31.762.439
Caução IATA (d)	0	0	1.504.000	1.504.000	1.504.000
Cauções por conta de empréstimos (e)	13.935.420	0	9.700.836	9.700.836	23.636.256
Outros devedores (f)	4.619.723	0	0	0	4.619.723
	266.538.047	0	57.641.191	57.641.191	324.179.238
Provisões para cobranças duvidosas	-64.261.441	0	0	0	-64.261.441
Total	202.276.606	0	57.641.191	57.641.191	259.917.797

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Cientes – correntes (a)					
Clientes corporativos	112.637.669	0	0	0	112.637.669
Agentes TAAG	23.003.185	0	0	0	23.003.185
Companhias de Aviação	6.050.432	0	0	0	6.050.432
Lojas TAAG e vendas online	10.523.825	0	0	0	10.523.825
BSP's	18.706.786	0	0	0	18.706.786
Fornecedores - saldos devedores	16.904.580	0	0	0	16.904.580
Estado	17.853.545	0	0	0	17.853.545
Outros entes públicos	3.330.000	0	0	0	3.330.000
Pessoal	268.416	0	0	0	268.416
Cauções		0	0	0	0
Cauções Fornecedores (b)	2.783.941	0	12.374.043	12.374.043	15.157.984
Caução IATA (c)	0	0	1.504.000	1.504.000	1.504.000
Cauções por conta de empréstimos (d)	0	0	5.205.080	5.205.080	5.205.080
Outros devedores	6.231.676	0	0	0	6.231.676
	218.294.056	0	19.083.122	19.083.122	237.377.178
Provisões para cobranças duvidosas	-60.504.373	0	0	0	-60.504.373
Total	157.789.683	0	19.083.122	19.083.122	176.872.805

Não existem planos de pagamentos referentes às dívidas a receber pelo que, à excepção das cauções, todos os saldos são considerados como correntes.

Em 2023, na sequência de contratos firmados com entidades terceiras para o aluguer de aeronaves, a TAAG procedeu à realização de cauções no valor total de 4.675 milhares de USD. Por responsabilidades não imputáveis à TAAG, não foi possível prosseguir com o objecto de parte dos referidos contratos de aluguer, tendo a TAAG solicitado às respectivas entidades o reembolso das cauções relacionadas com esses contratos, e cujo montante ascende a 2.784 milhares de USD. Dado que até à data as cauções não foram restituídas, e existindo um posicionamento da Direcção Jurídica da TAAG que aponta para a sua irrecuperabilidade, a Empresa possui uma provisão no valor de 2.784 milhares de USD para fazer face ao risco existente.

Relativamente aos saldos a receber do Estado os mesmos reportam-se, maioritariamente, a IVA Dedutível que, em face do incumprimento das condições estabelecidas para a sua recuperação / dedução, não foram declarados pela TAAG na correspondente declaração mensal, tendo, ao invés, e em consistência com o ano anterior, sido reconhecida a correspondente provisão.

10. Disponibilidades

10.1. Composição

	31/12/2025	31/12/2024
Depósitos a Prazo	12.295.131	8.162.000
Depósitos à Ordem	14.213.885	28.443.956
Caixa	738.501	216.424
Meios monetários em trânsito (a)	835.625	589.022
	28.083.141	37.411.402

(a) A rubrica "Meios monetários em trânsito" respeita a ordens de pagamento em curso a 31 Dezembro 2025 que apenas foram executadas pelos bancos no início de Janeiro 2026.

11. Outros activos correntes

11.1. Composição:

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Proveitos a facturar					
Proveitos a facturar (a)	11.576.092	0	0	0	11.576.092
Juros - Proveitos (b)	5.876.660	0	0	0	5.876.660
Encargos a repartir por períodos futuros					
Seguros	1.349.839	0	0	0	1.349.839
Juros	1.091.707	0	0	0	1.091.707
Rendas e alugueres (c)	8.942.360	3.200.000	3.800.000	7.000.000	15.942.360
Outros (d)	15.738.860	25.355.814	0	25.355.814	41.094.675
Total	44.575.517	28.555.814	3.800.000	32.355.814	76.931.331

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Proveitos a facturar					
Proveitos a facturar (a)	6.251.501	0	0	0	6.251.501
Juros - Proveitos (b)	6.151.192	0	0	0	6.151.192
Outros	0	0	0	0	0
Encargos a repartir por períodos futuros					
Seguros	899.479	0	0	0	899.479
Juros	1.547.855	0	0	0	1.547.855
Outros (d)	13.129.518	25.282.178	0	25.282.178	38.411.696
Total	27.979.545	25.282.178	0	25.282.178	53.261.722

suplementares de capital do accionista IGAPE. Desta forma, e em obediência ao disposto no Despacho Conjunto n.º 214/22, o qual produz efeitos imediatos, o Conselho de Administração procedeu à contabilização de prestações suplementares de capital no valor de 75 milhões de USD (equivalente a 33.329.850 milhares de Kwanzas), tendo a formalização desta decisão sido efectuada em em sede de Assembleia Geral de accionistas aos 6 de Abril de 2023.

Adicionalmente, no último trimestre de 2022, o accionista IGAPE realizou entradas em dinheiro no montante de 6.390.729 milhares de Kwanzas (equivalente a 12,5 milhões de USD), as quais, de acordo com o deliberado em sede de Assembleia Geral de accionistas, aos 6 de Abril de 2023, e esclarecimentos subsequentes obtidos do accionista IGAPE, foram consideradas enquanto Prestações Suplementares a 31 de Dezembro de 2022. Importa referir que, no contexto da referida Assembleia Geral de accionistas de 6 de Abril foi ainda deliberado a realização de Prestações Suplementares no montante de 6.391.000 milhares de Kwanzas (equivalente a 12 milhões de USD) cuja realização, em dinheiro, ocorreu no decurso do 1º semestre de 2023.

Em 2023, e em conformidade com o disposto no Decreto Executivo n.º 198/23, de 8 de Setembro, o Ministério das Finanças determinou a emissão de Obrigações do Tesouro no montante de 115.000.000 milhares de Kwanzas destinadas à recapitalização da TAAG, cujo recebimento na Empresa ocorreu a 14 de Setembro de 2023. Em face diligências e contactos estabelecidos pelo Conselho de Administração, é seu entendimento que o instrumento de capitalização subjacente à entrega dos referidos títulos corresponde à figura de prestações acessórias, com as características de prestações suplementares, não obstante carecer ainda de formalização algumas acções tendentes à ratificação da decisão tomada, as quais se prevêem que sejam executadas durante o exercício de 2025. Em função do exposto, entende o Conselho de Administração que os termos e condições subjacentes às obrigações entregues à TAAG configuram um instrumento de capital próprio, esperando a respectiva ratificação e formalização na próxima Assembleia Geral, dando desta forma cumprimento aos requisitos estabelecidos na Lei das Sociedades Comerciais.

- (c) O défice de emissão / realização, reporta-se ao valor do capital fixado que não se encontra realizado por parte do accionista Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector de Transportes.

12.2. Constituição do capital

Em Kwanzas:

	% Participação	Saldo inicial	Aumentos	Saldo final
Accionistas com participação superior a 20 %:				
IGAPE	50%	63.503.500.000	0	63.503.500.000
ENNA	40%	50.802.800.000	0	50.802.800.000
Outros sócios/accionistas	10%	12.700.700.000	0	12.700.700.000
	100%	127.007.000.000	0	127.007.000.000

Em USD:

	% Participação	Saldo inicial	Aumentos	Saldo final
Accionistas com participação superior a 20 %:				
IGAPE	50%	548.017.014	0	548.017.014
ENNA	40%	438.413.611	0	438.413.611
Outros sócios/accionistas	10%	109.603.403	0	109.603.403
	100%	1.096.034.027	0	1.096.034.027

Relativamente à participação do Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector de Transportes, importa referir:

- i) O Decreto Presidencial consiste no n.º 275/18, de 26 de Novembro, em particular o n.º 1 do Artigo 6º e o n.º 4 do Artigo 7º os quais estabelecem o seguinte:

Artigo 6º (Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector dos Transportes)

1. Compete ao Ministro dos Transportes a criação do Fundo Social dos Funcionários e Trabalhadores do Sector dos Transportes, abreviadamente FSTT, o qual subscreve, em nome próprio, 200.000 acções, correspondentes a 10% do capital social.

Artigo 7º (Titularidade das acções e exercício dos direitos dos accionistas)

Em 2025, a variação ocorrida nesta rubrica respeita à aplicação do resultado líquido do exercício de 2024 (negativo no montante de USD 89.498.690).

- a) Na sequência do incidente informático descrito na Nota 42.2, o Conselho de Administração procedeu a uma análise detalhada dos seus impactos nas Existências, tendo concluído que existem impactos, nomeadamente no reconhecimento do seu consumo, no montante de 30.167 milhares USD (Nota 27) e da constituição de provisões, no montante de 4.708 milhares USD (Nota 8) que respeitam ao exercício anterior.

Em conformidade com o referido enquadramento, o Conselho de Administração considerou que os efeitos decorrentes deste erro configuram um erro fundamental de períodos anteriores. Assim, e em alinhamento com o normativo contabilístico aplicável, os impactos apurados foram reconhecidos directamente em resultados transitados, não afetando, por conseguinte, o resultado do exercício corrente.

O Conselho de Administração entende que o tratamento adoptado reflecte de forma apropriada a natureza e o período a que os referidos impactos dizem respeito, assegurando a adequada apresentação da posição e performance financeira.

15. Empréstimos correntes e não correntes

15.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Empréstimos bancários	41.966.232	146.235.270	168.936.776	315.172.046	357.138.278
	41.966.232	146.235.270	168.936.776	315.172.046	357.138.278

Com referência a 31 de dezembro de 2025, o aumento verificado na rubrica resulta da contratação de novos financiamentos destinados a suportar a aquisição das novas aeronaves Boeing 787-10 e dos respectivos motores sobresselentes.

31/12/2024	Corrente	Não corrente		Total	Total
		Até 5 anos	Mais de 5 anos		
Empréstimos bancários	34.248.570	66.417.634	0	66.417.634	100.666.204
	34.248.570	66.417.634	0	66.417.634	100.666.204

15.2. Movimentos ocorridos, durante o exercício

	Saldo Inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Empréstimos bancários	100.666.203	290.609.591	-34.137.514	357.138.280
	100.666.203	290.609.591	-34.137.514	357.138.280

Os aumentos em cerca de 291 milhões de USD estão relacionados com operações de financiamento associadas à aquisição das aeronaves e motor sobressalente, sendo que os pagamentos foram efetuados directamente pelas instituições financeiras para os fabricantes, sem que tenha ocorrido fluxo financeiro na esfera da Empresa, dado que estas operações configuram transações não monetárias e, consequentemente, não devem estar reflectidas na Demonstração de Fluxos de Caixa.

- ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFB / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 7 Agosto 2020
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 7 Agosto 2027
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- e) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.838.847
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFC / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 22 Janeiro 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 22 Janeiro 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- f) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.829.960
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFD / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 31 Agosto 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 28 Agosto 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- g) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.834.156
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFE / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 23 Dezembro 2021
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 23 Dezembro 2028
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- h) As condições do empréstimo concedido pelo ABSA Bank Limited com o respaldo da ABSA Bank Limited, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 19.847.984
 - ii) Finalidade: Financiamento referente a aquisição da aeronave D2-TFF / DASH 8 Q400.
 - iii) Data da concessão: 21 Junho 2022
 - iv) Período de concessão: 7 anos
 - v) Prazo de reembolso: 28 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 21 Junho 2029
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Própria aeronave e garantia soberana;
 - ix) Vínculo Jurídico: não especificado
- i) As condições do empréstimo concedido pelo JPMORGAN CHASE BANK, N.A., com o respaldo do EXIM Bank, são as seguintes:
- i) Montante autorizado: USD 118.510.067,52
 - ii) Finalidade: aquisição da aeronave D2-TES / BOEING 787-10 (S/N 60291 – 80% preço compra).
 - iii) Data da concessão: 05 Novembro 2025
 - iv) Período de concessão: 12 anos
 - v) Prazo de reembolso: 48 Prestações Trimestrais (Capital fixo + Juros variáveis)
 - vi) Final do empréstimo: 5 Agosto 2037
 - vii) Taxa de juro: SOFR + Margem;
 - viii) Garantia: Garantia soberana;

18. Provisões para outros riscos e encargos

18.1. Movimentos ocorridos, durante o exercício, nestas provisões

	Saldo inicial	Aumentos (Nota 33)	Diminuições (Nota 33)	Saldo final
Provisões para processos judiciais em curso	2.444.531	1.559.583	-1.559.583	2.444.531
Provisões para outros riscos e encargos	34.510.961	12.498.781	-8.750.950	38.258.792
	36.955.492	14.058.364	-10.310.533	40.703.323

A constituição de provisões é baseada no julgamento realizado pela Conselho de Administração, tendo em consideração a probabilidade de exfluxos no futuro, por via de eventos passados, ou seja, os valores mencionados no quadro acima, resultam em contingências prováveis de pagamento.

Os valores reconhecidos representam a melhor estimativa de liquidação e podem diferir dos valores finais a pagar em virtude de eventuais responsabilidades futuras relacionadas com assuntos legais, judiciais e outras contingências.

19. Outros passivos não correntes e contas a pagar

19.1. Composição

31/12/2025	Corrente	Não corrente			TOTAL
		Até 5 anos	Mais 5 anos	Total	
Fornecedores (a)	367.498.447	183.220.988	0	183.220.988	550.719.435
Fornecedores de imobilizado (a)	21.635.808	0	0	0	21.635.808
	0	0	0	0	0
Cauções Agências de Viagem	0	0	3.337.903	3.337.903	3.337.903
Estado (b)	18.547.296	0	0	0	18.547.296
Ministério das Finanças (c)	0	93.860.541	0	93.860.541	93.860.541
Ministério dos Transportes (c)	0	40.743.374	0	40.743.374	40.743.374
Outros entes públicos (d)	4.690.271	0	0	0	4.690.271
Outros credores	4.111.615	0	0	0	4.111.615
Totais	416.483.437	317.824.903	3.337.903	321.162.806	737.646.243

31/12/2024	Corrente	Não corrente			TOTAL
		Até 5 anos	Mais 5 anos	Total	
Fornecedores (a)	248.810.140	181.532.853	0	181.532.853	430.342.992
Fornecedores de imobilizado (a)	31.327.314	0	0	0	31.327.314
Cauções Agências de Viagem	0	0	3.333.545	3.333.545	3.333.545
Estado (b)	16.550.003	0	0	0	16.550.003
Ministério das Finanças (c)	0	93.860.541	0	93.860.541	93.860.541
Ministério dos Transportes (c)	0	40.367.978	0	40.367.978	40.367.978
Outros entes públicos (d)	4.705.890	0	0	0	4.705.890
Outros credores	4.758.307	0	0	0	4.758.307
Totais	306.151.654	315.761.371	3.333.545	319.094.916	625.246.570

Uma vez que não existem planos de pagamento com os fornecedores da TAAG com prazo superior a 1 ano, todas as suas dívidas são apresentadas no curto prazo à excepção das cauções das agências de viagens e de alguns saldos com entidades relacionadas (Nota 40).

(a) Os saldos de fornecedores (conta corrente e imobilizado) incluem saldos com entidades relacionadas (Nota 40), destacando-se os seguintes:

Em face das dificuldades de tesouraria impostas pelo contexto pandémico, o qual afectou de forma muito significativa a actividade, a TAAG suspendeu temporariamente, em 2020 e 2021, o pagamento das retenções efectuadas em sede de imposto de rendimento de trabalho, situação que culminou com um acumular de dívida no valor de 8.226.345 milhares de Kwanzas .

O aumento verificado resulta de obrigações em sede de IRT referentes ao exercício de 2025 que ainda carecem de liquidação à data de balanço.

(c) Os saldos em aberto com o Ministério das Finanças e o Ministério dos Transportes detalham-se como se segue:

	31/12/2025	31/12/2024
Ministério das Finanças		
Transferências para liquidação dos empréstimos	93.860.541	93.860.541
Ministério dos Transportes		
Transferências para pagamento de adiantamentos à Boeing	40.743.374	40.367.978
Total	134.603.914	134.228.519

Os valores acima representados estão representados no passivo não corrente pela sua não exigibilidade imediata fruto de negociações em curso para recapitalização da Companhia. De referir que o saldo relativo ao Ministério dos Transportes encontra-se denominado em Kwanzas, pelo que o aumento verificado respeita à actualização cambial do passivo.

(d) Os saldos com “Outros entes públicos” dizem respeito a saldos a pagar a entidades estatais de outras geografias, sendo o principal montante relativo ao acordo de pagamento em vigor na sucursal do Brasil, no montante de 1.421 milhares de USD, divulgada na nota 37.1., e cujas obrigações têm vindo a ser integralmente cumpridas.

20. Empréstimos de curto prazo

20.1. Composição e movimentos no período

31/12/2025	Saldo Inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Descoberto Bancário e conta caucionada (a)	4.115.464	69.066.579	-4.115.464	69.066.579
Financiamentos de CP (b)	0	110.000.000	-110.000.000	0
	4.115.464	179.066.579	-114.115.464	69.066.579

- (a) O descoberto bancário no montante aproximado de 18 milhões de USD e conta caucionada no montante aproximado de 53 milhões de USD contratados no exercício com o Banco Angolano de Investimentos teve como principal finalidade a regularização do serviço da dívida, o pagamento de custos de manutenção e a aquisição de um motor sobressalente. Os referidos financiamentos consistem em operações de curto prazo, com vencimento no decurso de 2026, cuja taxa de juro é de Luibor 1 mês +spread 4% ao ano, tendo sido dado como garantias o penhor de OTNRs. (ver Nota 7).
- (b) O empréstimo refere-se à Facilidade de Pagamentos Antecipados de Pré-Entrega (PDP Facility), no montante de USD 110 milhões, utilizada como instrumento de financiamento para os pagamentos antecipados relativos à aquisição de três aeronaves Boeing, uma de modelo 787-9 e duas de modelo 787-10. O reembolso da PDP Facility já foi efectuado durante 2025 em três tranches, liquidadas em simultâneo com a entrega das respectivas aeronaves, conforme o detalhe das alíneas a),b) e c) divulgadas abaixo. De referir que os aumentos e diminuições estão relacionados com operações de financiamento cujos fluxos financeiros foram efetuados directamente entre as instituições financeiras e o fabricante, e, consequentemente, não devem estar reflectidas na Demonstração de Fluxos de Caixa.



(a) A 31 de Dezembro de 2025, as principais estimativas incluídas em “Outros valores a pagar” reportam-se a:

	31/12/2025	31/12/2024
Licenças e taxas	16.983.348	4.795.964
Conservação e reparação	4.637.804	2.430.110
Despesas com passageiros (catering, reservas e handling)	844.315	1.079.937
Custos operação (Maputo, Brasil e Havana)	0	9.058.394
Rendas e alugueres	1.180.754	0
Combustíveis	89.798	1.470.164
Juros Financiamento	3.034.070	0
Seguros	0	409.927
Outros	409.733	1.148.272
	27.179.821	20.392.768

O aumento ocorrido nas “Licenças e taxas” resulta, sobretudo, do contexto operacional associado à transição para o novo aeroporto internacional, dado que se verificam atrasos no processo de emissão das facturas, originando que as responsabilidades subjacentes fossem devidamente acrescidas, assim como responsabilidades com taxas e licenças de outras geografias cuja factura correspondente ainda carece de recepção.

Referir que, os saldos de “encargos a pagar – outros valores a pagar” incluem saldos com entidades relacionadas (Nota 40), destacando-se os seguintes:

	31/12/2025	31/12/2024
Contas correntes com Entidades Públicas		
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	147.859	716.653
Sonangol Distribuidora	0	1.470.164
ENNA, E.P	472.291	682.733
Contas correntes com Entidades Participadas		
LSG Sky Chefs TAAG Angola	0	0
GHASSIST	194.068	0
Total	814.218	2.869.549

27. Custos das existências vendidas e das matérias-primas e subsidiárias consumidas

31/12/2025	Existências Iniciais	Compras	Existências Finais	Erros fundamentais (Nota 14)	Custo do Ano
Catering	566.672	11.195.903	4.297.113	0	7.465.462
Combustíveis e Lubrificantes Aviões e Viaturas	61.114	306.886	368.000	0	0
Material de consumo corrente – aeronaves	393.835	8.334.874	424.161	-8.304.547	0
Material de consumo corrente – outros	1.932.671	-793.290	871.455	0	267.926
Acessórios e sobressalentes	57.513.418	28.093.318	51.928.988	-21.862.181	0
Materiais diversos	17.118.233	-7.777.321	7.793.387	0	1.547.525
	77.585.942	39.360.371	65.683.104	-30.166.728	9.280.913
Fardamentos e Uniformes (Nota 28) (a)	224.579	-151.821	71.467	0	1.292
	77.810.521	39.208.550	65.754.571	-30.166.728	9.282.205

- (a) Custo do Ano de Fardamentos e Uniformes não contribui para o apuramento do CMVMC na medida em que as respectivas transacções estão reconhecidas na Nota 28 (Custos com Pessoal). No entanto, dado que as compras de fardas e uniformes são geridas através da rubrica de “Existências”, optou-se, em consistências com os anos anteriores, por se manter a sua apresentação no quadro acima.

28. Custos com o pessoal

	31/12/2025	31/12/2024
Remunerações dos corpos sociais	6.109.268	3.683.834
Remunerações do pessoal	71.898.504	61.136.580
Encargos sobre remunerações	6.280.145	6.035.439
	84.287.917	70.855.853
Seguros acidentes de trabalho e doenças profissionais	1.415.331	1.520.221
Formação profissional	7.207.486	1.101.985
Pensões	259.336	343.457
Despesas médicas	46.901	29.106
Deslocações e estadas (Tripulação incluída)	15.180.763	12.473.046
Fardamentos e uniformes (Nota 27)	1.292	14.264
Refeitório	637.967	50.840
Despesas de Acção Social	44.472	21.795
Indemnização Pessoal (PVRQ)	24.256	90.852
Transporte de pessoal	2.962.036	1.975.231
Outras despesas com o pessoal	2.617.976	2.854.362
Outras despesas com o pessoal	30.397.816	20.475.160
Total	114.685.733	91.331.013

A 31 de Dezembro de 2025, o total de colaboradores alocados à estrutura da sede em Luanda, a qual é a mais significativa no total do universo de colaboradores da Empresa, totalizava 2.632 (31 de Dezembro de 2024: 2.390), um aumento de cerca de 10% face ao período homólogo. Apesar da massa salarial da TAAG ser amplamente denominada em AOA, o aumento dos custos verificados no período resulta do aumento geral nos salários, a partir do segundo semestre do ano anterior, assim como a ligeira apreciação do Kwanza face ao Dólar, o aumento dos custos com deslocação e estadas, directamente associados ao maior número de voos internacionais operados por pessoal da companhia após o fim do contrato de Wet Lease com a Hi Fly ocorrido em Maio de 2024, assim como o incremento dos custos com transportes de pessoal e outras despesas, relacionadas o aumento das necessidades de formação das tripulações em virtude da renovação da frota de aeronaves em curso.

Adicionalmente, a diminuição observada na rubrica de Impostos, de cerca de 6 milhões de USD está relacionado com a isenção da Companhia para com o imposto de Contribuição Especial sobre Operações Cambiais (CEOC), atribuída em 2025.

COMBUSTÍVEIS – AERONAVES E OUTROS

	31/12/2025	31/12/2024
Combustíveis - Aeronaves e Outros		
Combustíveis - Aeronaves	131.926.178	153.799.427
Combustíveis - Outros	0	235.180
Total	131.926.178	154.034.607

Esta é a categoria de custos com peso mais relevante no total da rubrica, representando os custos incorridos com o fornecimento de combustível, no país e no estrangeiro. Os fornecedores mais significativos são SONANGOL DISTRIBUIDORA, GALP Energia-Petrolgal, RAIZEN Combustíveis e REPSOL. A redução ocorrida no exercício, está directamente relacionada a diminuição geral do nº de Block hours, sobretudo nas rotas intercontinentais (-13%), acrescida da descida de 15% no preço médio do jet fuel (2,9 USD/gal vs. 3,4 USD/gal), que beneficiou de uma maior estabilidade do Brent e do aumento da oferta global no ano de 2025.

CONSERVAÇÃO E REPARAÇÃO

	31/12/2025	31/12/2024
Conservação e Reparação		
Conservação e reparação - Aeronaves e motores	42.566.776	24.956.354
Conservação e reparação - Equipamentos	159.513	360.409
Conservação e reparação - Instalações	27.879	60.916
Conservação e reparação - Edifícios	252.051	369.136
Conservação e reparação - Viaturas	2.098.955	134.717
Conservação e reparação - Outros	88.245	74.293
Total	45.193.419	25.955.826

Não dispondo, à data, de infra-estruturas, equipamento e *know how* que permitam proceder à realização de inspecções técnicas para a manutenção preventiva e correctiva das suas aeronaves (*checks*) no território nacional, a TAAG recorre a companhias aéreas no exterior, nomeadamente na África do Sul, Etiópia e Israel, para manutenção das suas aeronaves. Em particular, para reparações de motores, a TAAG recorre ao fornecedor específico de cada motor, sendo os mesmos enviados para o estrangeiro, para as reparações dos mesmos.

O incremento significativo foi em grande medida impulsionado por novos eventos de C-Check, novos custos associados às reservas de manutenção da nova frota A220 e B789, novos contratos de pool, reparações de motores e outras reparações adicionais. As despesas de reparação e manutenção correntes são consideradas como custos do ano em que ocorrem.

ASSISTÊNCIA TÉCNICA E ADMINISTRATIVA

Os valores representam, em 2025, os desembolsos efectuados com a contratação de técnicos de empresas nacionais e estrangeiros para, *in situ*, apoiar os técnicos nacionais na manutenção preventiva diária das aeronaves da Empresa, bem como no apoio às diversas Direcções da Companhia. O aumento verificado nesta rubrica decorre, em grande medida, do acréscimo dos serviços jurídicos prestados por advogados externos no âmbito do processo de aquisição da nova frota, nomeadamente das aeronaves Boeing 787-9 e 787-10.

RENDAS E ALUGUERES

	31/12/2025	31/12/2024
Rendas e alugueres		
Rendas e alugueres - Instalações e residências	5.470.385	7.051.434
Rendas e alugueres - Aeronaves	42.386.896	571.457
Rendas e alugueres - Viaturas	4.147.499	858.222
Rendas e alugueres - Rotáveis e Motores	1.357	615.758
Rendas e alugueres - Outros	233.546	267.798
Total	52.239.682	9.364.671

Os principais custos registados nestas rubricas respeitam essencialmente a custos com arrendamento de instalações no aeroporto (Hangares e Armazéns) à SGA, assim como as rendas provenientes das locações operacionais, as quais sofreram um incremento no exercício fruto dos contratos de *sale and lease back* (Nota 4) realizados, assim como novos contratos de locação relativos a aeronaves Airbus.

31. Resultados Financeiros

	USD	
	31/12/2025	31/12/2024
Proveitos e ganhos financeiros		
Investimentos Financeiros (Nota 7/Nota 10)	15.057.641	19.165.864
Juros	1.700.281	1.540.725
	16.757.922	20.706.589
Diferenças de câmbio favoráveis		
Realizadas	9.722.491	8 221 020
Não Realizadas	24.142.754	60 822 686
	33.865.245	69 043 706
Outros proveitos	34.298	484 695
Total proveitos e ganhos financeiros	50.657.465	90 234 990
Custos e Perdas Financeiras		
Investimentos Financeiros (Nota 7)	0	-1 009 204
Juros	-21.969.374	-13 659 056
	-21.969.374	-14 668 260
Diferenças de câmbio desfavoráveis		
Realizadas	-13.293.716	-20 028 420
Não Realizadas	-17.905.773	-40 475 029
	-31.199.489	-60 503 449
Despesas Bancárias	-5.314.875	-3 745 483
Outros custos	-458.211	-470 376
	-5.773.086	-4 215 860
Total custos e perdas financeiras	-58.941.949	-79 387 569
Total de resultados financeiros	-8.284.484	10 847 421

32. Resultados em filiais e associadas

	USD	
	31/12/2025	31/12/2024
Dividendos		
LSG Sky Chefs TAAG Angola	0	1.655.727
Outros custos com filiais		
Outros	40.752	0
Total	40.752	1.655.727

35. Imposto sobre o rendimento

	AOA 31/12/2025	AOA 31/12/2024
Resultado contabilístico	-162.022.777.611	-134.212.063.458
Correcções para efeitos fiscais:		
A somar:		
Seguros do ramo de vida e saúde	1.222.073.340	1.019.050.829
Provisões/quebras em existências	2.068.416.781	210.243.281
Provisões para outros riscos e encargos	11.858.531.132	7.408.453.748
Provisões cobrança duvidosa /Dívidas incobráveis	3.055.352.162	13.538.426.463
Penalidades contratuais	1.928.933.609	0
Amortizações extraordinárias	0	0
Correcções de exercícios anteriores	1.853.578.053	531.825.668
Custos com IAC	1.024.768.435	1.276.890.729
Diferenças de câmbio não realizadas	15.297.339.154	71.989.283.531
	38.308.992.668	95.974.174.248
A deduzir:		
Reversão provisões para outros riscos e encargos	-8.607.164.640	-684.549.653
Reversão provisões cobrança duvidosa /Dívidas incobráveis	0	0
Reversão de provisão para existências	0	0
Reversão de amortizações extraordinárias	0	0
Proveitos sujeitos a IAC	-15.801.151.700	-19.073.633.916
Diferenças de câmbio não realizadas	-22.761.429.083	-57.915.383.481
	-47.169.745.423	-77.673.567.050
Lucro tributável (Prejuízo fiscal)	-170.883.530.367	-115.911.456.260
Prejuízos fiscais de anos anteriores	260.788.585.383	219.634.176.534
Taxa nominal de imposto	25%	25%
Imposto sobre os lucros (AOA)	0	0
Taxa câmbio 31.12	948,78	957,60
Imposto sobre os lucros (USD)	0	0

A estimativa de imposto sobre o rendimento é determinada tendo por base as demonstrações financeiras da Empresa em Kwanzas, cujo respectivo imposto a pagar, nas circunstâncias aplicáveis, é convertido para USD com base na taxa de câmbio de fecho.

OUTRAS NOTAS RELACIONADAS COM A POSIÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS DAS OPERAÇÕES

36. Responsabilidades assumidas e não reflectidas no Balanço

Em 31 de Dezembro de 2025, a Empresa não tem qualquer responsabilidade assumida e não reflectida no Balanço, além das garantias soberanas relacionadas com os contratos de financiamento contraídos para a aquisição de aeronaves, conforme divulgado na Nota 15.

37. Contingências

37.1 Sucursal do Brasil

A Companhia foi notificada, em 22 de abril de 2013, pela Administração Fiscal Brasileira, para apresentar informações contabilísticas e financeiras relativas ao Imposto sobre Rendimentos da Pessoa Jurídica (CIT) e SCT para o ano civil de 2010. O objectivo das autoridades foi o de verificar o cálculo correcto do CIT e SCT. Uma vez que a gestão da TAAG vigente na altura não forneceu as informações exigidas pelas autoridades fiscais, a 01 de Novembro de 2013, as autoridades fiscais levantaram o Aviso de Infracção Fiscal para cobrar CIT e SCT, juntamente com as respectivas penalizações e juros.

De acordo com a Legislação Fiscal Brasileira, quando um contribuinte não apresenta as informações, o CIT e o SCT são determinados de acordo com o Método do Lucro Arbitrado. As operações da TAAG no Brasil não foram divulgadas pelo que as autoridades fiscais calcularam o passivo tributário com base em 4% do total dos activos da empresa com base no balanço disponível, resultando assim num passivo fiscal substancial.

39. Auxílios do Governo e outras entidades

Durante o exercício de 2025 a TAAG obteve, por parte do IGAPE, valores relativos a subvenção sobre tarifas de Cabinda no montante de 6.880 milhares de USD (2024: 12.273 milhares de USD), conforme divulgado na nota 24.

40. Saldos com entidades relacionadas

Os principais saldos com entidades relacionadas a 31 de Dezembro de 2025 são os que se apresentam abaixo:

	Contas a receber (Nota 9 e 11)	Contas a pagar (Nota 19 e 21)
Saldos não correntes com Entidades Públicas		
Sonangol Distribuidora	0	-172.054.011
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	0	-11.166.978
Saldos com o Ministério das Finanças e Transportes		
Ministério das Finanças	0	-93.860.541
Ministério dos Transportes	0	-40.743.374
Sub-Total - Não corrente	0	-317.824.903
Contas correntes com Entidades Públicas		
Serviço de Apoio à Presidência	51.365.063	0
SGA – Sociedade Gestora de Aeroportos	18.840.782	-105.304.817
Casa Militar	8.219.831	0
Sonangol Distribuidora	20.065.130	-161.008.388
Ministério dos Transportes	2.070.174	0
ENNA, E.P	6.703.137	-3.841.446
Contas correntes com Entidades Participadas		
LSG SKY CHEFS TAAG ANGOLA, SA	22.164	-7.391.754
GHASSIST	175.118	-12.505.529
Saldos com o Ministério das Finanças		
Ministério das Finanças		-1.052.147
Dívidas fiscais	0	-4.648.901
Total	107.461.399	-613.577.885

A capacidade (ASK) aumentou cerca de 4,9%, permanecendo ligeiramente abaixo do crescimento da procura, condicionada por constrangimentos persistentes na cadeia de abastecimento aeronáutica, incluindo atrasos na entrega de aeronaves e limitações na disponibilidade de componentes. Este desalinhamento entre oferta e procura contribuiu para a manutenção de níveis elevados de eficiência operacional, com o fator de ocupação (load factor) a atingir cerca de 83,7%, acima dos níveis pré-pandemia. Observou-se ainda uma ligeira pressão sobre os yields (-0,7%), refletindo um processo gradual de normalização tarifária.

Summary of key passenger traffic metrics

Global airline industry	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
RPK, billion	8,688	2,974	3,623	5,973	8,171	9,039	9,505	9,971
% change YoY	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.2%	4.9%
Segment passengers	4,560	1,779	2,304	3,452	4,414	4,774	4,982	5,202
% change YoY	2.1%	-61.0%	29.5%	49.9%	27.8%	8.2%	4.3%	4.4%
O&D passengers	3,974	1,570	2,017	2,960	3,793	4,097	4,269	4,458
% change YoY	2.2%	-60.5%	28.5%	46.7%	28.1%	8.0%	4.2%	4.4%
Aircraft departures, million	37.5	19.7	24.2	29.5	35.3	37.3	38.9	40.3
% change YoY	-0.8%	-47.5%	22.8%	21.9%	19.8%	5.7%	4.1%	3.6%
ASK, % change YoY	3.4%	-56.6%	18.7%	40.1%	31.1%	8.9%	4.9%	4.7%
Passenger load factor, % ASK	82.6%	65.2%	68.9%	78.7%	82.2%	83.5%	83.7%	83.8%
Total load factor, % ATK	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.4%	70.8%
Passenger ticket yield, % YoY	-3.7%	-9.1%	4.9%	9.7%	8.5%	-4.2%	-0.9%	-0.1%
Passenger total yield, % YoY	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	5.9%	-4.1%	-0.7%	0.0%
Average nominal one-way fare, USD/PAX	153	120	120	148	171	168	168	168
% change YoY	-1.9%	-21.3%	-0.5%	23.3%	15.8%	-1.9%	0.0%	0.4%
Average nominal return fare*, USD	381	308	298	359	407	399	400	402
% change YoY	0.4%	-14.6%	-3.3%	20.6%	13.1%	-1.8%	0.2%	0.5%
Average real return fare*, 2025 USD/PAX compared to 2015	496	409	383	441	459	422	400	387
	-17.5%	-32.0%	-36.4%	-26.7%	-23.7%	-29.8%	-33.6%	-35.6%

Source: IATA Sustainability and Economics. * Including ancillary fees.

(Fonte: IATA –Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

Apesar dos desafios operacionais e do aumento dos custos não relacionados com combustível, incluindo pressões salariais, custos de manutenção e constrangimentos logísticos, o sector registou um desempenho financeiro robusto, com receitas globais a ultrapassarem 1 bilhão de USD e resultados operacionais na ordem dos 67 mil milhões de USD, correspondendo a uma margem operacional de cerca de 6,6%. No segmento de carga, verificou-se uma estabilização da procura, com crescimento de cerca de 3,1%, suportado pelo comércio electrónico e pela procura de soluções logísticas eficientes. Este desempenho confirma a relevância estrutural do segmento, embora com uma dinâmica mais moderada.

A evolução da rentabilidade manteve-se desigual entre regiões. A América do Norte e a Europa continuaram a concentrar a maior parte dos resultados, enquanto mercados emergentes registaram crescimentos mais elevados, embora com desafios persistentes de rentabilidade e eficiência.

No caso da região africana, o sector manteve um desempenho positivo, com crescimento da procura de cerca de 7,4% face a 2024. A capacidade acompanhou esta evolução de forma mais gradual, contribuindo para a melhoria dos níveis de ocupação, ainda que abaixo da média global. Não obstante, a rentabilidade manteve-se estruturalmente limitada, refletindo constrangimentos como infraestruturas menos desenvolvidas, elevados custos operacionais, restrições regulatórias e limitações no acesso a financiamento e moeda estrangeira, bem como a persistência de constrangimentos na cadeia de abastecimento aeronáutica. Ainda assim, o crescimento sustentado da procura evidencia o potencial de desenvolvimento do setor no médio e longo prazo.

Regional financial performance

Global airline industry	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
AFRICA								
EBIT, USD billion	0.1	-1.0	-0.5	-0.4	0.5	0.6	0.6	0.7
EBIT margin	1.0%	-16.9%	-6.8%	-3.1%	3.5%	3.7%	3.7%	3.7%
Net profit, USD billion	-0.3	-1.8	-1.1	-0.8	0.1	0.1	0.2	0.2
Net profit margin	-1.8%	-30.0%	-14.6%	-7.0%	0.5%	0.4%	1.1%	1.0%
Per passenger, USD	-2.2	-48.9	-20.5	-8.2	0.6	0.4	1.4	1.3
RPK growth, %	4.7%	-68.2%	17.0%	84.3%	36.5%	12.7%	7.4%	8.0%
ASK growth, %	4.5%	-62.1%	18.5%	81.4%	35.6%	10.0%	5.3%	5.7%
Load factor, % ASK	71.8%	60.2%	59.4%	72.3%	72.8%	74.6%	78.1%	78.3%
Load factor, % ATK	56.6%	48.8%	50.5%	60.0%	61.4%	62.1%	62.8%	63.3%

(Fonte: IATA –Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition, December 2025)

- Avaliação de opções de venda ou leasing da frota em descontinuação, nomeadamente da frota Boeing 777-200 e 700-300;
- Cumprimento integral do plano de manutenção das aeronaves;
- A celebração e renovação de contratos de leasing para operação de rotas estratégicas;
- Optimização da rede de destinos e diversificação de receita (suspensão de voos para rotas não rentáveis, e abertura de novas rotas, nomeadamente através de contratos de *codeshare*;
- Encerramento de algumas lojas TAAG e renegociação de contratos com agências;
- Negociação de novas linhas crédito;
- Renegociação de termos e condições com os fornecedores;
- Suspensão de serviços não essenciais à operação;
- Cumprimento de todos os procedimentos de segurança dos passageiros e tripulações;
- Ações de Saneamento e capitalização urgente da Empresa, através da compensação de dívidas com Empresas Públicas - nomeadamente, Sonangol e SGA – e emissões de títulos e garantias soberanas;
- Ações de apoio Institucional, nomeadamente, na venda de divisas à TAAG para cobertura do backlog e necessidades mensais da Companhia.

Assim, neste contexto particularmente desafiante, e em alinhamento com os accionistas e a Tutela, o Conselho de Administração tem vindo a desenvolver um plano abrangente para a reestruturação financeira e operacional da Empresa, de forma a fazer face aos desafios e incertezas materiais que ainda persistem, com a ambição de preparar a TAAG para o futuro e torná-la uma Empresa de referência no espaço regional africano.

42.2 Incidente de Cibersegurança

Durante o exercício de 2024 a TAAG – Linhas Aéreas de Angola, S.A. foi alvo de um ciberataque de proporções significativa que afetou de forma substancial a infraestrutura tecnológica da empresa, com especial incidência nos sistemas de contabilidade e gestão financeira.

O incidente ocorreu em Setembro de 2024 e teve como consequência imediata a interrupção das actividades contabilísticas correntes, bem como a perda massiva de informação contabilística dos exercícios de 2023 e 2024. O ataque afetou a estrutura de tecnologias de informação da Companhia, tendo causado disrupções nos sistemas SAP, APM, e no acesso às pastas de rede corporativas, alojadas no datacenter principal da Empresa.

Importa, no entanto, salientar que este evento não afetou a continuidade das operações aéreas da empresa, nomeadamente a programação de voos, a prestação dos serviços operacionais, nem os sistemas de emissão de reservas e bilhetes de passagem, que permaneceram plenamente funcionais.

Assim que o incidente foi identificado, foram acionados os protocolos internos de resposta, com a mobilização imediata das equipas internas de tecnologia e de parceiros externos especializados em cibersegurança. Foram implementadas medidas de contenção e mitigação, incluindo a desconexão dos sistemas afetados, análise forense de acessos indevidos e reforço dos mecanismos de proteção. Adicionalmente, a TAAG cumpriu com a pronta comunicação às partes relevantes, incluindo autoridades competentes e auditores externos, do ciberataque a que foi sujeita.

Face à gravidade da situação, foi definido e executado com carácter de urgência um plano de recuperação de dados com os seguintes objetivos:

- Reposição célere da informação contabilística de 2024, de forma a permitir o normal prosseguimento dos trabalhos de auditoria e assegurar a apresentação atempada das demonstrações financeiras do exercício;
- Recuperação do histórico contabilístico de 2022 e 2023, igualmente afetado pelo ataque, apesar de se tratarem de exercícios já auditados, de modo a restabelecer os registos da empresa e garantir a continuidade e coerência dos dados históricos.

O processo de recuperação foi conduzido por equipas internas de tecnologia e contabilidade, em colaboração com especialistas externos em cibersegurança e sistemas de informação. As ações incluíram a utilização de backups periódicos, reconciliações com documentos físicos e fontes externas, e reprocessamentos manuais sempre que necessário. Quando aplicável, foram efetuadas reconciliações com fontes externas e reprocessamentos manuais, com vista a assegurar a fiabilidade da informação contabilística reconstituída.

Simultaneamente, a TAAG reforçou a sua postura de segurança da informação, com especial destaque para:

- Melhoria das infraestruturas tecnológicas;
- Reforço dos controlos de acesso e autenticação;



KPMG Angola - Audit, Tax, Advisory, S.A.
Edifício Moncada Prestige - Rua Assalto ao Quartel de Moncada 15 2º
Luanda - Angola
+244 227 28 01 01 | www.kpmg.co.ao

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

Aos Accionistas da
TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.** (a Entidade), que compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2025 (que evidencia um total de 1 261 497 196 dólares e um total de capital próprio negativo de 61 799 133 dólares, incluindo um resultado líquido negativo de 144 694 072 dólares), a Demonstração de Resultados por Natureza e a Demonstração dos Fluxos de Caixa relativas ao ano findo naquela data e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, excepto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma apropriada, em todos os aspectos materiais, a posição financeira da **TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.** em 31 de Dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as disposições de relato financeiro descritas na nota 2.1 do Anexo.

Bases para a opinião com reservas

Conforme referido no Relatório do Auditor Independente com referência a 31 de Dezembro de 2024, foram identificadas nesse exercício, divergências significativas entre as quantidades apresentadas nas rubricas de existências e aquelas inventariadas fisicamente no âmbito dos nossos procedimentos, assim como divergências entre o valor unitário constante na listagem de existências e aquela que resulta da aplicação correcta do método de valorização adoptado pela Entidade. Adicionalmente, e com referência a essa mesma data, não obtivemos detalhe sobre o montante de existências em trânsito divulgado na informação comparativa da nota 8, que nos permitisse suportar o mesmo.

Não obstante termos obtido prova de auditoria suficiente e apropriada sobre o montante de 37 073 827 dólares, líquido de provisão, apresentado na rubrica de Existências com referência a 31 de Dezembro de 2025, não foi possível, conforme referido anteriormente, obter a referida prova para o montante de 65 005 516 dólares apresentado na mesma rubrica com referência a 31 de Dezembro de 2024. Uma vez que as existências iniciais entram na determinação do desempenho financeiro, não foi possível determinar se teriam sido necessários ajustamentos às rubricas de Resultados Transitados, Custo das mercadorias vendidas e das matérias-primas e subsidiárias consumidas e Resultados não operacionais, bem como as respectivas divulgações, com referência a 31 de Dezembro de 2025.

A nossa auditoria foi efectuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Contabilistas e Peritos Contabilistas de Angola. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Contabilistas e Peritos Contabilistas de Angola.



Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detectará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou em erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detectar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detectar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objectivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respectivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas actividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas actividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transacções e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e,
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

Luanda, 15 de Maio de 2026

KPMG Angola – Audit, Tax, Advisory, S.A.

Representada por

Paulo Rui Inocêncio Ascensão

(Perito Contabilista com cédula n.º 20140082)



KPMG Angola - Audit, Tax, Advisory, S.A.
Edifício Moncada Prestige - Rua Assalto ao Quartel de Moncada 15 2º
Luanda - Angola
+244 227 28 01 01 | www.kpmg.co.ao

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

Aos Accionistas da
TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.** (a Entidade), que compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2025 (que evidencia um total de 1 075 635 509 832 kwanzas e um total de capital próprio negativo de 180 748 020 844 kwanzas, incluindo um resultado líquido negativo de 132 905 715 075 kwanzas), a Demonstração de Resultados por Natureza e a Demonstração dos Fluxos de Caixa relativas ao ano findo naquela data e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, excepto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma apropriada, em todos os aspectos materiais, a posição financeira da **TAAG - Linhas aéreas de Angola, S.A.** em 31 de Dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Angola.

Bases para a opinião com reservas

Conforme referido no Relatório do Auditor Independente com referência a 31 de Dezembro de 2024, foram identificadas nesse exercício, divergências significativas entre as quantidades apresentadas nas rubricas de existências e aquelas inventariadas fisicamente no âmbito dos nossos procedimentos, assim como divergências entre o valor unitário constante na listagem de existências e aquela que resulta da aplicação correcta do método de valorização adoptado pela Entidade. Adicionalmente, e com referência a essa mesma data, não obtivemos detalhe sobre o montante de existências em trânsito divulgado na informação comparativa da nota 8, que nos permitisse suportar o mesmo.

Não obstante termos obtido prova de auditoria suficiente e apropriada sobre o montante de 19 497 372 149 kwanzas, líquido de provisão, apresentado na rubrica de Existências com referência a 31 de Dezembro de 2025, não foi possível, conforme referido anteriormente, obter a referida prova para o montante de 38 137 405 509 kwanzas apresentado na mesma rubrica com referência a 31 de Dezembro de 2024. Uma vez que as existências iniciais entram na determinação do desempenho financeiro, não foi possível determinar se teriam sido necessários ajustamentos às rubricas de Resultados Transitados, Custo das mercadorias vendidas e das matérias-primas e subsidiárias consumidas e Resultados não operacionais, bem como as respectivas divulgações, com referência a 31 de Dezembro de 2025.

A nossa auditoria foi efectuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Contabilistas e Peritos Contabilistas de Angola. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Contabilistas e Peritos Contabilistas de Angola.

- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objectivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respectivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas actividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas actividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transacções e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e,
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento aos requisitos legais aplicáveis, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorrecções materiais.

Luanda, 15 de Maio de 2026



KPMG Angola – Audit, Tax, Advisory, S.A.

Representada por

Paulo Rui Inocência Ascensão

(Perito Contabilista com cédula n.º 20140082)



CONSELHO FISCAL

PARECER AO RELATÓRIO E CONTAS DA TAAG – LINHAS AÉREAS DE ANGOLA, S.A. DEZEMBRO 2025

Luanda, Maio de 2026

I. ENQUADRAMENTO

1. O Decreto Executivo n.º 42/01 de 6 de Julho, que aprova o regulamento dos Conselhos Fiscais das Empresas Públicas, determina na alínea d) do anexo I do Artigo 2.º, como competência do Conselho Fiscal, emitir parecer sobre o relatório e contas do exercício apresentado pelo Conselho de Administração.
2. Tendo em conta o disposto acima, o Conselho Fiscal da TAAG S.A. produziu este documento que apresenta o Parecer deste órgão sobre o Relatório e Contas da TAAG, com referência ao Exercício Económico de 2025, submetido pelo Conselho de Administração da TAAG.
3. De acordo com as informações do sector, com referência ao ano de 2025, destacaram-se os pontos que se seguem:

Desempenho global

4. O desempenho do sector da aviação em 2025, segundo dados consolidados da Airports Council International (ACI) e da International Air Transport Association (IATA), pode ser sintetizado em três dimensões principais: Recuperação da procura; Desempenho operacional (aeroportos); e, Rentabilidade/pressões estruturais (companhias aéreas).

Procura Global: consolidação da recuperação pós-COVID

- O tráfego global atingiu cerca de 9,8 mil milhões de passageiros em 2025, ultrapassando claramente os níveis pré-pandemia (cerca de 107% de 2019);
 - Crescimento anual: +3,6% a +3,7% face ao ano de 2024. O mesmo foi liderado pelo segmento internacional com cerca de 5,3% (Doméstico cerca de 2,4%)
5. Neste sentido, podemos dizer que o sector entrou numa fase de normalização do crescimento, em que deixou a recuperação pós-pandemia e regressou aos padrões estruturais mais estáveis, com maior peso do tráfego internacional.



- Custos operacionais elevados, especialmente no combustível;
 - Combustível sustentável (SAF), com uma produção ainda residual (cerca de 0,7% do consumo total);
 - Pressões geopolíticas e regulatórias.
7. Assim, apesar da rentabilidade, o sector enfrenta um *gap* estrutural entre procura forte e capacidade limitada, o que pode restringir o crescimento.
8. Em resumo, o sector da aviação em 2025 apresentou um desempenho robusto, mas assimétrico. Robusto na procura e rentabilidade, mas pressionado na capacidade, custos e sustentabilidade.

II. ANÁLISE DAS CONTAS

9. O Conselho Fiscal recebeu e apreciou as Demonstrações Financeiras (adiante, DFs) da TAAG, em Kwanzas (KZ) e Dólares dos Estados Unidos da América (USD), assim como o respectivo relatório do auditor independente, submetidos pelo Conselho de Administração, correspondentes ao exercício económico de 2025, tendo feito a sua análise e procedido à validação do referido documento e evolução dos principais indicadores financeiros, face ao seu período homólogo.
10. De salientar que as Demonstrações Financeiras foram preparadas em conformidade com Plano Geral de Contabilidade, aprovado pelo Decreto n.º 82/01, de 16 de Novembro, aplicável às sociedades comerciais e empresas públicas que exerçam actividades em Angola ou em outros países e tenham a sua respectiva sede em Angola.
11. De acordo com as DFs, a TAAG registou um total de proveitos operacionais de **KZ 412.629.761.804 (USD 437.086.593)**, sendo cerca de **98%** provenientes de Prestação de Serviços e **2%** de Outros Proveitos Operacionais. Este resultado significou uma redução em cerca de **1%** (aumento de **7% em USD**), face ao ano de 2024.
12. No que diz respeito aos Custos Operacionais, no período em análise, a empresa registou o valor de **KZ 545.543.011.116 (USD**

18. Por seu turno, o Passivo situou-se em **KZ 1.256.383.530.675 (USD 1.323.296.330)**, representando um aumento de **50% (52% em USD)**, em relação ao período homólogo de 2024, onde se destacam as variações no passivo não corrente, com o aumento nos empréstimos de médio e longo prazo em **370% (375% em USD)** devido às operações de financiamento associadas à aquisição das aeronaves e motor sobressalente.
19. Ainda no passivo, no diz respeito ao passivo corrente, essencialmente nas contas a pagar com um aumento em **34% (36% em USD)** e nos empréstimos de curto prazo em **mais de 1563% (1578% em USD)**, que resultam do descoberto bancário no montante aproximado de **18 milhões de USD** e da conta caucionada no montante aproximado de **53 milhões de USD** contratados.

III. PONTOS A REALÇAR

20. No período em análise a TAAG, do ponto de vista económico e financeiro, evidencia uma contínua travessia estruturalmente frágil, apesar do crescimento operacional e do processo de modernização da frota. Os indicadores demonstram deterioração da rentabilidade, agravamento do endividamento e forte dependência de apoio do estado e financiamento externo.
21. Do ponto de vista operacional, a TAAG registou proveitos operacionais de **Kz 412,6 mil milhões**, dos quais cerca de **98%** resultam da prestação de serviços, evidenciando elevada dependência da actividade principal de transporte aéreo. Apesar do crescimento em **USD (+7%)**, a redução de aproximadamente **1%** em moeda nacional reflecte, sobretudo, o impacto cambial e a volatilidade do kwanza. Isto demonstra que o crescimento real da operação ainda não é suficiente para compensar a pressão da inflação e do câmbio sobre os custos da companhia.
22. Em contrapartida, o crescimento dos custos operacionais em **14%** em moeda nacional, aponta à rubrica de "Outros Custos e Perdas Operacionais", responsável por cerca de **70%** da estrutura de custos, sendo o principal factor de pressão. Embora os custos com combustível tenham registado alguma redução relativa, continuam a representar cerca de um terço da referida rubrica, o que revela uma

a empresa apresenta actualmente um passivo superior ao activo, dependendo estruturalmente do suporte financeiro do Estado para assegurar a continuidade operacional.

28. Do lado do passivo, verifica-se um crescimento muito significativo do endividamento, sobretudo nos empréstimos de médio e longo prazo, que aumentaram cerca de **370%**, essencialmente associados ao financiamento da aquisição de aeronaves Boeing 787 e motores sobressalentes. Embora estes investimentos possam contribuir para ganhos futuros de eficiência operacional, no curto e médio prazo aumentam significativamente a pressão sobre o serviço da dívida, exposição cambial e encargos financeiros.
29. Adicionalmente, o crescimento acentuado do passivo corrente, particularmente nos empréstimos de curto prazo e descobertos bancários, revela deterioração da liquidez imediata da empresa. O recurso a descobertos bancários e contas caucionadas, demonstra insuficiência de tesouraria operacional para suportar as necessidades correntes da companhia, aumentando o risco financeiro e a vulnerabilidade perante choques cambiais e operacionais.
30. Em síntese, os dados demonstram que a TAAG se encontra numa fase de transformação e modernização operacional, mas ainda sem capacidade de traduzir esses investimentos em sustentabilidade financeira efectiva. A TAAG continua dependente de recapitalização do Estado, reestruturação financeira e melhoria substancial da eficiência operacional, para assegurar a viabilidade de longo prazo. O principal desafio estratégico passa agora por converter o investimento na nova frota e na reorganização operacional em ganhos concretos de produtividade, rentabilidade e geração de caixa.
31. Neste sentido, e tendo em conta toda análise feita, deixamos as seguintes recomendações:

Ao Conselho de Administração:

- Implementar um programa rigoroso de recuperação da rentabilidade operacional. A Administração deve adoptar medidas concretas de optimização da estrutura de custos, com foco especial nos custos operacionais indirectos, combustível, manutenção, contratos de fornecimento e eficiência da rede de rotas, visando reduzir o défice operacional recorrente.



sustentabilidade financeira, adoptando medidas preventivas de estabilização patrimonial.

Aos Accionistas

- Prosseguir o processo de recapitalização da TAAG. Considerando a deterioração do capital próprio e a insuficiência patrimonial verificada, recomenda-se aos accionistas a continuidade das medidas de recapitalização, incluindo prestações suplementares, conversão de dívida em capital e outros mecanismos de reforço patrimonial.
- Garantir suporte institucional e financeiro à continuidade operacional. Atendendo à relevância estratégica da TAAG para a conectividade nacional e internacional de Angola, recomenda-se a manutenção do apoio institucional necessário para assegurar estabilidade financeira durante o processo de reestruturação.
- Exigir metas claras de desempenho e sustentabilidade. O apoio accionista deve ser acompanhado de indicadores concretos de desempenho operacional, financeiro e de governação, assegurando maior responsabilização da gestão e monitorização da execução do plano estratégico.
- Promover maior disciplina financeira e sustentabilidade económica. Recomenda-se que os accionistas incentivem a implementação de uma cultura de sustentabilidade financeira, privilegiando decisões de investimento com retorno económico mensurável e redução gradual da dependência de apoio estatal.
- Acompanhar a execução do Plano Estratégico 2024–2029. Os accionistas devem monitorizar de forma próxima a implementação dos programas de transformação e modernização da companhia, avaliando periodicamente os resultados alcançados e os impactos na recuperação financeira da TAAG.
- Avaliar mecanismos alternativos de financiamento e parcerias estratégicas. Recomenda-se também que se faça a análise de soluções complementares de financiamento, incluindo parcerias estratégicas, alianças operacionais, cooperação técnica e



- Necessidade do reforço urgente das medidas de equilíbrio financeiro e operacional, assim como a aceleração das iniciativas de recapitalização e saneamento patrimonial;
- Necessidade de fortalecimento dos mecanismos de controlo interno, gestão de risco e governação, como a preparação e disponibilização tempestiva dos documentos e contas da TAAG, assim como a continuidade das medidas de racionalização de custos e aumento de eficiência operacional;
- O acompanhamento rigoroso da exposição cambial, financeira e contingencial da TAAG.

CONSELHO FISCAL DA TAAG, em Luanda, aos 18 de Maio de 2026.

O Conselho

Sílvio Custódio
(Presidente)

Marcionília Garcia
(Vogal)

Adérito Silva
(Vogal)