

فصل پنجم: پیش‌بینی جریان‌ات نقدی تپسی

درآمد عملیاتی | هزینه‌های عملیاتی | صورت‌های مالی



تعاریف

- **حداکثر تعداد سفر روزانه (Peak):** حداکثر تعداد سفر انجام شده در یک روز در هر ماه
- **متوسط سفر روزانه:** تعداد کل سفر انجام شده در ماه تقسیم بر ۳۰/۳۱ روز
- **راننده یا مسافر فعال (Active):** رانندگان یا مسافرانی که طی ماه مورد نظر حداقل یک سفر داشته باشند.
- **رانندگان و مسافران فعال از گذشته:** این کاربران شبکه، از دوره زمانی قبلی در سیستم فعال بوده و کماکان به فعالیت خود ادامه می‌دهند. سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای افزودن یا فعال نگه‌داشتن این کاربران در شبکه صفر است. با گذار از فازهای توسعه شبکه، درصد این کاربران افزایش یافته و در نتیجه سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای توسعه شبکه در طول زمان کاهش می‌یابد و نهایتاً با گذر شبکه از نقطه تثبیت این میزان به ماکزیمم خود رسیده و نقطه‌ای است که سرمایه‌گذاری روی شبکه متوقف می‌شود.
- **رانندگان و مسافران جدید (Acquisition):** این دسته کاربرانی هستند که در دوره زمانی فعلی به شبکه پیوسته‌اند. سرمایه مورد نیاز برای جذب این کاربران بالا بوده و بخش بزرگی از مخارج سرمایه‌ای شبکه را شامل می‌شود. با توسعه یافتگی بیشتر شبکه، سهم این کاربران در شبکه کمتر شده و بنابراین، شبکه هزینه کمتری خواهد داشت.
- **رانندگان و مسافران مجدداً فعال شده (Reactivation):** زمانیکه کاربران شبکه تپسی به هر علتی از شبکه خارج شوند، با مخارج بسیار پایین قابلیت بازگرداندن به شبکه را دارند. با بزرگ‌تر شدن شبکه، سهم این کاربران نسبت به کاربران جدید افزایش می‌یابد که خود منجر به ایجاد صرفه به مقیاس بیشتر در شبکه خواهد شد.
- **متوسط تعداد سفر هر راننده در ماه (Trip Per Driver):** این نسبت به معنی تعداد سفری است که بطور متوسط هر راننده فعال در ناوگان تپسی در ماه انجام می‌دهد. این نسبت را بطور مخفف TPD می‌گویند.
- **متوسط تعداد سفر هر مسافر در ماه (Trip Per Rider):** این نسبت به معنی تعداد سفری است که بطور متوسط هر مسافر فعال مشتری تپسی در ماه انجام می‌دهد. این نسبت را بطور مخفف TPR می‌گویند.
- **نرخ ریزش ماهانه (churn):** راننده و مسافرانی که طی ماه مورد نظر نسبت به ماه قبل سفری نداشته‌اند.

مفروضات پیش‌بینی

- شیوع بیماری کرونا در ایران بر صنعت تاکسی اینترنتی تاثیر قابل ملاحظه‌ای داشته است، و در نتیجه منجر به کاهش سطح فعالیت کسب و کار تپسی و پیرو آن کاهش برخی هزینه‌ها برای حفظ ثبات طی دوران کرونا شده است. در پیش‌بینی انجام شده فرض شده با توجه به بهبود محسوس عملکرد شرکت از نیمه دوم سال ۱۴۰۰، از سال ۱۴۰۱ بتواند به عملکرد درآمدی و هزینه‌ای دوران پیش از کرونا بازگردد.
- بدین ترتیب با توجه به روند رو به رشد تعداد سفرهای تپسی در نیمه دوم سال ۱۴۰۰، فرض شده است تعداد سفرهای تپسی در سال ۱۴۰۱ بتواند به تدریج به عملکرد سال ۱۳۹۸ (پیش از کرونا) دست یابد. بدین ترتیب در تنظیم مفروضات هزینه‌ای دوره ۵ ساله پیش‌بینی فرض شده است پارامترهای عملکردی و هزینه‌ای تا پایان سال ۱۴۰۰ معادل متوسط ۹ ماه عملکرد تاریخی سال ۱۴۰۰ باشد و از ابتدای سال ۱۴۰۱ به منظور آماده سازی زیر ساخت‌ها به بالای متوسط سال ۱۳۹۸ برسد و با تورم تاریخی رشد نماید. فرض شده است تمامی هزینه‌ها از سال ۱۴۰۱ با نرخ تورم افزایش یابد. در ادامه به تشریح محاسبه هزینه‌ها پرداخته شده است.
- در محاسبه نرخ TPD و TPR و هزینه‌های جذب و نگهداشت رانندگان و مسافران نیز به همین ترتیب فرض شده است که تا پایان سال ۱۴۰۰ معادل متوسط عملکرد تپسی در دوران کرونا باشد و تا پایان سال ۱۴۰۱ این نرخ‌ها به متوسط تاریخی پیش از کرونا دست یابند.
- براساس صورت مالی ۶ ماهه سال ۱۴۰۰ تپسی و اعلام شرکت بر مبنای ابلاغیه سازمان امور مالیاتی کشور، این شرکت معاف از پرداخت مالیات ارزش افزوده می‌باشد لذا نرخ کمیسیون دریافتی تپسی از ۱۳.۷۶٪ (پس از کسر ۹٪ مالیات بر ارزش افزوده) به ۱۵٪ از سال ۱۴۰۰ تغییر نموده‌است. در این راستا به علت عدم احراز قطعیت این معافیت برای مشاور، با رویکرد محافظه‌کارانه، نرخ کمیسیون با فرض پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معادل ۱۳.۷۶٪ در محاسبات پیش‌بینی درآمد اعمال شده است.
- برای محاسبه نرخ تورم هزینه‌ها، تورم سال ۱۴۰۰ براساس پیش‌بینی IMF و برای سال‌های آتی از متوسط تورم ۱۰ سال گذشته (با احتساب سال ۱۴۰۰) مطابق جدول ذیل استفاده شده است (رجوع شود به ضمیمه ۱-جدول ۱):

سال ۱۴۰۰	سال ۱۴۰۱-۱۴۰۴	
۳۹.۳٪	۲۳.۸٪	تورم هزینه‌ها
۳۹.۰٪	۲۲.۱٪	تورم حقوق و دستمزد
۵۱.۳٪	۲۳.۱٪	تورم اجاره شهری تهران

۱-۵ پیش‌بینی درآمدهای عملیاتی تپسی



شرکت تامین سرمایه کاردان ش.ت ۴۴۸۲۷۱

برنامه رشد تپسی برای توسعه کسب و کار تاکسی اینترنتی

در حال حاضر تعداد شهرهای با جمعیت بالای ۳۰۰ هزار نفر در کشور حدود ۵۰ شهر است که تپسی تنها در ۱۶ شهر در ۱۳ استان حضور دارد. از بین این ۱۳ استان فعال نیز در ۶ استان در مرحله شبکه‌سازی قرار دارد و برای تثبیت موقعیت نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتر می‌باشد.

ورود به شهرهای جدید

همه‌گیری کرونا اثر منفی شدیدی در بسیاری از کسب و کارها خصوصاً تاکسی‌های اینترنتی در دنیا داشته است. در ایران نیز بر اساس گزارش‌های شهرداری، شیوع کرونا منجر به افت قابل توجه سهم حمل و نقل عمومی نسبت به گذشته شده است. با توجه به شروع واکسیناسیون عمومی، تپسی شاهد افزایش محسوس درآمد و تعداد سفرها در ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۰ بوده است، لذا پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۱، تردهای شهری به تدریج به حالت عادی بازگردند که باعث رشد سریع بازار و برگشت به شرایط قبل از شیوع کرونا خواهد شد.

رفع اثرات همه‌گیری کرونا

با بهبود الگوریتم‌های توزیع سفر و تخمین زمان سفر می‌توان در زمان اختصاص داده شده هر راننده به تپسی بدون تغییر درآمد، کاهش محسوس ایجاد کرد و در نتیجه درآمد رانندگان را همزمان با افزایش کمیسیون رشد داد. بنابراین در صورت تحقق این مهم، امکان افزایش نرخ کمیسیون از ۱۵ به ۲۰ درصد وجود دارد.

افزایش کمیسیون

هوش مصنوعی تپسی همواره باعث بهبود کسب و کار شرکت بوده است که یکی از اثرات آن مدیریت هزینه‌ها و کاهش هزینه‌های جذب و نگهداشت رانندگان و مسافران در طول زمان می‌باشد و این روند در سال‌های آتی نیز ادامه‌دار خواهد بود و منجر به افزایش حاشیه سود شرکت خواهد شد.

مدیریت و کاهش هزینه‌ها

براساس نتایج بررسی انجام شده بر اندازه بازار بالفعل و بالقوه بازار تاکسی اینترنتی در ایران در فصل چهارم این گزارش، ۶۰-۷۰٪ پتانسیل آزاد در کشور وجود دارد و تغییر رفتار مصرف‌کنندگان منجر به بالفعل شدن این پتانسیل در بازار خواهد شد.

تغییر رفتار مصرف‌کننده و افزایش عمق بازار

براساس برنامه ارائه شده توسط تپسی، رشد شرکت در سال‌های آتی از طریق، رشد و توسعه کسب و کار تاکسی اینترنتی (کسب و کار اصلی)، گسترش بازار هدف جدید با کاهش هزینه سفرها (مانند تپسی لاین) و ورود به کسب و کارهای مجاور قابل تحقق خواهد بود.

با توجه به ایجاد زیرساخت فنی مناسب و دسترسی به شبکه مسافران و رانندگان، بررسی تجربه تپسی در گذشته نشان می‌دهد در شرایط عادی هرگاه دسترسی به سرمایه کافی وجود داشته، شرکت سهم بازار و درآمد خود را به صورت چشمگیری افزایش داده است به طوری که در سال ۱۳۹۸ با جذب سرمایه در آخرین مرحله افزایش سرمایه خود، تپسی ۱۳۸٪ رشد نسبت به سال ۱۳۹۷ داشته است.

همچنین درآمد عملیاتی تپسی از سال ۱۳۹۵ تا پایان سال ۱۳۹۸ سالانه بطور متوسط ۲۱۱٪ رشد داشته است. بدین ترتیب شرکت پیش از شیوع کرونا دارای رشد سالانه بالای ۱۰۰٪ بوده است و پیش‌بینی می‌شود با بهبود شرایط کرونا و پایان همه‌گیری بتواند به روند گذشته خود بازگردد.

در دوران فعالیت تپسی، تنها دوره‌ای که رشد شرکت متوقف شده، سال ۱۳۹۹ در اثر شیوع کرونا و محدودیت در رفت و آمد و عدم دسترسی به منابع مالی به علت طولانی شدن فرآیند عرضه اولیه بوده است. وضعیت افت درآمد در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۰ نیز ادامه داشته است که با کاهش اثر کرونا، شرکت با رشد قابل توجه درآمدی مواجه بوده، به طوری که درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۰ دارای رشد بیش از ۵۰٪ نسبت به دوره مشابه سال قبل بوده است. همچنین درآمد شرکت در این دوره نسبت به کل سال ۱۳۹۸ حدود ۱۶٪ رشد داشته است.

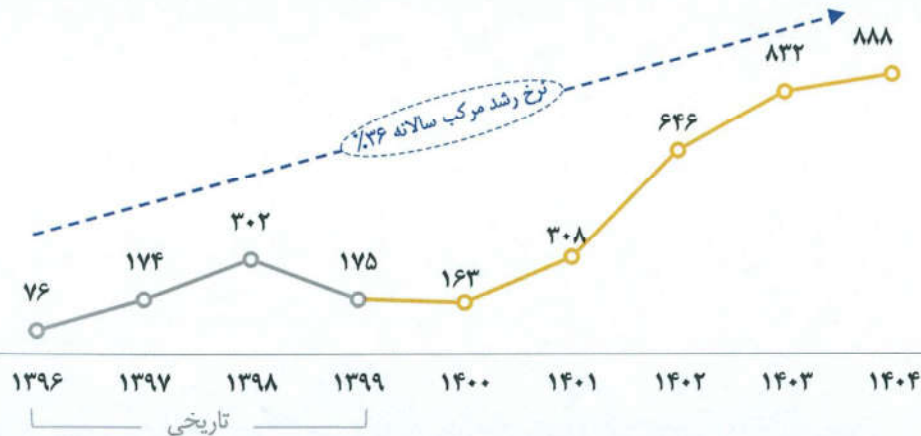
همچنین براساس آنچه در فصل سوم ارائه شد، بررسی روند رشد درآمدی بازار کشورهای دیگر و شرکت‌های مشابه خارجی مانند لیفت و اوبر نیز پتانسیل دستیابی به رشد قابل ملاحظه در بازار تاکسی اینترنتی در ایران و چشم‌انداز رشد برای شرکت‌های فعال در این صنعت را نشان می‌دهد.

در نتیجه ظرفیت بالا و چشم‌انداز بالقوه بازار تاکسی اینترنتی در ایران، با توجه به تعهدات تزریق منابع حاصل از عرضه اولیه سهام تپسی به شرکت، توان دستیابی به رشد و توسعه آتی را برای تپسی نمایان می‌سازد.

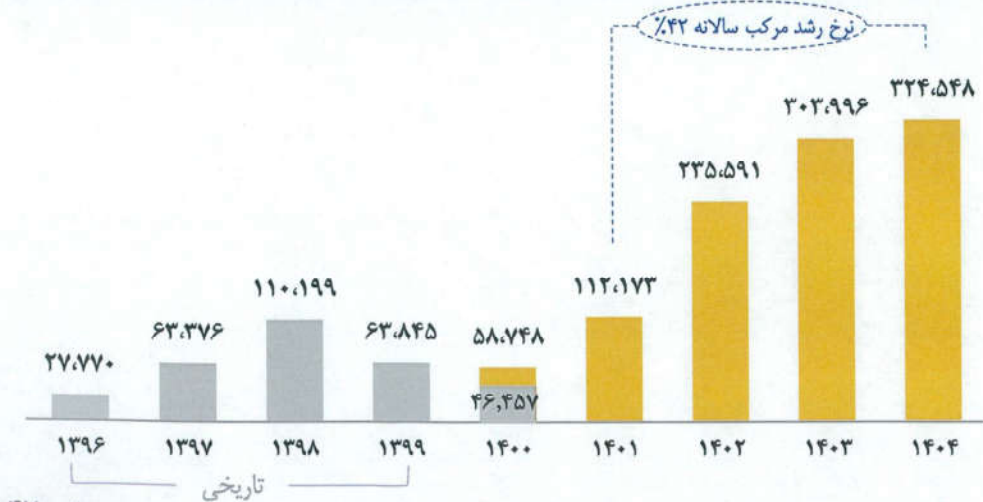
در جدول رو به رو برنامه تپسی برای دستیابی به رشد و توسعه کسب و کار کنونی ارائه شده است.



پیش‌بینی متوسط تعداد سفر روزانه تپسی (هزار سفر)



پیش‌بینی تعداد سفر در سال تپسی (هزار سفر)



- برآورد تعداد سفر، اصلی‌ترین فاکتور در پیش‌بینی جریان‌ات نقدی تپسی است. بدین منظور متوسط تعداد سفر روزانه در هر ماه برای سال‌های ۱۴۰۰-۱۴۰۴ طی ۵۰ ماه (باتوجه به ۱۰ ماه عملکرد تاریخی سال ۱۴۰۰) از ماه ۱۱ ام سال ۱۴۰۰ تا ماه ۱۲ سال ۱۴۰۴ برآورد شده است.

- براساس مفروضات این گزارش، تعداد سفر تپسی در ۳ ماه آخر سال ۱۴۰۰، ماهانه رشدی معادل ۴٪ برابر با متوسط رشد تاریخی ماهانه تپسی در دوران کرونا خواهد داشت.

- برای پیش‌بینی متوسط تعداد سفرهای روزانه تپسی با این فرض که تعداد سفر انجام شده تپسی تا پایان سال ۱۴۰۱، به عملکردی مشابه سال ۱۳۹۸ دست یابد، از ابتدای سال ۱۴۰۱ از یک تابع Sigmoid (شکل S) استفاده شده است. بطوری که در ماه‌های نخست تعداد سفر رشد پایینی خواهد داشت، سپس از سال ۱۴۰۲ با انجام مخارج زیرساختی در سال ۱۴۰۱ و ورود به شهرهای جدید، نرخ رشد بالاتر می‌رود و در ماه‌های آخر و با رسیدن به انتهای دوره پیش‌بینی، تعداد سفر روزانه به ثبات خواهد رسید، بطوریکه رشد تعداد سفرهای سالانه در سال ۱۴۰۴ به ۶۸٪ نسبت به سال قبل خواهد رسید.

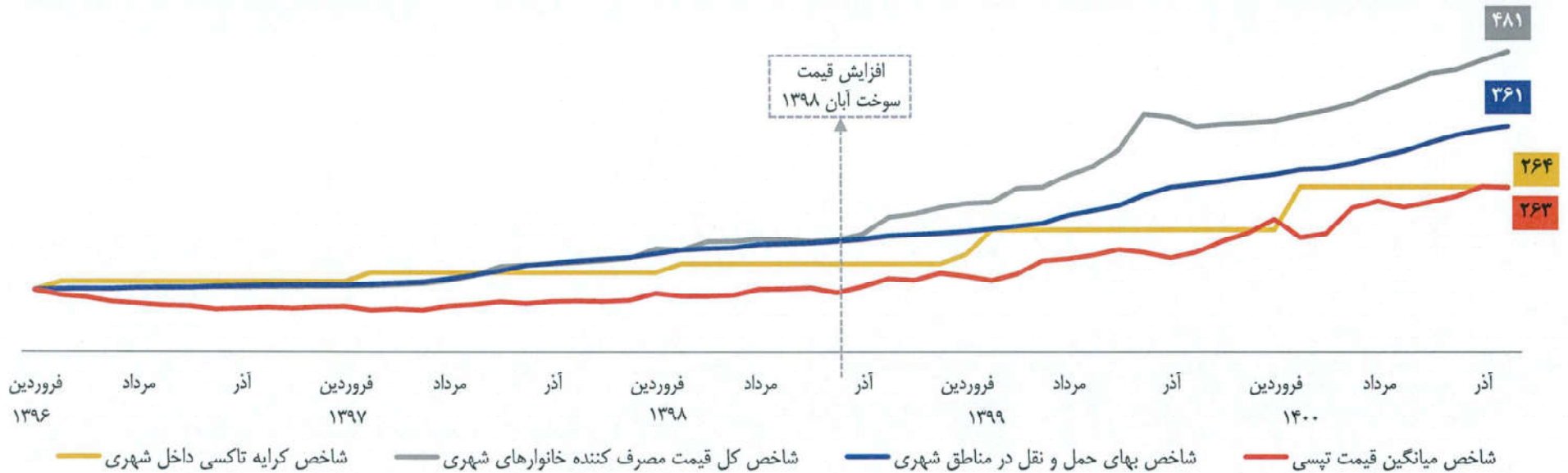
- تعداد متوسط سفر روزانه بدست آمده از تابع با لحاظ اثر فصلی تعدیل شده است. بدین ترتیب تعداد متوسط سفر روزانه تعدیل شده برآورد شده است و با ضرب ۳۰/۳۱ تعداد سفر ماهانه بدست آمده است.

- براساس برآورد انجام شده مطابق نمودار فوق، پیش‌بینی شده است تعداد متوسط سفر روزانه تپسی به ۸۸۸ هزار سفر در سال ۱۴۰۴ افزایش خواهد یافت.

- گفتنی است تعداد سفرهای سال ۱۴۰۰، شامل ۱۰ ماه داده‌های تاریخی (۴۶ میلیون سفر) و ۲ ماه پیش‌بینی است. تعداد سفر روزانه بصورت ماه به ماه طی دوره ۶۰ ماهه تا اسفند ۱۴۰۴ پیش‌بینی است.

روند تاریخی رشد قیمت متوسط هر سفر تپسی

مقایسه شاخص رشد ماهانه قیمت هر سفر تپسی با رشد سایر شاخص‌ها



• بررسی روند تاریخی تغییرات ماهانه قیمت تپسی از سال ۱۳۹۶ نسبت به شاخص حمل و نقل و کرایه تاکسی نشان می‌دهد، رشد میانگین قیمت تپسی پایین‌تر از سایر شاخص‌ها بوده است.

• منظور از قیمت میانگین تپسی، میانگین وزن دار شده براساس تعداد سفر و نرخ قیمت شهرهایی است که تپسی در آن فعالیت دارد.

• پیش‌بینی می‌شود با تثبیت جایگاه تپسی و کسب و کار تاکسی اینترنتی این قیمت‌گذاری به رشد بلند مدت شاخص حمل و نقل شهری نزدیک شود.

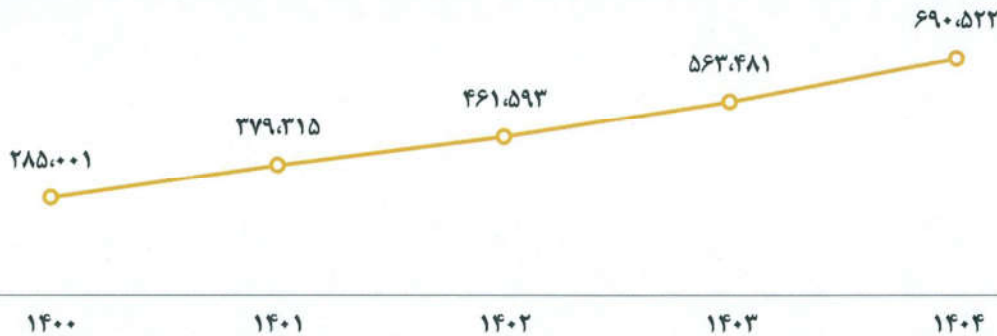
• به علت افزایش قیمت بنزین در آبان ماه ۱۳۹۸ و بروز افزایش قیمت قابل ملاحظه حمل و نقل در این دوره، اثر این افزایش در برآورد رشد میانگین قیمت حذف شده است. لذا نرخ رشد بلند مدت شاخص حمل و نقل شهری طی ۸ سال (۱۳۹۱ تا آبان ۱۳۹۸ و ۹ ماه نخست ۱۴۰۰) بصورت ماهانه محاسبه شده است که **معادل ۱.۷٪ رشد ماهانه** می‌باشد. این رشد برای پیش‌بینی قیمت میانگین ماهانه تپسی در دوره پیش‌بینی لحاظ شده است. گفتنی است متوسط رشد ماهانه تاریخی میانگین قیمت تپسی از ابتدای سال ۱۳۹۶ تا آذر ماه ۱۴۰۰ معادل **۱.۹٪** ماهانه بوده است.



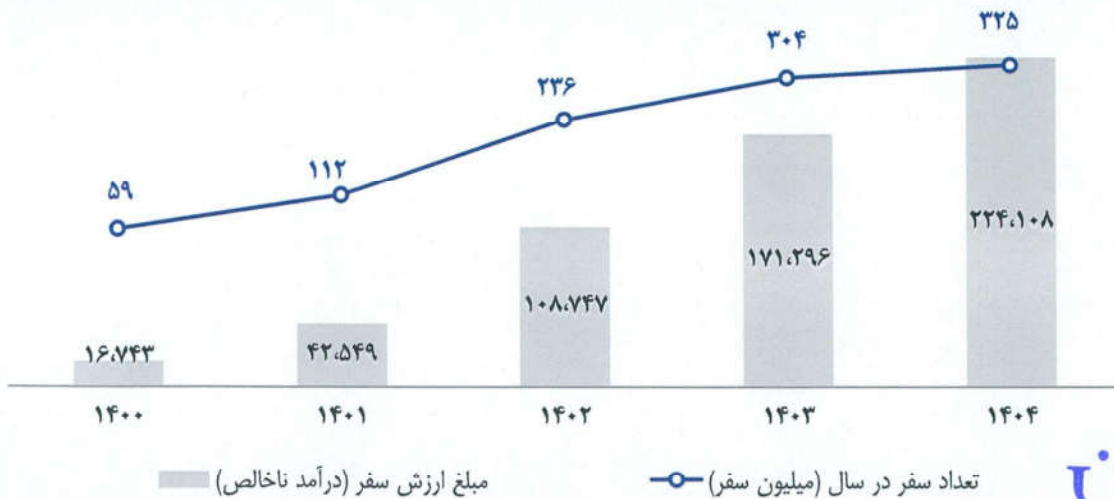
* مرجع شاخص کل و شاخص حمل و نقل (شامل هزینه تعمیرات، سوخت، قیمت خودرو و حمل و نقل عمومی) و شاخص قیمت مصرف کننده خانوارهای شهری کشور از مرکز آمار ایران است.

** شاخص قیمت تاکسی بر اساس افزایش نرخ‌های مصوب سالیانه تاکسی در تهران است.

پیش‌بینی متوسط قیمت سالانه هر سفر (ریال)



پیش‌بینی ارزش سفرها (میلیارد ریال)



- باتوجه به برآورد ماهانه درآمدی، قیمت میانگین سفرهای تپسی با احتساب رشد ماهانه ۱.۷٪ افزایش یافته است که بطور تقریبی معادل رشد موثر سالانه ۲۲.۷٪ خواهد بود. این نرخ از نرخ تورم لحاظ شده برای هزینه‌ها (۲۴٪) در دوره پیش‌بینی پایین‌تر است.

- از حاصلضرب تعداد سفرهای پیش‌بینی شده در هر ماه در نرخ متوسط قیمت هر سفر، مبلغ ارزش سفرها در ماه محاسبه می‌شود. در نمودارهای روبه‌رو، تعداد سفر و متوسط قیمت سالانه ارائه شده است. ارزش سفر محاسبه شده، درآمد ناخالص تپسی می‌باشد که برای محاسبه درآمد عملیاتی تپسی، می‌بایست نرخ کمیسیون دریافتی در آن ضرب شود.

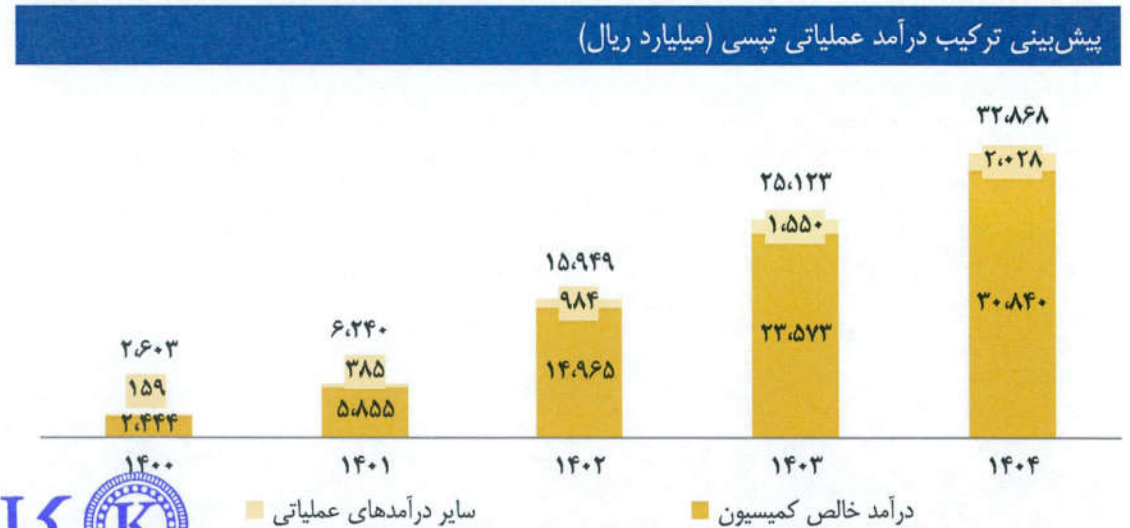
- فرض شده است مبلغ ارزش سفر، سفرهای خدمت تپسی لاین را نیز شامل شود و برای این خط درآمدی محاسبات مجزایی صورت نگرفته است.

- رشد مبلغ ارزش سفرها در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، ناشی از رشد تعداد سفر است که براساس برنامه افزایش سرمایه شرکت در سال ۱۴۰۱ با ورود به بازار سرمایه می‌باشد و صرف منابع حاصل از آن برای مخارج زیرساختی موردنیاز و ورود به شهرهای جدید می‌باشد.

- در ادامه پیش‌بینی درآمد عملیاتی تپسی ارائه شده است.

- بیش از ۹۴٪ درآمد عملیاتی تپسی ناشی از درآمد خالص کمیسیون است. نرخ کمیسیون دریافتی تپسی ۱۳.۷۶٪ از ارزش سفر برای دوره پیش بینی لحاظ شده است.
- پیش بینی سایر خطوط درآمدی تپسی به شرح زیر است که بصورت درصدی از درآمد کمیسیون براساس متوسط عملکرد سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ بطور ثابت برای دوره پیش بینی برآورد شده است:
- تپسی تلفنی: درآمد ناشی از تماس با تلفن ۱۶۳۰ به منظور استفاده از خدمات تپسی برای آن دسته مسافرانی است که به گوشی های هوشمند دسترسی ندارند.
- سوءپیشینه سفیران: درآمد حاصل از اخذ سوءپیشینه برای سفیران است. راه اندازی مجدد: درآمد ناشی از راه اندازی حساب کاربری سفیرانی است که مسدود شده است.
- جریمه سفیران متخلف: مبلغ فوق شامل جریمه هایی است که پس از تشخیص تیم های "رسیدگی به تخلفات سفیران و امنیت"، از سفیران متخلف، در حساب های سفیران منظور می گردد.
- فروش پکیج تخفیف سفر: درآمد استفاده از بسته های تخفیف توسط مسافران می باشد.
- درآمد حاصل از ارائه خدمات و فروش محصولات مربوط به ارائه خدمات به سفیران از محل های طرف قرارداد تپسی می باشد.
- در پیش بینی درآمد آتی تپسی، درآمدی بابت ورود به کسب و کارهای جدید به دلیل مشخص نبودن جزئیات و زمان دقیق آن لحاظ نشده است.

پیش بینی درآمد عملیاتی (میلیون ریال)					
۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
۳۰,۸۴۰,۴۹۱	۲۳,۵۷۳,۸۵۷	۱۴,۹۶۵,۱۹۶	۵,۸۵۵,۳۴۳	۲,۴۴۴,۴۴۷	درآمد خالص کمیسیون
۱,۶۱۳,۵۹۷	۱,۲۳۳,۳۴۹	۷۸۲,۹۹۰	۳۰۶,۳۵۶	۱۲۸,۶۳۵	تپسی تلفنی
۱۳۸,۸۳۱	۱۰۶,۱۱۵	۶۷,۳۶۷	۲۶,۳۵۸	۱۱,۰۱۶	سو پیشینه سفیران
۱۱۲,۴۸۸	۸۵,۹۸۰	۵۴,۵۸۴	۲۱,۳۵۷	۸,۸۴۸	راه اندازی مجدد
۸۵,۵۶۱	۶۵,۳۹۸	۴۱,۵۱۸	۱۶,۲۴۴	۶,۶۵۱	جریمه سفیران متخلف
۱۰,۰۴۹	۷,۶۸۱	۴,۸۷۶	۱,۹۰۸	۶۶۴	فروش پکیج تخفیف سفر
۹۱,۷۱۳	۷۰,۱۰۱	۴۴,۵۰۴	۱۷,۴۱۳	۴,۹۵۸	درآمد حاصل از ارائه خدمات
۵۷,۰۱۰	۴۳,۵۷۵	۲۷,۶۶۴	۱۰,۸۲۴	۴,۰۳۹	درآمد فروش محصولات
-۸۱,۶۷۵	-۶۲,۴۲۸	-۳۹,۶۳۲	-۱۵,۵۰۷	-۶,۱۳۸	برگشت از کمیسیون
۳۲,۸۶۸,۰۶۴	۲۵,۱۲۲,۶۲۸	۱۵,۹۴۹,۰۶۶	۶,۲۴۰,۲۹۶	۲,۶۰۳,۴۲۵	جمع درآمد عملیاتی





۲-۵ پیش‌بینی هزینه‌های عملیاتی تپسی

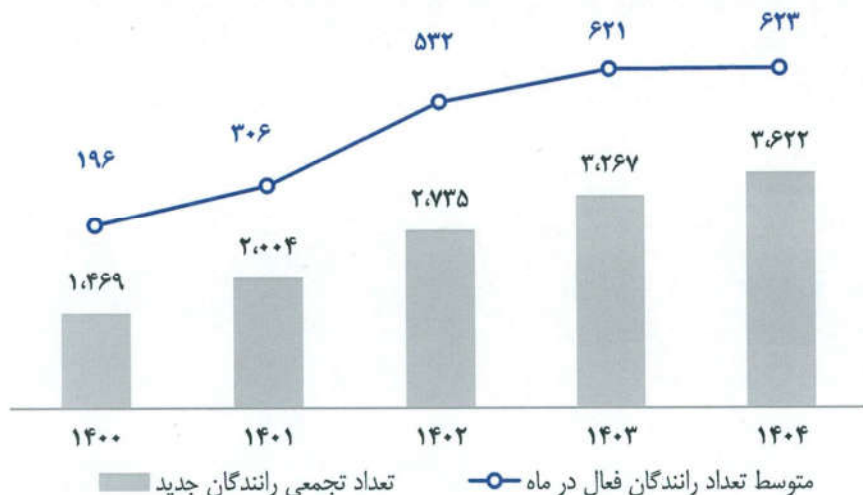


شرکت تامین سرمایه کاربان ش.ت ۴۴۸۲۷۱

- طبق گزارش حسابرس مستقل در خصوص یافته‌های عینی مورخ ۱۳۹۹/۰۸/۰۶، بخشی از مخارج سرمایه‌ای تپسی برای ساخت شبکه قابلیت انتقال به مخارج انتقالی را داشته و قسمت کوچکی از آن چنین ویژگی را ندارد و در نتیجه به سرفصل هزینه دوره انتقال پیدا می‌کند.
- طبق نظر کمیته فنی سازمان حسابرسی بخشی از هزینه‌های عملیاتی تپسی تا رسیدن متوسط تعداد سفرهای روزانه به ۸۰۰ هزار سفر به شرح ذیل تحت سرفصل دارایی غیرجاری-دارایی‌های نامشهود و دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی طبقه‌بندی خواهند شد:
- **سرفصل دارایی نامشهود-توسعه نرم افزار:**
 - ۹۰٪ مبلغ حقوق پرسنل فنی تحت سرفصل توسعه نرم‌افزار
- **سرفصل مخارج انتقالی:**
 - ۱۰۰٪ هزینه‌های رانندگان و مسافران مجدداً فعال شده (Reactivation cost)-شامل طرح‌های تشویقی مسافران و رانندگان
 - ۳۰٪ هزینه حقوق پرسنل جذب ناوگان و سایر هزینه‌های جذب راننده (Acquisition Cost)
 - ۱۰۰٪ هزینه‌های سوبسید سفرها (Rebate)
- هزینه‌های مذکور نخست در حساب مخارج انتقالی در حال تحقق و دارایی نامشهود در جریان ثبت می‌شوند. انتقال این مخارج به دارایی براساس فازهای تعیین شده بر مبنای بودجه و اهداف تصویب شده برای دوره‌های معین انجام می‌شود.
- در هر فاز در صورت تحقق اهداف تعیین شده در بودجه شرکت (رجوع شود به صفحه ۵۹)، مخارج انتقالی منعکس شده در سرفصل دارایی‌های انتقالی در حال تحقق به حساب مخارج انتقالی و دارایی نامشهود منظور و ظرف مدت چهار سال مستهلک می‌گردد.
- سایر هزینه‌های جاری در سرفصل بهای تمام شده و هزینه‌های فروش اداری و عمومی ثبت می‌شود.
- براساس اعلام تپسی نقطه بهینگی صرفه به مقیاس عملیات تپسی دستیابی به ۸۰۰ هزار سفر روزانه بطور تقریبی است و از این نقطه انتقال هزینه‌ها به دارایی‌ها متوقف خواهد شد. در این گزارش برای رعایت جانب محافظه‌کاری و بازگشت سریع‌تر هزینه‌های مذکور به صورت سود و زیان، براساس نظر مشاور در ارزش‌گذاری، ظرفیت سفر به ۷۰۰ هزار سفر در روز کاهش یافته است. بنابراین پس از دستیابی به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز، انتقال هزینه‌های جاری به دارایی‌های غیرجاری متوقف و هزینه‌های انجام شده از آن پس در طبقه هزینه‌های جاری عملیاتی-بهای تمام شده قرار می‌گیرند.
- **براساس پیش‌بینی انجام شده در این گزارش تعداد متوسط سفرهای روزانه تپسی، در اواسط سال ۱۴۰۲ به تعداد ۷۰۰ هزار سفر در روز خواهد رسید.**

- استاندارد IFRS15 در سال ۲۰۱۴ و به منظور شناسایی صحیح درآمدها و هزینه‌ها تدوین شده‌است، طوری که زمان شناسایی هزینه‌ها در صورت‌های مالی منطبق بر زمان تحقق درآمد متناظر با آن باشد. مطابق این استاندارد، مخارجی که برای دستیابی به قرارداد با مشتریان پرداخت می‌شود، در صورتی که منجر به منافع مالی و درآمذایی در سال‌های آتی برای شرکت گردد، می‌بایست تحت عنوان مخارج انتقالی در صورت‌های مالی ثبت گردند.
- قراردادهای تپسی با رانندگان و مسافران و مخارج دستیابی به آن‌ها کلیه ملزومات پنج‌گانه اشاره شده در استاندارد IFRS15 را دارند به طوری که اولاً منافع آن در طول عمر مشتریان ادامه دارد و همچنین تا قرارداد محقق نشده باشد، تپسی مبلنی به رانندگان، مسافران یا کارگزاران جذب خود پرداخت نخواهد کرد.
- مخارج انجام شده به منظور ساخت شبکه رانندگان و مسافران تپسی باعث درآمذایی تپسی در سال‌های آتی می‌گردد. به عنوان مثال هزینه‌ای که تپسی بابت جذب و عقد قرارداد با یک راننده انجام می‌دهد باعث می‌شود تپسی در طول عمر فعالیت راننده جذب شده در شبکه، کسب درآمد کند، بنابراین تپسی برای تطابق هزینه‌ها و درآمدهای خود باید مخارج مربوط به ساخت شبکه را به سال‌های آتی و تحت عنوان دارایی منتقل کند. استاندارد IFRS15 این مخارج را با نام مخارج انتقالی شناخته است.
- در رهنمود شماره ۱۴۷۷۴/۹۹ سازمان حسابرسی ایران، با توجه به بند ۴ استاندارد IFRS15 پیشنهاد شده مخارج ایفای قرارداد به صورت پورتنفوی ثبت گردد. در روش پورتنفوی، میانگین عملکرد کاربران به عنوان معیار طول عمر آن‌ها در نظر گرفته می‌شود. بدین معنی که طول عمر مخارج ایفای قرارداد رانندگان و مسافران معادل طول عمر ایشان در شبکه تپسی در نظر گرفته می‌شود.
- بعضی از رانندگان تپسی طول عمر فعالیت بسیار پایینی (در حد چند ماه) داشته و برخی دیگر طول عمر فعالیت بسیار بالاتری (چند سال) دارند. به طور متوسط طول عمر رانندگان تپسی معادل ۴.۱ سال و طول عمر مسافران ۴.۴ سال است، به همین دلیل استهلاک تمامی مخارج انتقالی در حساب‌های تپسی ۴ ساله در نظر گرفته می‌شوند.

روند رشد تعداد رانندگان فعال تپسی (هزار راننده)



• هزینه‌های مربوط به رانندگان بخش اصلی از هزینه‌های بهای تمام شده را تشکیل می‌دهد. برای محاسبه تعداد راننده مورد نیاز برای تحقق تعداد سفرهای پیش‌بینی شده (صفحه ۴۷) از یک رویکرد «جز به کل» استفاده شده است. بدین ترتیب که نخست متوسط تاریخی تعداد سفر هر راننده در ماه (TPD) محاسبه شده است.

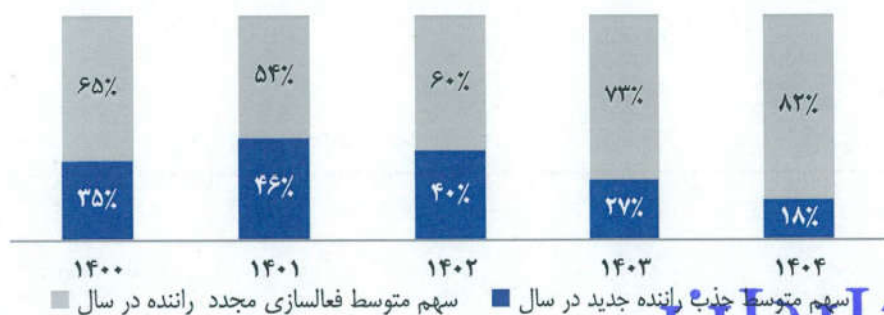
• در حال حاضر TPD تپسی ۲۵ سفر به ازای هر راننده در ماه بطور متوسط می‌باشد که با توجه به شیوع بیماری کرونا به پایین‌ترین سطح تاریخی خود رسیده است. لذا فرض شده است این تعداد طی ۵ سال دوره پیش‌بینی روند افزایشی داشته و به متوسط تاریخی تپسی پیش از کرونا معادل ۴۳ سفر در ماه دست یابد. از تقسیم تعداد سفر ماهانه پیش‌بینی شده بر این نسبت، تعداد راننده فعال مورد نیاز در هر ماه محاسبه شده است.

• متوسط نرخ ریزش (Churn) ماهانه تپسی در حال حاضر ۳۰٪ است، فرض شده این نرخ طی ۵ سال کاهش یابد و به نرخ ریزش ۲۶.۴٪ برسد.

• تعداد راننده مورد نیاز برای تحقق سفرها، از سه کانال تامین می‌شود؛ رانندگان فعال باقی مانده در ناوگان تپسی از دوره قبل پس از کسر ریزش، رانندگان جدید جذب شده دوره (Acquisition channel) و رانندگان مجدد فعال شده از دوره قبل (Reactivation channel).

• فرض شده است با افزایش بودجه بازاریابی در سال ۱۴۰۱، سهم جذب راننده جدید به متوسط تاریخی ۴۶٪ برسد، با توسعه یافتگی بیشتر شبکه و بالغ شدن صنعت، سهم رانندگان جدید در شبکه تپسی کمتر شده و به ۱۸٪ دست یابد و بنابراین، سهم رانندگان مجدد فعال شده افزایش یابد.

سهم کانال‌های جذب در تامین رانندگان جدید (%)



پیش‌بینی تعداد راننده مورد نیاز (هزار راننده)

شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
متوسط سفر هر راننده فعال در ماه (عدد)	۲۵.۰	۲۹.۷	۳۶.۶	۴۰.۶	۴۳.۳
تعداد راننده فعال مورد نیاز در ماه	۱۹۶	۳۰۵	۵۳۱	۶۲۰	۶۲۳
متوسط نرخ ریزش ماهانه راننده	۳۰.۶٪	۲۸.۷٪	۲۶.۴٪	۲۶.۴٪	۲۶.۴٪
تعداد راننده جدید در سال	۷۶۷	۱,۱۶۹	۱,۸۳۸	۱,۹۸۳	۱,۹۸۴
تعداد رانندگان جدید جذب شده	۲۷۰	۵۳۵	۷۳۱	۵۳۲	۳۵۵
تعداد رانندگان مجدداً فعال شده	۴۹۷	۶۳۴	۱,۱۰۷	۱,۴۵۱	۱,۴۴۹

- این هزینه از طریق حاصلضرب تعداد رانندگان مجدد فعال‌سازی شده (Reactivation channel) در نرخ فعال‌سازی مجدد (DRC) محاسبه شده است. این نرخ برای سال ۱۴۰۰ معادل متوسط ماهانه عملکرد تاریخی ۹ ماهه ۱۴۰۰ لحاظ شده است و از فروردین ماه ۱۴۰۱ معادل نرخ ۱.۴ میلیون ریال بابت هر راننده مجدد فعال شده لحاظ شده است که با نرخ تورم ماهانه رشد کرده است.
- این هزینه با افزایش سهم فعال‌سازی مجدد رانندگان و تورم افزایش می‌یابد و تا رسیدن سفرهای روزانه به ۷۰۰ هزار سفر، بصورت ۱۰۰٪ در سرفصل دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی ثبت می‌شود.

هزینه سوبسید سفرها (Rebate):

- در مراحل اولیه ساخت شبکه تپسی، به منظور افزایش درآمد راننده تا به بهره‌برداری رسیدن شبکه مبلغی تحت عنوان سوبسید سفر (ساعت آنلاینی) در ازای قبول درخواست توسط راننده به ایشان پرداخت می‌شود. این هزینه براساس حاصلضرب نرخ سوبسید در تعداد سفرها محاسبه شده است.
- باتوجه به عدم توسعه بازار تپسی در سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به سایر شهرها، فرض شده است از ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ توسعه به شهرهای جدید در برنامه تپسی قرار بگیرد و در سال ۱۴۰۴ شهرهای جدید به ثبات برسد و این هزینه کاهش یابد. این هزینه تا رسیدن تعداد سفرهای روزانه به ۷۰۰ هزار سفر، بصورت ۱۰۰٪ در سرفصل دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی ثبت می‌شود.

هزینه باشگاه مشتریان (Royalty Club):

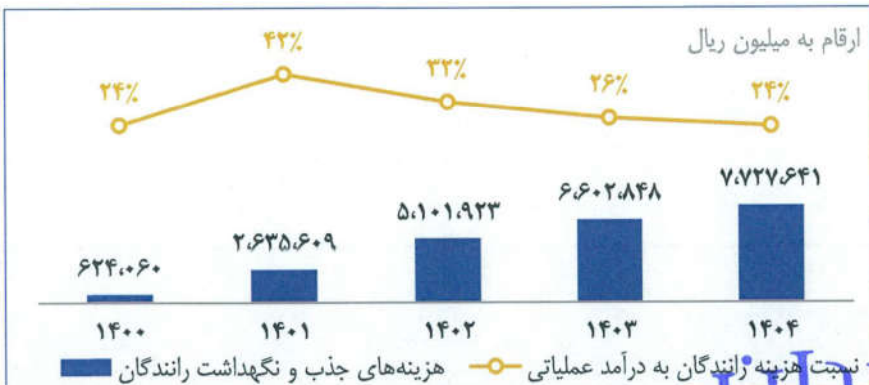
- این هزینه بابت برگزاری برنامه‌های آموزشی و انگیزشی برای نگهداشت رانندگان از سال ۱۴۰۱ در نظر گرفته شده است که با تورم سالانه افزایش می‌یابد. این هزینه در بهای تمام شده ثبت می‌شود.

هزینه جذب راننده جدید (Driver Acquisition Cost):

- این هزینه عمدتاً مربوط به حقوق بازاریابان میدانی (پرسنل جذب ناوگان)، هدیه معرفی راننده جدید و سایر مخارج انجام شده بابت جذب رانندگان جدید است.
- این هزینه از طریق حاصلضرب تعداد راننده جدید جذب شده (Acquisition channel) در هر دوره در نرخ جذب (DAC) محاسبه شده است. بخشی از این هزینه بصورت حقوق و دستمزد پرسنل جذب ناوگان است که در سرفصل حقوق و دستمزد در بهای تمام شده لحاظ شده و بخشی دیگر مربوط به هزینه‌های جذب از سایر کانال‌ها می‌باشد که تحت عنوان سایر هزینه‌های جذب در بهای تمام شده ارائه شده است. با کاهش سهم رانندگان جدید جذب شده نسبت به سهم فعال‌سازی مجدد طی دوره پیش‌بینی علی‌رغم افزایش با تورم سالانه، این هزینه کاهش خواهد یافت.
- این نرخ در سال ۱۴۰۰ معادل متوسط عملکرد ۹ ماهه ۱۴۰۰ لحاظ شده است و از فروردین ماه ۱۴۰۱ معادل ۲.۲ میلیون ریال بابت هر راننده جدید لحاظ شده که با تورم ماهانه رشد کرده است.
- این هزینه تا رسیدن تعداد سفرهای روزانه به ۷۰۰ هزار سفر، بصورت ۳۰٪ در سرفصل دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی و مابقی در هزینه‌های جاری عملیاتی ثبت می‌شود.

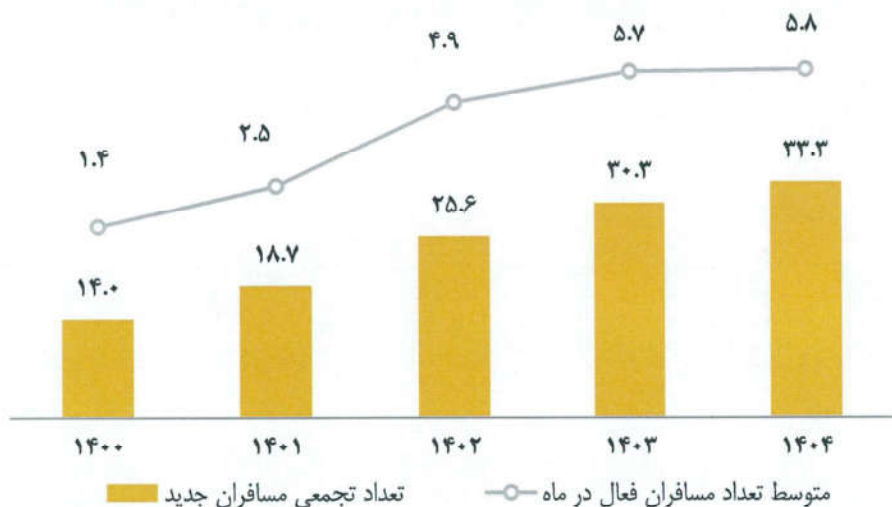
هزینه فعال‌سازی مجدد رانندگان (Driver Reactivation Cost):

- این هزینه بابت هزینه‌های تشویقی رانندگان است که شامل تضمین درآمد راننده، طرح تسهیل سفرهای اول رانندگان، فعال‌سازی مجدد رانندگان، هزینه‌های پروموشن و سایر مخارج دستیابی به ظرفیت اصلی رانندگان می‌باشد.



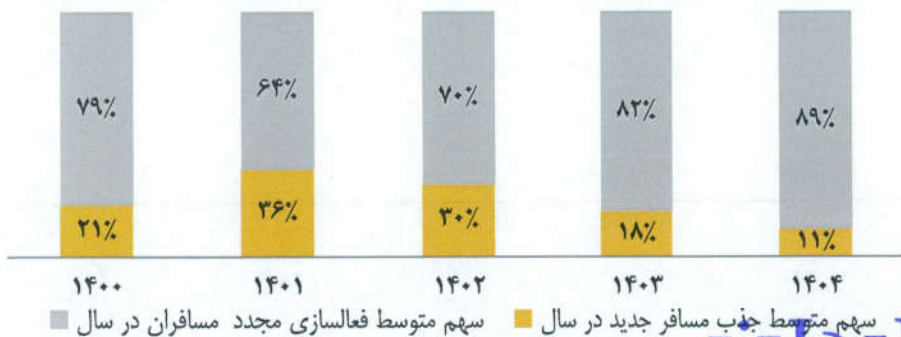
شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
هزینه جذب رانندگان جدید	۴۱۶,۴۶۹	۱,۳۲۴,۹۷۲	۲,۲۰۶,۶۸۸	۱,۹۷۹,۳۳۳	۱,۶۳۹,۹۹۲
هزینه فعال‌سازی مجدد رانندگان	۱۸۹,۳۱۸	۹۹۲,۶۱۰	۲,۱۵۰,۰۴۳	۳,۴۶۷,۷۸۴	۵,۷۸۳,۷۱۳
هزینه سوبسید سفر	۱۸,۲۷۲	۲۵۷,۸۱۲	۶۶۴,۵۵۴	۱,۰۵۵,۸۸۷	۱۸۰,۳۱۱
هزینه باشگاه مشتریان	۰	۶۰,۲۱۶	۸۰,۶۳۹	۹۹,۸۴۵	۱۲۳,۶۲۵
انتقال به بهای تمام شده	۲۹۱,۵۲۹	۹۸۷,۶۹۶	۳,۶۹۵,۱۶۸	۶,۶۰۲,۸۴۸	۷,۷۲۷,۶۴۱
انتقال به مخارج انتقالی	۳۳۲,۵۳۱	۱,۶۴۷,۹۱۳	۱,۴۰۶,۷۵۶	۰	۰

روند رشد سالانه تعداد مسافران فعال تپسی (میلیون مسافر)



- هزینه‌های مربوط به مسافران بخش اصلی از هزینه‌های بهای تمام شده را تشکیل می‌دهد. برای محاسبه تعداد مسافر مورد نیاز برای تحقق تعداد سفرهای پیش‌بینی شده (صفحه ۴۷) از یک رویکرد «جز به کل» استفاده شده است. بدین ترتیب که نخست متوسط تاریخی تعداد سفر هر مسافر در ماه (TPR) محاسبه شده است.
- بطور متوسط TPR تپسی در سال ۱۴۰۰، ۳.۶ سفر به ازای هر مسافر در ماه می‌باشد که با توجه به شیوع بیماری کرونا به پایین‌ترین سطح تاریخی خود رسیده است. لذا فرض شده است این تعداد طی ۵ سال دوره پیش‌بینی روند افزایشی داشته و به متوسط تاریخی تپسی قبل از کرونا معادل ۴.۶ سفر در ماه دست یابد.
- از تقسیم تعداد سفر پیش‌بینی شده هر ماه بر این نسبت، تعداد مسافر فعال مورد نیاز دوره محاسبه شده است. متوسط نرخ ریزش ماهانه مسافران تپسی در سال ۱۴۰۰ معادل ۴۱٪ است، فرض شده طی ۵ سال به ۳۷٪ معادل متوسط تاریخی قبل از کرونا دست یابد.
- تعداد مسافر مورد نیاز دوره از سه کانال تامین می‌شود: مسافران فعال باقی مانده در تپسی از دوره قبل پس از کسر ریزش، مسافران جدید جذب شده دوره (Acquisition channel) و مسافران مجدد فعال شده (Reactivation channel).
- مطابق نمودار ارائه شده، فرض شده است با توسعه یافتگی بیشتر شبکه و بالغ شدن صنعت، سهم مسافران جدید در شبکه تپسی کمتر شده و بنابراین، سهم مسافران مجدد فعال شده افزایش یابد.

سهم کانال‌های جذب در تامین مسافران جدید (%)



پیش‌بینی تعداد مسافر مورد نیاز (میلیون مسافر)

شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
متوسط سفر هر مسافر فعال در ماه (عدد)	۳.۶	۳.۷	۴.۰	۴.۴	۴.۶
تعداد مسافر فعال در ماه	۱.۴	۲.۵	۴.۸	۵.۷	۵.۸
نرخ ریزش ماهانه مسافر (%)	۴۱٪	۳۹٪	۳۷٪	۳۷٪	۳۷٪
تعداد مسافر جدید در سال	۵.۸	۱۳.۰	۲۳.۰	۲۵.۷	۲۵.۹
تعداد مسافران جدید جذب شده در سال	۱.۴	۴.۷	۶.۹	۴.۷	۲.۹
تعداد مسافران مجدداً فعال شده در سال	۵.۴	۸.۳	۱۶.۱	۲۱.۰	۲۱.۰

هزینه جذب مسافر جدید (Customer Acquisition Cost):

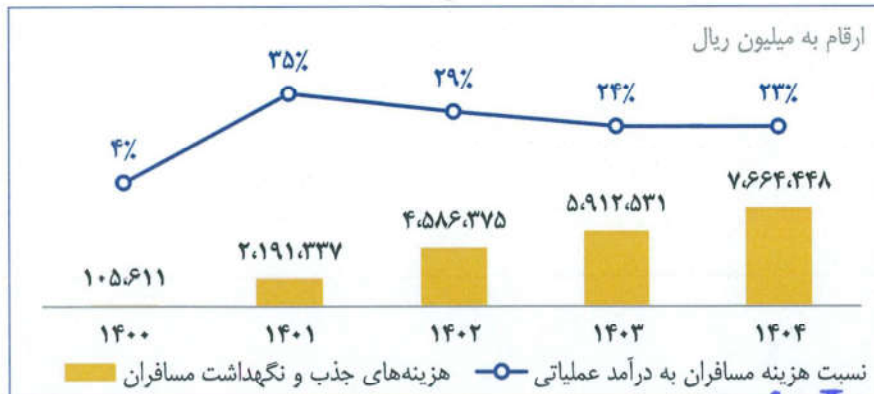
- هزینه جذب مسافر جدید (CAC)، بابت بازاریابی آنلاین می‌باشد که شامل هزینه‌های تبلیغات دیجیتال مانند تبلیغات ویدئویی در رسانه‌های پربازدید و تبلیغات در شبکه‌های اجتماعی با هدف افزایش آگاهی از برند تپسی در میان مخاطبان فضای مجازی است، که عمدتاً متعلق به شرکت‌های کافه بازار، تپسل، صباسل، مگنت، راهکارهای دیجیتال راتین، صبا ایده و تبلیغات در اینستاگرام و تلگرام توسط اشخاص حقیقی می‌باشد که طبق قراردادهای منعقد شده فعالیت می‌کنند.
- این هزینه از طریق حاصلضرب تعداد مسافر جدید جذب شده (Acquisition channel) پیش‌بینی شده برای هر دوره در نرخ جذب (CAC) محاسبه شده است.
- به دلیل آثار ناشی از شیوع بیماری کرونا بر فعالیت شرکت و کاهش سطح فعالیت شرکت در این دوره فرض شده است این نرخ در سال ۱۴۰۰ پایین و معادل متوسط عملکرد تاریخی ۹ ماهه ۱۴۰۰ باشد. از فروردین ماه ۱۴۰۱ این نرخ معادل ۲۰۰ هزار ریال بابت هر مسافر جدید فرض شده است و با نرخ تورم ماهانه طی دوره پیش‌بینی افزایش یافته است.
- این هزینه بصورت ۱۰۰٪ در هزینه‌های جاری عملیات ثبت می‌شود.

هزینه فعال‌سازی مجدد مسافران (Customer Reactivation Cost):

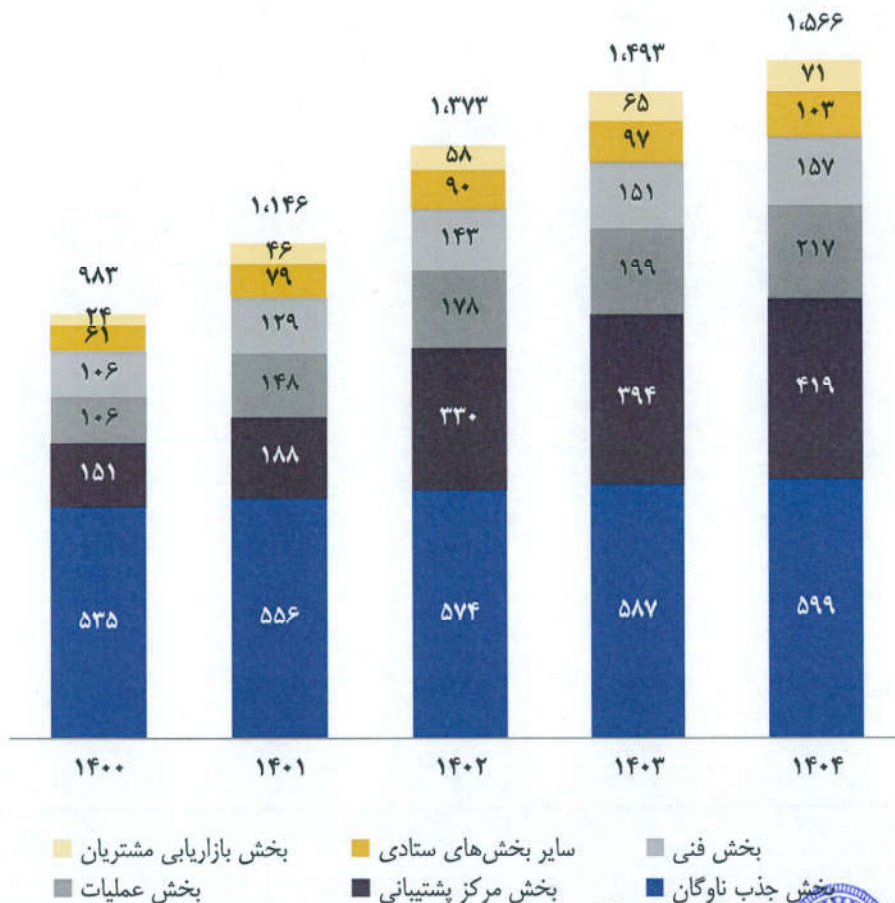
- هزینه فعال‌سازی مجدد مسافران (CRC) بابت هزینه‌های تشویقی مسافران شامل هدیه معرفی مسافر جدید، طرح‌های تسهیل سفر اول مسافران، فعال‌سازی مجدد و پیشگیری از رویگردانی مسافران، پروموشن، جمع‌های رایگان و سایر مخارج بابت دستیابی به ظرفیت اسمی مسافران می‌باشد.
- این هزینه از طریق حاصلضرب تعداد مسافران مجدد فعال‌سازی شده (Reactivation channel) در نرخ فعال‌سازی مجدد (CRC) محاسبه شده است.
- این هزینه نیز مانند هزینه CAC، برای سال ۱۴۰۰ معادل متوسط تاریخی عملکرد ۹ ماهه ۱۴۰۰ لحاظ شده است و از فروردین ۱۴۰۱ معادل ۱۲۰ هزار ریال بابت هر مسافر مجدد فعال‌سازی شده فرض شده است که با نرخ تورم ماهانه طی دوره پیش‌بینی افزایش یافته است.
- این هزینه تا رسیدن تعداد سفرهای روزانه به ۷۰۰ هزار سفر، بصورت ۱۰۰٪ در سرفصل دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی ثبت می‌شود.

هزینه جذب و نگهداشت مسافران (میلیون ریال)

۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
۱,۲۲۱,۴۹۰	۱,۶۰۸,۶۶۰	۱,۹۰۱,۲۷۰	۱,۰۶۱,۹۵۶	۴۰,۴۲۲	هزینه جذب مسافران جدید
۶,۴۴۲,۹۵۸	۴,۳۰۳,۸۷۰	۲,۶۸۵,۱۰۵	۱,۱۲۹,۳۸۱	۶۵,۱۸۹	هزینه فعال‌سازی مجدد مسافران
۷,۶۶۴,۴۴۸	۵,۹۱۲,۵۳۱	۴,۵۸۶,۳۷۵	۲,۱۹۱,۳۳۷	۱۰۵,۶۱۱	جمع هزینه جذب مسافران
۷,۶۶۴,۴۴۸	۵,۹۱۲,۵۳۱	۳,۵۵۷,۴۴۶	۱,۰۶۱,۹۵۶	۴۰,۴۲۲	انتقال به بهای تمام شده
		۱,۰۲۸,۹۲۹	۱,۱۲۹,۳۸۱	۶۵,۱۸۹	انتقال به مخارج انتقالی



پیش‌بینی تعداد منابع انسانی (نفر)



تعداد پرسنل تپسی در مهر ماه ۱۴۰۰، ۹۷۶ نفر بوده است که شامل مرکز پشتیبانی (کال سنتر) ۱۴۷ نفر، بازاریابی مشتریان ۲۴ نفر، فنی و محصول ۱۰۶ نفر، عملیات ۱۰۶ نفر، جذب ناوگان ۵۳۲ نفر و بخش ستادی ۶۱ نفر بوده‌اند.

لازم به ذکر است که در سال‌های گذشته بخش جذب ناوگان به صورت کارمندی با تپسی همکاری می‌کردند که از سال ۱۳۹۹، کلیه پرسنل این بخش به صورت قراردادی استخدام شده و شامل مزایای بیمه هستند که این هزینه محاسبه شده است.

روش پیش‌بینی تعداد پرسنل برای هر بخش جداگانه و براساس نظر کارشناسی مشاور و تپسی محاسبه شده‌است به این صورت که تا ۵۰۰ هزار سفر روزانه به ازای هر صد هزار سفر، بخش بازاریابی ۵ نفر، فنی ۵ نفر، عملیات ۹ نفر، جذب ناوگان ۶ نفر و بخش ستادی ۴ نفر افزایش خواهد یافت.

از ۵۰۰ هزار تا ۷۰۰ هزار سفر به ازای هر صد هزار سفر، بخش بازاریابی ۲ نفر، فنی ۳ نفر، عملیات ۶ نفر، جذب ناوگان ۳ نفر و بخش ستادی ۲ نفر افزایش خواهد یافت.

پس از ۷۰۰ هزار سفر به ازای هر صد هزار سفر، بخش بازاریابی ۱ نفر، فنی ۱ نفر، عملیات ۳ نفر، جذب ناوگان ۲ نفر و بخش ستادی ۱ نفر افزایش خواهد یافت.

تعداد پرسنل بخش مرکز پشتیبانی براساس میزان تماس ورودی با افزایش تعداد سفر پیش‌بینی شده است.

با توجه به موارد مذکور، پیش‌بینی می‌شود تعداد پرسنل تپسی در پایان سال ۱۴۰۴ حدود ۱,۵۶۶ نفر دست یابد.

گفتنی است در محاسبات هزینه حقوق و دستمزد، هزینه بیمه از بابت رانندگان تپسی لحاظ نشده است. پیرو بخشنامه واحد فنی سازمان تامین اجتماعی و هم چنین مصوبه مجازی مستقیماً اشاره شده است که با توجه به عدم رابطه استخدام و مزدگیری به موجب قانون بیمه‌های اجتماعی رانندگان درون شهری و برون شهری از شمول قانون تامین اجتماعی خارج می‌باشند.

پیش بینی هزینه منابع انسانی (میلیون ریال)					
۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
۹۷۴,۴۶۲	۷۲۶,۷۷۸	۴۴۲,۵۰۰	۲۰۹,۵۷۴	۱۶۳,۸۶۲	بخش مرکز پشتیبانی
۴۲۶,۴۳۱	۳۱۸,۱۳۴	۲۲۷,۳۳۱	۱۱۷,۸۵۰	۶۸,۶۵۱	بخش بازاریابی مشتریان
۹۶۱,۲۶۰	۷۵۶,۰۵۷	۵۷۹,۶۵۷	۳۹۹,۱۱۶	۲۷۷,۴۰۲	بخش فنی
۹۳۳,۳۱۸	۶۹۷,۶۰۶	۵۰۱,۵۴۰	۳۰۷,۲۷۲	۱۹۹,۷۳۳	بخش عملیات
۸۶۴,۷۶۹	۶۹۴,۰۹۹	۵۵۵,۰۷۷	۴۳۵,۳۴۳	۳۲۳,۴۴۹	بخش جذب ناوگان
۵۱۰,۲۱۹	۳۹۲,۶۱۰	۲۹۴,۸۴۹	۱۹۴,۱۰۷	۱۳۴,۸۶۷	سایر بخش های ستادی
۴,۶۷۰,۴۵۹	۳,۵۸۵,۲۸۴	۲,۶۰۰,۹۵۳	۱,۶۶۳,۲۶۲	۱,۱۶۷,۹۶۵	کل هزینه حقوق و دستمزد
۴,۶۷۰,۴۵۹	۳,۵۸۵,۲۸۴	۲,۲۶۳,۴۰۴	۱,۱۷۳,۴۵۴	۸۲۱,۲۶۸	انتقال به بهای تمام شده
.	.	۳۳۷,۵۴۹	۴۸۹,۸۰۸	۳۴۶,۶۹۶	انتقال به مخارج انتقالی

ترکیب هزینه های عملیاتی و ستادی منابع انسانی (%)



- حقوق و دستمزد محاسبه شده شامل هزینه حقوق ماهانه و پاداش عملکرد ماهانه می باشد. نرخ افزایش حقوق و دستمزد معادل سالانه ۲۲٪ لحاظ شده است که معادل متوسط تاریخی ۱۰ سال گذشته نرخ افزایش حقوق و دستمزد می باشد. (رجوع شود به ضمیمه ۱-جدول ۱)
- براساس مفروضات حسابداری ارائه شده در صفحه ۵۲ این گزارش، بخشی از هزینه حقوق و دستمزد به دارایی ها انتقال می یابد. بدین ترتیب که تا رسیدن به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز، ۹۰٪ هزینه حقوق پرسنل فنی به سرفصل دارایی غیرجاری-دارایی نامشهود توسعه نرم افزار و ۳۰٪ هزینه حقوق پرسنل بخش جذب ناوگان در سرفصل دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی شناسایی می شود.
- پس از دستیابی به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز، انتقال هزینه های منابع انسانی به دارایی های غیرجاری متوقف و هزینه های انجام شده از آن پس در طبقه هزینه های جاری عملیاتی-بهای تمام شده قرار می گیرند. براساس پیش بینی انجام شده در این گزارش تعداد سفر تپسی در مهر ماه سال ۱۴۰۲ از مرز ۷۰۰ هزار سفر خواهد گذشت.

تشریح محاسبه مخارج انتقالی و استهلاک

فازهای بودجه تعیین شده برای انتقال هزینه‌های تپسی به دارایی‌ها

فاز تاریخ اهداف بودجه متوسط تعداد روزانه سفر درصد دستیابی به اهداف

بودجه تاریخی ارائه شده در صورت‌های مالی

فاز	تاریخ	اهداف بودجه	متوسط تعداد روزانه سفر	درصد دستیابی به اهداف
اول	۱۳۹۵/۰۴/۰۱ لغایت ۱۳۹۵/۰۹/۳۰	راه اندازی اپلیکیشن و دستیابی به ظرفیت ۱۰/۰۰۰ سفر در روز		
دوم	۱۳۹۵/۱۰/۰۱ لغایت ۱۳۹۶/۰۶/۳۱	دستیابی به ظرفیت ۸۰/۰۰۰ سفر در روز و رسیدن به درآمد روزانه ۱ میلیارد ریال		بالای ۱۰۰٪
سوم	۱۳۹۶/۰۷/۰۱ لغایت ۱۳۹۷/۰۹/۳۰	دستیابی به ظرفیت ۲۰۶/۰۰۰ سفر در روز و رسیدن به درآمد روزانه ۲/۸ میلیارد ریال		بالای ۱۰۰٪
چهارم	۱۳۹۷/۱۰/۰۱ لغایت ۱۳۹۸/۰۷/۲۲	دستیابی به ظرفیت ۵۷۸/۰۰۰ سفر در روز و رسیدن به درآمد روزانه ۹/۸ میلیارد ریال		بالای ۱۰۰٪
پنجم	۱۳۹۸/۰۷/۲۳ لغایت ۱۴۰۱/۱۰/۳۰	دستیابی به ظرفیت ۸۰۰/۰۰۰ سفر در روز و رسیدن به درآمد روزانه ۱۵ میلیارد ریال		-

بودجه پیش‌بینی شده توسط مشاور

فاز	تاریخ	اهداف بودجه	متوسط تعداد روزانه سفر	درصد دستیابی به اهداف
	۱۴۰۰/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۰/۱۲/۲۹	ظرفیت ۷۰۰/۰۰۰ سفر در روز		۲۳٪
	۱۴۰۱/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۱/۱۲/۲۹	ظرفیت ۷۰۰/۰۰۰ سفر در روز		۴۴٪
	۱۴۰۲/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۲/۱۲/۲۹	ظرفیت ۷۰۰/۰۰۰ سفر در روز		۹۲٪
	۱۴۰۳/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۳/۱۲/۲۹	ظرفیت ۷۰۰/۰۰۰ سفر در روز		بالای ۱۰۰٪
	۱۴۰۴/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	ظرفیت ۷۰۰/۰۰۰ سفر در روز		بالای ۱۰۰٪

- براساس صورت مالی ۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱، ۵ فاز برنامه‌ریزی شده است. فاز پنجم مربوط به سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و دستیابی به ظرفیت تعداد ۸۰۰ هزار سفر در روز می‌باشد که به علت شیوع بیماری کرونا تا لحظه تهیه این گزارش محقق نشده است.
- براساس این بودجه، در تاریخی که تپسی به ظرفیت سفر در روز پیش‌بینی شده در آن دوره دست یابد، دارایی در جریان ناشی از هزینه‌های توسعه نرم افزار و مخارج انتقالی در جریان به حساب دارایی نامشهود و مخارج انتقالی، انتقال می‌یابد و در آن دوره مستهلک می‌شود و از آن بابت هزینه استهلاک شناسایی می‌شود. این روند تا دستیابی به ۸۰۰ هزار سفر در روز ادامه خواهد یافت و از آن پس انتقال هزینه‌ها به دارایی‌های در جریان متوقف می‌شود.
- باتوجه به اختلاف تعداد سفرهای پیش‌بینی شده توسط مشاور در سال‌های اول تا سوم با فاز پنجم بودجه تعیین شده توسط تپسی (۸۰۰ هزار سفر)، با رویکردی محافظه‌کارانه فرض شده است، نخست ظرفیت بودجه سال‌های آتی پایین‌تر از ظرفیت اعلامی تپسی، معادل ۷۰۰ هزار سفر در روز باشد و سپس هر سال به نسبت متوسط سفر روزانه پیش‌بینی شده به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز، دارایی در جریان به حساب دارایی نامشهود و مخارج انتقالی منتقل شود و از بابت آن هزینه استهلاک شناسایی شده است.
- در جدول روبه‌رو در ستون اهداف بودجه در قسمت زرد رنگ، پیش‌بینی تعداد متوسط سفر روزانه در سال ارائه شده است و در ستون درصد دستیابی، نسبت تعداد سفر پیش‌بینی شده به ۷۰۰ هزار سفر در روز محاسبه شده است و براساس این نسبت در هر سال انتقال دارایی در جریان به دارایی انجام شده است.
- براساس پیش‌بینی انجام شده از سال ۱۴۰۳ و دستیابی به متوسط بالای ۷۰۰ هزار سفر در روز، این رویه انتقالی متوقف شده است و هزینه‌ها بصورت مستقیم در بهای تمام شده شناسایی شده‌اند.
- نرخ محاسبه استهلاک به شرح زیر می‌باشد:

نوع دارایی	نرخ استهلاک	روش استهلاک
توسعه نرم‌افزار	۴ ساله	مستقیم
مخارج انتقالی	۴ ساله	مستقیم

محاسبات دارایی ثابت و مخارج انتقالی تپسی

- پیرو توضیحات ارائه شده در صفحه ۵۹ گزارش، تا رسیدن به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز، بخشی از هزینه‌های جاری عملیات به سرفصل دارایی‌های غیرجاری-دارایی نامشهود و مخارج انتقالی انتقال می‌یابد. در جدول زیر هزینه توسعه نرم افزار (شامل ۹۰٪ از حقوق پرسنل فنی) و مخارج انتقالی (شامل ۱۰۰٪ هزینه‌های رانندگان و مسافران مجدداً فعال شده، ۳۰٪ هزینه‌های جذب راننده جدید، ۳۰٪ هزینه حقوق پرسنل جذب ناوگان و ۱۰۰٪ هزینه‌های سوبسید سفرها) تا رسیدن به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر در روز ارائه شده است.
- هزینه منتقل شده به دارایی به نسبت ارائه شده در جدول زیر، در دارایی در جریان تکمیل و دارایی‌های غیرجاری ثبت شده است. برای آن بخش از دارایی غیرجاری اضافه شده، در هر سال هزینه استهلاک شناسایی شده است. از سال ۱۴۰۳، بارسیدن تعداد سفر روزانه به ظرفیت ۷۰۰ هزار سفر، میزان انتقال هزینه‌ها به دارایی‌ها مطابق جدول زیر صفر لحاظ شده است.

هزینه‌های انتقالی-تاریخی و پیش‌بینی (میلیون ریال)

۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۶ ماهه ۱۴۰۰	۱۳۹۹	۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	
-	-	۲۵۴,۱۷۵	۳۵۹,۲۰۵	۲۷۵,۳۹۲	۱۳۸,۹۲۴	۲۰۶,۲۶۰	۸۵,۳۳۸	-	-	هزینه توسعه نرم افزار اضافه شده
-	-	۲,۴۳۵,۶۸۵	۲,۷۷۷,۲۹۴	۳۹۴,۰۱۷	۱۳۶,۷۹۲	۳۹۸,۶۹۴	۱,۰۶۴,۴۲۶	۳۶۵,۱۷۲	۲۶۹,۶۳۴	مخارج انتقالی اضافه شده
۱۰۰٪	۱۰۰٪	۹۲٪	۴۴٪	۲۳٪						تخمین نسبت انتقالی به دارایی
-	-	۸٪	۵۶٪	۶۷٪						تخمین نسبت انتقالی به دارایی در جریان

بهای تمام شده دارایی‌های نامشهود و مخارج انتقالی-تاریخی و پیش‌بینی (سیلیون ریال)

۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۶ ماهه ۱۴۰۰	۱۳۹۹	۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	
دارایی‌های نامشهود										
۴۲,۹۸۱	۲۹,۵۹۴	۲۰,۳۷۶	۱۴,۰۳۰	۹,۶۶۰	۹,۶۶۰	۹,۲۷۱	۴,۸۲۱	۲,۳۳۷	۲,۳۲۴	نرم افزارها (حسابداری و مرکز تلفن)
۳۵۶	۳۵۶	۳۵۶	۳۵۶	۳۵۶	۳۵۶	۳۵۶	۳۵۷	۳۳۷	۲۵۱	حق امتیاز تلفن
۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۸	علامت تجاری
۱,۱۸۱,۰۶۹	۱,۱۸۱,۰۶۹	۶۹۷,۵۰۳	۴۶۲,۳۹۶	۳۰۴,۳۰۰	۲۴۰,۰۹۹	۲۴۰,۰۹۹	۵۳,۹۵۶	-	-	توسعه نرم افزار
-	-	۴۸۳,۵۶۶	۴۶۳,۷۹۸	۲۶۲,۶۸۹	۱۹۰,۴۲۳	۳۱,۳۸۲	-	-	-	دارایی در جریان تکمیل-توسعه نرم افزار
۱,۲۲۴,۴۰۷	۱,۲۱۱,۰۲۰	۱,۲۰۱,۸۰۲	۹۴۰,۵۸۱	۵۷۷,۰۰۶	۴۴۰,۵۳۹	۳۰۱,۲۲۶	۹۰,۵۱۷	۲,۶۷۵	۲,۵۷۶	بهای تمام شده دارایی نامشهود
مخارج انتقالی										
۷,۹۰۶,۴۱۰	۷,۹۰۶,۴۱۰	۵,۷۸۴,۴۵۶	۳,۵۳۷,۶۸۰	۲,۳۱۵,۳۱۳	۲,۲۲۳,۴۵۷	۲,۲۲۳,۴۵۷	۱,۵۹۱,۳۸۵	۶۷۱,۹۶۶	۴۰۱,۶۲۳	مخارج انتقالی
-	-	۲,۱۲۱,۹۵۳	۱,۹۳۳,۰۴۵	۳۷۸,۱۱۷	۲۱۲,۷۴۸	۷۵,۹۵۶	۳۰۹,۳۳۴	۱۶۴,۳۲۷	۶۹,۴۹۸	مخارج انتقالی در حال تحقق
۷,۹۰۶,۴۱۰	۷,۹۰۶,۴۱۰	۷,۹۰۶,۴۱۰	۵,۴۷۰,۷۲۴	۲,۶۹۳,۴۳۰	۲,۴۳۶,۲۰۵	۲,۲۹۹,۴۱۳	۱,۹۰۰,۷۱۹	۸۳۶,۲۹۳	۴۷۱,۱۲۱	بهای تمام شده مخارج انتقالی

محاسبات هزینه استهلاک تپسی

- هزینه استهلاک براساس بهای تمام شده مانده دارایی‌ها در انتهای سال ۱۳۹۹ و بهای تمام شده دارایی‌های اضافه شده در هر سال از دوره پیش‌بینی به روش خط مستقیم براساس جدول مقابل محاسبه شده است.
- در جدول زیر بهای تمام شده دارایی‌های فعلی و اضافه شده ارائه شده است. براساس برآورد انجام شده انتقال هزینه‌ها از سال ۱۴۰۳ متوقف می‌شود و مانده اضافه شده در سال ۱۴۰۳ بابت مانده دارایی در جریان سال پیش می‌باشد.
- برای ملاحظه جزییات محاسبات استهلاک به ضمیمه ۲ جداول ۱ تا ۳ رجوع شود.

نرخ محاسبه استهلاک دارایی‌ها

روش استهلاک	نرخ استهلاک سال	دارایی
خط مستقیم	۵	اثاثیه و منصوبات
خط مستقیم	۵	تجهیزات رایانه ای
خط مستقیم	۸	مخارج سرمایه ای در محل استیجاری
خط مستقیم	۳	نرم افزار
خط مستقیم	۴	مخارج انتقالی
خط مستقیم	۴	توسعه نرم افزار

بهای تمام شده دارایی‌های فعلی و اضافه شده سالانه (میلیون ریال)

دارایی‌های فعلی ۱۳۹۹	دارایی اضافه شده ۱۴۰۰	دارایی اضافه شده ۱۴۰۱	دارایی اضافه شده ۱۴۰۲	دارایی اضافه شده ۱۴۰۳	دارایی اضافه شده ۱۴۰۴
۱۹۰,۱۴۹	۳۳,۶۸۱	۴۳,۶۹۹	۷۲,۶۲۱	۵۱,۱۳۴	۴۱,۴۷۷
۹,۲۷۱	۳۸۹	۴,۳۷۰	۶,۳۴۷	۹,۲۱۸	۱۳,۳۸۷
۲۴۰,۰۹۹	۶۴,۲۰۱	۱۵۸,۰۹۶	۲۳۵,۱۰۷	۴۸۳,۵۶۶	.
۲,۲۲۳,۴۵۷	۹۱,۸۵۶	۱,۲۲۲,۳۶۷	۲,۲۴۶,۷۷۷	۲,۱۲۱,۹۵۳	.
۲,۶۶۲,۹۷۶	۱۹۰,۱۲۷	۱,۴۲۸,۵۳۲	۲,۵۶۰,۸۵۱	۲,۶۶۵,۸۷۱	۵۴,۸۶۴
جمع هزینه استهلاک سالانه					

هزینه استهلاک سالانه (میلیون ریال)

۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
۵۰,۱۱۴	۴۳,۹۲۹	۵۲,۴۷۵	۶۶,۷۶۲	۴۴,۸۵۹	۴۲,۹۸۶
۱,۵۸۱	۳,۲۲۰	۴,۶۷۷	۶,۷۹۲	۹,۷۳۵	۹,۶۵۱
۲۱,۲۴۵	۷۶,۰۷۵	۱۱۵,۵۹۹	۱۷۴,۳۷۶	۲۹۵,۲۶۷	۲۱۹,۱۹۲
۴۶۷,۵۲۹	۵۷۸,۸۲۸	۸۱۴,۴۲۰	۱,۴۴۶,۱۱۴	۱,۹۷۶,۶۰۲	۱,۳۹۷,۷۷۴
۵۴۰,۴۶۹	۶۵۸,۱۲۳	۱,۰۰۴,۶۹۶	۱,۶۲۷,۲۸۲	۲,۲۸۱,۶۰۵	۱,۶۲۶,۶۱۷
۴,۵۷۷	۴,۹۳۰	۶,۰۱۲	۷,۷۹۳	۸,۹۶۱	۵,۶۲۰
۵۳۵,۸۹۲	۶۹۷,۱۲۳	۱,۰۱۱,۱۵۹	۱,۶۸۶,۲۵۰	۲,۳۱۷,۵۰۳	۱,۶۶۳,۹۸۳
جمع هزینه استهلاک سالانه					
استهلاک انتقالی به هزینه‌های عمومی و اداری					
استهلاک انتقالی به بهای تمام شده					

پیش بینی هزینه های عملیاتی تپسی

- هزینه حقوق و دستمزد در بهای تمام شده، مربوط به هزینه های حقوق و دستمزد واحدهای مرکز پشتیبانی، بازاریابی، عملیات، بخشی از حقوق جذب ناوگان و بخشی از واحد فنی می باشد. (مفروضات حسابداری صفحه ۵۲)
- هزینه جذب رانندگان جدید بصورت بخشی در هزینه حقوق و دستمزد (بخش جذب ناوگان) و بخشی بصورت سایر هزینه های جذب شامل سایر کانال های جذب راننده و هزینه لباس و ملزومات رانندگان است.
- هزینه استهلاک مخارج انتقالی و دارایی نامشهود براساس محاسبات انجام شده در صفحه ۶۰-۶۱ گزارش می باشد. هزینه استهلاک دارایی ثابت مربوط به استهلاک رایانه و دارایی های استیجاری است.
- هزینه فعال سازی مجدد مسافران، فعال سازی مجدد رانندگان و هزینه سوبسید سفر براساس مفروضات حسابداری IFRS15 (صفحه ۵۲) از سال ۱۴۰۲ در هزینه های عملیاتی شناسایی شده و پیش از آن تحت عنوان دارایی غیرجاری-مخارج انتقالی شناسایی شده است.
- هزینه بازاریابی آفلاین شامل هزینه های برندینگ از طریق بیلبورد، تلویزیون و غیره می باشد که از سال ۱۴۰۱ با تورم سالانه افزایش یافته است.
- شارژ پنل اس ام اس شامل اطلاع رسانی به رانندگان و مسافران مانند ارسال کد تخفیف می باشد که براساس تعداد سفر انجام شده محاسبه شده است.
- کامپیوتر و شبکه و اینترنت عمدتاً شامل اجاره شبکه و سرور اختصاصی طی دوره مورد گزارش، هزینه شارژ اینترنت و سامانه امنیت ابری است.
- هزینه اجاره مربوط به بخش عملیاتی مستقر در واحد استیجاری است که سالانه با تورم تاریخی اجاره (۲۳٪) رشد داده شده است و در سال ۱۴۰۲ فرض شده است این هزینه با رشد تعداد پرسنل، ۱.۵ برابر شود.
- اقامت و بلیط مربوط به اقامت و بلیط در سفر به دفاتر شهرستان ها می باشد.
- هزینه ها سالانه با نرخ تورم پیش بینی شده (۲۴٪) رشد داده شده است. سایر هزینه ها بصورت ۱۰٪ از جمع بهای تمام شده محاسبه شده است.

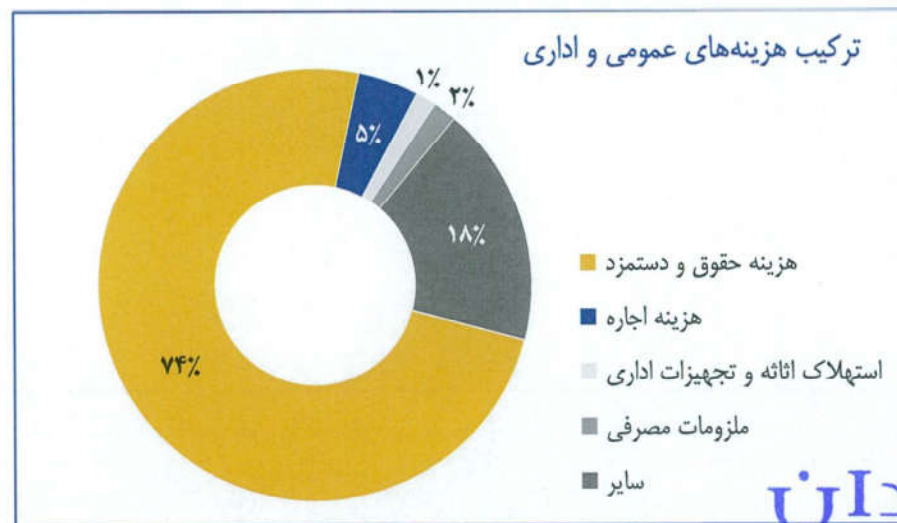
بهای تمام شده عملیات تپسی (میلیون ریال)					
شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
هزینه حقوق و دستمزد	۷۴۷,۴۳۲	۹۷۹,۳۴۸	۱,۹۶۸,۵۵۵	۳,۱۹۲,۶۷۴	۴,۱۶۰,۲۴۰
استهلاک مخارج انتقالی	۵۷۸,۸۲۸	۸۸۴,۴۲۰	۱,۴۴۶,۱۱۴	۱,۹۷۶,۶۰۲	۱,۳۹۷,۷۷۴
استهلاک دارایی نامشهود	۷۹,۲۹۵	۱۲۰,۲۷۶	۱۸۱,۱۶۸	۳۰۵,۰۰۲	۲۲۸,۸۴۳
هزینه جذب مسافران	۴۰,۴۲۲	۱,۰۶۱,۹۵۶	۱,۹۰۱,۲۷۰	۱,۶۰۸,۶۶۰	۱,۲۲۱,۴۹۰
هزینه فعال سازی مجدد مسافران	.	.	۱,۶۵۶,۱۷۶	۴,۳۰۳,۸۷۰	۶,۴۴۲,۹۵۸
سایر هزینه های جذب ناوگان	۶۶,۵۳۹	۶۳۲,۹۹۲	۱,۴۴۱,۵۶۹	۱,۳۰۰,۸۵۹	۷۹۰,۷۳۱
نگهداشت ناوگان	۲۸,۵۰۴	۶۷,۲۸۷	۱۷۵,۲۳۷	۲۷۹,۹۷۴	۳۷۰,۰۹۱
هزینه باشگاه مشتریان (رانندگان)	.	۶۰,۲۱۶	۸۰,۶۳۹	۹۹,۸۴۵	۱۲۳,۶۲۵
هزینه فعال سازی مجدد رانندگان	.	.	۱,۳۱۱,۲۰۴	۳,۴۶۷,۷۸۴	۵,۷۸۳,۷۱۳
ساعت آنلاین (هزینه سوبسید سفر)	.	.	۴۰۶,۷۰۵	۱,۰۵۵,۸۸۷	۱۸۰,۳۱۱
بازاریابی آفلاین (برندینگ)	۵۰,۷۷۲	۸۷۷,۳۴۶	۱,۰۸۶,۳۰۴	۱,۳۴۵,۰۳۱	۱,۶۶۵,۳۷۸
شارژ پنل اس ام اس	۴۲,۶۵۹	۱۰۰,۸۵۲	۲۶۲,۲۶۱	۴۱۹,۰۱۰	۵۵۳,۸۸۱
کامپیوتر و شبکه و اینترنت	۲۱,۷۸۸	۲۸,۰۷۰	۳۶,۱۶۲	۴۶,۵۸۸	۶۰,۰۱۹
اجاره	۷۷,۱۱۰	۹۴,۹۳۳	۱۷۵,۳۱۲	۲۱۵,۸۳۲	۲۶۵,۷۱۸
مرکز تماس	۹۵,۲۸۴	۱۱۷,۹۷۸	۱۴۶,۰۷۷	۱۸۰,۸۶۸	۲۲۳,۹۴۶
حق مشاوره	۳,۷۷۴	۲۴,۸۷۱	۳۰,۳۵۵	۳۷,۰۴۸	۴۵,۲۱۷
اقامت و بلیط	۳,۵۵۴	۲۷,۲۹۰	۶۹,۷۴۹	۱۰۹,۸۶۷	۱۴۳,۷۴۰
پشتیبانی نرم افزار	۵,۷۳۰	۱۴,۳۶۶	۱۸,۵۰۸	۲۳,۸۴۴	۳۰,۷۱۸
تعمیر و نگهداری واحدهای عملیاتی	۴,۷۴۲	۱۰,۰۶۶	۱۲,۷۹۸	۱۴,۷۲۲	۱۶,۲۸۳
هزینه ثبتی و سوبسینه سفیران	۱۸,۴۵۰	۴۵,۲۳۴	۷۶,۵۶۱	۶۸,۹۴۴	۵۷,۰۵۹
استهلاک دارایی ثابت	۳۸,۹۹۹	۴۶,۴۶۳	۵۸,۹۶۸	۳۵,۸۹۸	۳۷,۳۶۶
سایر	۱۹۰,۳۸۸	۵۱۹,۴۰۶	۱,۲۵۴,۱۶۹	۲,۰۰۸,۸۸۱	۲,۳۷۹,۹۱۰
جمع بهای تمام شده	۲,۰۹۴,۲۶۹	۵,۷۱۳,۴۶۸	۱۳,۷۹۵,۸۶۱	۲۲,۰۹۷,۶۹۱	۲۶,۱۷۹,۱۱۱

پیش بینی تسهیلات مالی تپسی

محاسبه استهلاك اخذ تسهیلات جدید (میلیون ریال)					
۱۴۰۴	۱۴۰۳	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۶ ماهه ۱۴۰۰
۱,۲۲۱,۳۶۷	۹۱۱,۱۹۶	۰	۴۹۰,۴۵۷	۶۷۶,۲۰۶	مانده ابتدای دوره
۲,۷۶۲,۶۱۴	۲,۳۳۱,۷۰۱	۱,۷۳۹,۵۵۶	۰	۱,۱۰۵,۶۲۷	دریافت های نقدی حاصل از تسهیلات
-۲,۵۳۶,۸۹۸	-۲,۰۲۱,۵۳۰	-۸۲۸,۳۶۰	-۴۹۰,۴۵۷	-۱,۲۹۱,۳۷۶	بازپرداخت اصل طی سال
۱,۴۲۵,۷۸۶	۱,۱۹۸,۷۱۰	۸۸۲,۱۴۲	۰	۴۹۰,۴۵۷	مانده پایان دوره تسهیلات
-۳۹۸,۳۹۸	-۳۲۴,۲۹۰	-۱۷۳,۹۵۶	-۶۷,۱۶۲	-۱۱۸,۱۹۳	هزینه بهره
۹,۹۶۴,۷۹۳	۶,۶۹۱,۳۱۵	۵,۶۷۱,۴۵۹	۴,۲۹۴,۲۹۵	۱,۱۰۸,۴۶۱	حقوق صاحبان سهام
۱۲.۷%	۱۵.۴%	۱۳.۸%	۰.۰%	۳۰.۷%	نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام

- براساس صورت های مالی ۶ ماهه ۱۴۰۰، مانده تسهیلات به مبلغ ۷۲۰ میلیارد ریال با نرخ ۱۸٪ بوده است که فرض شده بخشی در سال ۱۴۰۰ بازپرداخت شود و مبلغ ۴۹۰ میلیارد ریال با سررسید سال ۱۴۰۱، در سال ۱۴۰۱ بازپرداخت شود. تسهیلات لحاظ شده برای سال ۱۴۰۰ معادل تامین مالی ۴۰٪ از هزینه های بهای تمام شده و مخارج سرمایه ای سال ۱۴۰۰ با نرخ ۱۸٪ فرض شده است.
- براساس استراتژی شرکت، تسهیلات دریافتی با سررسید یکساله و دوره پرداخت ۶ ماهه محاسبه شده اند و نرخ هزینه تسهیلات براساس عملکرد تاریخی شرکت از سال ۱۴۰۱ معادل ۲۰٪ لحاظ شده است.
- با توجه به افزایش سرمایه در جریان شرکت در انتهای سال ۱۴۰۰ و فرض بر وقوع افزایش سرمایه در سال ۱۴۰۱، برای سال ۱۴۰۱ اخذ تسهیلات جدید در نظر گرفته نشده است. از سال ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۴، براساس متوسط عملکرد تاریخی، ۱۱٪ از مجموع بهای تمام شده و مخارج سرمایه ای سالانه شرکت به عنوان اخذ تسهیلات جدید در آن سال لحاظ شده است.
- بدین ترتیب با توسعه عملیات شرکت و تامین منابع از محل درآمدهای عملیاتی، نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام از ۳۱٪ در سال ۱۴۰۰ به ۱۳٪ در سال ۱۴۰۴ کاهش خواهد یافت.
- جداول محاسبات استهلاك تسهیلات در بخش ضمیمه ۳- جداول ۱ تا ۴ ارائه شده است.

هزینه های عمومی و اداری تپسی (میلیون ریال)					
شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
هزینه حقوق و دستمزد	۱۱۷,۸۴۲	۱۹۴,۱۰۷	۲۹۴,۸۴۹	۳۹۲,۶۱۰	۵۱۰,۲۱۹
اجاره	۹,۵۳۰	۱۱,۷۳۳	۲۱,۶۶۷	۲۶,۶۷۵	۳۲,۸۴۰
پذیرایی و تشریفات	۹۱۶	۱,۱۳۴	۱,۴۰۴	۱,۷۳۹	۲,۱۵۳
استهلاک اثاثه و تجهیزات رایانه ای	۴,۹۳۰	۶,۰۱۲	۷,۷۹۳	۸,۹۶۱	۵,۶۲۰
چاپ و تکثیر	۶۳۷	۱,۵۶۳	۲,۶۴۵	۲,۴۸۲	۱,۹۷۱
ملزومات مصرفی	۱,۳۸۴	۱,۹۹۷	۲,۹۶۳	۳,۹۹۰	۵,۱۸۰
آب برق تلفن	۱,۷۹۴	۲,۵۸۹	۳,۸۴۱	۵,۱۷۳	۶,۷۱۵
سایر	۲۸,۸۰۲	۴۶,۰۵۹	۷۰,۴۴۶	۹۲,۸۰۳	۱۱۸,۶۹۱
جمع هزینه های عمومی و اداری	۱۶۵,۸۳۵	۲۶۵,۱۹۴	۴۰۵,۶۰۸	۵۳۴,۳۳۲	۶۸۳,۳۸۹



- عمده هزینه های اداری و عمومی را حقوق و دستمزد پرسنل ستادی تشکیل می دهد که شامل امور اداری، مالی و مدیریت می باشد. تعداد پرسنل ستادی در حال حاضر ۶۱ نفر می باشد و پیش بینی می شود در سال ۱۴۰۴ به ۱۰۳ نفر برسد.
- محاسبات استهلاک اثاثه و تجهیزات در صفحه ۶۱ ارائه شده است.
- هزینه اجاره مربوط به متراژ بخش اداری مستقر در واحد استیجاری می باشد.
- هزینه چاپ و تکثیر بابت تکثیر فرم قرارداد رانندگان جدید و سربرگ می باشد.
- سایر هزینه ها عمدتاً مربوط به ملزومات مصرفی پرسنل است که با تورم سالانه و رشد تعداد پرسنل افزایش یافته است.



۳-۵ پیش بینی صورت های مالی تپسی

کاردان 

شرکت تامین سرمایه کاردان ش.ت ۴۴۸۲۷۱

• از سال ۱۳۹۹ به علت اثرات ناشی از شیوع بیماری کرونا و کاهش فعالیت شرکت سود خالص کاهش داشته است که سود خالص سال ۱۴۰۰ نیز همین روند را نمایش می دهد.

• شرکت در سال ۱۴۰۱ باتوجه به برنامه افزایش سرمایه به مبلغ ۳،۰۰۰ میلیارد ریال، قصد صرف منابع حاصل را برای انجام مخارج زیرساختی و توسعه ای برای ورود به شهرهای جدید و افزایش ظرفیت سفرها دارد که منجر به کاهش سود سال ۱۴۰۱ شده است. بدین ترتیب فرض شده است که از سال ۱۴۰۲، درآمد و سودآوری شرکت افزایش یافته و به پتانسیل اصلی خود نزدیک شود.

• علت کاهش حاشیه سود در سال ۱۴۰۳، توقف انتقال هزینه ها به مخارج انتقالی می باشد (رجوع شهود به یادداشت صفحه ۵۹-۶۰).

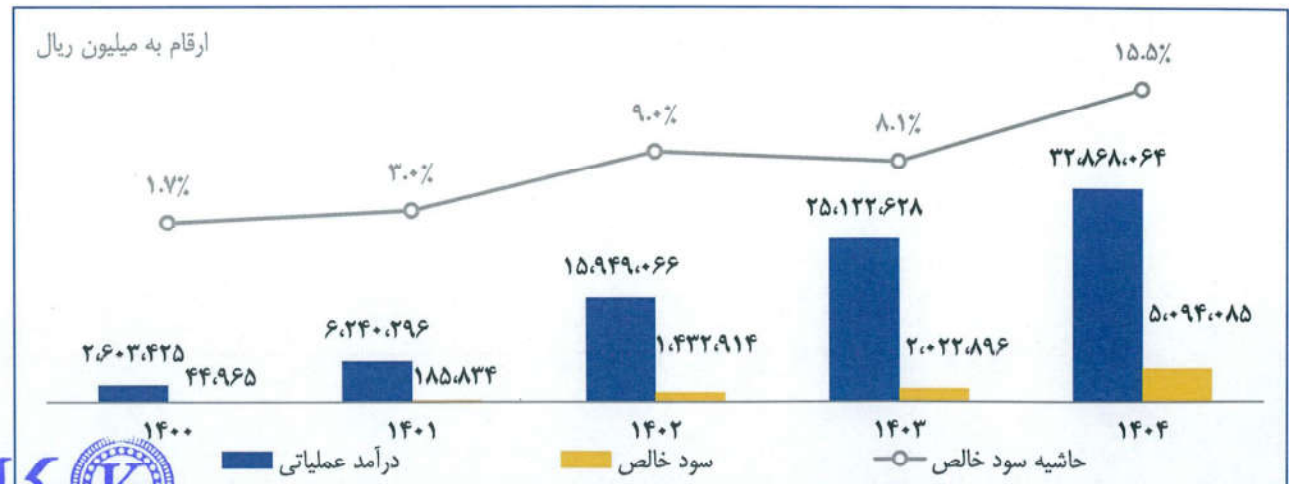
• با فرض عرضه عمومی شرکت، نرخ مالیات از سال ۱۴۰۱ با لحاظ ۱۰٪ معافیت مالیاتی اعمال شده است. همچنین براساس تبصره ۷ ماده ۱۰۵ قانون مالیات های مستقیم، به ازای هر ده درصد افزایش درآمد ابرازی مشمول مالیات نسبت به درآمد ابرازی مشمول مالیات سال قبل، معادل یک تا حداکثر پنج واحد درصد از نرخ مالیات کاسته می شود. به این ترتیب با توجه به رشد بالای ۵۰٪ سود مشمول مالیات سال های ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۴ پیش بینی، نرخ مالیات حدود ۱۸٪ محاسبه شده است.

• سایر درآمدهای غیر عملیاتی مربوط به سود سرمایه گذاری کوتاه مدت می باشد که به علت معافیت مالیاتی از این بابت مالیاتی شناسایی نشده است. نرخ سود سرمایه گذاری کوتاه مدت معادل ۱۰٪ سالانه لحاظ شده است.

صورت سود و زیان تپسی، ۱۴۰۰-۱۴۰۴ (میلیون ریال)

شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
درآمدهای عملیاتی	۲۶۰۳،۴۲۵	۶،۲۴۰،۲۹۶	۱۵،۹۴۹،۰۶۶	۲۵،۱۲۲،۶۲۸	۳۲،۸۶۸،۰۶۴
بهای تمام شده	(۲،۰۹۴،۲۶۹)	(۵،۷۱۳،۴۶۸)	(۱۳،۷۹۵،۸۶۱)	(۲۲،۰۹۷،۶۹۱)	(۲۶،۱۷۹،۰۱۱)
سود ناخالص	۵۰۹،۱۵۶	۵۲۶،۸۲۸	۲،۱۵۳،۲۰۵	۳،۰۲۴،۹۳۷	۶،۶۸۹،۰۵۴
هزینه های فروش، اداری و عمومی	(۱۶۵،۸۳۵)	(۲۶۵،۱۹۴)	(۴۰۵،۶۰۸)	(۵۳۴،۳۳۲)	(۶۸۳،۳۸۹)
سود عملیاتی	۳۴۳،۳۲۱	۲۶۱،۶۳۴	۱،۷۴۷،۵۹۷	۲،۴۹۰،۶۰۵	۶،۰۰۵،۶۶۵
هزینه های مالی	(۱۱۸،۱۹۳)	(۶۷،۱۶۲)	(۱۷۳،۹۵۶)	(۳۲۴،۲۹۰)	(۳۹۸،۳۹۸)
سایر درآمدها (هزینه های) غیر عملیاتی	۲۴،۳۷۵	۳۵،۱۱۸	۱۴۲،۵۲۸	۲۶۶،۰۱۵	۴۹۶،۱۲۶
سود خالص قبل از کسر مالیات	۲۴۹،۵۰۳	۲۲۹،۵۹۰	۱،۷۱۶،۱۶۹	۲،۴۳۲،۳۳۰	۶،۱۰۳،۳۹۳
مالیات بر درآمد	(۲۰۴،۵۳۸)*	(۴۳،۷۵۶)	(۲۸۳،۲۵۶)	(۴۰۹،۴۳۴)	(۱،۰۰۹،۳۰۸)
سود خالص	۴۴،۹۶۵	۱۸۵،۸۳۴	۱،۴۳۲،۹۱۴	۲،۰۲۲،۸۹۶	۵،۰۹۴،۰۸۵

* ذخیره مالیات پرداختی بابت مالیات بر ارزش افزوده



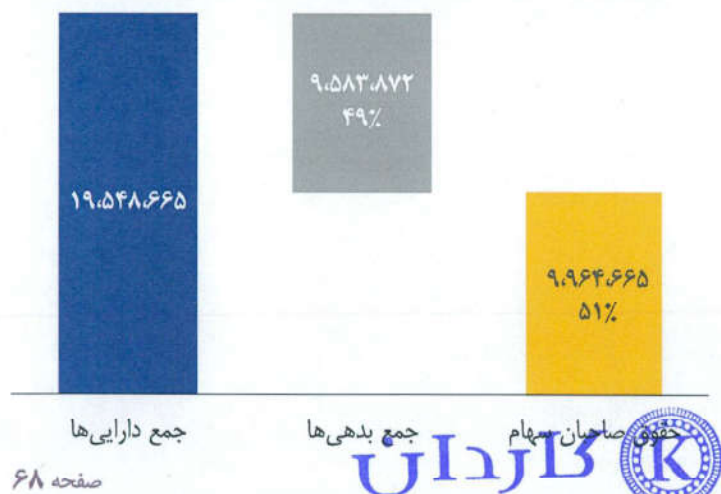
- صورت جریانات نقدی شرکت به شرح جدول ذیل برآورد شده است. جزئیات محاسبات سرمایه در گردش و صورت نقد حاصل از عملیات در ضمیمه ۴ این گزارش ارائه شده است.
- از سال ۱۴۰۲ با افزایش موجودی نقد، مبلغی بابت سرمایه‌گذاری کوتاه مدت لحاظ شده است. همچنین نسبت تقسیم سود در سال ۱۴۰۱: ۳۰٪ و در سال ۱۴۰۲: ۷۰٪ و سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴: ۹۰٪ لحاظ شده است. مانده وجه نقد پس از تقسیم سود به طرح‌های توسعه شرکت اختصاص داده خواهد شد که در این گزارش محاسباتی از بابت آن انجام نشده است.

صورت جریانات نقدی تپسی، ۱۴۰۴-۱۴۰۰ (میلیون ریال)

شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
جریان‌های نقدی حاصل از فعالیت‌های عملیاتی:					
نقد حاصل از عملیات	۱,۲۵۹,۱۹۸	۲,۰۸۴,۳۱۲	۴,۷۸۱,۱۰۶	۵,۷۵۲,۷۹۴	۷,۴۹۱,۴۷۷
پرداخت‌های نقدی بابت مالیات بر درآمد	(۵,۵۴۹)	(۵۶,۲۸۲)	(۴۳,۷۵۶)	(۲۸۳,۲۵۶)	(۴۰۹,۴۳۴)
جریان خالص ورود (خروج) نقد حاصل از فعالیت‌های عملیاتی	۱,۲۵۳,۶۴۹	۲,۰۲۸,۰۳۰	۴,۷۳۷,۳۵۰	۵,۴۶۹,۵۳۸	۷,۰۸۲,۰۴۳
جریان‌های نقدی حاصل از فعالیت‌های سرمایه‌گذاری:					
پرداخت‌های نقدی برای خرید دارایی‌های ثابت مشهود	(۳۳,۶۸۱)	(۴۳,۶۹۹)	(۷۲,۶۲۱)	(۵۱,۱۳۴)	(۴۱,۴۷۷)
پرداخت‌های نقدی برای خرید دارایی‌های نامشهود	(۶۶۹,۱۹۸)	(۳,۱۴۰,۸۶۹)	(۲,۶۹۶,۹۰۷)	(۹,۲۱۹)	(۱۳,۳۸۸)
پرداخت‌های نقدی برای تحصیل سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت	(۲۴۰,۰۶۷)	.	(۹۵۶,۲۲۱)	(۱,۱۵۰,۵۵۹)	(۲,۹۹۶,۵۹۱)
دریافت نقدی سود سپرده‌های بانکی	۱۶,۳۵۶	۳۵,۱۱۸	۱۴۲,۵۲۸	۲۶۶,۰۱۵	۴۹۶,۱۲۶
جریان خالص ورود (خروج) نقد حاصل از فعالیت‌های سرمایه‌گذاری	(۹۲۷,۱۹۰)	(۳,۱۴۹,۴۵۰)	(۳,۵۸۳,۲۲۲)	(۹۴۴,۸۹۷)	(۲,۵۵۵,۳۳۰)
جریان خالص ورود (خروج) نقد قبل از فعالیت‌های تامین مالی	۳۲۶,۴۶۰	(۱,۱۲۱,۴۲۱)	۱,۱۵۴,۱۲۸	۴,۵۲۴,۶۴۲	۴,۵۲۶,۷۱۳
جریان‌های نقدی حاصل از فعالیت‌های تامین مالی:					
دریافت‌های نقدی حاصل از افزایش سرمایه	.	۳,۰۰۰,۰۰۰	.	.	.
دریافت‌های نقدی حاصل از تسهیلات	۱,۱۰۵,۶۲۷	.	۱,۷۳۹,۵۵۶	۲,۳۳۱,۷۰۱	۲,۷۶۲,۶۱۴
پرداخت‌های نقدی بابت اصل تسهیلات	(۱,۲۹۱,۳۷۶)	(۴۹۰,۴۵۷)	(۸۲۸,۳۶۰)	(۲,۰۲۱,۵۳۰)	(۲,۵۳۶,۸۹۸)
پرداخت‌های نقدی بابت سود تسهیلات	(۱۱۸,۱۹۳)	(۶۷,۱۶۲)	(۱۷۳,۹۵۶)	(۳۳۴,۲۹۰)	(۳۹۸,۳۹۸)
پرداخت نقدی سود سهام	.	.	(۵۵,۷۵۰)	(۱,۰۰۳,۰۴۰)	(۱,۸۲۰,۶۰۶)
جریان خالص ورود (خروج) نقد حاصل از فعالیت‌های تامین مالی	(۳۰۳,۹۴۲)	۲,۴۴۲,۲۸۱	۶۸۱,۴۹۰	(۱,۰۱۷,۱۵۸)	(۱,۹۹۳,۲۸۹)
خالص افزایش (کاهش) در موجودی نقد	۲۲,۵۱۸	۱,۳۲۰,۹۶۰	۱,۸۳۵,۶۱۹	۳,۵۰۷,۴۸۳	۲,۵۳۳,۴۲۵
مانده موجودی نقد در ابتدای سال	۳۵۶,۹۸۰	۳۷۹,۴۹۸	۱,۷۰۰,۴۵۸	۳,۵۳۶,۰۷۷	۷,۰۴۳,۵۶۰
مانده موجودی نقد در پایان سال	۳۷۹,۴۹۸	۱,۷۰۰,۴۵۸	۳,۵۳۶,۰۷۷	۷,۰۴۳,۵۶۰	۹,۵۷۶,۹۸۵

- بنابر اعلام شرکت تپسی، فرض شده است شرکت دارای برنامه افزایش سرمایه در جریان به مبلغ ۳,۰۰۰ میلیارد ریال در انتهای سال ۱۴۰۰ می‌باشد. بدین ترتیب فرض شده است این مبلغ به حساب سرمایه در سال ۱۴۰۱ انتقال یابد.
- حساب موجودی کالا از بابت اقلام مصرفی رانندگان می‌باشد.
- علت کاهش دارایی‌های نامشهود و مخارج انتقالی از سال ۱۴۰۳، توقف انتقال هزینه‌ها به دارایی‌ها و هزینه استهلاک بالای این اقلام به علت شناسایی استهلاک ۴ ساله می‌باشد. بنابر نظر حسابرس به علت ماهیت ایجاد این دارایی‌ها، تجدید ارزیابی از بابت آن‌ها اعمال نشده است.
- ساختار سرمایه شرکت در سال ۱۴۰۴ به صورت ۴۹٪ مجموع بدهی‌ها به مجموع دارایی‌ها است.

ساختار سرمایه در سال ۱۴۰۴ (میلیون ریال)



صورت وضعیت مالی شرکت تپسی، ۱۴۰۰-۱۴۰۴ (میلیون ریال)					
شرح	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴
دارایی‌های ثابت مشهود	۱۰۵,۶۸۸	۹۶,۹۱۱	۱۰۲,۷۷۰	۱۰۹,۰۴۶	۱۰۷,۵۳۷
دارایی‌های نامشهود	۴۶۵,۲۳۶	۷۰۸,۵۳۶	۷۸۸,۵۹۰	۴۹۲,۸۰۷	۲۷۷,۳۵۲
مخارج انتقالی	۱,۱۸۹,۵۷۳	۳,۰۸۲,۴۴۷	۴,۰۷۲,۰۱۸	۲,۰۹۵,۴۱۶	۶۹۷,۶۴۲
سایر دارایی‌ها	۱۰,۰۶۳	۱۰,۰۶۳	۱۰,۰۶۳	۱۰,۰۶۳	۱۰,۰۶۳
جمع دارایی‌های غیرجاری	۱,۷۷۰,۵۶۰	۳,۸۹۷,۹۵۷	۴,۹۷۳,۴۴۲	۲,۷۰۷,۳۳۱	۱,۰۹۲,۵۹۴
پیش پرداخت‌ها	۵۲,۱۵۸	۱۶۰,۱۸۹	۴۳۵,۴۳۶	۷۸۵,۱۷۲	۱,۰۴۷,۱۶۰
موجودی کالا	۱,۲۴۰	۳,۳۸۲	۸,۱۶۵	۱۳,۰۷۹	۱۵,۴۹۴
سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت	۳۵۱,۱۷۸	۳۵۱,۱۷۸	۱,۳۰۷,۳۹۹	۲,۴۵۷,۹۵۸	۵,۴۵۴,۵۴۹
دریافتی‌های تجاری و غیرتجاری	۱۰۶,۳۲۴	۳۰۴,۱۲۲	۸۷۸,۰۳۲	۱,۶۱۵,۸۲۰	۲,۳۶۱,۸۸۳
موجودی نقد	۳۷۹,۴۹۸	۱,۷۰۰,۴۵۸	۳,۵۳۶,۰۷۷	۷,۰۴۳,۵۶۰	۹,۵۷۶,۹۸۵
جمع دارایی‌های جاری	۸۹۰,۳۹۷	۲,۵۱۹,۳۲۹	۶,۱۶۵,۱۱۰	۱۱,۹۱۵,۵۸۹	۱۸,۴۵۶,۰۷۱
جمع دارایی‌ها	۲,۶۶۰,۹۵۸	۶,۴۱۷,۲۸۶	۱۱,۱۳۸,۵۵۲	۱۴,۶۲۲,۹۲۰	۱۹,۵۴۸,۶۶۵
سرمایه	۱,۱۷۰,۵۲۹	۴,۱۷۰,۵۲۹	۴,۱۷۰,۵۲۹	۴,۱۷۰,۵۲۹	۴,۱۷۰,۵۲۹
اندوخته قانونی	۵,۷۹۷	۱۵,۰۸۹	۸۶,۷۳۵	۱۸۷,۸۷۹	۴۱۷,۰۵۳
سود انباشته	(۶۷,۸۶۵)	۱۰۸,۶۷۷	۱,۴۱۴,۱۹۵	۲,۳۳۲,۹۰۷	۵,۳۷۷,۲۱۱
جمع حقوق صاحبان سهام	۱,۱۰۸,۴۶۱	۴,۲۹۴,۲۹۵	۵,۶۶۱,۴۵۹	۶,۶۹۱,۳۱۵	۹,۹۶۴,۷۹۳
ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان	۱۲۴,۸۸۷	۱۹۴,۴۵۹	۳۰۳,۲۵۴	۴۵۳,۲۲۲	۶۴۸,۵۸۲
جمع بدهی‌های غیرجاری	۱۲۴,۸۸۷	۱۹۴,۴۵۹	۳۰۳,۲۵۴	۴۵۳,۲۲۲	۶۴۸,۵۸۲
پرداختی‌های تجاری و غیرتجاری	۵۶۴,۳۳۹	۱,۴۲۹,۰۱۱	۳,۲۰۲,۶۸۴	۴,۷۶۱,۴۹۹	۵,۲۳۵,۸۰۲
مالیات پرداختی	۲۹۲,۲۴۵	۲۷۹,۷۱۹	۵۱۹,۲۱۸	۶۴۵,۳۹۶	۱,۲۴۵,۲۷۱
تسهیلات مالی دریافتی کوتاه‌مدت	۴۹۰,۴۵۷	۰	۹۱۱,۱۹۶	۱,۲۲۱,۳۶۷	۱,۴۴۷,۰۸۳
ذخایر	۸۰,۵۶۹	۲۱۹,۸۰۳	۵۳۰,۷۴۱	۸۵۰,۱۲۱	۱,۰۰۷,۱۳۳
جمع بدهی‌های جاری	۱,۴۲۷,۶۱۰	۱,۹۲۸,۵۳۲	۵,۱۶۳,۸۳۹	۷,۴۷۸,۳۸۳	۸,۹۳۵,۲۹۰
جمع بدهی‌ها	۱,۵۵۲,۴۹۶	۲,۱۲۲,۹۹۱	۵,۴۶۷,۰۹۳	۷,۹۳۱,۶۰۵	۹,۵۸۳,۸۷۲
جمع بدهی‌ها و حقوق صاحبان سهام	۲,۶۶۰,۹۵۸	۶,۴۱۷,۲۸۶	۱۱,۱۳۸,۵۵۲	۱۴,۶۲۲,۹۲۰	۱۹,۵۴۸,۶۶۵

* جزییات محاسبات سرمایه در گردش و صورت نقد حاصل از عملیات در ضمیمه ۴ این گزارش ارائه شده است.