

گزارش «فرهیختگان» از وضعیت رانندگان در دوران پسابنزین

خبری از سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی نیست

شغل دوم است اما صرفه اقتصادی ندارد
اقای خدایی کارکردن در تاکسی اینترنتی شغل دومش محسوب می شود و چندان روی درآمد آن حساب نکرده است اما با این وجود از وضعیت موجود گلایه کرده و می گوید: «وضعیت مسافران نسبت به قبل تغییری نکرده است اما هزینه‌ها چند برابر شده و نمی‌توان درآمد چندان‌ی از تاکسی اینترنتی داشت. عملا با این وضعیت کارکردن در این شرکت صرفه اقتصادی ندارد.»
از او درباره کمک‌هزینه به رانندگان می‌پرسم که جواب می‌دهد: «تنها یک هفته به من تعلق گرفت. من درست به خاطر ندارم که چند کیلومتر کار کرده بودم اما درمجموع ۶۰هزار تومان اعتبار به من دادند. کرایه‌ها باید افزایش یابد، وقتی قیمت همه اجناس چندبرابر شده است. با این وضعیت در تاکسی اینترنتی نمی‌توان کار کرد.»

مردم توان پرداخت هزینه‌های تاکسی اینترنتی را ندارند

اقای محمدی راننده دیگری که سمنند سبزبنگی دارد، در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید: «هنوز سهمیه‌ای دریافت نکرده‌ام. همان دفعه اولی که اعلام کردند سهمیه را واریز کرده‌اند، به من گفتند برایت پول ریختم اما وقتی چک کردم چیزی به حسابم اضافه نشده بود. درآمدهایم پس از گرانی بنزین به شدت افت کرده است، چراکه قبلا یک‌سری افراد اتوبوس و مترو سسوار نمی‌شدند اما در شرایط فعلی همه گرفتارند و مجبورند از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند. کرایه‌ها ثابت مانده است اما مسافران دیگر توان پرداخت هزینه‌ها را ندارند. مردم با مشکلات بسیاری درگیر شده‌اند که با خودداری از گرفتن تاکسی اینترنتی سعی در صرفه‌جویی هزینه‌هایشان می‌کنند. روزانه من بیش از ۲۰۰ کیلومتر و حدودا بیسن ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تومان کار می‌کنم که البته این رقم متوسط است اما قبل از گرانی‌ها وضعیت بهتر بود.»
از او می‌پرسم قبل از گرانی‌ها درآمدتان چقدر بود که در پاسخ می‌گوید: «بالتر بود و به تناسب آن هزینه‌های کمتری پرداخت می‌کردم ولی کار کردنم در تاکسی اینترنتی از روی ناچاری است و چاره‌ای جز این ندارم.»

با گران شدن بنزین در حق رانندگان اجحاف شد

اقای محمودی راننده دیگری که با او صحبت کردیم، یک‌موتوری بود که در این شرکت کار می‌کرد و وقتی درباره شرایط وضعیت کاری‌شان پس از گران شدن بنزین پرسیدم، با اکراه درخواستم را پذیرفت و گفت: «قیمت همه کالاها پس از گران شدن بنزین چندبرابر شده است، در این شرایط اگر سهمیه‌ای به راننده‌ها تخصیص یابد، به دلیل اینکه قیمت‌ها افزایش نیافته است، تاثیری در درآمدمان نخواهد داشت. کرایه مسیری که قبلا هزینه‌اش ۲۰هزارتومان بود، با وضعیت فعلی باید افزایش یابد اما تغییری در قیمت‌ها نداریم. در این شرایط یک‌های موتوری اینترنتی هم صرفه اقتصادی برای کار کردن ندارد، چه برسد به اینکه ماشین داشته باشیم.»
از او درباره تخصیص سهمیه به یک‌های موتوری اینترنتی می‌پرسم که در جواب می‌گوید: «به من سهمیه ندادند و فکر می‌کنم سهمیه به رانندگانی اختصاص یافت که پایه ثابت آن هستند و به‌طور مداوم با آن کار می‌کنند. اگر فرض کنیم ۵۰هزار نفر در تاکسی اینترنتی کار می‌کنند، به کل این افراد نمی‌توانند سهمیه اختصاص دهند و مشخص نیست برای چه کسی پول ریخته‌اند. ماه گذشته برای برخی دوستانمان که ماشین داشتند، این کمک‌هزینه را پرداخت کردند اما من از چند نفر از دوستانم که مثل خودم در یک‌های موتوری اینترنتی کار می‌کنند، پرسیدم، برای هیچ‌کس پولی واریز نشده بود.»
این راننده هم مانند راننده قبلی معتقد بود تاکسی اینترنتی همچنان مشتری‌های خود را دارد اما در حق رانندگان اجحاف شده است و با این وضعیت کار کردن در تاکسی اینترنتی صرفه اقتصادی ندارد. مشکلات استهلاک وسایل نقلیه چه در موتور و چه در ماشین ازجمله مواردی بود که این راننده به آن اشاره و تاکید کرد: «قیمت قطعات خودرو و موتور پس از گرانی بنزین افزایش پیدا کرده است. در این شرایط بین موتور و ماشین فرقی وجود ندارد. اگر مسیر میدان ونک تا پارک‌وی قبلا هشت‌هزار تومان بود، هم‌اکنون هم به همین میزان است، درحالی‌که این رقم باید حداقل به ۱۲ هزار تومان برسد و هیچ افزایش قیمتی نداشتند، درنتیجه واقعا صرف نمی‌کند که این همه هزینه کنیم و در آخر هیچ رقمی دستمان را نگیرد.»

گزارش

راستش را بخواهید از خیلی وقت پیش وقتی به کانکس‌های اجاره دوچرخه در سطح پارک‌ها نگاه می‌کردم، از خود می‌پرسیدم وقتی عملا استفاده از دوچرخه برای نیمی از جمعیت پایتخت ممکن نیست، چه دلیلی دارد که تمام توان و انرژی خود را روی این موضوع بگذاریم؟ موضوعی که در زمان قالیباف به‌طور محدود بررسی شد و پس از مدتی به دلیل فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم در این حوزه تعطیل شد. زمان گذشت و با روی کار آمدن مدیریت جدید شهری، توسعه دوچرخه و اپلیکیشن‌های مرتبط با آن فراگیرتر شد و حتی کار به جایی رسید که پیروز حناچی هم در روزهای سه‌شنبه با دوچرخه به‌سزاکر می‌رود و مبنای کاری خود را هم بر این اساس قرار داده است.

توسعه دوچرخه دردی از تهران دوا نمی‌کند
حل مشکل ترافیک و آلودگی هوای تهران ازجمله مسائلی است که سال‌هاست درباره آن صحبت می‌شود و هرکس به شیوه خود به آن پاسخ می‌دهد. با وجود این وضع تهران کمافی‌السبب است و با افزایش ساکنانش هر روزه وضعیت بدتری نسبت به روز قبل پیدا می‌کند. بهبود و توسعه ناوگان و حمل‌ونقل عمومی ازجمله چالش‌های همیشگی میان دولت و شهرداری بوده که اگرچه دولت باید در این زمینه بودجه اختصاص دهد و مطالبات خود را به شهرداری پس دهد اما این بدهی‌ها هرساله ادامه پیدا می‌کند و دود اختلافات این نهادها تنها به چشم مردم می‌رود. در این وضع شهر شرکت بیدود به‌عنوان یک شرکت خصوصی بدون حمایت مالی و لجستیکی شهرداری به میان آمد تا مردم را با دوچرخه آشناش دهد اما از مرداد سال گذشته تا امروز که تمامی دوچرخه‌های آن از سطح شهر جمع شده است، رویکرد مردم با قبل چندان تفاوتی نکرده است و به نظر می‌رسد اساسا مشکل ترافیک و آلودگی هوای تهران با این طرح‌ها حل شدنی نیست.

مخالفت شورا با سرمایه‌گذاری شهرداری در بیدود

نزدیک به دو سال پیش در سال ۹۶ شرکت «پاک‌چرخ ایرانیان» به‌عنوان مجری انحصاری دوچرخه‌های اشتراکی هوشمند با نام تجاری بیدود در تهران فعالیت خود را برای کمک به حل مشکلات ترافیکی و آلودگی هوای تهران

جامعه

چهارشنبه ۲۰ آذر ۱۳۹۸ شماره ۲۹۲۹

۱۹

صاحب‌امتیاز: دانشگاه آزاد اسلامی- **مدیرمسئول:** محمدامین ایمانجانی- **سرمدبیر:** مسعود فروغی
دفتر مدیرمسئول: ۰۲۶ ۶۱۳۴۸۰۱۶- **تحریریه:** ۰۱۸۲- ۶۶۷۶۰۱۸- **فکس:** ۰۵۱- ۶۶۷۶۰۴۷- ۶۶۷۶۰۴۷
روابط عمومی: ۰۲۹۹- ۶۶۷۶۰۱۶- **سازمان آگهی‌ها:** ۰۱۸ و ۰۴۱- ۶۶۳۴۸۰۴۱
چاپ: چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی- **توزیع فرهیختگان:** ۰۱۲- ۶۶۳۴۸۰۱۲
نشانی: خیابان حافظ، پلاک ۱۹، روبروی ساختمان بورس، ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم



الهه قاسمی

روزنامه‌نگار

یکی از شرکت‌های تاکسی اینترنتی با گران شدن بنزین و سه‌هزارتومانی شدن آن اعلام کرد طرحی را به‌منظور اعطای کمک‌هزینه بنزین به رانندگان اختصاص می‌دهد تا آنها بتوانند به کارشان ادامه دهند و شرایط این مساله را هم عضویت بیش از سه‌ماه و رانندگی حداقل ۵۰ تا حداکثر ۱۵۰ کیلومتر عنوان کرد. با وجود این بسیاری از رانندگان این شرکت معتقدند چنین هزینه‌ای به آنها اختصاص نیافته است. در این شرایط بسیاری از رانندگان از این وضعیت ناراضی هستند. در این شرایط به سراغ چند تن از رانندگان آن رفتیم و با آنها به گفت‌وگو پرداختیم.

چاره‌ای جز کار کردن در تاکسی اینترنتی نداریم

اقای حسینی یکی دیگر از بیک‌موتوری‌های این شرکت است که با او نیز گفت‌وگو کردیم، نسبت به پایین بودن قیمت‌ها حتی پیش از گران شدن بنزین هم گلایه داشت و گفت: «کرایه‌ها که پیش از گرانی هم کم بود ولی با بنزین سه‌هزارتومانی وضعیت سخت‌تر شده است و ما چاره‌ای نداریم جز اینکه در این شرکت کار کنیم.»
درآمدش روزانه از ۵۰هزار تا ۱۵۰ هزار تومان است اما درباره سهمیه می‌گوید که قرار بود به ماشین‌ها بدهند ولی نمی‌دانم به آنها این اعتبار تخصیص یافته است یا خیر، اما در کل فعلا از سهمیه برای رانندگان خیری نیست و ما هم با سهمیه آزاد بنزین می‌زنیم. تعداد مسافران نسبت به قبل کمتر نشده و مثل سابق است ولی هزینه‌ها بیشتر شده و من حدودا از صبح تا عصر کار می‌کنم. این رقم متناسب با کمیسون ۲۰درصدی اصلا صرفه اقتصادی ندارد. برای دوستانم که بیک‌موتوری نیستند هم اطلاع دقیق دارم پولی نریخته‌اند اما برای دوستانم که در بیک اینترنتی کار می‌کنند هم اطلاع دارم رقمی به پول آنها اضافه نشده و وضعیت‌شان چندان خوب نیست.»

تاکسی اینترنتی از رانندگان حمایت خاصی نکرده است

اقای دانش در آخر با یکی از رانندگانی که به تازگی به جمع رانندگان تاکسی اینترنتی پیوسته و منزلش در کرج است، صحبت کرده‌ام. او در گفت‌وگو با ما گفت: «من چون تازه در تاکسی اینترنتی ثبت‌نام کرده‌ام، هنوز سهمیه‌ای دریافت نکرده‌ام اما قرار بود به ماشین‌های تک‌سوز در هفته ۷۰ لیتر و در ماشین‌های دوگانه‌سوز در هفته حدودا ۴۰ لیتر اعتبار بدهند، درحالی‌که عملا چنین رقمی وقتی محقق می‌شود که شما در ماه حدودا ۱۰۰۰ کیلومتر رانندگی کرده باشید اما شنیدم برای دوستانم واریز کرده‌اند و هر ۱۰۰ کیلومتر هفت لیتر اعتبار خرید بنزین به رانندگان تعلق پیدا می‌کند اما اگر از این میزان بیشتر کار کنیم، پول بیشتری به رانندگان نمی‌دهند. این میزان بستگی به کارکرد هر راننده دارد. میزان مسافران کمتر نشده ولی هزینه‌ها زیاد شده و در نتیجه درآمد رانندگان تاکسی اینترنتی بسیار کاهش پیدا کرده است. در کنار این قطعات گران شده و ثابت ماندن کرایه‌ها عملا ضرری جبران‌ناپذیر برای رانندگان است.»
از او پرسیدم برای دریافت سهمیه خود چرا پیگیری نکرده که در پاسخ گفت همین امروز با پشتیبانی تاکسی اینترنتی تماس گرفتم و به من گفتند که درحال پیگیری این مساله از وزارت کشور و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی هستند و اطلاع خواهند داد. هرچند از ابتدا قرار بود به ازای هر کیلومتر ۱۵۰۰ تومان به رانندگان تخصیص داده شود ولی بعد حرف‌شان عوض شد و سقف ۷۰ لیتر را برای‌مان تعیین کردند و حتی این را هم برای خیلی از رانندگان واریز نکرده‌اند. در کنار این برخی پمپ‌بنزین‌ها سیستم بانکی‌شان هم قطع است و با مشکلات بسیاری در این زمینه درگیر هستیم. در کل به جز این سهمیه‌ای که هنوز بهمان ن داده‌اند، این شرکت کار دیگری برپایمان انجام ن داده است.»

گزارش «فرهیختگان» از آخرین وضعیت دوچرخه‌های نازجی در شهر تهران

شهرداری پول بدهد، «بیدود» برمی‌گردد

آغاز کرد. اپلیکیشنی که حضورش در تهران حتی در خود مدیریت شهری هم با موافقان و مخالفانی روبه‌رو شد.
محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران ازجمله مخالفان این طرح است که حتی هشداری را هم به شهرداری درباره خرید سهم این شرکت داد و در این رابطه به یکی از رسانه‌ها گفت: «مخالف این مساله هستیم که شهرداری مستقیم وارد موضوع دوچرخه شود؛ چراکه این مساله در تهران جواب نمی‌دهد و هرچه تاکنون از دهه ۷۰ سرمایه‌گذاری شده، شکست خورده است، البته بخش خصوصی در صورتی که حمل‌ونقل عمومی کامل باشد می‌تواند در این راستا هدفمند اقدام کند. تهران با شیب‌هایش، وضعیت جغرافیایی خاصی دارد و برای دوچرخه‌سواری مناسب نیست. بحث ایمنی آن هم مطرح است؛ چراکه بعضی مواقع دوچرخه‌سواران باید از وسط بزرگراه عبور کنند که این موضوع امکان‌پذیر نیست و دوچرخه‌تنها برای مسیرهای کوتاه است و به هیچ‌عنوان نمی‌توان آن را یک مدل حمل‌ونقل در پایتخت در نظر گرفت. همچنین اگر حناچی به مصوبات شورا عمل می‌کرد و اولویت‌های ما را که تامین اتوبوس و مترو است مورد توجه قرار می‌داد، موفقیت‌های زیادی برای شهر حاصل می‌شد.»
با وجود این شهردار تهران اهمیتی به اظهارات کارشناسی اعضای شورای شهر نداد و در رویای «وین» شدن تهران با زیرساختی که عملا ندارد، تمام اهتمام خود را صرف این موضوع کرد.»

ناآرامی‌ها تمام شد اما بیدود برگشت
اکنون نزدیک به دوسال از ورود دوچرخه‌های نازجی‌رنگ به شهر تهران می‌گذرد.

به گفته کارشناسان درمجموع روزانه ۲۰هزار سفر در محدوده بیدود از طریق دوچرخه انجام می‌شود که پنج‌هزار مورد آن از طریق دوچرخه‌های اشتراکی بیدود و ۱۵ هزار مورد آن توسط دوچرخه‌های شخصی است، اما همچنان از استقبال گسترده مردم به این میهمان‌های تازه‌وارد خیری نیست. اوضاع برای بیدود به‌روال گذشته

ادامه داشت تا اینکه با گران شدن بنزین در ۲۵ آبان ۹۸ کار برای آن کمی سخت‌شد و تعدادی از دوچرخه‌های آنها در جریان ناآرامی‌های امسال آتش زده شد. بیدود پس از این اتفاق دوچرخه‌هایش را برای حفظ سرمایه خود از سطح شهر تهران جمع کرد تا پس از آرام‌شدن فضا مجددا کار خود را به‌روال سابق بازگرداند. در این شرایط پورسید آقایی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران وعده بازگشت این دوچرخه‌های نازجی‌رنگ را در ۱۶ آذرماه داد اما روز دانشجوی هم گذشت و خبری از بازگشت دوچرخه‌های بیدود به شهر دودزای تهران نشد.

سناریوهای مختلف جمع‌آوری بیدود از تهران

خبرنا ناآرامی‌هایی در تهران و سایر شهرها صورت گرفت که با آرام شدن فضا سناریوهای متفاوتی از علت واقعی جمع‌شدن دوچرخه‌های بیدود در تهران مطرح شد. در وهله اول همه ناآرامی‌ها را علت این موضوع دانستند تا جایی که غلامحسین محمدی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی شهرداری تهران هم در این رابطه گفت: «دوچرخه‌های بیدود به دلیل جلوگیری از صدمات متصور در ناآرامی‌های اخیر جمع‌آوری شدند و باید در اسرع‌وقت بازگردند.»
این موضوع با تأیید زهرا اذبهرام، عضو هیات‌رئیسه شورای شهر تهران هم همراه شد و او در این رابطه به یکی از رسانه‌ها گفت: «علت حذف دوچرخه‌های نازجی تنها اغتشاشات ناشی از گرانی بنزین بوده و اینکه شرکت مربوطه نگران باشد به دوچرخه‌ها آسیب وارد نشود، طبیعی است.»

شهرداری قولی برای حمایت از بیدود نداده بود

در این میان یکی دیگر از سناریوهای گفته‌شده اختلافات مالی پیش‌آمده بین شهرداری تهران و شرکت پاک‌چرخ ایرانیان پیمانکار بیدود بود که یوسف حجت، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در این رابطه اعلام کرد: «حذف این دوچرخه‌ها از سطح پایتخت به دلیل مشکلات و اختلافات داخلی شرکت بیدود و سهامداران آن است و ارتباطی به شهرداری تهران ندارد.

بیدود یک شرکت خصوصی بوده و ما هیچ‌گاه وعده حمایت از آنها رانده بودیم. اگر قرار بود حمایت شوند، باید از اول به‌ما اعلام می‌کردند ولی با وجود این امیدواریم مشکلات داخلی این شرکت به‌زودی مرتفع شود. موضوع جمع‌آوری دوچرخه‌ها به‌شکلی ناگهانی رخ داد و بعدا از تغییر قیمت بنزین و اغتشاشات مربوط به آن یک دفعه شرکت بیدود دوچرخه‌هایش را از سطح شهر جمع کرد و شفاهی به‌ما اعلام کردند با مشکل مالی برخورد کرده‌ایم.»

پورسیدآقایی هم در این خصوص به رسانه‌ها گفت: «به‌نظرم این موضوع بیشتر بهانه‌گیری است، چراکه درخواست و نامه‌مکتوبی به‌ما ارسال نشده ولی با وجود این به طرق مختلف همچون ارائه ایستگاه‌های رایگان، انجام تبلیغ و کار حمایتی تلاش کردیم اقدامات لازم را جهت همکاری با شرکت «بیدود» انجام دهیم.»
او با بیان اینکه تا این لحظه درخواست کتبی مشخصی از شرکت مربوطه نداشته‌ایم، گفت: «براساس بررسی‌های اولیه اختلافات داخلی در شرکت و عدم‌تفاهم میان شرکای آن، مشکل اصلی بوده است. سیاست عمومی شهرداری تهران حمایت از بخش خصوصی در چارچوب‌های قانونی است.»

قصد سرمایه‌گذاری در بیدود نداریم

اظهارات مسئولان مدیریت شهری درحالی مطرح شد که مدیران شرکت بیدود پایان فعالیت خود را تکذیب کرده و با بیان اینکه در حال انجام کارهای زیرساختی هستند، اعلام کردند به‌زودی فعالیت‌هایشان را آغاز خواهند کرد، البته مشروط به اینکه از سوی شهرداری حمایت شوند. در کنار همه این اظهارنظرها حناچی در جمع خبرنگاران به سوال اصحاب رسانه در این‌باره پاسخ داد و گفت: «بیدود گزارش‌هایی دارد که نشان می‌دهد به نسبت سرمایه‌گذاری‌ای که انجام داده چرخ اقتصادی آن نمی‌چرخد، طبیعی است چون این شرکت نوبلیست، باید تقاضاکنندگان افزایش یابند، به همین دلیل برای ادامه کار آنها درحال مذاکره هستیم. در دوره جدید تمام تلاش‌مان این است که به‌عنوان یک شتاب‌دهنده اصلی برای فضاهای کسب‌وکار محیطی مناسب فراهم کنیم،

این کار توسط نیروهای جوان می‌تواند به ثمر بنشیند تا مردم هم سرویس‌دهی بهتری دریافت کنند.»

اظهاراتی که لوتیحا سرمايه‌گذاری شهرداری در این اپلیکیشن را تایید می‌کرد اما اندکی نگذشت که حناچی اظهارات روز قبلس را تکذیب کرد و گفت: «مشکل پیش‌آمده در این زمینه حل می‌شود اما بنانداریم سهامی از این شرکت بخیریم. اما به‌طور کلی در حال پیگیری دوچرخه‌های شرکت بیدود هستیم و جلسه‌ای نیز در این راستا با آنها برگزار می‌کنیم.»

روزهای آینده قراردادی با شهرداری می‌بندیم

در این شرایط به سراغ حسین قاسمی، نایب‌رئیس هیات‌مدیره بیدود رفتیم تا نظر او را در رابطه با سناریوهای مختلف جمع‌شدن دوچرخه‌های بیدود ببوسیم که او در این رابطه به «فرهیختگان» گفت: «جمع‌شدن دوچرخه‌های بیدود به هیچ‌کدام از این موارد ربطی نداشت. شرکت بیدود در حال انجام‌تعاملاتی با شهرداری است و شهرداری هم در حال تسهیل دوچرخه‌سواری در تهران است که این حمایتی از شرکت بیدود نیست بلکه در راستای حمایت از شهروندان دوچرخه‌سوار صورت می‌گیرد تا به امید خدا در چند روز آینده درباره قرارداد جدیدمان خبررسانی کرده و با سازوکار جدید وارد بازار شویم. به‌طور کلی شهرداری حمایت‌هایی را از اپلیکیشن‌هایی مانند بیدود انجام می‌دهد تا ما بتوانیم با سرویس بهتر و سازوکار جدیدتر به مردم خدمات ارائه دهیم.»
قاسمی در رابطه با تعاملات شرکت بیدود با اپلیکیشن شهرداری تهران به تازگی از سوی شهردار تهران رونمایی شده است، هم تصریح کرد: «این اپلیکیشن ارتباطی به بیدود ندارد و تهران روزها با حدود ۱۷ میلیون جمعیت روبه‌رو است و به اپلیکیشن‌های متفاوتی احتیاج دارد، بنابراین نمی‌توانیم بگویم تنها یک نوع تاکسی در آن باشد در نتیجه هرچقدر دوچرخه در آن بیاید هم کم است.»

در کنار همه این اظهارنظرهای متناقض پرسشی که باقی می‌ماند این است که اگر شهرداری قصد سرمایه‌گذاری در شرکت بیدود را ندارد، پس داستان قراردادی که روزهای آینده اطلاع‌رسانی می‌شود چیست؟
این روبه درحالی مورد نقد جدی کارشناسان قرار می‌گیرد که در روزهای اخیر شهرداری از اپلیکیشن دوچرخه نیز رونمایی کرده است.