



Abril 2024

PRAYMER

Ispesyal na
Edisyon

Modernong Jeep: Saan na pupulutin ang komyuter?

Ilang araw na lang, mawawala na sa kalye ang mga lumang *jeep* na hindi nakapagparehistro nang konsolidado sa ilalim ng Public Utility Vehicle Modernization Program (PUVMP) ng pamahalaan. Abril 30 ang *deadline*, dating Enero 31 na iniurong nang makailang beses dahil sa pagtutol ng publiko.

Sala-salabat ang mga isyu sa kontrobersyal na PUVMP. Pangunahin dito ang *phaseout* ng mga tradisyonal na jeep at pagpasok ng mga modernong yunit. Inoobliga ang mga opereytor at drayber na magpalit ng makina, kaha at iba pang teknolohiya, magpailalam sa kooperatiba, at magparehistrong konsolidado sa halip na hiwa-hiwalay, at kung hindi ay aalisin na sa kalye.

Kasinghalaga pero hindi masyadong tinatalakay ng pamahalaan ang kahihinatnan ng mga komyuter. Pagsapit ng Mayo, paano na lang ang karaniwang komyuter na ngayon pa nga lang ay hirap na sa pagbyahe dahil sa masahol na sistema ng pampublikong transportasyon sa Pilipinas? Paano na papasok ang mga manggagawa, mga estudyante, mga maralita at ordinaryong mamamayan sa kanilang trabaho o eskwelahan?

114 Timog Avenue,
Quezon City,

1103 Philippines

Tels. +63 2 8927 7060 to 61

Fax +63 2 8929 2496

www.ibon.org

Walang malinaw na kasagutan, pero ipinagpipilitan pa rin ng administrasyong Marcos ang PUVMP. Sa isang malaking kabalintunaan pa nga, sa ngalan ng komyuter binibigyang katwiran ng pamahalaan ang PUVMP. Solusyon daw ito sa trapik, polusyon, kahirapang sumakay, kawalan ng ginhawa sa byahe, at iba pang karaniwang sumbat ng mga komyuter.

1 Ano-ano ang problema ng mga komyuter o mananakay, laluna sa Metro Manila?

Sitenta porsyento (70%) ng byahe sa Metro Manila at mga karatig-probinsya ng Bulacan, Cavite, Laguna at Rizal ay sa pamamagitan ng mga pampublikong sasakyan. Kalakhan ng mga byahe ay sa kalye – sa mga bus, jeep, taxi at UV express. Nauuso na rin ang mga serbisyong transportasyon katulad ng Grab, Angkas, JoyRide, at iba pa. Sa loob ng mga komunidad, nariyan din ang mga *tricycle* at *pedicab*. Mayroon ding mga byahe sa riles – sakay ng mga tren ng LRT1, LRT2, MRT3 at PNR. May nag-iisang bangka namang naglalayag sa Pasig River.

Batayan ang mga problema ng pampublikong transportasyon. Una, ang sistema ng transportasyon sa bansa ay nakapa-*car centric*. Ibig sabihin, hinihikayat lang ng gobyerno ang pagnanais ng mga pamilya na magkaroon ng sariling sasakyan, ang pagbebenta ng mga korporasyon ng kotse, ang pagpapautang ng mga bangko para makabili ang mga tao, at ang paggawa ng mga imprastrakturang mas pang-kotse. Car centric tuloy ang mga patakaran ng pamahalaan para sa transportasyon, mobilidad at *urban development*.

Pangalawa, ang pampublikong transportasyon ay pang-maliitang bilang lamang ng pasahero at hindi *mass* o maramihan. *Light* at hindi *heavy rail* ang sistema ng tren. *Last-mile* sa kalakhan o malapitang pandugtong lang at hindi malayuan ang mga byahe. Sa ganitong katangian, madalas tuloy punuan ang mga sasakyan o kaya'y *stranded* ang mga pasahero, dahil tuloy-tuloy ang paglaki ng populasyon pero hindi naman nakakaagapay ang bolyum na kayang *i-transport* ng sistema.

Pangatlo, ang pampublikong transportasyon ay pinataakbo ng mga pribadong korporasyon o opereytor bilang mapagkakakitaang negosyo. Maski ang last-mile na transportasyon, kasama ang mga jeep at tricycle, ay maliitang kabuhayan ng mga indibidwal na opereytor at drayber na nag-kokompetensya sa lansangan para sa kita. Walang istriktong pinangangasiwaan ang estado sa pampublikong transportasyon.

Pribatisasyon ang patakaran at tunguhin nito para sa transportasyon at iba pang pampublikong serbisyo.

Kaya naman, di-konektado at di-koordinado ang mga serbisyong transportasyon, at kailangan pa ng komyuter ng ilang sakay at paglalakad patungong susunod na sakayan. At dahil maka-negosyo at car centric ang gobyerno, ang mga imprastrakturang ipinapatayo ay pabor lang sa mga kotse at hindi sa *pedestrian* at komyuter. Isa itong kalagayan na nagparami ng mga last-mile na transportasyon bilang pag-angkop sa kawalan ng sistema at kawalan na rin ng hanapbuhay ng drayber at opereytor.

Ang mga batayang problemang ito ang pinagmumulan ng masahol na kalagayan ng mga komyuter. Una, nariyan ang kawalan ng masasakyan. Makikita ito sa kahabaan ng pila ng mga pasahero sa mga terminal, dami ng mga stranded, at siksikan sa mga sasakyan.

Bago pa 2019, bumagsak na nang 2 milyon ang byahe ng mga pasahero dahil sa pagbawas ng suplay ng pampublikong transportasyon. Nasa 7% ang pagbagsak ng byahe lulan ng jeep at bus mula 1996 hanggang 2012. Tumumal pa ito nang 28% mula 2012 hanggang 2017.

May 9 milyong tao ang sumasakay ng jeep sa Metro Manila araw-araw. Ayon sa Center for Integrative and Development Studies (CIDS) ng University of the Philippines (UP), 8 sa 10 pagbyahe sa mga syudad sa buong Pilipinas ay sa pampublikong transportasyon, at 40% nito ay sineserbisyuhan ng mga jeep. Samantala, may 74,000 jeep ang pumapasada sa Metro Manila bago mag-pandemya, pero pagkalipas ng mga *lockdown* sa ilalim ng gobyernong Duterte, 49,959 na lamang ang nakabalik-pasada.

Pangalawa, ang liberal na aktitud ng pagiging car centric ay nagdulot ng liberal na pagdami ng kotse sa kalye na nagpasikip sa kalye at nagpatagal ng komyut. Ang pampublikong transportasyon, na sumasagot sa 70% ng byahe katulad ng nabanggit, ay nagsisiksikan sa 22% ng espasyo sa kalye. Ang malaking bahagi ng espasyo ay kinakain ng mga pribadong sasakyan – ng mga kotse, SUV, AUV, morotorsiklo – na sa karaniwan ay may isa o dalawa lamang na pasahero.

Tumaas nang 15% ang pagbyahe sa kotse mula 1996 hanggang 2012, habang bumagsak sa jeep at bus. Mula 2012 hanggang 2017, bahagyang kumonti ang byahe ng pasahero ng kotse nang 2%, pero 28% ang pagbagsak sa jeep at bus. Dumami nang 4.3% ang byaheng kotse samantalang 8% ang pagbagsak ng byahe ng mga pampublikong sasakyan. Sa huling datos noong 2017, 39% ng byaheng tumatawid ng Metro Manila at karatig probinsya ay byaheng-kotse at 79% ito ng kabuuang kilometraheng pampasahero.

Tuloy-tuloy ang pagdami ng pribadong kotse. Mula 2021 hanggang 2022 tumaas nang 31% ang bentahan ng mga kotse. Tumaas nang 9.5% mula 2016 hanggang 2022 ang pautang para rito. Tumaas pa ang bentahan ng kotse nang 34.1% mula Pebrero 2023 hanggang Pebrero 2024.

Nagdulot ang ganitong kaganapan ng pinakamasahol na kasikipan ng trapiko sa buong mundo. Numero uno ang Metro Manila sa mabagal na trapiko kumpara sa 387 sentrong syudad sa buong mundo noong 2023, ayon sa TomTom International BV. Sa karaniwan, inabot ng 25 minuto at 30 segundo ang 10-kilometrong byahe noong 2023, mas mabagal pa nang 50 segundo kumpara noong 2022.

Pangatlo, kombinasyon na ng mga nabanggit – ang kawalan ng masasakyan dulot ng pagbagsak ng suplay ng jeep at bus at ang pagsikip ng kalye dulot ng pagdami ng kotse – ang nagpapatagal sa paghihintay ng masasakyan at nagpapahaba ng mga pila. Ganito rin ang eksena sa mga tren, na kahit sabihin pang may sarili na itong riles o daanan, dahil sa kakulangan ng bagon, karaniwang eksena pa rin ang siksikan at mahabang pila.

Napakalaki ang nasasayang sa ekonomiya sa ganitong kalagayan, na sa huling taya noong 2023 ay aabot ng Php4.9 bilyon kada araw. Maaaring hindi pa kasama riyang araw-araw na *stress* at pagkabalisa na nadarama ng mga komyuter na nakakaapekto sa kanilang kalusugan, pag-iisip at trabaho.

Pang-huli, ang komyuter ang nagbabayad para sa kahinaan ng estado at pagpapaubaya nito ng pampublikong transportasyon sa pribadong negosyo sa pamamagitan ng mahal na pamasahe. Kinakain ng transportasyon ang 6% ng karaniwang gastusin ng isang pamilya, pangatlo sa pagkain at gastos

pambahay katulad ng upa, tubig at kuryente. Malaking kabawasan ito, laluna sa napakababang pasahod at kita ng mga manggagawa.

Dahil din sa mga patakarang liberalisasyon at deregulasyon, nakaasa ang Pilipinas sa *imported* na produktong petrolyo at pinapasan ng komyuter ang pagmahal ng mga ito. Mula 2020-2022, umabot sa taunang abereyds na 7% ang implasyon sa passenger road transport o pamasaha. Mula ito sa 4.7% mula 2017-2019. Mas mabigat ito para sa 30% pinakamahirap na pamilya.

2 Ano ang ipinapanukalang solusyon ng PUVMP sa mga problema ng komyuter?

Sasagutin daw ng PUVMP ang lumalalang problema ng transportasyon sa bansa. Sa pamamagitan daw nito, mababawasan ang pagkiling sa paggamit ng mga pribadong sasakyan; gagawing tunguhin ang mga solusyong makakalikasan; lilikha ng sistema ng pampublikong transportasyon na may mataas na kalidad, kabilang ang mga *non-motorized*; at bibigyang-prayoridad ang mobilidad hindi ng mga sasakyan kundi ng mga tao at produkto.

May 10 bahagi o hakbang ang PUVMP. Pero ang buod nito ay modernisasyon, konsolidasyon, at rasyonalisasyon ng mga ruta:

Regulatory Reform	Paglunsad ng Omnibus Franchising Guidelines (OFG) na siyang gabay sa pag-isyu ng prangkisa sa <i>public utility vehicles</i> (PUVs)
LGU LPTRP	Paghahanda ng mga <i>local government units</i> (LGU) ng sariling Local Public Transport Route Plan (LPTRP)

Route Rationalization	Komprehensibo at estratehikong pag-aaral ng lohikal na latag ng mga ruta ayon sa <i>demand</i> ng mga pasahero.
Fleet Modernization	Paglahok sa programa ng lahat ng jeep at pag-ayon sa patakaran para mamodernisa ang mga tradisyonal na yunit
Industry Consolidation	Pagbubuo ng mga kooperatiba o iba pang entidad na makakatanggap ng benepisyo mula sa gobyerno tulad ng <i>subsidy</i> , pautang at iba pa para makapagmodernisa
Financing PUV Modernization	Tulong-pinansya sa mga opereytor sa pamamagitan ng <i>government financing institutions</i> (GFI) tulad ng Land Bank of the Philippines (LBP) at Development Bank of the Philippines (DBP)
Vehicle Useful Life Program	Tulong sa may-ari ng lumang yunit para maibenta ito
Stakeholder Support Mechanism	Tulong sa pamamagitan ng pagsasanay o programang pangkabuhayan ang ibang ahensya tulad ng TESDA at DOLE sa mga hindi makakasali sa programa
Initial implementation	Habang ihinahanda pa ang mga LPTRP at pag-aaral sa Route Rationalization, nag-iisyu na ng mga prangkisa sa mga rutang aprubado na o <i>new routes</i> ng DOTr at LTFRB

Communications	Pagtuturo ng programa at mga benepisyo nito sa mga pangunahing <i>stakeholders</i> para makakuha ng suporta
-----------------------	---

Sa madaling salita, kailangan iayon ng mga opereytor at drayber ang kanilang mga sasakyan sa pamantayan ng modernisasyon. Dapat hindi na tatanda pa sa 15 taon pataas ang sasakyan; pitong metro ang haba; nasa gilid ang pinto para sa pagbaba/pagsakay mula sa bangketa; nakaayon ang makina sa *emission standards* ng Euro IV at pataas; may GPS, Wi-Fi, CCTV, *automatic fare collection system (AFCS)*, *speed limiter*, *dashboard camera*, at kung ano-ano pang mga modernong teknolohiya; at may garahe na sapat para sa lahat ng yunit (na sa minimum ay 15) at may pasobra na 30% sa total na espasyo.

Ang mga bago at makabagong yunit (*electric*, *combustion engine* na may pamantayang Euro IV pataas, o *hybrid*) ang isinusulong ng gobyerno at siyang prayoridad sa pagbibigay ng *certificate of public convenience (CPC)* o pahintulot na mag-opereyt sa kalye. Yung mga *refurbished* o *rebuilt* na jeep o inayon sa modernong pamantayan ay kailangang dumaan sa pagsubok sa *emission standards* at sa inspeksyon ng Land Transportation Office (LTO).

Sadyang mawawalan ng trabaho at kabuhayan ang karamihan ng mga opereytor at drayber ng jeep. Noong unang introduksyon ng modernisasyon, maaari pa nilang isurender ang kanilang mga yunit sa pamahalaan at makatanggap sila ng Php15,000 kada yunit, pero hindi na rin nasustini ito ng pamahalaan.

Ngayon, para makasabay sa modernisasyon ang mga drayber-opereytor, kailangan nilang magpasailalim sa isang kooperatiba, korporasyon o anumang entidad na may 15 modernong yunit sa minimum para sa isang partikular na ruta na siyang mag-a-*apply* para sa konsolidasyon. At ito ang mabibigyan ng prangkisa.

Samantala, gagawa ng ruta ang LGU batay sa pag-aaral niya ng demand, at ipapa-*bid* niya ito sa mga kooperatiba o korporasyon. Isang ruta,

isang korporasyon lang ang maaaring bumyahe, bagamat ang mga bago o pinapaunlad pang ruta daw ay maaaring magbukas sa dalawang korporasyon. Sa ganitong bagong sistema, may mga mawawalang ruta at may mga bago namang susulpot, ayon sa pag-aaral ng demand sa bawat lugar.

Ang pinaka-kontrobersyal sa PUVMP ay ang presyo ng mga modernong yunit at laki ng gastos ng mga opereytor at drayber kung nangangarap pa silang magka-prangkisa. Abot ng Php1.5 milyon hanggang Php3 milyon ang isang yunit, at ayon sa programa na dapat minimum na 15 yunit ang isang prangkisa, mangangailangan ng maksimum na Php45 milyon ang isang “kooperatiba”. Hindi pa kasama riyan ang kailangan sa pagbubuo ng isang kooperatiba (Php300,000), ang babayaran ng bawat drayber para makasali (Php20,000), at ang samu’t saring gastusin para sa modernisasyon.

Nagpapanukala naman ang pamahalaan na magbigay ng subsidy hanggang Php360,000 kada yunit sa mga drayber at opereytor sa pagbili ng modernong yunit. Pero hindi nga natupad ang plano nitong pagbayad sa mga isusurender na lumang jeep, kaya ang hirap umasa sa binabanggit na subsidy, na napakaliit din naman. Nagplaplano rin ang gobyernong magpautang sa pamamagitan ng mga GFIs, pero sa mahal ng mga makabagong jeep, kakainin lang ng pambayad-utang ang kita ng mga drayber at opereytor at kalaunan ay mababaon lang din sila sa utang. Mayroon na ngang mga napasali sa konsolidasyon na gusto nang kumalas.

Pero ipinagpipilitan pa rin ng gobyerno ang programa. Ang katwiran: para raw ito sa mga komyuter. May layunin daw ang PUVMP para sa may dignidad, makatao at abot sa pandaigdigang pamantayang transportasyon. Sa *safety*, alinsunod daw ito sa Philippine National Standards (PNS). Sa *comfort*, mayroon daw maaayos na upuan, *internet connection*, at minimal na bilang lang ng pasaherong nakatayo. Sa *accessibility*, mayroon daw masasakyan sa bawat komunidad at sa bawat sektor ng lipunan. Sa *reliability*, magiging tanyado ng komyuter ang oras dahil eksakto sa iskedyul ang byahe at minimal din ang oras ng paghihintay. Sa *environmental soundness*, alinsunod daw ang mga makina sa emission standards na EURO-4 o higit pa.

Pero matingkatad ang kawalan ng PUVMP ng malinaw na plano para sa mga batayang problema ng sektor ng transportasyon. Walang sinasabi sa pagkalas mula sa mentalidad ng pagiging car centric. Hindi rin nito hinaharap ang kawalan ng *mass transport* o malakihang pag-galaw ng mga tao at mga produkto at serbisyo. Lalong hindi nito iwinawasto ang oryentasyon ng pamahalalaan na maka-negosyo at pabor sa pribadong korporasyon. Ito ang mga ugat ng kawalan ng masasakyan ang publiko, malalang trapiko at paglulustay ng oras at rekurso sa byahe. Kung hindi sila mahaharap, walang maaasahang substansyal na pagbabago sa karanasan ng mga komyuter. Pinaiiigting lang ng PUVMP ang pagnenegosyo sa last-mile na aspeto ng pampublikong transportasyon.

3 Ano ang sasapitin ng mga komyuter sa nangyayaring modernisasyon?

Una, lalong kukulangin ng masasakyan. Ayon sa huling datos (Nobyembre 2023) ng Land Transportation and Franchising Regulatory Board (LTFRB), sa *baseline* na 149,448 yunit ng jeep sa 5,962 ruta sa buong bansa, 57% pa lang ang konsolidado. Sa Metro Manila, 33% pa lang ng 685 ruta at 26% ng 41,835 yunit ang nakapailalaim sa konsolidasyon at may prangkisa. Bahagyang umusad ang konsolidasyon, mula sa nalalabing 2,554 ruta noong Nobyembre 2023 sa buong bansa tungong 1,948 sa simula ng 2024.

Hindi na kabilang sa baseline ang mga sapilitang tinanggalan ng prangkisa at yaong hindi na nakabalik-pasada makatapos ang pandemya. Sa Metro Manila, halimbawa, may mahigit 900 na ruta bago magpandemya, pero naging 685 na lang ang ginagamit na baseline ng LTFRB, at 227 lang dito ang konsolidado.

May 16,784 yunit ng jeep na lang sa buong bansa ang inaasahan ng LTFRB na makahabol pa sa deadline, 2,000 sa Metro Manila, na nangangahulugan na 68% na lang sa buong bansa at 31% na lang sa Metro Manila ang makaka-opereyt sa kalye sa Mayo.

Ibang usapin pa ang datos sa LPTRP. May 162 pa lang na aprubado sa buong bansa – 13 probinsya, 10 *highly urbanized cities* (HCC) at *independent component cities* (ICC), 20 *cities*, at 119 *municipalities* – sa total na 1,716 na LGUs sa buong bansa. Sa 162,117 ang nabigyan ng *notice of compliance* at 45 ang *special notice of compliance*, ibig sabihin para sa mga rutang tumatawid ng syudad. Hindi lang sa di-handa ang pamahalaan sa modernisasyong ipinagpipilitan, kundi malinaw na lalala ang pagbagsak ng suplay ng pampublikong transportasyon.

Ayon sa Department of Transportation (DOTr), irarasyonalisa pa ang mga ruta, ibig sabihin “lilinisin” pa raw ang mga ruta sa pamamagitan ng pagbawas ng mga magkakapatong na maiikli at mahahabang ruta. Ayon pa sa LTFRB, huwag mag-alala dahil meron naman daw iba pang pwedeng sakyan ang mga komyuter tulad ng taxi, Grab, Angkas, tricycle, at bus. Sa madaling salita, dagdag-gastos ang rekomendasyon ng gobyerno, sa kalagayang hindi naman tumataas ang sahod at kita ng karamihang mananakay.

Pangalawa, tataas ang pamasaha panigurado. Tinataya ng IBON na aakyat ang minimum na pamasaha (sa unang 5 kilometro) sa Php15-25 sa susunod na tatlo hanggang limang taon patungong Php45-50. Batay ito sa tayang halaga ng bawat pampasaherong jeep sa ilalim ng modernisasyon kung isasaalang-alang ang sumusunod:

1. Mas mahal ang bawat isang modernong jeep (nasa Php2-4 milyon) kumpara sa tradisyonal na jeep (nasa Php600,000);
2. Mas mahal ang pagpapaayos at *maintenance* dahil sa ispesipiko na disenyo ng modernong jeep – kakainin nito ang anumang ipon o kita;
3. May mga dagdag na gastos bunga ng rekisitos tulad ng garahe, pasilidad at tauhan;
4. May mga dagdag ring gastos ang pag-organisa ng mga konsolidadong jeep at iba pang *transport service entities* (TSE); at
5. Premium sa tubo ng mga mamumuhunan

Kinompyut ang naturang pamasaha bilang halagang kailangang irekober kada yunit mula sa bawat pasahero. Ipinagpapalagay na may 200 byahe ng bawat pasahero (*passenger-trips*) kada yunit. Ang halagang kailangang irekober ay suma ng halaga ng yunit na hinati sa pitong taong pagbabayad na may 6% interes na hinati sa 24 araw ng pamamasada at sa bilang ng passenger trips. Idadagdag dito ang kada araw na halaga ng sahod, langis, mga *parts*, at *repairs*, samutsaring bayarin kasama ang *franchise consolidation fees at parking fees*, at gastos sa administrasyon at pinansya kasama ang sweldo ng mga mangangasiwa. Magastos di-hamak ang modernisasyon.

Pinasisinungalingan ng DOTr na magdudulot ng taas-pasahe ang PUVMP, pero ngayon pa lang mismong *transport groups* na pabor dito ang nanawagan nang itaas ang pasahe ng mga regular na jeep mula Php13 tungong Php17 at ng modernong jeep mula Php14 tungong Php20.40.

Pero higit sa lahat, ang pagtaas ng pamasaha, sa halip na pagbaba o pagiging rasyonal, ang magiging resulta mismo ng katangian ng tinatawag na modernisasyon. Ito ang korporatisasyon ng pampublikong transportasyon laluna ng last-mile, dominasyon ng mga pribadong korporasyon sa isang pampublikong serbisyo, monopolyo ng mga ruta, at minimal o halos walang subsidy mula sa gobyerno.

Kahit pa may pagkakaiba-iba sa ruta at demand, sahod at benepisyo ng mga manggagawang pang-transportasyon, klase ng sasakyan, o pangkalahatang gastos, hindi nangangahulugang pinapalusog ng PUVMP ang kompetisyon na magbibigay ng paborableng presyo sa komyuter. Sa kabaligtaran, papasanin ng komyuter ang modernisasyong ito.

Mahalagang maunawaan na ang pag-usbong ng last-mile na transportasyon at di-pormal na kabuhayan, halimbawa sa pagkakaroon ng Pilipinas ng katulad ng tradisyonal na jeep, ay dulot ng atrasadong ekonomiya na walang kakayahang lumikha ng trabaho. Dulot rin ito ng isang gobyerno na hindi nakakapagbigay ng matinong pampublikong serbisyo. Nagkasya ang mga drayber ng jeep sa pakikipagsapalaran sa kalye at sa mababang kita sa kanya-kanyang pamamasada at nagkasya naman ang mga komyuter sa

atrasadong sistema ng transportasyon. Parehong walang suporta mula sa pamahalaan.

Mas ito ang dahilan (ang di-pormal na ekonomiya) kung bakit may relatibong murang pamasaha. Ito ngayon ang kalagayang kinukubabawan ng ‘modernisasyon’ o ng korporatisasyon ng pampublikong transportasyon. At pihado ang pagtaas ng pamasaha sa ganitong pananalasa ng PUVMP, dahil ang korporatisasyon ng pampublikong serbisyo ay sa kalaunan para sa kapakanan lamang ng tubo.

Malalaking negosyante ang may kakayahang mamuhunan sa konsolidasyong inoobliga ng PUVMP, at tiyak sila rin ang makikinabang sa pagbawi ng gastos at pagkamal ng tubo oras na makapagbenta at makabwelo ang pamamasada ng mga modernong sasakyan. Sa inisyal na datos, ang Byahe ni Pangilinan (Manny Pangilinan) ay maglalagak ng mahigit Php1.5 bilyon sa di-bababa sa 500 *e-vehicle* para pumasada sa may 35 ruta sa Metro Manila at Cebu. May mga puhunan rin sa modernong jeep ang mga Araneta sa pamamagitan ng kanilang Beep Jeeps at ang mga Villar sa pamamagitan ng kanilang MetroExpress Connect.

Samantala, sa inisyal na listahan ng 61 modernong sasakyan na mayroon nang COC, 36 lamang ang binuo o ginawa sa Pilipinas, habang 25 ang *completely built up* nang in-import. Halos lahat o 59 dito ang Class 1-3 at nagkakahalagang Php1.4 milyon (9 na Class 1 na may 9-12 kapasidad), Php2.5 milyon (26 na Class 2 na may 23 kapasidad), at Php2.7 milyon (24 na Class 3 na meron ding 23 kapasidad).

Ayon sa mga ulat, mayroon mang mga mas murang modelong lokal katulad ng Sarao at Hapon sa halagang humigit-kumulang Php900,000, mas matataas ang presyo ng mga pumasang kompanya na bumibili o nakabase sa Japan, Russia, India, at pinakamarami sa China. Kabilang sa mga tatak ng *manufacturer/assembler/importer/dealer/rebuilder*, (MAIDROE) at iba pa na may COC ang: Autokid Subic Trading Corporation, China Six Eleven International Sales, Durabuilt Motors Inc., Global Autodistribution Inc., Izuparts Center Inc., JAC Automobile International Philippines Inc, Lionsjade Corporation, NZH Truck Sales and Services Corporation, Philippine

Blackhawk Auto Corporation, Pilipinas Autogroup Inc., at VLFS Enterprises. Kabilang naman sa *body makers* ang Dongfeng Automobile Co. Ltd, Zhong Zhi First Bus Chgnedu Co. Ltd, Zhong Tong Bus, Jiangxi Jiangling Motors Import and Export Co. Ltd, Luzhou Wuling, JAC, Wiger, Anhui Ankai Automobile Co. Ltd, China Qingling Motors Co. Ltd, Higer Bus Company Limited, Hunan Hengshan Automobile Co. Ltd, Dongfeng Xiangyang Touring Car Co. Ltd., at Yutong Bus Co, Ltd.

Maliban sa Sta. Rosa Works Incorporated, ang mga lokal na MAIDROE naman ay taga-buo lamang din ng mga imported na modelo na kinabibilangan ng mga internasyunal na tatak tulad ng Dongfeng, FAW, Foton, Mahindra, Dayun, Hino, Hyundai, Isuzu, Tata, Fuzo, at Tojo.

Talo ang komyuter sa phaseout ng jeep dahil hindi naman totoong paglutas sa mga kasalukuyang problema ang ultimong pakay ng tinaguriang programang modernisasyon, kundi ang makapagbenta ang dayuhan ng mga makabagong jeep, makapag-opereyt sa transportasyon ang mga lokal na oligarkiya sa ekonomiya, at syempre tumabo sa mga bayarin at buwis ang gobyerno.

4 Ano ang kailangang gawin ng mga komyuter?

Ang laban ng drayber ay laban ng komyuter. Matagal nang sinasabi yan sa atin ng mga kapatid nating drayber. Ang kahilingan para sa episyente, abot-kaya, ligtas, maka-kalikasan at maaasahang sistema ng transportasyon ay kahilingan ng mamamayan, kaalinsabay sa kanilang aspirasyon para sa ekonomiyang sumasagot sa pangangailangan ng nakararami.

Laban ng komyuter ang paggigiit ng isang mahusay at matinong sistema ng transportasyon sa bansa alinsunod sa mahusay na nakaplanong pagpapaunlad ng ekonomiya. Matamang ang pakikibaka ng mga komyuter ay nasa balangkas ng pambansang industriyalisasyon at pangmatagalang paglinang ng lokal na sektor ng manupaktura. Tiyak na paraan ito para gawing possible para sa bawat Pilipino ang angkop na mga ruta at maaasahang mga sasakyan.

Sistemiko ang suliranin – karugtong ito ng pagiging maka-dayuhan at maka-negosyo at pagiging atrasado ng ekonomiya. Sa layunin at implementasyon pa lang ng PUVMP, nakikita na na dala-dala pa rin nito ang sistemikong kabulukan.

Marapat ipanawagan ang pag-tangan ng pamahalaan sa responsibilidad na ihatid ang mga pampublikong serbisyo sa halip na ipasakamay ito sa pribadong sektor – sa mga dayuhang korporasyon at lokal na oligarkiya – para lang pag-tubuan. Ispesipiko sa sektor ng transport at nakatuntong sa mga maka-mamamayan at maka-kalikasang pamantayan, dapat igiit ang sustenableng sistemang pampubliko (ibig sabihin, malaki at sentral ang papel ng estado) at pangmasa (ibig sabihin, pang-maramihan).

Isyu ng komyuter ang pagpapanagot sa estado sa pananalasa ng pribatisasyon at patakarang neoliberal sa kanilang karapatan at kagalingan. Kailangang panagutin ang mga pribadong korporasyon at ahensya ng gobyerno na walang iniisip kundi ang tubo at kikitain kapalit ng kaligtasan at kaalwanan ng mga pasahero, kapalit ng isang matino at sustenableng serbisyo para sa nakararaming masang anakpawis. Isyu ng komyuter ang pagtutulak sa paglikha ng komprehensibong plano para sa pangmasang transportasyon ayon sa pagpapaunlad ng kanayunan at pambansang kaunlaran. Laban ng komyuter ang pagkakaroon ng isang totoong maka-mamamayan at makabayang gobyerno.

