



NOTICE TO THE PUBLIC

This work is published by the

**Philippine Resource Center
for Inclusive Development (Inklusibo)**

Email: info@inklusibo.org
Website: www.inklusibo.org

Copyright 2025 by the
Philippine Resource Center
for Inclusive Development (Inklusibo)

The views provided in this publication do not reflect nor represent the official views of any of the author's institutional affiliations. These insights are offered voluntarily by the Philippine Resource Center for Inclusive Development. Individuals may obtain a copy of this publication for free as long as it is properly cited.

Copyrights of images used belong to their respective owners, and are used for academic purposes under the Doctrine of the Fair Use provisions of the International Copyright Law. All efforts have been made to trace, clear, and credit the copyright holders of the images, and to ensure correctness of information presented. If no proper credit and acknowledgement has been made, please contact the publishers and amendments will be applied accordingly in future editions, if any.

Preferred Citation

(Chicago Manual of Style, 17th Ed.)

Piamonte, Precious, Maxine Faminiano, and Jan Atienza. 2025. *Pribadong Tubo, Pamublikong Pasanin: Ang Mapaminsalang Epekto ng Pribatisasyon sa Sistema ng Riles sa Pilipinas*. Quezon City: Inklusibo.

DO NOT REMOVE THIS PAGE



Pribadong Tubo, Pampublikong Pasanin

Ang Mapaminsalang Epekto ng Pribatisasyon
sa Sistema ng Riles sa Pilipinas

Precious Piamonte, Maxine Faminiano, Jan Atienza ¹

Introduksyon

Ang pangmaramihan na pampublikong transportasyon ay kritikal sa pagpapatakbo ng buhay sa kalunsuran, kung hindi pati na rin sa pagdurugtong ng kanayunan sa kalunsuran. Ayon sa International Transport Workers Federation (ITF)²; ang pangmaramihang pampublikong transportasyon ay dapat naglilingkod sa malawak na interes ng masa sa pamamagitan ng pagbibigay-serbisyo sa: 1) mga manggagawa sa transportasyon; 2) sa mga impormal na manggagawa o mala-manggagawa; 3) sa mga komyuter, at; 4) sa mga nakatatanda at may kapansanan.

Ayon sa isang pag-aaral noong 2022³, pang-58 ang Metro Manila sa 60 na mga siyudad sa buong mundo sa usapin ng urban mobility. Sinusukat ang urban mobility ayon sa tagal ng oras sa pagkokomyut, sa haba ng oras ng pag-aantay ng masasakyan, at sa presyo ng pamasaha. Samakatuwid, sa 60 siyudad na siniyasat, pangalawa sa pinakakulelat ang Metro Manila pagdating sa kaayusan ng sistema ng pampublikong transportasyon. Ang krisis na ito ay bunga ng sanga-sangang problema sa kawalan ng oportunidad sa trabaho at hanapbuhay, at sa nararanasang pagpapalayas at/o kawalan ng lupa sa kanayunan. Bunsod ng militarisasyon sa mga lupang ninuno at mga sakahan, napipilitang makipagsapalaran sa lungsod ang mga magsasaka't manggagawang bukid. Kasabay ng pagtaas ng populasyon sa Metro Manila ay ang paglobo rin ng bilang ng mga walang trabaho at

mga impormal na manggagawa, na siya ring bumubuo ng malaking bahagi ng maralitang lungsod. Bukod sa pagiging *congested* o masikip ng Metro Manila, mababa rin ang kalidad ng mga kalsada't daanan sa rehiyon, buhol-buhol ang trapiko, marumi o mausok ang kapaligiran, at limitado ang koneksyon sa mga karatig na probinsya't rehiyon. Kaugnay ng limitadong koneksyon ay ang mga umiiral na mga papalaking balakid sa mas pagdurugtong ng kalunsuran sa kanayunan tulad ng matataas na toll fees, mahabang traffic, at malubhang kalagayan ng mga imprastruktura. Kada Semana Santa, Undas, kapaskuhan, o iba pang okasyon o holiday, mas tumitingkad ang krisis sa transportasyon sa itsura ng mga dumaragsang komyuter at byahero mula sa mga lungsod papunta sa mga probinsya at pabalik.

Sa kasalukuyan, mayroon lamang iilang pangmaramihang pampublikong transportasyon na kumokonekta sa Metro Manila at mga karating na probinsya't rehiyon. At lahat ito ay iniaasa ng gobyerno sa pribadong sektor: mula rehabilitasyon, operasyon, pangangalaga, at paniningil ng pamasaha. Ang LRT1 at LRT2 ay pagmamay-ari ng pamahalaan ngunit pribadong sektor ang nagpapatakbo at nagpapatupad ng maintenance, habang ang MRT3 naman ay pribadong pagmamay-ari ng Metro Rail Transit Corporation (MRTC) ngunit pinapatakbo ng gobyerno. Ang iba pang moda ng transportasyon (jeepney, bus, tricycle, taxi, TNVS) ay pribadong mga pagmamay-ari rin at pribadong mga indibidwal din ang nagpapatakbo.

¹ Precious Piamonte (contactpara.advocates@gmail.com) is the Convener of PARA - Advocates for Inclusive Transport. Maxine Faminiano (max@inklusibo.org) is the Knowledge Manager of Inklusibo. Jan Atienza (jan.atienza@inklusibo.org) is an Advisor of Inklusibo.

² International Transport Workers Federation, "People's Public Transport Policy Demands"

³ Luna, "Metro Manila public transportation among the worst in the world: study"

Maikling Kasaysayan ng mga Railway System sa Bansa

Ang kasaysayan ng sistema ng riles sa bansa ay nagsimula pa noong panahon ng kastila. Noong 1875, na-iplanong itayo ang tatlong linya ng riles: Manila-Dagupan, Manila-Bicol, at Manila-Batangas. Kasunod nito, noong 1878, itinatag ang La Compañía de Tranvías de Filipinas, na nagpatakbo ng tranvia sa Manila mula 1885 hanggang 1889. Pagsapit ng 1888, nag-operate ang linya sa Malabon gamit ang steam locomotives na mga tranvia, habang ang iba pang linya ay ginagamitan ng mga kabayo.

Mula 1887 hanggang 1892, itinayo ang Manila-Dagupan Railroad, ang pinakamalaking imprastruktura noong panahon ng Kastila. Isa itong kagaya ng kasalukuyang Public-Private Partnership (PPP) model, kung saan tinustusan ng gobyerno ng Maynila ang proyekto ngunit ipinagkaloob ang Build-Operate-Transfer (BOT) rights sa British-owned Manila Railway Company.⁴ Sa ilalim ng pananakop ng mga Amerikano, pinalitan ito ng Manila Railroad Company (MRR).⁵

Noong 1902, ipinasa ng Philippine Commission ang isang batas na nagbigay-daan sa mga pribadong sektor upang magtayo at magpatakbo ng mga electric power at transport networks. Noong 1905, sinimulan ng Manila Electric Railroad and Light Company (MERALCO), na ipinundar ng Amerikanong negosyante, ang operasyon ng de-kuryenteng tranvia.⁶

Matapos ang Ikalawang Digmaang Pandaigdig, nasira ang mga riles at pinalitan ng jeepney bilang pangunahing transportasyon.

Noong 1964, sa ilalim ni Pangulong Diosdado Macapagal, itinatag ang Philippine National Railways (PNR) bilang opisyal na ahensya para sa railway system. Sa ilalim ni Pangulong Benigno Aquino III, itinulak ang Public-Private Partnership (PPP) model, at isinulong ang rehabilitasyon ng mga linya ng tren.⁷ Nang maupo si Pangulong Rodrigo Duterte, naging sentro ng "Build, Build, Build" program ang modernisasyon ng railway system, kabilang na ang North-South Commuter Railway, Metro Manila Subway, at Mindanao Railway, na isinakatuparan sa pamamagitan ng loan sa mga dayuhan at hybrid PPP models. Sa kasalukuyang administrasyon ni Pangulong Ferdinand Marcos Jr., ipinagpapatuloy ang mga proyektong ito sa ilalim ng "Build Better More" program.⁸

Sa kabuuan, ang kasaysayan ng railway system sa bansa ay sumasalamín sa patuloy na tunggalian sa pagitan ng interes ng mamamayan at ng pribadong sektor. Mula sa pananakop ng mga dayuhan hanggang sa kasalukuyang panahon, naging kasangkapan ang mga imprastrukturang transportasyon sa pagpapalakas ng kontrol ng mga dayuhang kapitalista at lokal na naghaharing-uri sa ekonomiya ng bansa.

Ang unang talahanayang ito ay naglalaman ng impormasyon tungkol sa mga linya ng tren sa Metro Manila, kabilang ang mga ruta, tinatayang bilang ng mga komyuter na sumasakay araw-araw, at mga planong proyekto para sa pagpapalawak, modernisasyon, at pribatisasyon.

Pangmaramihang Pampublikong Transportasyon	Lokasyon at Habang ng Ruta	Karaniwang na bilang ng mga gumagamit (2023)	Mga plano sa hinaharap
Light Rail Transit Line 1 (LRT 1)	26 Kilometro mula Fernando Poe Jr., Quezon City hanggang Dr. Santos, Parañaque	298,740	Pagpapatuloy ng Cavite Extension Project <ul style="list-style-type: none"> • Second Phase: Las Piñas and Zapote Station • Third Phase: Niog Station • Target nitong maging operasyon ang buong Cavite Extension Project sa 2031. Contractor: LPMC sa kasunduang 32 years Build-Transfer-Operate

⁴ Verzola, Pio. "History of Land Transport in the Philippines".

⁵ Philippine National Railways. "PNR in Philippine History"

⁶ Satre, Gary L. "The Metro Manila LRT System—A Historical Perspective"

⁷ Regalado, Cherrie. "Aquino to end term with 7 completed PPP projects"

⁸ Bangko Sentral ng Pilipinas. "Build Better More: A Glimpse into the Philippines' Infrastructure Program"

Pangmaramihang Pampublikong Transportasyon	Lokasyon at Habang Ruta	Karaniwang na bilang ng mga gumagamit (2023)	Mga plano sa hinaharap
Light Rail Transit Line 2 (LRT 2)	17.6 Kilometro mula Antipolo, Rizal hanggang Recto, Manila	149,331	<ul style="list-style-type: none"> LRT-2 West Extension Project <ul style="list-style-type: none"> Karagdagang tatlong istasyon mula Recto na may habang 3 kilometro: Tutuban, Divisoria and Pier 4 Pribatisasyon ng pagpapatakbo at pagpapanatili
Metro Rail Transit Line 3 (MRT 3)	16.9 Kilometro mula North Avenue (Quezon City) hanggang Taft (Manila)	357,198	<ul style="list-style-type: none"> Matapos ang pagtatapos ng <i>Build-Lease-Transfer</i> (BLT) <i>Agreement</i> sa Hulyo 2025, plano ng DOTr na isailalim ang MRT-3 sa pribadong pamamahala sa pamamagitan ng isang <i>Operations and Maintenance</i> (O&M) <i>concession</i>

Tal. 1: Lagay ng mga kasalukuyang railway system sa bansa ^{9, 10, 11, 12, 13, 14}

Ang talahanayang ito ay nagpapakita kung paano isinalang-alang ng gobyerno ang batayang serbisyong ng sistema ng riles sa dayuhang negosyante at korporasyon. Sa mga pangunahing linya ng tren sa Metro Manila na LRT1, LRT2, at MRT3 ay ipinasa sa mgamalalaking monopolyong negosyor ang pagmamay-ari, pagpapatakbo, at pagpapanatili, at pangongolekta ng pamasaha.

Sa LRT1, ang Light Rail Manila Corporation (LRMC), isang pribadong kumpanyang pinamumunuan ng malalaking lokal at dayuhang kapitalista na Metro Pacific Light Rail Corporation (MPLRC) isang subsidiary ng Metro Pacific Investments Corporation na pinapatakbo ni Manny Pangilinan, AC Infrastructure Holdings Corporation (subsidiary ng Ayala Corporation), Sumitomo Corporation na mula sa Japan, at Macquarie Investments Holdings (Philippines) PTE Ltd. (MIHPL) na mula sa Australia. Ang LRMC ay binibigyang kontrol sa pagpapatakbo at pagpapanatili sa ilalim ng P65 bilyon na 32 taong *Concession Agreement* sa pagitan ng Department of Transportation (DOTr) at Light Rail Transit Authority (LRTA).¹⁵ Kasama sa kasunduan ang 10.25% na awtomatikong pagtaas ng pamasaha kada dalawang taon, kung hindi aaprubahan ng gobyerno ang taas-pasahe, ang taumbayan ang sasalo ng magiging lugi ng LRMC sa pamamagitan ng subsidiya mula sa buwis.

Sa MRT3, ang kasunduang Build-Lease-Transfer (BLT) ay nagbibigay ng napakalaking tubo sa MRTC, isang pribadong konsorsyum ng malalaking kapitalista na binubuo ng binubuo ng Metro Global Holdings Corp, Astoria Investment ng Ayala Corp., Anglo Philippine Holdings ng National Bookstore Group, Railco Investments ng RAMCAR Group, at Sheridan LRT Holdings ng Unilab Group. Sa ilalim ng kasunduang ito, gobyerno ang nagbabayad ng taunang upa sa MRTC na nangangahulugan na ang taumbayan ang totoong pumapasan ng gastusin. Ayon sa Ibon Foundation, 81% ng kabuuang gastos ng MRT3 ay napupunta sa pagbabayad ng utang at iba pang obligasyong pinansyal sa ilalim ng BLT agreement, habang 19% lamang ang napupunta sa aktwal na pagpapatakbo at pagpapanatili nito. Ang mga kasunduang ito ay malinaw na patunay ng neoliberal na patakarang nagsisilbi sa interes ng iilang malalaking negosyante't kapitalista.¹⁶

⁹ Light Rail Transit Authority, "Accomplishment Report 2023. Manila, Philippines"

¹⁰ Metro Pacific Investments Corporation, "Investor Relations Report 2023"

¹¹ Manalo, "MRT-3 Posts 5.3% Ridership Increase in 2024"

¹² Public-Private Partnership (PPP) Center, "LRT-1 Extension to Cavite Operational by 2031"

¹³ Cordero, "LRT-2 Project Linking Recto, Tondo Kicking Off in 2025"

¹⁴ Cordero, "DOTr Eyes PPP Scheme for LRT-2 West Extension"

¹⁵ Light Rail Manila Corporation (LRMC), "Company profile"

¹⁶ IBON Foundation, "LRT-MRT Fare Hike: 'User Pays' Principle Not Applicable for Public Utilities – IBON"

Linya ng Tren	Kasunduan	Nagmamay-ari	Nagpapatakbo	Nagpapanatili	Nangongolekta ng Pamasaha
LRT 1	<p>2015 Concession Agreement (Operation and Maintenance Agreement)</p> <ul style="list-style-type: none"> Kasunduan ng concession: 2015 Pagsisimula ng operasyon at pagpapanatili: Setyembre 2015 Tagal ng kasunduan: 32 taon PPP sa pagitan ng DOTr, LRTA, at LRMC Kabuuang halaga ng proyekto: P65 bilyon Kasama sa kasunduan: Cavite Extension na may haba na 11.7 kilometro at 8 istasyon na nagkakahalaga ng P35 bilyon Mahalagang probisyon: 10.25% kada dalawang taon na taas pasahe 	Gobyerno	Pribado	Pribado	Pribado
		<i>(Light Rail Transit Authority - LRTA)</i>	<i>(Light Rail Manila Corporation - LRMC)</i>	(Light Rail Manila Corporation - LRMC)	(AF Payments Inc. (beep™ card))
LRT 2		Gobyerno	Gobyerno	Gobyerno	Pribado
		(Light Rail Transit Authority - LRTA)	(Light Rail Transit Authority - LRTA)	(Light Rail Transit Authority - LRTA)	(AF Payments Inc. (beep™ card))
MRT 3	<p>Build–lease–transfer agreement</p> <ul style="list-style-type: none"> Tagal ng kasunduan: 25 taon Pagsisimula ng kasunduan: March 27, 1996 Pagmamay-ari: MRTC (patayo at pagpopondo), DOTr (nagbabayad ng taunang upa) Pagtatapos ng kasunduan: Hulyo 2025 (paglilipat ng pagmamay-ari sa gobyerno) Tinatayang pondo para sa proyekto: P32.75 bilyon <p>Kontrata sa rehabilitasyon at pagmimintina</p> <ul style="list-style-type: none"> Tagal ng kasunduan: 26 buwan (Mayo 2023 hanggang Hulyo 2025) Halaga ng kontrata: P7.38 bilyon Kasunduan sa pagitan ng DOTr, Sumitomo Corporation, at Mitsubishi Heavy Industries 	Pribado	Gobyerno	Pribado	Pribado
		(Metro Rail Transit Corporation - MRTC)	(Department of Transportation - DOTr sa pamamagitan ng MRT-3 Maintenance Transition Team - MTT)	(Sumitomo Corporation and Mitsubishi Heavy Industries - MHI)	(AF Payments Inc. (beep™ card))

Tal. 2: Kasalukuyang kasunduan, nagmamay-ari, nagpapatakbo, nagpapanatili, at nangongolekta ng pamasaha ng mga pampublikong sasakyan ^{17, 18, 19, 20}

¹⁷ IBON Foundation, Metro Manila's Transportation Chaos"

¹⁸ Light Rail Manila Corporation (LRMC). "LRT Line 1 Concession Agreement Signed"

¹⁹ Cordero, Ted, "MRT-3 Operations, Maintenance to Be Privatized as BLT Deal Lapses in 2025"

²⁰ Lalu, Gabriel Pabico, "Sumitomo-Mitsubishi-TESP Consortium to Start Rehab on MRT-3"

Sa Ikatlong Talahanayan nakatala ang mga proyektong pang-transportasyon sa bansa na kasalukuyang ginagawa at inaasahang tumatakbo na sa mga susunod na taon. Nakatala rito ang ruta, mga mahahalagang detalye (kagaya ng pondong nakalaan at kung sino ang kasosyo ng ahensya ng pamahalaan sa pagpapatayo nito, at impact assessment o tinatayang apektado ng proyekto.

Ang MRT7 ay napirmahan pa noong huling taon ng administrasyon ni Noynoy Aquino, habang ang subway naman ay napirmahan sa ilalim ng proyektong Build, Build, Build ng administrasyong Duterte.

Samantala, mahaba naman ang kasaysayan ng North-South Commuter Railway (NSCR) kung saan 1990s pa ang mga inisyal na plano, ngunit napaunlad lamang ang kasalukuyang blueprint nito noong 2013²¹ at inaprubahan naman noong 2015.²²

Kagaya ng mga proyektong rehabilitasyon at extension sa mga kasalukuyang pangmaramihang pampublikong transportasyon sa bansa, pumasok din ang kasalukuyan at ang mga nagdaang administrasyon sa mga di-pantay na kasunduan sa pautang para sa pagpapagawa pa ng mga karagdagang riles at pag-aangkat ng mga bagon ng tren.

Pangmaramihang Pampublikong Transportasyon	Lokasyon at Habang ng Ruta	Detalye ng proyekto (nakakontrata ng ahensya, pondong nakalaan, atbp.)	Tinatayang apektado ng proyekto (tahanan, sakahan, hanapbuhay, trabaho)
Metro Rail Transit Line 7 (MRT 7)	22.6 Kilometro mula North Avenue, Quezon City hanggang San Jose Del Monte, Bulacan	<ul style="list-style-type: none"> Konseptwalisasyon: 2001 Kasunduan ng concession: 2008 Taong nasimulan: 2016 Taon ng pagpapatayo: 2025 PPP sa pagitan ng DoTr at SMHC Tinatayang pondong kinakailangan: P77 bilyon Tinatayang makikinabang na komyuter: 850,000 	<ul style="list-style-type: none"> Nang ma-award ang lupa para sa magiging depot ng MRT7 noong 2019 at noong magsisimula na sana ang konstruksyon nito noong 2022, napag-alamang 20 ha ng lupaing ito ay nakatirik sa La Mesa Watershed 1,858 na mga puno ang kailangang putulin sa kahabaan ng Commonwealth Ave. para magbigay-daan sa MRT7 <ul style="list-style-type: none"> 525 rito ay tinuturing na "premium" species at may ilan dito ang endangered na 300 ha ng lupa sa SJDM ang kakailanganin para sa SJDM station, at napalayas ang 1,000 magsasakang nakikinabang sa lupang ito. May mga sundalo na mula sa 80th Infantry Battalion ang ipinadala para mag-guwardiya sa mga surveyor sa lugar.
Metro Manila Subway	33 Kilometro mula Valenzuela hanggang FTI, Bicutan	<ul style="list-style-type: none"> Pinirmahan sa ilalim ng administrasyong Aquino III, inaprubahan ng NEDA noong 2017 sa ilalim ng Build, Build, Build na proyekto ng administrasyong Duterte Hybrid PPP sa pagitan ng Japan International Cooperation Agency (JICA) at DoTr Taon ng pagpapatayo: 2032 Tinatayang pondong kinakailangan: P488.5 bilyon Tinatayang makikinabang na komyuter: 520,000 	<i>Right Of Way dispute (RoW)</i> sa maraming komunidad

²¹ Embassy of Japan in the Philippines, "Japan Commits JPY241.991 Billion ODA For North-South Commuter Railway Project (Malolos - Tutuban)"

²² ABS-CBN News "DOTC eyes elevated railway from Malolos to Los Banos"

Pangmaramihang Pampublikong Transportasyon	Lokasyon at Habang Ruta	Detalye ng proyekto (nakakontra ng ahensya, pondong nakalaan, atbp.)	Tinatayang apektado ng proyekto (tahanan, sakahan, hanapbuhay, trabaho)
North-South Commuter Railway	<p>North Railway: 53 Kilometrong haba mula Calumpit, Bulacan hanggang Clark International Airport</p> <p>South Railway: 147 Kilometrong haba mula Solis, Maynila hanggang Calamba, Laguna</p>	<ul style="list-style-type: none"> Hybrid PPP sa pagitang ng JICA, PNR, at DoTr Tinatayang pondong kinakailangan: P873.6 bilyon Tinatayang makikinabang na komyuter: 1,000,000 	<p><i>North Commuter Railway</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Tinatayang bilang ng apektadong indibidwal: 5,800 Tinatayang bilang ng apektadong gusali at kabuhayan: <ul style="list-style-type: none"> 1,416 na tirahan 310 na pook ng negosyo 1,089 iba pang struktura (pang-industriyal, pang-komersyal) Mga dadaanang anyong-tubig <ul style="list-style-type: none"> Angat River Pampanga River Sulipan Channel Floodway Malalam River Pambaling River Abacan River Qintanguil River Dolores River <p><i>South Commuter Railway</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Tinatayang bilang ng apektadong indibidwal: 45,388 Tinatayang bilang ng apektadong gusali at kabuhayan: <ul style="list-style-type: none"> 12,210 na tirahan 1,581 na mga pook ng negosyo 7,028 na iba pang struktura

Tal. 3: Mga proyektong pang-transportasyon sa bansa na matatapos sa hinaharap^{23, 24, 25, 26, 27}

Mga Epekto ng Pribatisasyon ng mga Railway System sa Bansa

Sa ilalim ng neoliberal na patakaran, ang pribatisasyon ng mahahalagang pampublikong serbisyo tulad ng railway system ay isang manipestasyon ng pagsuko ng gobyerno sa interes ng taumbayan na pumapabor sa interes ng malalaking negosyante't kapitalista. Sa halip na tiyakin ang abot-kaya, ligtas, at episyenteng transportasyon para sa mamamayan, isinusuko ng estado ang responsibilidad at kontrol sa mga dayuhang korporasyon at malalaking negosyante na ang pangunahing layunin ay pagpapalaki ng tubo at pagkakitaan ang dapat ay serbisyo-publiko.

Sa mga komyuter

Sa mga komyuter, na kalakhan ay mga manggagawa at estudyante, ang pinaka-apektado ng patakaran ng pribatisasyon sa sistema ng riles. Sa halip na gawing epektibo, ligtas, at abot-kaya ang pampublikong transportasyon, nakakaranas ang mga komyuter ng:

Patuloy na pagtaas ng pamasaha. Dahil sa patakaran na Public-Private-Partnerships (PPP), napupunta sa mga monopolyong kapitalista ang

23 Public-Private Partnership Center, "Metro Manila Subway Project (MMSP) Operations and Maintenance (O&M) PPP Project"

24 Department of Transportation, "MRT 7 Project"

25 Piedad, "19 years and counting: The story of MRT-7"

26 Japan International Cooperation Agency, "Feasibility Study On The Malolos - Clark Railway Project (The North-South Commuter Railway Extension Project) In The Republic of the Philippines"

27 Japan International Cooperation Agency, "Feasibility Study On The North South Railway Project – South Line (Commuter) (The North-South Commuter Railway Extension Project) In The Republic of the Philippines"

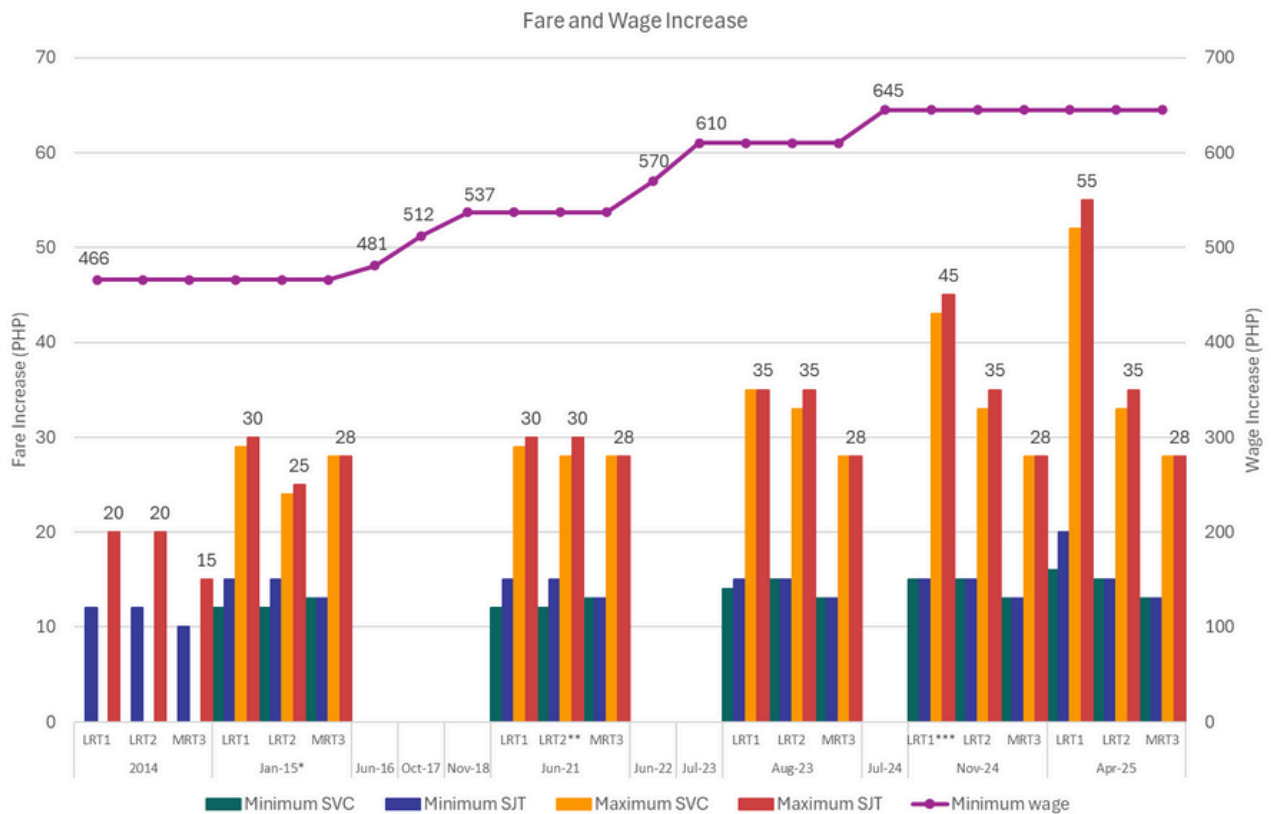


Fig. 1: Histogram ng pagtaas ng sahod at pamasaha sa nagdaang 10 taon sa LRT1, LRT2, at MRT. Pagtaas ng sahod at minimum at maximum na pamasaha sa single-journey ticket (SJT) at stored value card (SVC) mula 2014 hanggang 2025 sa LRT1, LRT2, at MRT3.²⁸

kontrol sa pamamahala, pagpapatakbo o pagmamay-ari ng mga sistema ng riles sa bansa. Sa halip na tiyakin ang abot-kayang pampublikong transportasyon, inuuna ng mga kumpanyang ito ang tubo. Dahil dito, patuloy ang walang batayang pagtaas ng pamasaha, habang nananatiling mababa ang kalidad ng serbisyo.

Pagbaba ng halaga ng sahod. Sa patuloy na pagtaas ng pamasaha, lalong nababawasan ang kita ng mga manggagawa. Habang ang minimum wage ay nananatiling P645 lang kada araw sa NCR—malayong malayo sa family living wage na P1,200 na kinakailangan upang mamuhay nang disente—itinutulak ng pribatisasyon ang mga manggagawa at komyuter sa mas matindig paghihirap. Sa ganitong sistema, hindi lamang lumiliit ang kita ng mananakay, kundi lalo pang tumitindi ang krisis sa kahirapan.

Limitadong oras ng byahe at ruta. Sa halip na gawing episyente at malawak ang operasyon ng mga riles, limitado ang oras at pili lamang ang mga ruta kung saan naka-puwesto o balak

pumuwesto ng mga malalaking negosyante't kapitalista upang tiyakin ang pinakamataas na tubo. Sa kasalukuyan, hindi 24/7 ang operasyon ng mga kasalukuyang umaandar na mga riles tulad ng LRT, MRT at PNR, sa kabila ng malinaw na pangangailangan ng mga manggagawa, estudyante, at lahat ng komyuter na umaasa sa mga tren sa iba't ibang oras mapa-araw o gabi.

Walang katiyakan sa kalidad ng serbisyo. Nanatiling atrasado at palpak ang sistema ng riles sa bansa. Nananatiling siksikan, luma, at madalas ang aberya na nagdudulot sa pagkakansela ng biyahe. Hindi prayoridad ng gobyerno at ng mga monopolyong kapitalistang namamahala ang pagbibigay ng de-kalidad na serbisyo, dahil ang layunin nila ay maksimahin ang tubo habang binabawasan ang gastos sa operasyon at pagsasaayos ng serbisyo. Sa ganitong sistema, habang pinapasan ng mamamayan ang mataas na pamasaha, patuloy namang pinagkakakitaan ng dayuhang negosyante at korporasyon ang isang batayang serbisyo na dapat ay naglilingkod sa taumbayan.

²⁸ * January 2015 - Department Order No. 2014-014 na nag-aatas ng "Uniform Distance-Based Fare Scheme" para sa LRT1, LRT2, at MRT3.

** June 2021 (LRT2) - Walang pagtaas ng pamasaha ngunit may karagdagang 2 istasyon.

*** November 2024 (LRT1) - May karagdagang 5 istasyon.

Sa mga maliliit na manggagawa sa transportasyon

Maaapektuhan din ang maliliit at impormal na manggagawa sa transportasyon nang dahil sa mga ipinapagawang pangmaramihang pampublikong transportasyon. Isang halimbawa na rito ay isa na ang mga drayber ng UP-PHILCOA na mga dyip na maaapektuhan ng pagpapagawa ng MRT7, kung saan gagawing tambakan ng mga materyales sa pagbubuo ang terminal ng mga tsuper.²⁹ Ayon naman sa Ikatlong Tahanayan, ang pagsasara ng mga komersyal na gusali at ng mga pook ng negosyo, lalo na para sa pagbibigay-daan sa konstruksyon ng NSCR, ay nangangahulugan din ng paghina ng kabuhayan ng mga nasa impormal na sektor transportasyon.

Ang mga padyak o pedicab, tricycle, jeepney, FX o UV Express, at iba pang moda ng impormal na transportasyon ay ang mga nagsisilbing koneksyon ng mga komunidad sa mga terminal o istasyon ng mga mas malalaking moda ng transportasyon tulad ng bus at tren. Kung hindi tuwirang pagkawala ng hanapbuhay, mayroon din namang di-tuwirang epekto ang mga proyektong neolibrelisasyon sa transport. Ang paglala ng traffic sa daan ay nangangahulugang pagkalugi lalo na sa mga maiikli lamang ang ruta o binabayaran ng minimum fare. Sekondarya ang pagkalugi dahil sa paglala ng traffic sa mataas ding presyo ng langis at produktong petrolyo.

Sa mga manggagawa sa railway system

Ang pribatisasyon ng sistem ng riles sa bansa ay patuloy na nagreresulta sa matinding kawala ng seguridad sa trabaho para sa mga manggagawa sa mga riles. Sa loob ng mahigit dalawang dekada, patuloy na nilalabanan ng manggagawa ng LRT1 sa ilalim ng Pinag-isang Lakas Manggagawa sa LRT-National Federation of Workers Unions-Kilusang Mayo Uno (PIGLAS-LRT-NFWU-KMU) ang matinding tanggalan at pagsasamantala dulot ng pribatisasyon. Noong 2000, libu-libong manggagawa rito na noon ay nasa ilalim ng Metro Transit Organization, Inc. (MTOI) ang sapilitang tinanggal matapos hindi i-renew ng LRTA ang kanilang Operations and Maintenance Agreement. Sa kasalukuyan ay patuloy pa ring nananawagan at lumalaban ang PIGLAS-LRT-NFWU-KMU dahil hindi pa rin nila nakakamit ang hustisya at patuloy na ipinagkakait sa kanila ang danyos at iba pang lehitimong karapatan.³⁰

Ganito rin ang sinapit ng mahigit 200 empleyado ng PNR na sapilitang tinanggal noong 2000 kasabay ng pagpapahinto ng operasyon upang bigyang-daan ang NSCR, isang proyektong modernisasyon na ipinapatupad sa ilalim ng PPP na kapakinabangan ng mga dayuhang kapitalista tulad ng JICA, habang ang mga manggagawa ay naiwan sa kawalan ng kawalan ng hanapbuhay, mababang sahod, at walang maayos na benepisyo.³¹

Malinaw na kung hindi tunay na maglilingkod ang gobyerno sa mamamayan at ipapaubaya nito sa mga monopolyong kapitalista ang pagmamay-ari, pagpapatakbo, o pagpapanatili ng pampublikong transportasyon ay tiyak na walang kasiguraduhan sa trabaho, disenteng sahod, benepisyo ang mga manggagawa sa sistema ng riles.

Sa mga komunidad

Maraming sakahan, tahanan, at mga hanapbuhay ang maaapektuhan ng mga neoliberal na proyekto sa transportasyon ng kasalukuyan at mga nagdaang administrasyon. Maraming tahanan ang may banta na ng demolisyon nang dahil sa mga proyektong extension o kaya nama'y mga bagong riles ng tren.

Made-demolish ang kabahayan ng daan-daang residente ng Zapote 3 para lamang sa extension ng LRT1.³² Mga residente ng tinatayang 420 ektarya ng lupain sa nasabing lugar ang sapilitang mapapalayas hindi lamang ng proyektong LRT1 extension, kung hindi pati na rin ng proyektong reklamasyon para magbigay-daan sa 90-hektaryang Bacoor Inner Island Reclamation and Development Project na ginagawa ng Frabelle Fishing Corporation sa pakikipagsabwatan sa Department of Agriculture (DA).³³

Dagdag pa rito, libo-libong mga magsasaka at mga residente ang mawawalan ng tiraha't hanapbuhay dahil sa NSCR (tingnan ang Ikatlong Talahanayan). Hanggang ngayon, wala pang tiyak na reloksyon ang mga apektadong residente sa iba't ibang bayan ng Laguna para sa South Commuter Railway—isang manipestasyon na hindi buong naisasangalang-alang ang lahat ng kapakanan ng taumbayan sa pagpapalano ng mga siyudad at mga kaakibat nitong sistema ng transportasyon. Mas lalong hindi naisasaalang-alang ang kapakanan ng mga komunidad kapag ginagawang negosyo ang dapat ay serbisyong panlipunan tulad ng pangmaramihang pampublikong transportasyon.

Marami sa mga residente sa mga komunidad ang pabor sa kaunlaran partikular sa usapin ng

29 Future, "MRT-7 Sidetracks UP-PHILCOA Jeeps With Terminal Closure"

30 Philstar, "Tinanggal na LRTA workers nagsagawa ng rally sa harap ng SC"

31 Inquirer, "PNR looking after over 200 displaced workers"

32 Bagong Alyansa Makabayan-Cavite, "ALERT: Residents of Zapote 3, Bacoor, Cavite suffers forced eviction to accommodate the LRT-1 Cavite Extension."

33 Amarillas, "Mga Sunog Sa Cavite, Maaaring Dulot Ng Reklamasyon-PAMALAKAYA"

Transportasyon dahil tiyak namang makikinabang din sila rito. Ngunit dapat hindi sila mapag-iwanan sa pag-unlad: hindi dapat sila mawalan ng tirahan at kabuhayan para lamang makapagbigay-daan sa mga malalaking proyekto ng mga nagdaan at ng kasalukuyang administrasyon. Mahalagang kabilang sila sa pagpapalano, at matiyak ang seguridad sa paninirahan at kabuhayan.

Dagdag pa rito, komyuter din at mga impormal na manggagawa ang bumubuo ng malaking bahagi ng mga maralitang komunidad.

Ang anumang pagpataw ng dagdag-singil sa pamasaha, o pagsasara ng mga negosyo para magbigay-daan sa mga ipinapagawang riles o istasyon ng tren ay dagdag-pasakit sa mataas na presyo ng bilihin at mababang kita.

Mga Alternatibong Solusyon sa pangmaramihang Pampublikong Transportasyon

Ang kasalukuyang sistema ng pangmaramihang pampublikong transportasyon sa bansa ay malinaw na nasa kontrol ng malalaking lokal at dayuhang korporasyon. Nararapat na isulong ang progresibo, makabayan, at makamasang pampublikong transportasyon na kumakatawan sa interes ng taumbayan.

Ang progresibong pangmaramihang transportasyon ay nakatuon sa pagpapaunlad at pagpapalawak ng sistema ng riles na hindi lamang nakasentro sa Metro Manila kundi pati na rin sa iba't-ibang rehiyon ng bansa. Dapat itong magkaroon ng isang komprehensibong programa magbibigay ng mas malawak na akses sa mga mamamayan sa iba't ibang lugar, nagtitiyak ng sapat at regular na biyahe, garantiya ng kaligtasan ng mga pasahero at may abot-kayang pamasaha.

Bukod dito, isinusulong ang mga reporma sa lupa at pambansang industriya, kung saan ang pagsasaayos ng pampublikong transportasyon ay magiging isang mahalagang bahagi ng mas malawak na layunin ng pagtatatag ng isang makatarungan at progresibong lipunan na tunay na nagseserbisyo sa taumbayan.

Ang makabayang pangmaramihang transportasyon ay nagsisigurado na ang sistemang ito ay magsisilbi sa pambansang interes. Dapat itong nakaangkla at nakaaambag sa national economic development, nakapagpapaunlad ng lokal na industriya at manupaktura, at hindi nakaasa sa importasyon. Lumilikha ito ng mas marami pang trabaho sa halip na nagtatanggal ng kabuhayan. Kinokontra nito ang dominasyon ng dayuhan mga interes.

Ang makamasang pangmaramihang transportasyon ay tumutugon sa tunay na pangangailangan ng mgamanggagawa, mamamayan, at komyuter. Sa mga manggagawa, natutugunan nito ang seguridad sa trabaho at ang makatarungang sahod. Sa mamamayan, nasisiguro nito na ang pagtatayo ng sistemang riles ay hindi nakakasagka sa kanilang katiyakan sa kabuhayan at paninirahan. Para sa mga komyuter, makapagbibigay ito ng maaasahan, episyante, ligtas, at may abot-kayang pamasaha.

Ang pampublikong pangmaramihang transportasyon ay kumakawala mula sa mga kasuduan at patakarang neoliberal na mga patakaran, tulad ng pribatisasyon, na nagreresulta sa paglilipat ng pag-aari at/o kontrol mula sa estado patungo sa mga malalaking monopoliyong negosyo. Ang mga kasalukuyang sistema ng riles ay dapat na muling ilagay sa ilalim ng pag-aari, pamamahala at kontrol ng publiko o estado upang magsilbi sa taumbayan at hindi sa interes ng iilan. Dapat ding matiyak ang epektibong partisipasyon ng taumbayan sa pagpapalano ng sistema ng riles.

Kung nasa balangkas ng pampublikong serbisyo ang pangmaramihang pampublikong transportasyon, ang sukatan ng bisa nito ay nasa gaano kahusay ang nabibigay nitong serbisyo, hindi sa gaano kalaki ang tubo na nalilikha nito.

Mga Sanggunian

International Transport Workers Federation. "People's Public Transport Policy Demands". October 11, 2021. <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/People%27s%20Public%20Transport%20Policy%20Demands.pdf>

Luna, Franco. "Metro Manila public transportation among the worst in the world: study". Philstar.com, November 25, 2022. <https://www.philstar.com/headlines/2022/11/25/2226400/metro-manila-public-transportation-among-worst-world-study>

Verzola, Pio. "History of Land Transport in the Philippines". Northern Dispatch, November 12, 2017. <https://nordis.net/2017/11/12/article/news/nation/history-of-land-transport-in-the-philippines-44/>

Philippine National Railways. "PNR in Philippine History". n.d. <https://pnr.gov.ph/about-contact-us/who-we-are/pnr-in-philippine-history/pnr-in-philippine-history.html>

Satre, Gary L. "The Metro Manila LRT System—A Historical Perspective." Japan Railway & Transport Review, June 1998. https://www.ejrpf.or.jp/jrtr/jrtr16/pdf/f33_satre.pdf

Regalado, Cherrie. "Aquino to end term with 7 completed PPP projects." PPP Center, December 20, 2013. https://ppp.gov.ph/in_the_news/aquino-to-end-term-with-7-completed-ppp-projects/

Bangko Sentral ng Pilipinas. "Build Better More: A Glimpse into the Philippines' Infrastructure Program." Bangko Sentral ng Pilipinas, January 2023. https://www.bsp.gov.ph/Pages/iro-macro-pres/Build%20Better%20More_Jan%202023.pdf

Light Rail Transit Authority. "Accomplishment Report 2023. Manila, Philippines: Light Rail Transit Authority". February 2024. <https://www.lrta.gov.ph/wp-content/uploads/2024/02/Accomplishment-Report-2023.pdf>

Manalo, Jown. "MRT-3 Posts 5.3% Ridership Increase in 2024". Inquirer.net, January 6, 2025. <https://newsinfo.inquirer.net/2021807/mrt-3-posts-5-3-ridership-increase-in-2024>

Metro Pacific Investments Corporation. "Investor Relations Report 2023. Manila, Philippines: Metro Pacific Investments Corporation", April 2024. <https://www.mpic.com.ph/wp-content/uploads/2024/04/MPIC-IR-2023.pdf>

Public-Private Partnership (PPP) Center. "LRT-1 Extension to Cavite Operational by 2031". March 31, 2025. https://ppp.gov.ph/in_the_news/lrt-1-extension-to-cavite-operational-by-2031/

Cordero, Ted. "LRT-2 Project Linking Recto, Tondo Kicking Off in 2025". Inquirer Business, March 31, 2025. <https://business.inquirer.net/441888/lrt-2-project-linking-recto-tondo-kicking-off-in-2025>

Cordero, Ted. "DOTr Eyes PPP Scheme for LRT-2 West Extension." Inquirer Business, March 31, 2025. <https://business.inquirer.net/395650/dotr-eyes-ppp-scheme-for-lrt-2-west-extension>

Light Rail Manila Corporation (LRMC). "Company profile". n.d. <https://lrmc.ph/about/company-profile/>

IBON Foundation. "LRT-MRT Fare Hike: 'User Pays' Principle Not Applicable for Public Utilities – IBON." January 2, 2015. <https://www.ibon.org/lrt-mrt-fare-hike-user-pays-principle-not-applicable-for-public-utilities-ibon/>

IBON Foundation. "Metro Manila's Transportation Chaos". April 2024. <https://www.ibon.org/wp-content/uploads/2024/04/ts1-mmtc.pdf>

Light Rail Manila Corporation (LRMC). "LRT Line 1 Concession Agreement Signed." July 3, 2015. <https://lrmc.ph/2015/07/03/lrt-line-1-concession-agreement-signed/>

Cordero, Ted. "MRT-3 Operations, Maintenance to Be Privatized as BLT Deal Lapses in 2025." GMA Network, February 14, 2023. <https://www.gmanetwork.com/news/money/companies/859682/mrt-3-operations-maintenance-to-be-privatized-as-bl-deal-lapses-in-2025/story/>

Lalu, Gabriel Pabico. "Sumitomo-Mitsubishi-TESP Consortium to Start Rehab on MRT-3." Inquirer.net, April 26, 2019. <https://newsinfo.inquirer.net/1112222/sumitomo-mitsubishi-tesp-consortium-to-start-rehab-on-mrt-3>

Embassy of Japan in the Philippines. "Japan Commits JPY241.991 Billion ODA For North-South Commuter Railway Project (Malolos - Tutuban)". November 19, 2015. <https://www.ph.emb-japan.go.jp/pressandspeech/press/pressreleases/2015/61.html>

ABS-CBNnews.com. "DOTC eyes elevated railway from Malolos to Los Baños". July 22, 2013. <https://web.archive.org/web/20150822051008/http://www.abs-cbnnews.com/business/07/22/13/dotc-eyes-elevated-railway-malolos-los-banos>

Public-Private Partnership Center. "Metro Manila Subway Project (MMSP) Operations and Maintenance (O&M) PPP Project". n.d. https://ppp.gov.ph/ppp_projects/metro-manila-subway-project-mm-sp-operations-and-maintenance-om-ppp-project/ Department of Transportation. "MRT 7 PROJECT". n.d. <https://www.unescap.org/sites/default/files/UNESCAP-SiteVisit-MRT7-Project.pdf>

Piedad, Maricar. "19 years and counting: The story of MRT-7". IBON Foundation, May 7, 2023. <https://www.ibon.org/19-years-and-counting-the-story-of-mrt-7/>

Japan International Cooperation Agency. "Feasibility Study On The Malolos - Clark Railway Project (The North-South Commuter Railway Extension Project) In The Republic of the Philippines Draft Resettlement Action Plan Malolos – Clark – CIA Section". October 2018. https://www.jica.go.jp/Resource/english/our_work/social_environmental/id/asia/southeast/philippines/c8h0vm0000bk9u1j-att/c8h0vm0000dhvs13.pdf

Japan International Cooperation Agency. "Feasibility Study On The North South Railway Project – South Line (Commuter) (The North-South Commuter Railway Extension Project) In The Republic of the Philippines". October 2018. https://www.jica.go.jp/Resource/english/our_work/social_environmental/id/asia/southeast/philippines/c8h0vm0000bk9u4d-att/c8h0vm0000dhvs20.pdf

Future, Hazy. "MRT-7 Sidetracks UP-PHILCOA Jeeps With Terminal Closure". Philippine Collegian, February 2, 2025. <https://phkule.org/article/1381/mrt-7-sidetracks-up-philcoa-jeeps-with-terminal-closure/>

Layson, Mer. "Tinanggal na LRTA workers nagsagawa ng rally sa harap ng SC". Philstar.com, December 18, 2024. <https://www.philstar.com/pang-masa/police-metro/2024/12/18/2408190/tinanggal-na-lrta-workers-nagsagawa-ng-rally-sa-harap-ng-sc>

Legaspi, Zeus. "PNR looking after over 200 displaced workers". INQUIRER.net, April 3, 2024. <https://newsinfo.inquirer.net/1925638/pnr-looking-after-over-200-displaced-workers>

Bagong Alyansa Makabayan-Cavite. "ALERT: Residents of Zapote 3, Bacoor, Cavite suffers forced eviction to accommodate the LRT-1 Cavite Extension." November 15, 2024. Facebook video, 1:22. <https://www.facebook.com/share/v/1ARVKa5wCD/>

Amarillas, Dean Gabriel. "Mga Sunog Sa Cavite, Maaaring Dulot Ng Reklamasyon-PAMALAKAYA". Philippine Collegian, March 18, 2024. <https://phkule.org/article/1149/mga-sunog-sa-cavite-maaaring-dulot-ng-reklamasyon-pamalakaya/>