

การเปลี่ยนถ่ายรถโดยสารในตำนาน “จีปนีย” สู่โมเดิร์นในฟิลิปปินส์



ความเป็นมาของจีปนีย

รถจีปนีย (Jeepney) เป็นรถขนส่งมวลชนที่เป็นเอกลักษณ์น่าสนใจแสดงถึงประวัติศาสตร์ที่หลากหลายวัฒนธรรมของฟิลิปปินส์ จนได้ฉายานามว่า “King of the Road” โดยรถจีปนียใช้สำหรับการเดินทางระยะสั้นในประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งคำว่า “Jeepney” มาจากคำว่า “Jeep” และ “Knee” ที่หมายถึง “หัวเข่า” มีที่มาจากการที่ผู้โดยสารรถจีปนียจะต้องนั่งกันอย่างแออัดจนหัวเข่าชนหัวเข่า ทั้งนี้ รถจีปนียมีต้นกำเนิดในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยกองกำลังทหารอเมริกันได้สร้างรถจีปเพื่อใช้เป็นพาหนะสำคัญ และหลังสงครามยุติลงในช่วงปีพ.ศ. 2488 รถจีปได้ถูกทิ้งไว้จำนวนมาก ต่อมาชาวฟิลิปปินส์จึงได้นำรถจีปดังกล่าวมาดัดแปลงเป็นรถยนต์โดยสารโดยการใส่เครื่องยนต์ดีเซลของรถญี่ปุ่น ซึ่งแรกเริ่มสามารถบรรจุที่นั่งด้านหลังได้เพียงจำนวน 6 คน และด้านหน้าจำนวน 2 คน รวมถึงคนขับรถ ต่อมาได้มีการดัดแปลงขยายความยาวเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นโดยสามารถบรรจุได้มากถึงประมาณ 15 - 25 คน และมีการตกแต่งวาดลวดลายและสีสดใสด้วยเหล็กชุบสังกะสีและเครื่องประดับอื่นๆ ซึ่งมีกลิ่นอายของวัฒนธรรมสเปน-เม็กซิกันเล็กน้อย ทำให้กลายเป็นสัญลักษณ์และวัฒนธรรมที่ไม่เหมือนใครของประเทศฟิลิปปินส์

ทั้งนี้ ปัจจุบันรถจีปนีย เป็นหนึ่งในระบบขนส่งสาธารณะของฟิลิปปินส์ที่ได้รับความนิยม โดยมีลักษณะคล้ายรถสองแถวในประเทศไทยแต่มีความยาวกว่า ซึ่งค่าโดยสารรถจีปนียในกรุงมะนิลา จะเริ่มต้นที่ 4 กิโลเมตรแรก จำนวน 8 เปโซ (ประมาณ 5 บาท) และกิโลเมตรต่อไปราคาครึ่งเปโซ จึงเป็นยานพาหนะราคาย่อมเยาที่ประชาชนรายได้น้อยถึงปานกลางนิยมใช้กันมาก ทั้งนี้ การขึ้น-ลงรถจีปนียจะไม่มีป้ายที่แน่นอนตายตัวเหมือนป้ายรถโดยสารประจำทาง ผู้โดยสารต้องการจะขึ้นหรือลงตรงไหนก็ได้ โดยผู้ขับขี่จะต้องมีทักษะเฉพาะในการขับขึ้นและจอดจำค่าโดยสารของผู้โดยสารแต่ละคนเป็นอย่างดี

ปัญหา รถจี๊ปที่มีต่อสุขภาพ สิ่งแวดล้อม และการจราจร

แม้ว่ารถจี๊ปนี้จะเป็นยานพาหนะยอดนิยมในฟิลิปปินส์ แต่กลับสร้างปัญหาให้กับประเทศหลายด้าน โดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากรถจี๊ปส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นเก่า ซึ่งก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ โดยข้อมูลด้านสาธารณสุขพบว่า มีประชาชนชาวฟิลิปปินส์เสียชีวิตด้วยมะเร็งปอดเป็นจำนวนมาก รวมทั้งรถจี๊ปนี้ยังสร้างปัญหาด้านจราจร เนื่องจากระบบการวิ่งและจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร



ที่ไม่เป็นระเบียบ ทำให้การจราจรในเมืองใหญ่ติดขัดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเมโทรมะนิลา ทำให้ประธานาธิบดี โรดริโก ดูเตร์เต เล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้ออกคำสั่งให้ปลดระวางรถจี๊ปที่มีอายุการใช้งานเกิน 15 ปี ให้หมดภายใน 3 ปี โดยตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน 2560 เป็นต้นมา กระทรวง

คมนาคมฟิลิปปินส์ (Department of Transportation : DOTr) ได้เริ่มดำเนินโครงการปรับปรุงยานพาหนะขนส่งมวลชนให้ทันสมัย (Public Utility Vehicle Modernization Program: PUVMP) และวางแผนว่าจะปรับเปลี่ยนรถจี๊ปดั้งเดิมให้เป็นรถจี๊ปรุ่นใหม่ (Modernized Jeepney) ทั้งหมดภายในปี 2563 อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผู้ขับขีรถจี๊ปดั้งเดิมกว่า 240,000 รายทั่วประเทศ โดยการเปลี่ยนรถจี๊ปดั้งเดิม 1 คัน ต้องใช้เงินจำนวนมากประมาณ 1.4 - 1.6 ล้านบาท และหากเป็นการกู้ยืมต้องรวมดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 6 ต่อปี ซึ่งอาจทำให้การเปลี่ยนรถ 1 คัน ต้องใช้เงินมากถึง 2.1 ล้านบาท ทำให้ผู้ขับขีรถจี๊ปออกมาประท้วงไม่เห็นด้วยกับโครงการ PUVMP รวมถึงได้โจมตีรัฐบาลว่านโยบายดังกล่าวเป็นการรังแกคนจน เนื่องจากการเปลี่ยนเป็นรถจี๊ปรุ่นใหม่ นอกจากจะต้องแบกรับต้นทุนที่สูงในการเปลี่ยนรถแล้ว ยังจะทำให้ค่าโดยสารเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

อย่างไรก็ดี โครงการ PUVMP ของรัฐบาลยังมีจุดมุ่งหมายสำคัญอีกประการคือ การเปลี่ยนระบบ Franchise ในปัจจุบันที่ผู้ประกอบการให้บริการรถจี๊ปที่ได้รับ Franchise สามารถเป็นผู้กำหนดเส้นทางวิ่งเองได้ ทำให้แต่ละเส้นทางที่ให้บริการไม่มีระเบียบ ทับซ้อนและคาดการณ์เวลาเดินทางไม่ได้ โดยคณะกรรมการ The Land Transportation Franchising and Regulatory Board (LTFRB) ต้องการที่จะปรับปรุงเส้นทางใหม่และให้การฝึกอบรมแก่ผู้ขับขีรถจี๊ป เพื่อยกเครื่องระบบการขนส่งสาธารณะแบบเดิมให้เป็นระบบที่ปลอดภัย สะดวกสบาย สามารถคาดการณ์เวลาเดินทางได้ และสร้างผู้ขับขีที่มีระเบียบวินัย รวมทั้งรักษากฎระเบียบที่เป็นธรรมด้วย นอกจากนี้ DOTr ยังต้องการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบขนส่งจี๊ปนี้ ทั้งผู้โดยสาร ผู้ประกอบการ และผู้ขับขี จะต้องได้รับผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเส้นทางและระบบ Franchise จะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น ผู้ขับขีจะมีเงินรายได้และผลประโยชน์รายเดือนที่ดีขึ้น รวมถึงสุขภาพที่ดีขึ้นด้วย เนื่องจากความแออัดของการจราจรและมลพิษจะลดลง รวมทั้งระบบการรับ-ส่งผู้โดยสารจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นในแต่ละเที่ยว สามารถลดต้นทุนและทำให้ผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจนี้ได้กำไรมากขึ้นในที่สุด

รัฐบาลเพิ่มเงินช่วยเหลือเพื่อเร่งปลดระวางรถจี๊ปนีย์แบบดั้งเดิม

หลังเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 DOTr ได้พิจารณาเพิ่มเงินช่วยเหลือเป็นสองเท่าให้กับผู้ขับขีเพื่อเร่งผลักดันการปลดระวางรถจี๊ปนีย์แบบดั้งเดิมออกจากระบบขนส่งสาธารณะ โดยคำสั่งของ DOTr ที่ 2020-006 ระบุว่ารัฐบาลจะเพิ่มเงินช่วยเหลือให้ผู้ขับขีรถจี๊ปนีย์จากเดิมรายละเอียด 80,000 เปโซ เป็น 160,000 เปโซ เพื่อใช้เป็นเงินทุนสร้างเครดิตในการยื่นขอสินเชื่อเกี่ยวกับธนาคารของรัฐ ได้แก่ ธนาคารเพื่อที่ดินแห่งฟิลิปปินส์ (Land Bank of The Philippines) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งฟิลิปปินส์ (Development Bank of The Philippines) ทั้งนี้ การให้เงินสดเพื่อช่วยเหลือเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ขับขีที่จะช่วยให้ได้รับเครดิตจากธนาคาร เนื่องจากปัจจุบันราคาของรถจี๊ปนีย์รุ่นใหม่ได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจนมีราคาตลาดเฉลี่ยอยู่ที่ 2.4 ล้านเปโซ จาก 1.6 ล้านเปโซ อย่างไรก็ตาม กลุ่มพันธมิตรด้านการขนส่งของ MoveAsOne ระบุว่า การที่รัฐบาลเพิ่มเงินช่วยเหลือไปในทิศทางที่ถูกต้องแล้ว แต่จำนวนเงินเพิ่มดังกล่าวยังไม่เพียงพอ รัฐบาลควรให้เงินช่วยเหลือเจ้าของรถจี๊ปนีย์ที่ถูกบังคับให้เปลี่ยนรถเป็นรุ่นใหม่อย่างน้อยรายละเอียด 500,000 เปโซ เพื่อกระตุ้นให้โครงการ PUVMP ดำเนินต่อไปได้เร็วขึ้นและวางรากฐานบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลตั้งไว้ที่ต้องการผลักดันให้ผู้ขับขีจี๊ปนีย์ประมาณ 179,000 ราย เข้าร่วมโครงการ PUVMP แต่ปัจจุบันกลับพบว่า โครงการดังกล่าวมีความล่าช้ามากและยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่



จี๊ปนีย์แบบดั้งเดิมยังอยู่

ปัจจุบันรถจี๊ปนีย์แบบดั้งเดิมมีอยู่ประมาณ 240,000 คันทั่วประเทศ โดยวิ่งให้บริการในเขตเมโทรมะนิลาประมาณ 75,000 คัน ทั้งนี้ รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายปลดระวางรถจี๊ปนีย์ดั้งเดิมภายใต้โครงการ PUVMP มาประมาณเกือบ 3 ปี (ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560) พบว่าโครงการดังกล่าวมีความล่าช้าอยู่มากและยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรจากแผนงานที่วางไว้ว่าจะดำเนินการปรับเปลี่ยนรถจี๊ปนีย์ดั้งเดิมให้เป็นรถจี๊ปนีย์รุ่นใหม่ (Modernized Jeepney) ทั้งหมดภายในปี 2563 แต่ปัจจุบันมีรถจี๊ปนีย์รุ่นใหม่ที่วิ่งให้บริการในเขตเมโทรมะนิลาเพียงประมาณ 2,500 คันเท่านั้น รัฐบาลฟิลิปปินส์จึงยังอนุญาตให้รถจี๊ปนีย์

ดั้งเดิมยังสามารถให้บริการได้หลังปี 2563 หากมีการดูแลรถให้อยู่ในสภาพดี และผ่านระบบการตรวจสภาพรถยนต์ (Motor Vehicle Inspection System: MVIS) หรือผ่านการทดสอบสภาพที่เรียกว่า The Road Worthiness Test ภายในปี 2563 ซึ่งการทดสอบดังกล่าวรวมถึงการวัดมาตรฐานการปล่อยมลพิษและการทดสอบความปลอดภัย (Emission and Safety Test) ซึ่งหากรถจี๊ปนี้ย่ดั้งเดิมผ่านการทดสอบดังกล่าว ก็จะสามารถให้บริการต่อไปได้

ตัวอย่างรถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่ภายใต้โครงการ PUVMP

ภายใต้โครงการ PUVMP มีบริษัทรถยนต์หลายแห่งเข้ามานำเสนอรถตัวอย่าง (Prototype) สำหรับรถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่ให้กับ DOTr และกรมขนส่งทางบก (LTFRB) พิจารณา ซึ่งบริษัทรถยนต์ที่ได้รับการ



คัดเลือกให้ผลิตจริงได้แก่ อีซูซุฟิลิปปินส์ อีโนโมเตอร์ ทาทามอเตอร์ โปรตอน และ ฮุนได โดยในปัจจุบัน บริษัทรถยนต์ที่ผลิตจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่ออกสู่ตลาดมากที่สุดคือ อีซูซุฟิลิปปินส์ โดยข้อมูลจากอีซูซุฟิลิปปินส์ระบุว่า มีการส่งมอบรถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่เป็นครั้งแรกในปี 2561 จนถึงปัจจุบันได้ส่งมอบรวมทั้งสิ้น 300 คัน ซึ่งตามข้อกำหนดของ DOTr ระบุว่า รถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่จะต้องมีเครื่องยนต์ที่ได้มาตรฐาน Euro-4 ซึ่งอีซูซุฟิลิปปินส์ได้ผลิตรถรุ่นใหม่ที่มีเครื่องยนต์ดีเซล 4JH-1 TC ขนาดกระบอกสูบ 3,000 ซีซี บรรทุก

น้ำหนักได้ 4,000 กิโลกรัม ซึ่งสามารถจุผู้โดยสารได้ประมาณ 30 คน ทั้งนั่งและยืน นอกจากนี้ ยังมีอุปกรณ์เสริมต่างๆ เช่น กล้อง CCTV ระบบติดตาม GPS ระบบปรับอากาศ ระบบเก็บค่าโดยสาร รวมถึงประตูเปิดปิดอัตโนมัติ ทั้งนี้ สำหรับรถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่ของอีซูซุ มีการผลิตโดยการประกอบโครงรถ ชิ้นส่วนและฐานล้อในโรงงานเขตอุตสาหกรรมลากูนา (Laguna Technopark) โดยมีชิ้นส่วนที่นำเข้าทั้งจากประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทย สำหรับส่วนที่เป็นตัวถัง (Rear body) จะถูกประกอบขึ้นที่โรงงานของบริษัทคู่ค้า 3 แห่ง ได้แก่ Almazora Motors Corporation , Centro Manufacturing Corporation และ Santarosa Philippines

ทั้งนี้ ปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการในระบบขนส่งสาธารณะ เช่น MetroExpress Connect Inc., Metro Valenzuela Transport Service Cooperative (Metroval TSC) และ Pasang-Masda ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในฟิลิปปินส์ได้สั่งซื้อรถจี๊ปนี้ย่รุ่นใหม่เพื่อให้บริการแก่ประชาชนบ้างแล้ว แต่รถจี๊ปนี้ย่ใหม่ที่ให้บริการอยู่ในท้องถนนยังมีจำนวนไม่มาก เนื่องจากผู้ประกอบการรถจี๊ปนี้ย่ดั้งเดิมส่วนใหญ่ยังไม่สามารถปลดระวางรถเก่าเพื่อเปลี่ยนเป็นรุ่นใหม่ได้ด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจ



จีปนี้อยู่และระบบขนส่งสาธารณะแบบวิถีชีวิตใหม่ (New Normal)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้รัฐบาลฟิลิปปินส์ต้องบังคับใช้มาตรการปิดเมือง (Lockdown) และบังคับใช้มาตรการกักกันชุมชนที่เข้มงวด (Enhanced Community Quarantine: ECQ) เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดฯ ตั้งแต่ช่วงกลางเดือนมีนาคม 2563 โดยได้รับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภท รวมถึงระบบขนส่งโดยสารรถจีปนี้อย่างเต็มที่ที่ห้ามออกวิ่งโดยเด็ดขาด ต่อมารัฐบาลได้เริ่มปลดล็อกและผ่อนคลายมาตรการกักกันชุมชนมากขึ้นเพื่อเปิดทางให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถกลับมาดำเนินการได้ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของภาคธุรกิจและประชาชน โดยได้ผ่อนคลายมาตรการ ECQ เป็นมาตรการกักกันชุมชนแบบทั่วไป (General Community Quarantine: GCQ) ที่อนุญาตให้ระบบขนส่งสาธารณะหลายประเภททยอยกลับมาให้บริการได้ แต่สำหรับระบบขนส่งสาธารณะทางบกได้อนุญาตเฉพาะรถบัสประเภทต่างๆ และรถจีปนี้อยู่ใหม่เท่านั้นที่สามารถกลับมาให้บริการได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถจีปนี้อยู่แบบดั้งเดิมที่ถูกห้ามวิ่งได้รับความเดือดร้อนขาดรายได้อย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลานานและยังเป็นการซ้ำเติมให้ผู้ประกอบการไม่สามารถเปลี่ยนรถจีปนี้อยู่แบบดั้งเดิมเป็นรุ่นใหม่ที่ยากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ล่าสุดเมื่อช่วงปลายเดือนมิถุนายน 2563 รัฐบาลได้อนุญาตให้รถจีปนี้อยู่แบบดั้งเดิมเริ่มกลับมาให้บริการได้ แต่ยังถูกจำกัดเส้นทางเดินรถโดยอนุญาตให้วิ่งได้เฉพาะในเขตชานเมืองและต่างจังหวัด รวมทั้งต้องอยู่ภายใต้มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวในการให้บริการตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) โดยการนำวัสดุต่างๆ เช่น ผ้ามาวน แผ่นพลาสติก และกล่องกระดาษ เป็นต้น มากั้นบริเวณที่นั่งผู้โดยสาร และลดจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวลงตามข้อกำหนดของรัฐบาล ซึ่งข้อกำหนดต่างๆ ดังกล่าว ทำให้รายได้ของผู้ประกอบการลดลงมากเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการเกิดการแพร่ระบาดฯ โดยผู้ขับขี่จีปนี้อยู่ให้ข้อมูลว่ามีรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายแล้วเหลือเพียงวันละ 10 เหรียญสหรัฐฯ เท่านั้น อย่างไรก็ตาม รถจีปนี้อยู่ยังจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับชาวฟิลิปปินส์โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากส่วนใหญ่ไม่มียานพาหนะเป็นของตัวเอง รวมทั้งราคาค่าบริการของรถจีปนี้อยู่ถูกกว่ารถโดยสารชนิดอื่น



ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการเปลี่ยนถ่ายรถจีปนี้อยู่ดั้งเดิมให้เป็นรถจีปนี้อยู่รุ่นใหม่

นโยบายการเปลี่ยนถ่ายหรือปลดระวางรถจีปนี้อยู่ดั้งเดิมให้เป็นรถจีปนี้อยู่รุ่นใหม่ (Modernized Jeepney) สร้างโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้ากลุ่มรถยนต์และส่วนประกอบของไทยมายังฟิลิปปินส์ โดยฟิลิปปินส์ถือเป็นตลาดรถยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของไทย รองจากประเทศออสเตรเลีย

โดยในช่วงที่ผ่านมาการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไทยมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์สำหรับการขนส่งสินค้าหรือรถยนต์เชิงพาณิชย์ (พิกัด 8704) ซึ่งไทยสามารถครองส่วนแบ่งตลาดกว่าร้อยละ 70 ในฟิลิปปินส์และมีแนวโน้มส่งออกมายังฟิลิปปินส์มากขึ้น โดยในปี 2562 ฟิลิปปินส์นำเข้าสินค้ารถยนต์ขนส่งจากไทยมากเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 1,310.04 ล้านดอลลาร์ฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่มีมูลค่านำเข้า 1,605.58 ล้านดอลลาร์ฯ นอกจากนี้ ฟิลิปปินส์ยังมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์หลายประเภทจากไทย โดยเฉพาะส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์และเครื่องยนต์ดีเซลที่มีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ 2 ในฟิลิปปินส์ รองจากญี่ปุ่นที่ยังครองเจ้าตลาด จึงเห็นได้ว่าไทยค่อนข้างมีความแข็งแกร่งในตลาดยานยนต์ของฟิลิปปินส์ โดยปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของฟิลิปปินส์ยังไม่ก้าวหน้ามากนักและยังขาดชิ้นส่วนการผลิตรถยนต์ต้องพึ่งพาการนำเข้าค่อนข้างมาก ดังนั้น การเปลี่ยนถ่ายรถจี๊ปนี้แบบดั้งเดิมสู่รถจี๊ปนี้รุ่นใหม่ย่อมทำให้เกิดความต้องการสินค้ารถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมผลิต/ส่งออกรถยนต์ไทยได้รับอานิสงส์ดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อโครงการปรับปรุงยานพาหนะขนส่งมวลชนให้ทันสมัยหรือโครงการ PUVMP หยุดชะงักและเกิดความล่าช้าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม หากวิกฤติโควิด-19 ยุติลง คาดว่ารัฐบาลฟิลิปปินส์จะกลับมาเร่งดำเนินโครงการ PUVMP ในการเปลี่ยนถ่ายรถจี๊ปนี้รุ่นใหม่ ซึ่งจะช่วยส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมผู้ผลิต/ผู้ส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบของไทยต่อไป

.....

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงมะนิลา

กรกฎาคม 2563

อ้างอิง

<https://www.philstar.com/business/2020/06/10/2020005/subsidy-doubled-retire-old-jeepneys-assistance-still-insufficient>

<https://theculturetrip.com/asia/philippines/articles/how-the-jeepney-became-a-filipino-national-symbol/>

<https://www.bworldonline.com/fragile-kings-of-the-philippine-road-no-match-for-coronavirus>

<https://www.philstar.com/business/motoring/2018/06/27/1828215/isuzu-ph-first-introduce-modern-puv>

https://en.wikipedia.org/wiki/Public_Utility_Vehicle_Modernization_Program

<http://ltfrb.gov.ph/index.php/puv-modernization-2>

<http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/president-duterte-threatens-iconic-philippine-jeepney>

<https://www.rappler.com/nation/241904-dotr-no-budget-puv-modernization-2020-who-suffers>