JARIDA KUHUSU |UTALII | UHIFADHI NA MASUALA MBALIMBALI

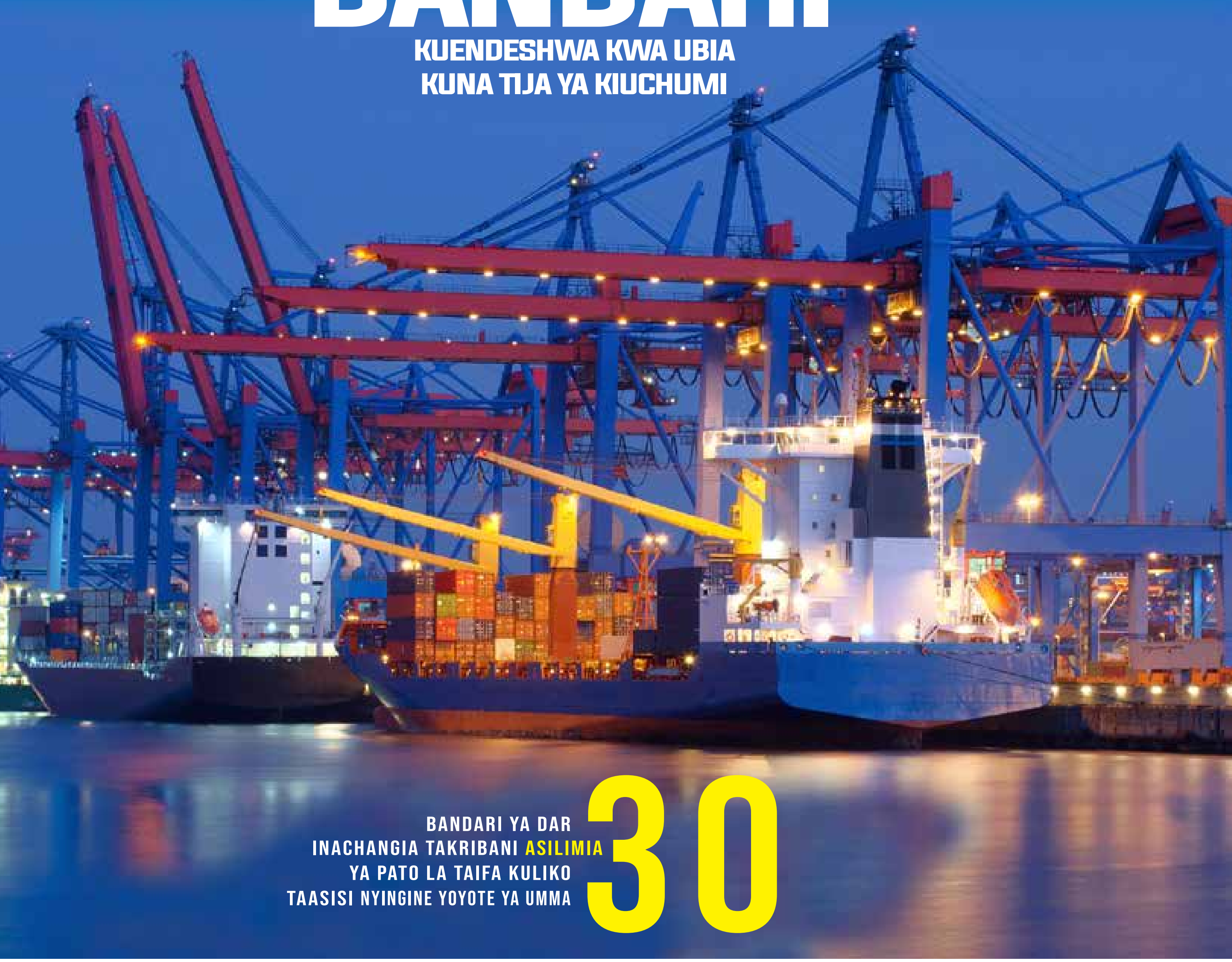
TZ&BEYOND

Multisectoral magazine

OCTOBER-NOVEMBER, 2023 | ISSUE NO 009

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI



BANDARI YA DAR INACHANGIA TAKRIBANI ASILIMIA 30 YA PATO LA TAIFA KULIKO TAASISI NYINGINE YOYOTE YA UMMA

TSHS.25,000 KSHS.1,300 USHS 40,000

ISSN 2799-225X | LESENI 00000021
www.tz&beyond.co.tz

BODI YA WAHARIRI

AFISA MTENDAJI MKUU
JIMMY C. KIANGO
Cell: 0787 180 065
jimmy.kiango@tz&beyond.co.tz

MHARIRI MTENDAJI
JIMMY C. KIANGO
Cell: 0787 180 065
jimmy.kiango@tz&beyond.co.tz

MHARIRI:
SIDI MGUMIA
Cell: 0714327572
mgumia.sidi@tz&beyond.co.tz

MENEJA WA IT
FELIX JIMMY ALOYCE
Cell: 0763 520 319
felix.aloyce@tz&beyond.co.tz

MSANIFU KURASA MKUU
FELIX JIMMY ALOYCE
Cell: 0763 520 319
felix.aloyce@tz&beyond.co.tz

MWANDISHI
HASSAN DAUD
Cell: 0692 695 889
hassan.@tz&beyond.co.tz

MWENYEKITI
DK. THOMAS KASHILILAH
[FCLPP, FAAPM CIPM,GAFM, ChE, AFA]
Cell: 0713 767685
legiconsult@outlook.com

MLEZI
NASSIR ABDALLAH
Cell: 0754 997 645
nasir.abdallah@panaromanews.co.tz

TZ&BEYOND
Mbezi Beach Park Building;
Off Bagamoyo Road
P.O. Box 79010, Postcode: 14121
Phone: +255 655 06 38 39
Dar Es Salaam , Tanzania

MAUZO/MATANGAZO
Sales Team,TZ&BEYOND
Cell: 0655063839
email: tz1andbeyond@gmail.com

www.tz&beyond.co.tz

09
BANDARI KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

07
HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA KIHISTORIA KUHUSU BANDARI

20
HAKUNA MTANZANIA ANAEKATAA MUWEKEZAJI

34
UKWELI ULIOFICHWA UWEKEZAJI BANDARINI

24
HISTORIA NA CHANGAMOTO ZA BANDARI YA DAR ES SALAAM

59
TICTS ILIFUNGA MKATABA WAKE WA UWEKEZAJI MWAKA 2022

18
SERIKALI YA AWAMU YA SITA IMEDHAMIRIA KUJITEGEMEA BILA KUTEGEMEA WAHISANI, TUSIIKWAMISHE.

11
TANZANIA IMEBARIKIWA UWANDA MREFU WA BAHARI, MAZIWA NA MITO

TZ&BEYOND

Jarida hili linalowafikia watu wa rika na kada mbalimbali ndani na nje ya Tanzania limelenga kukupa maarifa ambayo huwezi kuyapata kwenye jarida lolote **Tanzania**.

TZ&BEYOND limejikita kwenye kuchambua masuala ya siasa, Bunge, Uchumi, Mazingira, Uhifadhi na Habari za kimataifa dhamira yake kuu ni kuwa darasa mikononi mwako.

TUNA MWANZO, HATUNA MWISHO

USIKOSE KUSOMA MAJARIDA YETU KUPITIA TOVUTI

www.tz&beyond.co.tz

JICHO LA TZ&BEYOND

MWENYEKITI: DR. THOMAS KASHILILAH
[FCLPP, FAAPM CIPM,GAFM, ChE, AFA]

JARIDA: TZ&BEYOND

COVER STORY: BANDARI KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA KIHISTORIA KUHUSU BANDARI

"Hoja yangu ni mtazamo wangu ambao hauwezi kuwa sauti ya umma, kwa sababu unakosa dhana halisi ya uwakilishi. Na kila mmoja ana mtazamo wake unaolindwa na sheria. Basi tuheshimiane katika hili"

Tunakumbuka kuwa Bandari ya Dar es Salaam Gati Na 8-11 zimekuwa zikiendeshwa na kampuni binafsi kwa kipindi cha miaka 22 na kupita katika mikono ya marais wa awamu ya Tatu, Nne, Tano na Sita.

Rejea inatukumbusha kuwa gati husika za bandari ya Dar es Salaam zimekuwa zikiendeshwa na mwekezaji na mbia binafsi ambaye ni kampuni ya Tanzania International Container Terminal Services (TICTS) yenye nasaba na kampuni ya Hutchison ya Hong Kong nchini China.

Na rejea inatukumbusha kuwa katika kipindi hicho hapakuwahi kuwa na kelele na hoja mtambuka kuhusu hofu ya mali za watanzania kuuzwa au kupokwa na wawekezaji waliopewa kandarasi ya kuendesha vitega uchumi vya serikali.

Kama vile shirika la kuzalisha umeme Tanesco liliendeshwa na kampuni ya NETGroup Solutions (pty) – (2002 – 2006) ya Afrika Kusini na Mamlaka ya Bandari nchini TPA iliendeshwa na Kampuni ya TICTS –(2000 – 2022). TICTS ambayo ilihitimisha mkataba wake na serikali mwaka jana (2022)baada ya kushindwa kuafikiana juu ya kuongeza mkataba mwingine. Kampuni ya TICTS ilikuwa ikisimamia gati namba 8 hadi 11 kati ya gati 11 za bandari ya Dar es salaam mahususi kwa ajili ya kupokea na kusafirisha makasha "Containers" kwenda katika nchi ya Zambia, DRC Congo, Rwanda, Burundi, Uganda na Malawi, ikiwa ni zaidi ya asilimia 35 ya mzigo wote unaopita katika bandari ya Dar es Salam.

Katika kitengo cha shehena mchanganyiko ambapo ndiko ilikuwa sehemu kuu ya utendaji kazi wa TICTS, eneo lake likiwa lina ukubwa wa mita 797 kati ya mita 2650 za eneo lote la bandari.

Sehemu nyingine zinazofunga uwanda wa bandari ni sehemu ya kupokea na kusafirisha mafuta "Oil Terminal", sehemu ya kupokea na kutunza nafaka mchanganyiko "Grain Terminal" yenye maghala 5 ya kuhifadhi nafaka na uwezo wa kuchakata tani 2000 kwa siku na mwisho sehemu ya mizigo mchanganyiko "General Cargo Terminal" inayochukua sehemu yote ya gati la 7 lenye ukubwa wa eneo 1479.

Jarida la TZ&BEYOND limefanya rejea ya utendaji kazi wa baadhi ya maeneo ya Bandari ya Dar es Salaam iliyokodishwa kwa kampuni ya TICTS na Serikali ya Awamu ya tatu kama uamuzi ule ulikuwa na tija kwa taifa. Nia ni kuoanisha na mikataba mingine ya kiutendaji ambayo nchi imewahi kuingia katika vipindi tofauti ikiwa ni pamoja na Bandari.

Hayati Rais Benjamin William Mkapa alifanya uamuzi wa KIHISTORIA na wa busara kuipa TICTS kazi hiyo, pamoja na upinzani uliokuwepo ndani ya serikali na sauti ya umma kwa wakati huo.

Ikumbukwe kuwa dhana ya uwekezaji na ubinafsishaji nchini ilianza kabla na baada ya Uhuru wa Tanzania uliopatikana Desemba 9,1961,

hata hivyo masuala hayo ya ubinafsishaji na uwekezaji yalishika kasi zaidi katika utawala wa serikali ya Awamu ya Tatu.

Mara baada ya kuingia madarakani Oktoba 1995, Hayati Rais Mkapa, alikuja na sera mbalimbali za mipango, uchumi, biashara na utendaji kazi. Katika sera hizo tumeshuhudia Mkuu huyo wa nchi akiweka wazi utendaji wa serikali pale alipoanzisha upimaji kazi kwa malengo "open performance appraisal" na kwa kuzingatia vigezo vya ufanisi performance indicators.

Aidha alikwenda mbali zaidi pale alipofanya uamuzi wa dhati wa kufanya ajira serikalini zipatikane kwa ushindani ili serikali ifaidike na uzoefu toka katika soko la ajira kuliko kutegemea soko la umma lenye uwanda finyu.

INAENDELEA UK 51

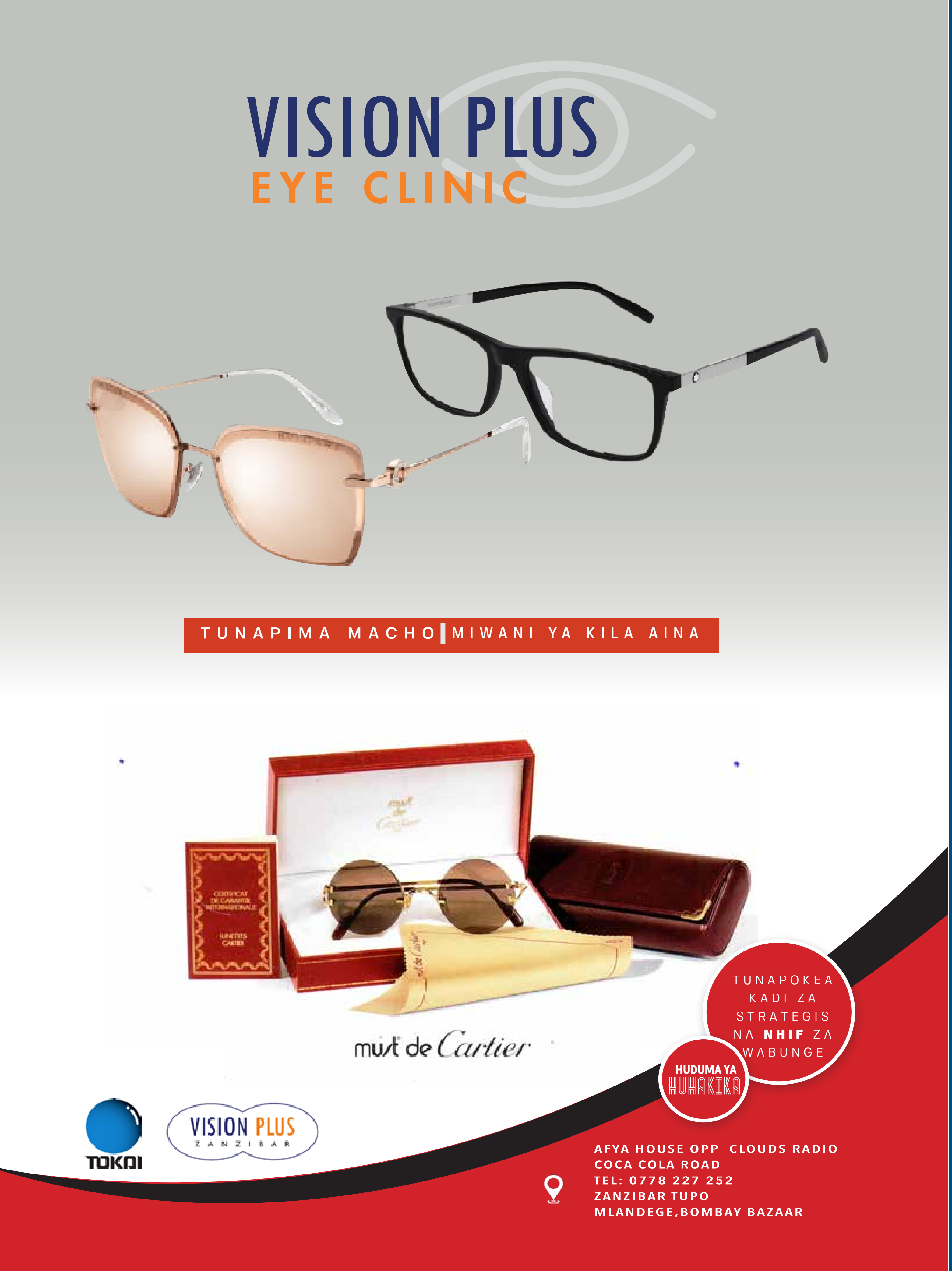
BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

WATANZANIA bila kujali rangi, dini, kabila ama itikadi zao za kisiasa, wako tayari kuona bandari ikiendeshwa na mwekezaji yeyote yule kwa tija na maslahi ya nchi.

MHARIRI MTENDAJI:
JIMMY C. KIANGO

GRAPHICS:
FELIX JIMMY



BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

ILI Bandari zetu ziwe na tija ya kiuchumi ni lazima ziendeshwe kwa ubia unaohusisha serikali inayowakilishwa na Mamlaka ya Bandari Tanzania (TPA) kwa upande mmoja na mwekezaji kwa upande wa pili.

Umuhimu huu ndio unawafanya Watanzania bila kujali rangi, dini, kabila ama itikadi zao za kisiasa kuwa na utayari wa kuona bandari ikiendeshwa kwa tija na mwekezaji yeyote yule bila kujali nchi au asili yake.

Haitakuwa mara ya kwanza kwa baadhi ya maeneo ya kiutendaji ya Bandari hasa ya Dar es Salaam kuendeshwa kwa ubia, ikumbukwe kuwa ilishafanyika hivyo kwa miaka 22. Katika kipindi cha miaka 22, TPA iliridhia kumpa mwekezaji binafsi eneo la Bandari ya Dar es Salaam lenye gati nne kati ya gati 11 zilizopo na gati saba zilisalia chini ya mamlaka hiyo. Kampuni binafsi ya Tanzania International Container Terminal Services (TICTS), ndio ilikabidhiwa gati hizo nne na faida ya uwekezaji huo ilionekana, mapato yalipanda, kasi ya kutoa huduma iliongezeka, wizi na udokozi bandarini ulipungua kwa kiasi kikubwa. Mafanikio haya ndiyo yanaongeza chachu ya nchi kumtaka mwekezaji mwenye uwezo na nguvu zaidi ya yule wa awali ambaye mkataba wake ulikoma mwishoni mwa mwaka 2022.

Wakati TICTS ikifanya kazi pamoja na mambo mengine, ilifanya vizuri na kuacha mwanga wa matumaini na njia bora ya uhakika ya kukusanya mapato. Mafanikio hayo yanatazamwa na makundi ya watu mbalimbali waliofanya mahojiano na jarida hili tangu kuibuka kwa sakata la uwekezaji ndani ya Bandari ya Dar es Salaam kama kielelezo cha tija inayotakiwa zaidi.

Ikumbukwe kuwa msingi wa kuibuka kwa sakata hilo ni dhamira njema ya Rais Samia Suluhu Hassan ya kutaka kuwepo na uwazi kwenye mikataba mikubwa ya nchi. Tangu aingie madarakani Rais Samia ameonesha nia ya kweli ya kutaka usawa na uwazi kwenye kila kitu kinachogusa maslahi ya wengi na ndio maana amekuwa na utayari wa kuweka uwanja huru wa kisiasa sanjari na kukubali kukosolewa kwa tija.

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

Kiu hiyo ya kutaka usawa ilimsukuma Rais Samia kwa mara ya kwanza kupeleka bungeni makubaliano ya ushirikiano wa kibiashara kati ya Tanzania na Dubai.

Ikumbukwe kuwa tangu kuwepo kwa mabadiliko ya sheria ya uwekezaji hakujawahi kuwa na uwazi wa kiwango hiki na nchi ilikuwa ikipokea wawekezaji kutoka nchi mbalimbali bila ushirikishwaji wa wananchi.

Pamoja na kukosekana kwa ushiriki wa wananchi kwenye mikataba hiyo, hakujawahi kuibuka aina yeyote ya ubaguzi au hoja kinzani zilizoibuliwa na wale wanaojiita watetezi wa sauti za umma.

Jambo la kushukuru ni kuwa katikatika ya wapingaji hao wapo wanaosema kwa vyovyote iwavyo, suala la uwekezaji na kumpata mbia binafsi ndani ya Bandari ya Dar es Salaam, haliepukiki.

Hoja yao hiyo imesimama kwenye nia ya kutaka nchi ipige hatua za haraka za maendeleo kwa ajili yao, na njia pekee ya kufanikisha hilo ni kuwa na vyanzo vingi vya mapato. Mapato ya uhakika ndilo hitaji la kila Mtanzania, hawaangalii asili ya mtu au anatoka upande gani wa dunia, dhana ya kutazama asili ya mtu inawafanya wanaojiita watetezi wa umma kubeba dhamira ovu.

"Ukweli ni kuwa nchi isiyo na vyanzo vya uhakika vya mapato itaishia kuwakamua wananchi wake na matokeo yake ni kuwafanya kuishi kwa taasbu. "Bandari ni moja ya maeneo muhimu ya kukuza pato la taifa, katika mataifa yaliyofungamana na bahari," alisema Gladness Mtega ambaye ni mfanyabiashara.

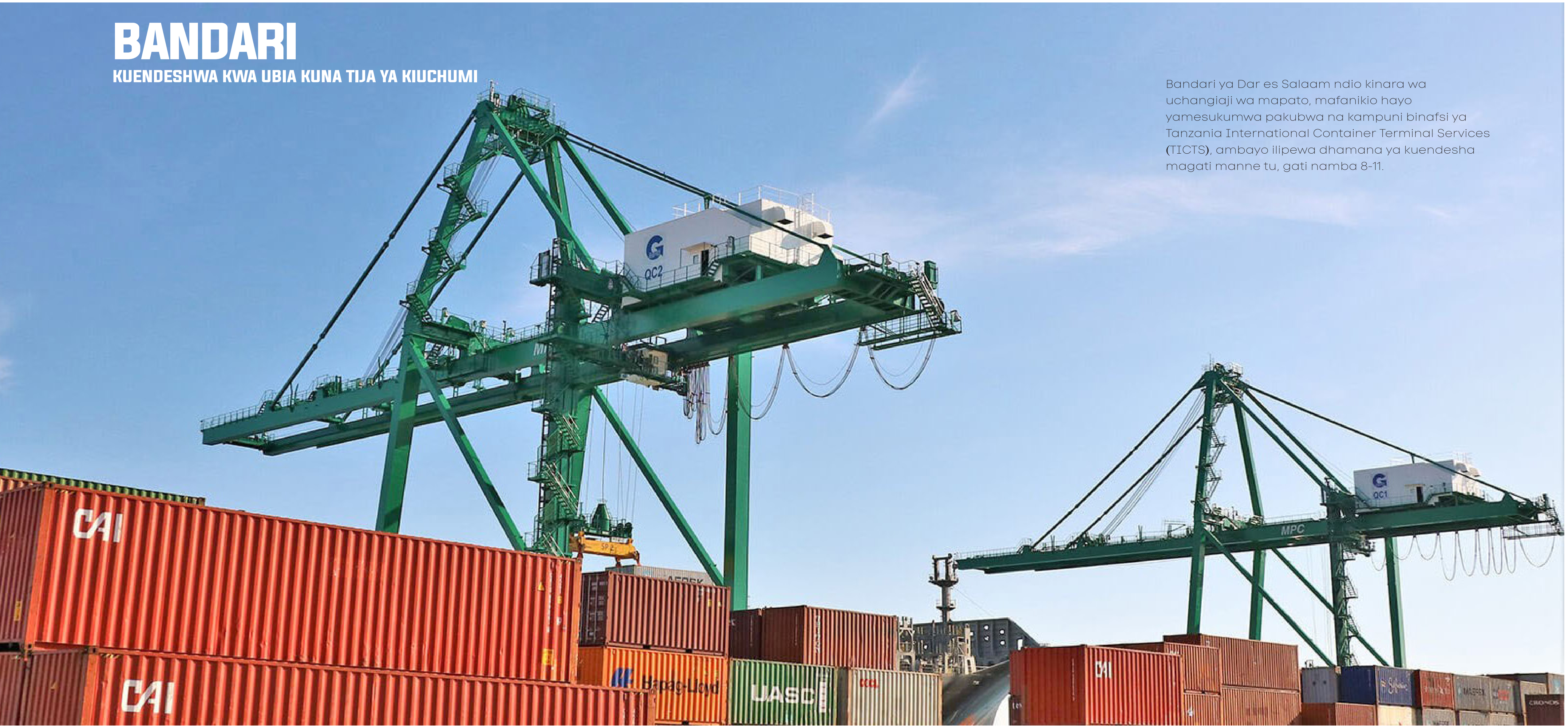
Tanzania imebarikiwa uwanda mrefu wa bahari, Maziwa na Mito ambao unaifanya kumiliki Bandari kubwa na ndogo na eneo hilo limekuwa likichangia kiasi kikubwa cha mapato kwenye mfuko Mkuu wa Hazina. Bandari za Tanzania zikiongozwa na bandari ya Dar es Salaam ni eneo muhimu la uchangiaji wa mapato, mafanikio hayo yamesukumwa pakubwa na TICTS ambayo ilikuwa ikiendesha gati namba 8-11.

TICTS ilikabidhiwa jukumu hilo mwaka 2000 na utawala wa Hayati Rais Benjamin Mkapa na ilimaliza mkataba wake mwaka 2022.

Ukweli ni kwamba mkakati wa Rais Samia Suluhu Hassan na Serikali yake wa kuwaletea Watanzania maendeleo kwa muda mfupi "Blitzkrieg" ndio sababu ya kelele za wakosoaji wengi wa mipango yake na hasa mpango wa mbia binafsi wa uwekezaji na uendeshaji bandari zetu

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI



Bandari ya Dar es Salaam ndio kinara wa uchangiaji wa mapato, mafanikio hayo yamesukumwa pakubwa na kampuni binafsi ya Tanzania International Container Terminal Services (TICTS), ambayo ilipewa dhamana ya kuendesha magati manne tu, gati namba 8-11.

Pamoja na dosari kadhaa za kiuendeshaji zilizokuwa zikielekezwa kwa TICTS, lakini angalau ilionesha mwanga wa matumaini kwenye ukusanyaji wa mapato na utoaji wa huduma bora, ilipunguza muda wa meli kuingia na kutoka bandarini, mianya ya rushwa ilizibwa, kazi ya wizi wa mizigo na vifaa vya magari ilitokomezwa kwa kiasi kikubwa na hata ukiritimba ulipungua.

Kuondoka kwao kunafungua milango kwa serikali kutafuta wawekezaji wenye nguvu na ushawishi zaidi wa biashara ya mizigo na makasha duniani kote ili kuendeleza pale walipoishia.

Hii inamanisha suala la mwekezaji mpya ni muendelezo wa miaka 22 ya uwepo wa TICTS, haileti maana yeyote kwa mwekezaji anaetafutwa sasa kuonekana adui wa maendeleo ya nchi! Mshangao huu ndio umelisukuma jarida hili kujielekeza katika kufafanua ukweli na umuhimu wa uwekezaji kwenye bandari zetu nchini.

Ieleweke wazi katika zama hizi, ili bandari ilete tija kwa nchi na wananchi wake ni lazima iwe na wigo mpana wa kibiashara na mataifa mbalimbali duniani na hilo linawezekana kama kutakuwa na kampuni kubwa zenye nguvu ndani ya soko la usafirishaji wa mizigo.

Kwa Tanzania si serikali wala kampuni binafsi zenye nguvu hizo, kabla ya TICTS tulishawahi kuendesha bandari wenyewe kwa miaka mingi, hakuna tija kubwa tuliyoipata zaidi tuliishia kukimbiza wateja. Kampuni kubwa zenye nguvu na ushawishi wa biashara hiyo duniani zinajulikana na ndizo zinazotumika na kutumiwa hata na mataifa yaliyoendelea.

PSA International ambayo iko kwenye zaidi ya nchi 26 duniani na Cosco Shipping Ports (CSP) inayoendesha shughuli zake kwenye nchi nyingi duniani ikiwemo China, Kusini Mashariki mwa bara la Asia, Mashariki ya Kati, Ulaya, Amerika ya Kusini na Mediterranean.

Nyengine ni APM Terminals ya Uholanzi, hii inafanya kazi kwenye zaidi ya nchi 42 duniani ikiendesha bandari na vituo 75, China Merchants Group ya China nayo ina vituo kwenye bandari kadhaa zinazojumuisha ukanda maalumu wa kiuchumi (Free Economic Zones). DP World ya Falme za Kiarabu (UAE) inayoendesha bandari na vituo vya kusafirisha mizigo katika nchi zaidi ya 80 duniani ni moja ya kampuni nyengine kubwa duniani.

Hii inafanya kazi kwenye nchi za China, Marekani, Uingereza, Canada, Australia, Ujerumani, Uholanzi, Msumbiji, Senegal, Afrika Kusini, Rwanda, india, Kongo -DRC, Indonesia na Ufaransa. Hutchison Ports ya Hongkong nayo imo kwenye orodha ya kampuni kubwa zinazoendesha bandari duniani. Hii inaendesha bandari 52 ndani ya nchi 26 zilizopo Asia, Mashariki ya Kati, Afrika, Ulaya, Marekani na Australia. Terminal Investment Limited, International Container Terminal Services (ICTSI) ya Ufilipino, CMA-CGM ya China na Evergreen Marine Corporation (EMC) ya Taiwan zote hizi ni kampuni kubwa zenye nguvu na ushawishi wa biashara hii. Kampuni hizo zina mtandao mpana na ushirikiano wa karibu na kampuni kubwa za utoaji huduma za usafirishaji wa mizigo duniani za Mediterranean Shipping Company (MSC) ya Uswis, APM-Maersk ya Denmark, CMA-CGM ya Ufaransa, COSCO ya China, HAPAG- LLOYD ya Ujerumani, Ocean Network Express ya Japan, Evergreen Line ya China, Hyundai Merchant Marine ya Korea, Yang Ming Marine Transport ya Taiwan na ZIM ya Israel. Ili uwe na uhakika wa kufanya biashara ya bandari kimkakati ni lazima uingie kwenye ulimwengu wa kampuni hizo kama alivyofanya Hayati Mkapa ambae aliipa kazi TICTS inayomilikiwa kwa kiasi kikubwa na Hutchison Ports ya Hong Kong.

Biashara ya bandari si suala la kupakia na kupakua makasha tu, ni biashara ya kuhakikisha unakuwa na ushawishi kwa wafanyabiashara wakubwa kutumia bandari yako kupitisha bidhaa zao. Sababu hizo na nyengine nyingi zenye mtazamo wa kiuchumi ndizo zinaisukuma serikali kutafuta mbia binafsi mwenye nguvu na uwezo wa kushawishi mizigo ipite katika bandari zetu.

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

Raia wa Awamu ya Tatu, Hayati Benjamin William Mkapa mara baada ya kuingia madarakani mwaka 2000, aligundua wazi kuwa Tanzania yenyewe haiwezi kuleta mapinduzi ya kikodi bila kuboresha mifuno yake ya kiuchumi nakibiashara.

Hatutaweza kuufikia uchumi wa kati wa juu, bila kuwa na mikakati imara na madhubuti ya kibiashara, miongoni mwa mikakati hiyo ni kumpata mwekezaji mwenye nguvu, vinginevyo tutaendelea kuiona bandari haina maana na itaendelea kuwa kikwazo cha maendeleo ya kiuchumi sio kwa Tanzania pekee bali hata kwa nchi zinazotegemea uwepo wa bandari ya Dar es Salaam, Mtwara, Tanga, Mwanza, Kigoma na Kagera.

Hata ujenzi wa Reli ya Kisasa ya (SGR) hautakuwa na maana kama hakutakuwa na bandari zenye nguvu ya kuingiza na kutoa kiasi kikubwa cha bidhaa na mizigo kutoka na kwenda kwenye maeneo mbalimbali ya ndani na nje ya nchi. Tija ya utendaji kazi wa bandari ndio itakuwa kigezo na kivutio kwa nchi jirani kuendelea kutumia bandari zetu na hivyo kuongeza mapato. Bila kuboresha utendaji wa bandari ni wazi washindani wetu wataliteka soko letu.

Ikumbukwe kuwa majirani zetu nao wamo kwenye mpango wa kuboresha bandari zao na kufungua njia mpya ya reli ya kisasa, kujichelewesha kwetu kunaweza kuleta madhara ya kiuchumi.

Hatupaswi kurudi nyuma, tunapaswa kupaendeleza pale ilipoishia TICTS ambayo iliweza kuongeza kasi ya kuhudumia makasha kila mwaka kutoka chini ya makasha 100,000 mwaka 2000 hadi kufikia zaidi ya makasha 700,000 kwa mwaka 2022.

Hayati Mkapa aliubaini umuhimu wa bandari katika kuchangia uchumi wa nchi, uamuzi wake huo haukumaanisha kuwadharau Watanzania katika kuendesha bandari zao. Aliamini bado nguvu za kiuchumi za baadhi ya kampuni za Kitanzania ni ndogo na haziwezi kuendesha bandari inayohudumia nchi za Rwanda, Burundi, Zambia, Jamhuri ya Kidemokrasia ya Congo, Malawi, Uganda na nchi nyingine duniani.

Hatua ya kufikiri kuwa bandari zetu zinaweza kuendeshwa na wazawa ni kupanga kuzidumaza kama zilivyodumaa bandari za Tanga na Mtwara ambazo uwezo wake wa kuhudumia shehena za mizigo ni mdogo.

Ujio wa waendeshaji wenye nguvu utazalisha fursa kubwa ya kupata mizigo mingi kutoka maeneo mbalimbali ya dunia na kufungua soko la ajira kwa Watanzania.

Biashara ya bandari ina ushindani, ni rahisi kwa washindani wa biashara hiyo kuwabadili mawazo wafanyabiashara na kuacha kupitisha mizgo yao Tanzania. Upo uwezekano wa mfanyabiashara kurubuniwa na kampuni zenye nguvu na ushawishi na kuhamishia mizigo yake kwenye bandari wanazoziendesha. Siri kubwa ya kuendesha bandari duniani ni kuwa na uhakika wa kupitisha mizigo inayoingia na kutoka popote pale duniani katika bandari au vituo vinavyoendeshwa na kampuni moja kwa namna ya kutengeneza mfumo mmoja wa usafirishaji unaohudumia watumiaji wengi (HUB).

Ni jambo jema kwa wazawa kuendesha taasisi zao wenyewe, lakini hili la kuendesha bandari kwa tija haliwezi kufanywa na wazawa, uwezekano wa kushindana na kampuni tulizozitaja hapo juu ni mdogo. Tulishindwa kulifanya hili chini ya Nasaco. Hata hivyo wapo baadhi ya Watanzania wakiwa wanalijua suala hili la wazawa kutokuwa na uwezo wa kuendesha bandari zetu kwa weledi wameamua kupotosha na kupinga jitihada za serikali za kumsaka mwekezaji mkubwa.

Wanaolifanya jambo hili miongoni mwao wanaheshimika katika jamii kutokana na kuwa na ushawishi kwenye nafasi za kisiasa ama kidini.

Hawa kwa makusudi wameamua kuliyumbisha Taifa kwa hoja ya sauti ya wengi.Kundi hili dogo limejivika sura ya sauti ya umma ili kuhalalisha hoja yao, wamebeba ajenda kuwa Watanzania wengi hawataki uwekezaji ndani ya bandari ya Dar es Salaam.

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

Kama TICTS iliyokuwa ikiendesha magati manne iliweza kuchangia pato kubwa hivyo, vipi kama magati yote 11 yaliyopo ndani ya Bandari ya Dar es Salaam yatahudumiwa na waendeshaji wenye nguvu.

Hoja yao inaibua swali la je, hayo maoni ya Watanzania kukataa wawekezaji bandarini wameyapata wapi au wanasukumwa na hisia na maslahi binafsi! Katika kulizungumzia hilo Waziri wa Nchi Ofisi ya Rais, Mipango na Uwekezaji, Profesa Kitila Mkumbo, anasema wazi kuwa hakuna Mtanzania mwenye nia njema na nchi yake anaekataa suala la uwekezaji wenye tija kwenye Bandari zetu na miradi mingine ya maendeleo.

Prof. Kitila anasema TICTS haikuwa kampuni ya wazawa na ndio imekuwa chachu ya ongezeko la mapato bandarini ambayo yamesaidia nchi kutoa huduma mbalimbali za kijamii pamoja na kujenga miundombinu mijini na vijijini.

"Kama TICTS iliyokuwa ikiendesha magati manne iliweza kuchangia pato kubwa hivyo, vipi kama magati yote 11 yaliyopo ndani ya Bandari ya Dar es Salaam yatahudumiwa na waendeshaji wenye nguvu.

"Serikali ya awamu ya Sita imedhamiria kujitegemea bila kutegemea wahisani, tusiikwamishe.

"Hakuna Mtanzania anaekataa muwekezaji kwa sababu ujio wao kwenye bandari ya Dar es Salaam, si suala jipya na haitakuwa mara ya kwanza. "Waliodhamiria kuchelewesha maendeleo wanalijua hili ila kwa sababu zao wanadai kuwa bandari ya Dar es Salaam, haijawahi kuendeshwa na kampuni za nje. "Tuitendee haki nchi yetu kwa kusema ukweli na kuwaacha wananchi waamue matokeo hasi au chanya kwa kuzingatia faida ya uwekezaji huo," alisema.

Mwenyekiti wa Taasisi ya Sekta Binafsi (TPSF) Angelina Ngalula ameunga mkono hoja ya Watanzania wengi kutaka uwekezaji, hata hivyo alieleza kuwa kuna haja ya kuwapa wananchi elimu ya kutosha juu ya uwekezaji.

"Ni mwananchi gani anaweza kupinga maendeleo, kinachofanyika ni upotoshaji tu, hata hivyo elimu ya haya masuala ya uwekezaji inahitajika zaidi kwa wananchi ili kuwapa uelewa wa umuhimu wa suala hili."

Mfanyabiashara wa magari jijini Dar es Salaam, John Magali amelizungumzia suala la elimu ya uwekezaji kwa wananchi kuwa ni muhimu.

Alisema kama watu wakiuelewa umuhimu wa uwekezaji wenye tija bandarini hakuna mtu atathubutu kumtusi kiongozi wa nchi.

"Iwapo mwananchi angekuwa anakijua kiasi cha mapato kinachokusanywa bandarini, sidhani kama atataka bandari iendeshwe kienyeji.

"Bandari chini ya TICTS ilikuwa ikichangia kiasi cha zaidi ya trilioni 7 katika bajeti ya serikali kila mwaka kwa mapato ya kuendesha gati 4 tu kati ya gati 11 zilizopo. "Ujenzi wa reli na mradi wa kufua umeme wa Mwalimu Nyerere unajengwa kutokana na sehemu ya mapato ya bandari.

"Hakuna Mtanzania ambae yuko tayari kuandamana kwa sababu ya kuupinga ujio wa mwekezaji binafsi bila kujali asili yake. Ni fahari kwa mwananchi kuona bandari inaendeshwa kwa tija.

"Tuwe na hofu ya Mungu, tusiwajaze chuki wananchi ili wauchukie uongozi wa nchi yetu. Tukatae upotoshaji huu sasa na hata baadae."

Kwa upande wake Frolwin Rwegasira ambae anajishughulisha na biashara ndogo ndogo, aliliambia jarida hili kuwa hitaji la Watanzania walio wengi ni kuhakikisha maisha yao yanarahisishwa kwa kupunguziwa kodi, kuondokana na kadhia ya mfumuko wa bei pamoja na kuhakikishiwa huduma bora za kijamii na hiyo ndio nia na dhamira ya Serikali.

"Kuna changamoto katika uchumi tegemezi kama ulivyo uchumi wa Tanzania ambao sehemu kubwa ya rasimali fedha hutokana na hisani, misaada na mikopo ili kumudu gharama ya kujiendesha, kwa namna hiyo uwezo wa kuwa na maendeleo ya haraka sio jambo rahisi, ni jambo linalohitaji maamuzi magumu na hapo ndipo panapoleta utofauti kati yetu na nchi zilizoendelea.

"Tunapojipanga kuondoka kwenye utegemezi inakuwaje tena tunajivua nguo wenyewe hadharani na kuwapa nguvu mabebaru waendelee kutubana ili tusiwe na uwezo wa kujitegemea na tuendelee kuomba hisani."

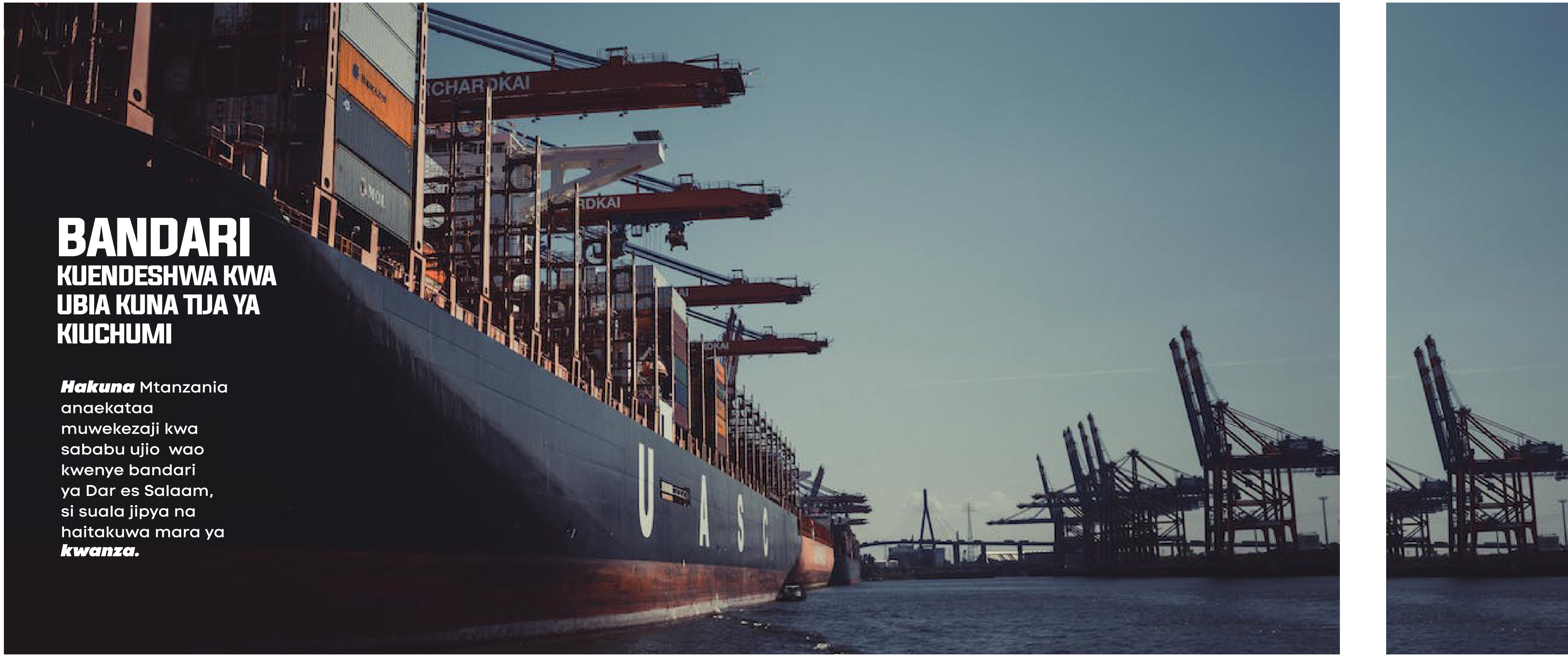
Rwagasira aliwashauri Watanzania waendelee kutulia na kuipa nguvu serikali yao ili kuwatafutia nafuu ya maisha kwa kuwa na vyanzo vipya vya mapato, kuwatafutia masoko ya bidhaa zao ndani na nje ya nchi kupitia bandari zetu na zile za nchi za nje ambako nchi inaweza kuuza mazao na bidhaa za viwanda halikadhalika kuagiza pembejeo na viuatilifu na hata mali ghafi za viwanda kwa gharama nafuu kwa uwepo wa muendeshaji bandari ambaye ataondoa kadhia za ucheleweshaji na hivyo kupunguza kodi na tozo.

Kwa upande wake Hadley Mpoki aliliambia jarida hili kuwa wananchi wengi hawana elimu ya kutosha juu ya masuala ya uwekezaji zaidi wanataka kuona maisha yao ya kawaida yanaendelea yakiwa na amani na furaha huku wakiwa na uhakika wa kupata huduma mbalimbali za kijamii.

"Uelewa huu mdogo juu ya suala la uwekezaji ndani ya bandari unayalenga makundi yote, waliosoma na wasio soma. Wapingaji wanapinga kwa sababu wameaminishwa kupinga. Wanaokubali, hitaji lao ni kuhakikisha wanakuwa salama na kuhakikishiwa huduma bora, punguzo la kodi na tozo mbalimbali sanjari na kuondokana na mfumuko wa bei."

Mwanasheria Mwandamizi wa Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA), Kulwa Mumbuli alipohojiwa na jarida hili ili kutoa majibu na ufafanuzi wa maeneo yanayoelezwa kuwa hasi kwenye mchakato mzima wa uwekezaji katika bandari ya Dar es Salaam, aliyagusa maeneo yote yanayopigiwa kelele:-

TZ&BEYOND



BANDARI
KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

Hakuna **Mtanzania anaekataa muwekezaji kwa sababu ujio wao kwenye bandari ya Dar es Salaam, si suala jipya na haitakuwa mara ya *kwanza.***

Maeneo yanayohusika ni Pamoja na: Bunge kuridhia mkataba wa Tanzania na Dubai, TPA kusaini mkataba na wawekezaji, Kutokuwepo kwa ukomo wa muda kwenye uwekezaji, Bandari za Tanzania na hasa ya Dar es Salaam zimeuzwa.

Mumbuli amesema kilichoridhiwa na Bunge si makataba bali ni maridhiano na yanaweza kutotekelezwa kama pande mbili hazitaafikiana, hii haitakuwa mara ya kwanza kwa nchi kutotekeleza itifaki za namna hii zinazoridhiwa na Bunge.

Kuhusu mkataba wa TPA na mwekezaji, anasema hakuna mkataba wowote uliosainiwa kati ya hizo pande mbili na suala la ukomo wa mkataba huo bado halijajadiliwa maana hakuna mkataba rasmi uliosainiwa na suala la kuuza bandari halipo maana kwani hakuna kipengele kilichoridhiwa na Bunge. Ieleweke TPA ndie mmiliki wa Bandari zote nchini kwa mujibu wa sheria ya Mamlaka ya Bandari, (Ports Act) Namba 17 ya Mwaka 2005, ambayo haijawahi kujadidiwa na Bunge kuruhusu mali na madeni ya Mamlaka ya Bandari kwa mtu au kampuni yeyote ya ndani au nje ya nchi.

Na hilo kama halitoshi, hata sheria za mwenye mali za serikali Msajili wa Hazina (Treasurer Registrar), hazijawahi kufanyiwa kazi na serikali au Bunge ili kuruhusu mali na madeni ya TPA kuuzwa. Ukweli huu unadhihirisha Bandari haiwezi kuuzwa kirahisi rahisi kama walivyo aminishwa watetezi wa sauti ya umma.

HATUA NNE MUHIMU KATIKA UWEKEZAJI

KATIKA UWEKEZAJI KUNA HATUA NNE MUHIMU ZA KIMKATABA AMBAZO ILI SUALA HILO LIKAMILIKE NI LAZIMA ZIPITIWE KAMA IFUATAVYO:-

I. Makubaliano ya ushirikiano kati ya Serikali ya Tanzania na Dubai (UAE).
Hatua ya kwanza ni makubaliano, lengo ni kuweka msingi wa makubaliano baina ya nchi na nchi ili kuwezesha kuanza kufanyika kwa majadiliano na kuingiwa kwa mikataba mbalimbali ya uwekezaji na uendeshaji wa maeneo ya bandari nchini.

II. Mkataba wa nchi Mwenyeji.
Mkataba huo hueleza aina na mfumo wa uwekezaji unaokusudiwa, utaratibu wa kikodi na namna nchi (Tanzania) itakavyonufaika na uwekezaji huo.

III. Mikataba ya Miradi.
Ieleweke kuwa TPA ndio mamlaka pekee kisheria inayoruhusiwa kuendesha bandari hivyo hakuna mamlaka nyengine yeyote inayoweza kuingia mikataba ya miradi, kwa mujibu wa sheria ya manunuzi ya umma.
TPA ikiridhia kuingia mkataba na kampuni yeyote maana yake itakuwa imekubali kusaini mkataba utakaohusisha upangishaji (sio kuuza Bandari) ambao utaainisha vipimo vya eneo analopewa mwekezaji na gharama ya malipo ya upangishaji kwa mwaka na ridhaa ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali lazima iwepo kwa kuzingatia kanuni za manunuzi ya umma na sheria husika.

IV. Mkataba wa uendeshaji.
Mkataba huo ndio utakaoainisha malipo ya tozo mbalimbali zitakazolipwa na mwekezaji serikalini wakati wote anapotoa huduma. Mfano tozo kwa kila Kontena moja au kiasi cha ujazo wa mzigo pamoja na ushuru wa forodha utakaokusanywa na TPA kama ilivyokuwa ikifanyika kwa TICTS ambayo ilikuwa ikiilipa TPA gharama za matumizi ya gati namba 8-11 kwa njia ya mrabaha (royalties)

Pamoja na mambo mengine ieleweke kuwa katika hatua zote hizo Serikali, Bunge na hata Mahakama zimeweka mbele maslahi na usalama wa nchi na kuhakikisha Watanzania wananufaika na uwekezaji wa kimkakati. Kwa kuzingatia umuhimu wa suala la bandari, busara zilitawala kuwa hata mkataba wa kibiashara unaotokana na makubaliano kati ya nchi na nchi uwasilishwe kwa wananchi kupitia kwa wawakilishi wao kwa dhana pana ya serikali kuwajibika kwa wananchi kupitia kwa wawakilishi waliowachagua, dhana hii sio ngeni kwenye tasnia ya utendaji wa shughuli za Bunge.

Labda tusema chimbuko la utaratibu huu uliowahi kutumika awali kuridhia utekelezaji wa mradi mkubwa wa bomba la mafuta toka Holili nchini Uganda hadi Tanga, Tanzania ni azma ya watawala kupata hisia za wananchi juu ya ukomo wa upeo wa kudadavua utekelezaji miradi yenye kuwagusa wananchi moja kwa moja badala ya kusubiri majibu hasi baada ya kukamilika na kuanza kutekelezwa. Hiki ni kipimo kikubwa cha uchambuzi miradi katika mustakabali wa uchumi shirikishi, na utaona njia hii ikiendelea kutumika itakuwa na changamoto kubwa kwa sababu ya ukomavu wa ustaarabu wetu kulinganisha na jamii za nchi zilizoendelea, sisi bado tuna safari ndefu ya kung'amua ni wapi tunapaswa kuweka mbele uzalendo na wapi tunapaswa kuweka mbele hisia zetu za kiitikadi.

Itoshe kusema kila jambo tunalivalisha itikadi ya kisiasa na ndio mwanzo wa changamoto ya utaratibu huu, lakini ni utaratibu mzuri sana wananchi wote kuwa na uelewa unaofanana katika utekelezaji wa miradi ya kiuchumi na kijamii na kwa kuwa wananchi ndio wenye mali, basi utaratibu huu unakuwa wa maana sana.

BANDARI

KUENDESHWA KWA UBIA KUNA TIJA YA KIUCHUMI

Kwa hiyo, inakuwa busara kusaini na baadae kabla ya kutekelezwa basi Wabunge kwa niaba ya wananchi wanapata stahiki ya kikatiba kupitisha mkataba husika kwa namna ya kuridhia na kama mkataba husika umejikita katika kubainisha kinagaubaga manufaa au athari ambazo nchi itapata kwa kutekeleza mkataba huo, aidha kama mkataba husika haujakinzana na masharti yoyote ya katiba yetu, sera, na tamaduni za kitanzania. Na kwa maana hiyo Bunge limekasimiwa na Katiba kuridhia endapo litaridhika kuwa masharti tajwa yamejitosheleza na kwamba Bunge pia linaweza kukataa kuridhia mkataba endapo litaona maslahi ya nchi hayajachanganuliwa vema au sio halisi.

Na kwamba Bunge pia limepewa nguvu ya kukataa kuridhia baadhi ya masharti ya mkataba endapo mkataba wenyewe utakuwa umetoa fursa hiyo, vinginevyo kama fursa hiyo haipo katika mkataba husika, basi Bunge linaweza kutoridhia mkataba huo.

Kwa ufupi hizo ndio baadhi ya changamoto za utaratibiu huo wa kuridhia mikataba ya kimataifa kwa mujibu wa masharti ya ibara ya 63(3) (e) ya Katiba inayotoa haki hiyo kwa Wabunge kutekeleza takwa hilo la kikatiba. Kufuata utaratibu ulioainishwa hapo juu na kwa mara ya kwanza katika historia ya mikataba ya uwekezaji nchini Serikali ililipeleka suala hilo kwa wananchi ili kupata ridhaa yao kupitia Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, huko wabunge waliridhia.

Kwa kufuata misingi ya utawala wa sheria unatoa haki kwa kila mwananchi kutafuta tafsiri au uamuzi wa mahakama juu ya jambo lolote lilipo katika mamlaka ya dola na limetokana na utekelezaji wa masharti yoyote ya Katiba au sheria iliyotungwa na Bunge, basi mahakama husimamia haki hiyo ya msingi.

Kwa miniajili hiyo Watanzania wanne waliokuwa na hoja sita miongoni mwake wakidai kuwa mkataba huo ulioridhiwa na Bunge unaenda kinyume na matakwa ya Katiba ya nchi waliamua kulipeleka suala hilo Mahakama Kuu Kanda ya Mbeya, Majaji watatu walilisikiliza shauri hilo. Agosti 10 mwaka huu Jaji Dustan Ndunguru akisoma hukumu hiyo na kuweka wazi kuwa baada ya jopo la majaji watatu kusikiliza pande zote mbili, mahakama imeamua pasina shaka kuwa hoja zote sita zilizowasilishwa na upande wa wadai, hazina mashiko hivyo mkataba huo (IGA) hauna dosari za kufanywa usitekelezwe.

SERIKALI YAFANYIA KAZI MAONI YA WADAU

Pamoja na uamuzi huo uliozingatia sheria, lakini pia Rais Samia ambae amekuwa akisisitiza tabia ya kusikiliza maoni ya wananchi na kuahidi kuwa serikali yake itafanyia kazi maoni hayo kwa maslahi mapana ya taifa na kusisitiza kuwa

dhamira yake ni kuendeleza ujenzi wa nchi moja alifanyia kazi maoni ya wananchi.

Msisitio wa Rais Samia katika kusikiliza maoni ya wananchi aliutoa aliposhiriki uzinduzi wa jengo la Kanisa la Anglikana na baadae kwenye sherehe za miaka 60 ya Kanisa la kiinjili la Kilutheri Tanzania (KKKT) na hata alipokutana na viongozi wote wa dini na kuwahakikishia kuwa dhamira yake ni kujenga Tanzania moja isiyogawanyika na kwamba hakuna mtu au kikundi kitakachoweza kuigawa Tanzania kwa misingi ya udini, ukabila, jinsia n ahata kwa upande wa Muungano.

Alisema hilo ni jukumu lake na kuwa amesikiliza hoja zote kuhusu kuboresha mazingira ya kupata mwekezaji na mwedeshaji wa bandari na akamalizia kuwa hatoongea tena juu ya bandari bali ataendelea kutekeleza majukumu yake juu ya kitega uchumi hicho kikubwa, kauli ya Rais haikuchukua muda mrefu, haraka TPA ilitangaza zabuni kwa kampuni za ndani na nje ya nchi zenye uwezo kutuma maombi kwa ajili ya kusimamia kituo cha makontena (Container Terminal II) kinachohusisha gati namba 8 hadi 11 katika Bandari ya Dar es Salaam.

Hili ndilo eneo ambalo hapo awali lilisimamiwa na TICTS. Uamuzi huu wa TPA unaweza kuondoa ukosoaji na badala yake umeleta majibu sahihi na kuondoa matamanio ya kukata rufaa kwani serikali imeonesha wazi kuwa inafuata taratibu zote za kisheria za uwekezaji, kwa maana hiyo serikali imekuwa sikivu kiasi cha kumaliza mzizi wa fitina uliokuwa unatumiwa na kundi dogo la watu kutaka kuwarubuni na kuwagawa wananchi kwa misingi ya uzalendo, udini, jinsia na matabaka.

SAKATA LA UWEKEZAJI NI SOMO LA URAIA NA UZALENDO NCHINI

Pamoja na mambo mengine Rais Samia ametufundisha jambo katika mustakabali wa uongozi wa nchi, ameamua kukaa kimya na hatua hiyo imeonesha manufaa yake na ukomavu wa hali ya juu kabisa na imemsaidia kuwajua walio wake na waliotumwa kufanya ubeberu. Hatua hiyo imewafanya wakosoaji kuishia kulalamikia uamuzi wa Mahakama Kuu wakati fursa ya kukata rufaa walikuwa nayo. Ukweli ni kwamba hapakuwa na sababu ya kumtishia Rais kwa maneno makali yaliyoashiria jinai huku wakifahamu kuwa wana haki mbele ya sheria ya kuwasilisha maombi yao kupinga uamuzi wa Mahakama. Hili jambo ni la hatari na tukiendelea na kadhia kama hii itafika wakati jamii itakimbilia barabarani kupinga uamuzi wa chombo kilichopewa mamlaka kusimamia haki na kutoa tafsiri ya sheria na Katiba kulingana na tatizo lililopo katika jamii.

Tumeshuhudia kwa mara ya kwanza baadhi ya Watanzania wakitumia lugha ya maudhi, lugha isiyo shabihiana na desturi na tamaduni za Kitanzania wakishindwa kuheshimu mamlaka na kufikisha hoja zao, watetezi wa haki za binaadamu wakawa kimya kukemea maudhi hayo aliyofanyiwa Rais wa nchi, Bunge na Mahakama. Hili lisingekubalika mbele ya Rais asiyependa kukosolewa.

Hakuna sababu ya kuwalazimisha viongozi kutumia mamlaka yao kuchukua hatua kali za kisheria kwenye masuala yenye tija kwa nchi, staha ni muhimu na uwezekano wa kupingana kwa hoja bila matusi upo. Ni muhimu kuulinda umoja wetu na utanzania wetu, bado tuna safari ndefu ya kutafuta maisha bora na sio bora maisha, hakuna sababu ya kubaguana kwa namna yeyote ile, ubaguzi hautatujenga bali utatubomoa.

Tusiwachanganye na kuwahadaa Watanzania kuwa tunaweza kuendesha bandari zetu na kupata faida kama vile tuna uwezo wa kuhodhi mtandao wa mizigo duniani.

Mataifa makubwa duniani yamekodisha baadhi ya bandari zao kwa waendeshaji binafsi wakiwemo Waarabu na Wahindi ambao huenda baadhi yetu hatuwataki.

Wanaokosoa wameteleza, wanapaswa kuwaacha viongozi walioaminiwa watende haki, waongoze kupata zaidi ya robo tatu ya kipato cha bajeti kutoka katika uendeshaji wa bandari na hilo linawezekana.

Hayati Mzee Mkapa alipotofautiana na washauri wake akitaka bandari iendeshwe na mbia binafsi, aliibuka mshindi wa busara na upeo wa kuona mbali.

Mungu awe pamoja na Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na kazi iendelee ili tuwe mashuhuda kuwa mchango utakaoletwa na mwekezaji mpya utakuwa kichocheo cha uchumi wa Tanzania kwa manufaa ya wote.

RAHA NA KARAHA ZA

BANDARI

YA DAR ES SALAAM

NA SIDI MGUMIA

Bandari ya Dar es Salaam ni mojawapo ya bandari za Tanzania inayohudumu katika bahari ya Hindi. Kwa namna ilivyojikita, bandari ya Dar es salaam, hutoa huduma ya usafirishaji wa mizigo, nafaka, mafuta na makasha kwa nchi zaidi ya nane zisizo fungamana na bahari.

Bandari hiyo ni moja ya bandari tatu muhimu zilizopo kwenye uwanda wa bahari nchini Tanzania na inashughulikia zaidi ya asilimia 90 ya usafirishaji wa mizigo nchini.

Kulingana na chama cha Kimataifa cha Bahari na Bandari duniani, Bandari ya Dar es Salaam ni ya nne kwa ukubwa katika bara la Afrika kwenye Bahari ya Hindi baada ya Bandari ya Durban, Mombasa na Maputo.

RAHA NA KARAHA ZA

BANDARI

YA DAR ES SALAAM

Ushindani wa kibiashara unailazimisha Tanzania kuhakikisha inaboresha ufanisi wa bandari zake ili kuendelea kuwa na mvuto kwa watumiaji wake ambao ni wafanyabiashara wa nje na ndani ya nchi.

Bandari hiyo inafanya kazi kama lango la biashara kwa Tanzania na kwa nchi ambazo hazijafungamana na bahari.

CHIMBUKO LA BANDARI YA DAR ES SALAAM

Jiji la Dar es Salaam, ambalo lilikuwa likijulikana kama Mzizima lilianza kuwa na maendeleo mnamo mwaka 1862. Sultan wa Zanzibar wakati huo Majid bin Said aliitumia bandari ya Dar es Salaam kama mbadala wa bandari ya Bagamoyo na Zanzibar, hata hivyo utaratibu huo wa Sultan ulikoma baada ya kifo chake.

Kifo chake kiliifanya bandari hiyo kudumaa hadi pale kampuni ya Kijerumani ya Afrika Mashariki ilipoanza kujenga mji huo mnamo mwaka 1887. Wajerumani walijenga Reli ya Usambara kutoka Bandari ya Tanga na kuanza kujenga upya Central Line kutoka mji mkuu mpya wa Dar es Salaam. Baada ya Vita ya Kwanza ya dunia Dola la Uingereza likachukua Tanganyika na kudumisha mji mkuu wao. Shughuli za kiuchumi ziliendelea katikati mwa jiji na kuwezesha upanuzi wa bandari, kuanzia mwanzoni mwa karne ya 20 na kupita Vita ya pili ya Dunia, baada ya Tanganyika kupata uhuru wake (1961-1964) Dar es Salaam iliendelea kuwa mji mkuu wa biashara.

UBAGUZI AFRIKA KUSINI FAIDA KWA TANZANIA

Kwa sababu ya ubaguzi wa rangi uliokuwa ukiendelea nchini Afrika Kusini serikali za nchi za Kusini mwa Afrika kama vile Zambia, Zimbabwe na Malawi ambazo zilikuwa zikitegemea bandari za Afrika Kusini, zilielekeza nguvu zake kwenye Bandari ya Dar es Salaam nchini Tanzania.
Hii iliwezesha ujenzi wa reli ya TAZARA, barabara kuu ya TANZAM na kuunga ukanda wa Malawi. Bandari ya Dar es Salaam, imetumika kama lango la mauzo ya nje ya shaba ya Zambia na mauzo ya tumbaku ya Malawi, zaidi ya hayo inatoa njia muhimu kwa uagizaji wa mafuta nchini kupitia bomba la mafuta la TAZAMA linalotoka Bandari ya Dar es Salaam hadi Zambia.

CHANGAMOTO

Uendeshaji wa sasa umekosa ufanisi kusudiwa maana dunia imekumbwa na ushindani mkubwa wa kibiashara, kama ilivyoelezwa kwa kina kwenye ripoti ya Benki ya Dunia.

Kwa bahati nzuri suala la ubaguzi nchini Afrika Kusini, sasa limekuwa ni historia baada ya Hayati Rais Nelson Mandela kuukomesha, hatua hiyo imefungua milango ya biashara ya Bandari nchini humo, imeondoa tishio la mapigano hatua inayoongeza kasi ya ushindani kwa bandari ya Dar es Salaam, ambayo pia inakabiliwa na ushindani dhidi ya Bandari ya Mombasa na ile ya Beira iliyopo nchini Msumbiji. Ushindani wa kibiashara unailazimisha Tanzania kuhakikisha inaboresha ufanisi wa bandari zake ili kuendelea kuwa na mvuto kwa watumiaji wake ambao ni wafanyabiashara wa nje na ndani ya nchi. Pamoja na jitihada kadhaa za serikali za kuiboresha bandari ya Dar es Salaam, bado hali ni ya kuchechemea. Ikumbukwe kuwa Bandari ya Dar es Salaam imekuwa sehemu muhimu ya uchumi wa Tanzania na inapaswa kuubeba pakubwa mfuko mkuu wa bajeti. Na njia pekee ya kufikia malengo hayo ni kutafuta wawekezaji wenye nguvu na ushawishi mkubwa wa biashara za mizigo duniani ili kuondokana na changamoto za utendaji usio na tija na upotevu wa mapato unaosababishwa na meli kukaa muda mrefu bila kutia nanga na hivyo TPA kuwajibika kulipia gharama hizo. Changamoto nyengine ni utendaji wa kazi usio ridhisha, ukosefu wa mtandao wa makasha toka bandari nyingine duniani, rushwa na udokozi, uwezo mdogo wa kuhudumia meli kubwa, Miundombinu hafifu, udogo wa lango la kuingilia meli pamoja na kukosekana kwa scanners za mizigo. Aidha kwa sasa Bandari ya Dar es Salaam inahitaji kuboresha zaidi maeneo ya kuhifadhi makasha kwenye bandari kavu.

KAZI IMEFANYIKA

Usalama wa mali na mizigo sasa ni wa kuridhisha, mtandao wa mwasiliano ICT backbone umejengwa na unaridhisha,sehemu za kuhifadhia makasha zimejengwa kiasi cha kuridhisha.

UWEKEZAJI

BANDARINI

Tanzania imekuwa inajulikana kama nchi ambayo haifungamani na upande wowote miaka mingi na inayokaribisha wawekezaji kutoka sehemu zote duniani

JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA

WIZARA YA AFYA, MAENDELEO YA JAMII, JINSIA, WAZEE NA WATOTO

MAMLAKA YA DAWA NA VIFAA TIBA (TMDA)

TMDA
Tanzania Medicines & Medical Devices Authority

KUHUSU TMDA

Mamlaka ya Dawa na Vifaa Tiba (TMDA) ambayo ilikuwa ikijulikana kama Mamlaka ya Chakula na Dawa (TFDA) ni taasisi ya Serikali iliyo chini ya Wizara ya Afya, Maendeleo ya Jamii, Jinsia, Wazee na Watoto ambayo ina jukumu la kulinda afya ya jamii kwa kudhibiti usalama, ubora na ufanisi wa dawa, bidhaa za tumbaku, chanjo, vifaa tiba na vitendanishi.

Iliyokuwa TFDA ilibadilishwa jina na kuwa TMDA mnamo tarehe 1 Julai, 2019 kufuatia marekebisho ya Sheria ya Chakula, Dawa na Vipodozi, Sura 219 kupitia Sheria ya Fedha, Na. 8 ya mwaka 2019 ambayo mbali na kubadili jina la Sheria hiyo kuwa Sheria ya Dawa na Vifaa Tiba, Sura 219, pia ilihamisha majukumu ya kudhibiti ubora na usalama wa chakula na vipodozi kwenda katika Sheria ya Viwango, Sura 130.

DIRA | Kuwa Mamlaka inayoongoza katika kudhibiti usalama, ubora na ufanisi wa dawa, chanjo, vifaa tiba, vitendanishi na bidhaa nyingine zinazohusiana na afya kwa wote

DHIMA | Kulinda afya ya jamii kwa kuhakikisha usalama, ubora na ufanisi wa dawa, chanjo, vifaa tiba, vitendanishi na bidhaa nyingine zinazohusiana na afya.

MAJUKUMU

1. Kusajili na kutoa vibali vya majengo ya kutengeneza na kuuza dawa, chanjo, bidhaa za tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi
2. Kukagua maeneo ya kutengeneza na kuuza dawa, chanjo, bidhaa za tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi
3. Kukagua shehena za bidhaa za dawa, chanjo tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi katika vituo vya forodha na kwenye maghala ya kuhifadhia bidhaa hizi
4. Kutoa vibali vya kuingizia na kusafirisha nje ya nchi bidhaa za dawa, chanjo, tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi
5. Kusajili bidhaa za dawa, chanjo, tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi kabla ya kuruhusiwa kuuzwa katika soko la Tanzania
6. Kudhibiti majaribio ya dawa, chanjo, bidhaa za tumbaku na vifaa tiba na kufuatilia madhara yatokanayo na matumizi ya bidhaa hizi
7. Kudhibiti matangazo ya dawa, chanjo, bidhaa za tumbaku, vifaa tiba na vitendanishi
8. Kutoa elimu kwa umma

Imetolewa na:
Mkurugenzi Mkuu,
Mamlaka ya Dawa na Vifaa Tiba (TMDA),
S.L.P 77150, Dar es Salaam au
S.L.P 1253 Dodoma
Simu: +255 222 450512/450751/452108
Simu ya Bure: 0800110084
Nukushi: +255 222 450793
Barua Pepe: info@tmda.go.tz Tovuti: www.tmda.go.tz

0800110084 @tmda_tanzania @tmda tanzania www.tmda.go.tz "TMDA Hulinda Afya ya Jamii"

DARASA LA Profesa Assad wanasheria juu ya uwekezaji

Kinachoonekana kwa Tanzania ni baadhi ya wanasheria na wale wanaopinga uwekezaji ndani ya Bandari ni kutojua namna sahihi ya kusoma na kutafsiri sheria za uwekezaji.

NA. PROF. MUSSA ASSAD

Mdhibiti na Mkaguzi Mkuu wa Hesabu za Serikali (CAG) wa zamani, ametolea ufafanuzi suala la uwekezaji bandarini.

Yafuatayo ni maneno yake: Kwa namna yeyote ile Bandari ya Dar es Salaam inawahitaji wawekezaji wakubwa wenye nguvu ya ushawishi wa kibishara duniani.

Kwa hali ilivyo sasa hakuna namna ya Tanzania kuwakwepa wawekezaji wakubwa katika bandari kwani hata mataifa yaliyoendelea nayo huwatumia wawekezaji wakubwa kwenye shughuli za uendeshaji wa Bandari. Kinachoonekana kwa Tanzania ni baadhi ya wanasheria na wale wanaopinga uwekezaji ndani ya Bandari kutojua namna sahihi ya kusoma na kutafsiri sheria za uwekezaji. Tatizo usomaji mbaya wa baadhi ya wanasheria, watu si wataalamu wa uwekezaji hata kama ni wanasheria, lakini si wataalamu wa sheria za uwekezaji.

Kipengele kinachozungumziwa juu ya uuzwaji wa ardhi hakipo, kilichopo ni haki ya kutumia ardhi, haki ya ardhi si umiliki (ownership) haki ya ardhi ni utumiaji wa ile ardhi, ni haki ya kutumia si kumiliki." Mmiliki halali wa ardhi yote ya Bandari ni Mamlaka ya Bandari Tanzania na anayo hati, atakachokifanya TPA si kumpa hati ya umiliki mwekezaji bali atampa haki ya kuitumia ardhi hiyo.

Tukiweza kuwekeza katika Bandari kwa sasa itakuwa vyema na huenda katika miaka 20 ijayo watu wakiona watasema wale watu waliofanya hivi walikuwa na akili kubwa.

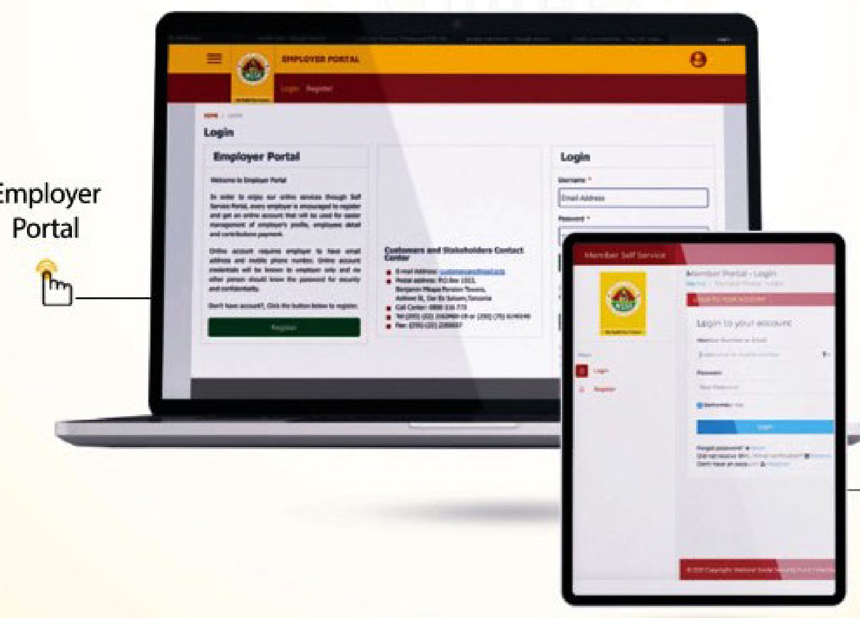
BANDARI
YA DAR ES SALAAM

Ikumbukwe kuwa Bandari ya Dar es Salaam imekuwa sehemu muhimu ya uchumi wa Tanzania na inapaswa kuubeba pakubwa mfuko mkuu wa bajeti

NSSF
Tunajenga Maisha Yako ya Sasa na Baadaye

MIFUMO YA HUDUMA BINAFSI KWA **MWANACHAMA NA MWAJIRI**

Mifumo hii ni ya mwajiri **"Employer Portal"** na mwanachama **"Member Portal"** inapatikana kupitia tovuti ya Mfuko **"www.nssf.or.tz"** bofya kifute cha **"Self Service"** (Huduma Binafsi).



- Mfumo wa **"Employer Portal"** ni maalum unaowawezesha waajiri kuangalia michango ya wafanyakazi wao, unaohamasisha uwazi na uwajibikaji kati ya Mfuko na mwajiri.
- Mfumo wa **"Member Portal"** unamuwezesha mwanachama kupata taarifa za michango yake.

@NssfTanzania

UKWELI

ULIOFICHWA UWEKEZAJI BANDARINI

NA ALLY KAMUMBI

SAKATA la Makubaliano ya Ushirikiano wa Kiuchumi na Kijamii (IGA) kati ya Serikali ya Tanzania na Umoja wa Falme za Kiarabu (UAE), umebeba makundi matatu, kundi la kwanza ni la upande usiojua chochote, lakini unakubali ama kupinga bila hoja, upande wa pili ni wa wanaopinga huku wakiujua ukweli halisi wa suala hilo na kundi la mwisho ni lile la wanaokubaliana na uamuzi huo wa Serikali, Bunge na Mahakama. Kati ya makundi haya matatu makundi mawili yanahusisha watu wa kada mbalimbali, kwa maana ya wasomi, viongozi wa dini, wafanyabishara, wanasiasa wadogo na wakubwa wa sasa na wastaafu. Kundi moja ambalo ni la wale wasiojua chochote, lenyewe linapelekwa na upepo, kimsingi linalishwa na kumezeshwa fikra na kwa sababu wahusika wake wameamua kutosumbua bongo zao, wanakubali kuenenda na midundo yeyote ile. Jambo la kufurahisha ni kwamba wale wanaopinga Uwekezaji, hasa wale wa kundi la pili wengi wao wanafanya kwa kujua wanafanya nini na ndio maana hawako tayari kuelewa hata wakieleweshwa.

Mwenendo wa kundi hili unatia shaka, hatua yao ya kuukataa ukweli wanaoujua unalazimisha jamii ya wenye kuitakia mema nchi kuamini kuwa hili kundi linatumika kudhoofisha kasi ya maendeleo ya nchi kwa maslahi yao binafsi na si maslahi ya taifa.

lugha za kibaguzi zinazotolewa na baadhi ya watu dhidi ya wawekezaji kutoka nchi fulani zinaweza kuharibu sifa ya Tanzania

-MWANASHERIA MKUU WA SERIKALI, JAJI DKT. ELIEZER FELESHI

TZ&BEYOND

UKWELI ULIOFICHWA UWEKEZAJI

BANDARINI

Katika mkataba ambao ***TPA*** itasaini na mwekezaji, mwekezaji huyo atapewa mashariti mahsusi na malengo ya utendaji na endapo mwekezaji ataonesha ufanisi, ataweza kuongezewa maeneo mengine kwa mujibu wa matakwa ya serikali.

-MWANASHERIA MKUU WA SERIKALI, JAJI DKT. ELIEZER FELESHI

Matumizi yao ya lugha ngumu na zenye ukakasi kwa viongozi wa nchi hasa Rais yanaashiria wazi kuwa kundi hili halina hoja badala yake limeamua kuleta vioja ambavyo kama isingekuwa uvumilivu wa Rais wa sasa wa Tanzania basi huenda tungeshuhudia sheria ikisimama mbele yao.

Hatua ya kutumia lugha zinazotweza utu wa mtu, kejeli, na ubaguzi hazina nafasi katika nchi yetu, kutukanana na hasa kumtukana kiongozi wa nchi ni ukosefu wa nidhamu na ni kosa kisheria.

Kukosoa na kupinga si tatizo, ni haki ya mtu kukosoa na kutoa majawabu kwa kile anachokiona hakifai, lakini mwenendo wa kutumia lugha za hovyo hauna nafasi na unapaswa kukemewa.

Jambo la kushukuru ni uvumilivu na ustahimilivu wa Rais Samia, ambaye kwa makusudi ameamua kukaa kimya na kumuachia Mungu awatendee kinachowastahili wakosoaji wake.

Hata hivyo kundi hili la wasiotaka kujua, limekuwa likisaidia kuujua ukweli na baadhi ya watendaji wa Serikali wamekuwa hawachoki kuwaelewesha na kuwajengea uwezo watu wote bila kujali upande waliopo.

Ukweli uliofichwa ni kwamba kundi hili la wakosoaji wa makusudi, wanafanya hivyo kwa sababu ya kutetea maslahi yao kwa wakubwa zao ndani na nje ya nchi.

Ufafanuzi wa Mwanasheria Mkuu wa Serikali, Jaji Dkt. Eliezer Feleshi unatosha kuueleza umma kuwa serikali ina nia njema juu ya uwekezaji bandarini na kwamba wanaoupinga wanafanya upotoshaji mkubwa usio na tija kwa nchi.

Jaji Feleshi amesema kuwa upotoshaji huo unaweza kuifanya Tanzania ionekane kama inabagua wawekezaji kutoka nchi fulani.

"Mtu anasema mkataba ni wa miaka 100 na hiyo ilikuja hata kabla Bunge halijaazimia. Wengine wanasema ni mkataba wa maisha. Unatafuta hicho kipengele cha maisha unapekua kifungu kimoja mpaka mwisho, hakuna," alisema Feleshi.

Ameonya pia kuwa lugha za kibaguzi zinazotolewa na baadhi ya watu dhidi ya wawekezaji kutoka nchi fulani zinaweza kuharibu sifa ya Tanzania kama taifa linaloongoza kuvutia watalii kwenye ukanda huu wa Afrika.

"Je, sasa tunataka tujenge mazingira ya kuwatia hofu wawekezaji kwamba nchi yetu haitaki wawekezaji?" Alihoji Jaji Feleshi.

Aliongeza kuwa Tanzania imekuwa inajulikana kama nchi ambayo haifungamani na upande wowote miaka mingi na inayokaribisha wawekezaji kutoka sehemu zote duniani.

"Leo unapoanza kuona Waarabu ni kama shida, unachagua wawekezaji watoke wapi?" Alihoji.

Mwanasheria Mkuu wa Serikali pia amefafanua kuwa bandari ya Dar es Salaam haiuzwi na hakuna kipengele chochote kwenye mkataba kati ya Tanzania na Dubai (Intergovernmental Agreement-IGA) kinachozungumzia uuzwaji wa Bandari. "Tunaposema bandari imeuzwa, je ni kweli imeuzwa? Kile kiambatisho kimeeleza maeneo ya mahusiano kwa mujibu wa ile ibara ya 4 ni kwenye gati ngapi kati ya ngapi na hizo zinazobaki ni ngapi," alisisitiza.

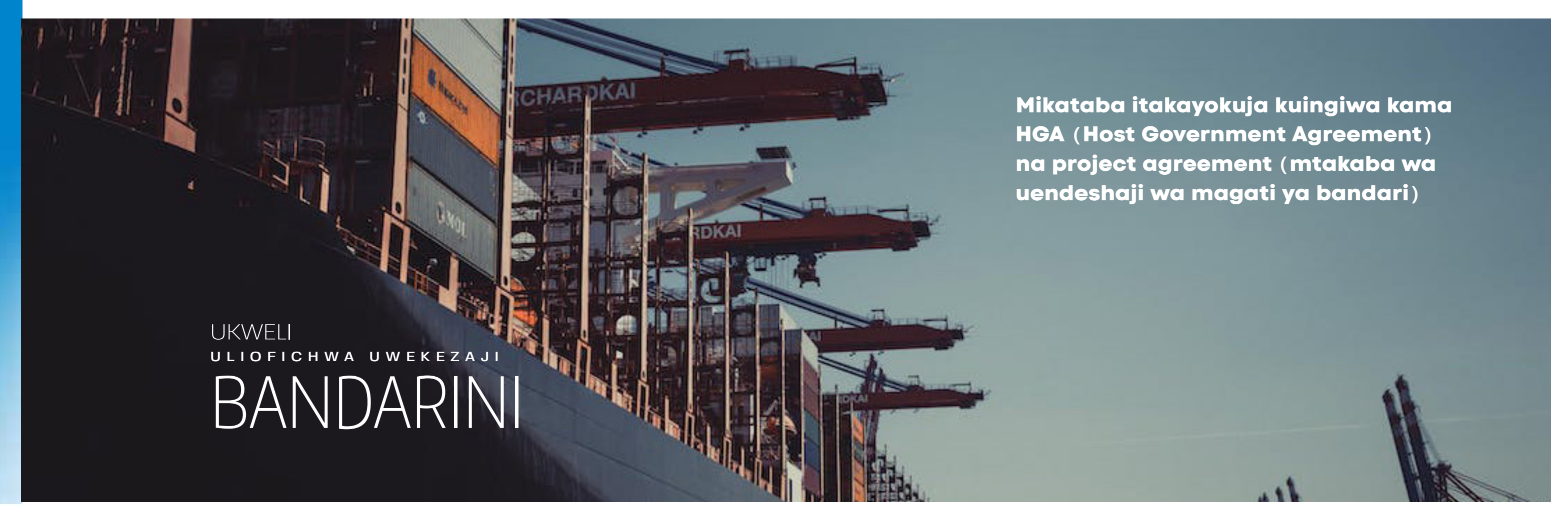
Alifafanua kuwa Bunge limepitisha azimio la Ushirikiano kati ya Serikali ya Dubai na Tanzania kwenye eneo la bandari, lakini hakuna mkataba wowote ambao umesainiwa kati ya Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA) na mwekezaji.

"Mpaka sasa TPA haijaingia makubaliano au mkataba wowote na mwekezaji kwani muda wake haujafika," alisema.

Alikanusha pia upotoshaji unaonezwa na baadhi ya watu kuwa Tanzania haitaweza kujitoa katika makubaliano itakayoingia na mwekezaji.

"Kama kuna kushindwana framework (msingi) umeshawekwa. Tangu mwanzo kwenye preamble (utangulizi wa makubaliano) imetajwa mikataba itakayokuja kuingiwa kama HGA (Host Government Agreement) na project agreement (mtakaba wa uendeshaji wa magati ya bandari)," alisema.

Mwanasheria Mkuu wa Serikali ameongeza kuwa katika mkataba ambao TPA itasaini na mwekezaji, mwekezaji huyo atapewa mashariti mahsusi na malengo ya utendaji na endapo mwekezaji ataonesha ufanisi, ataweza kuongezewa maeneo mengine kwa mujibu wa matakwa ya serikali.



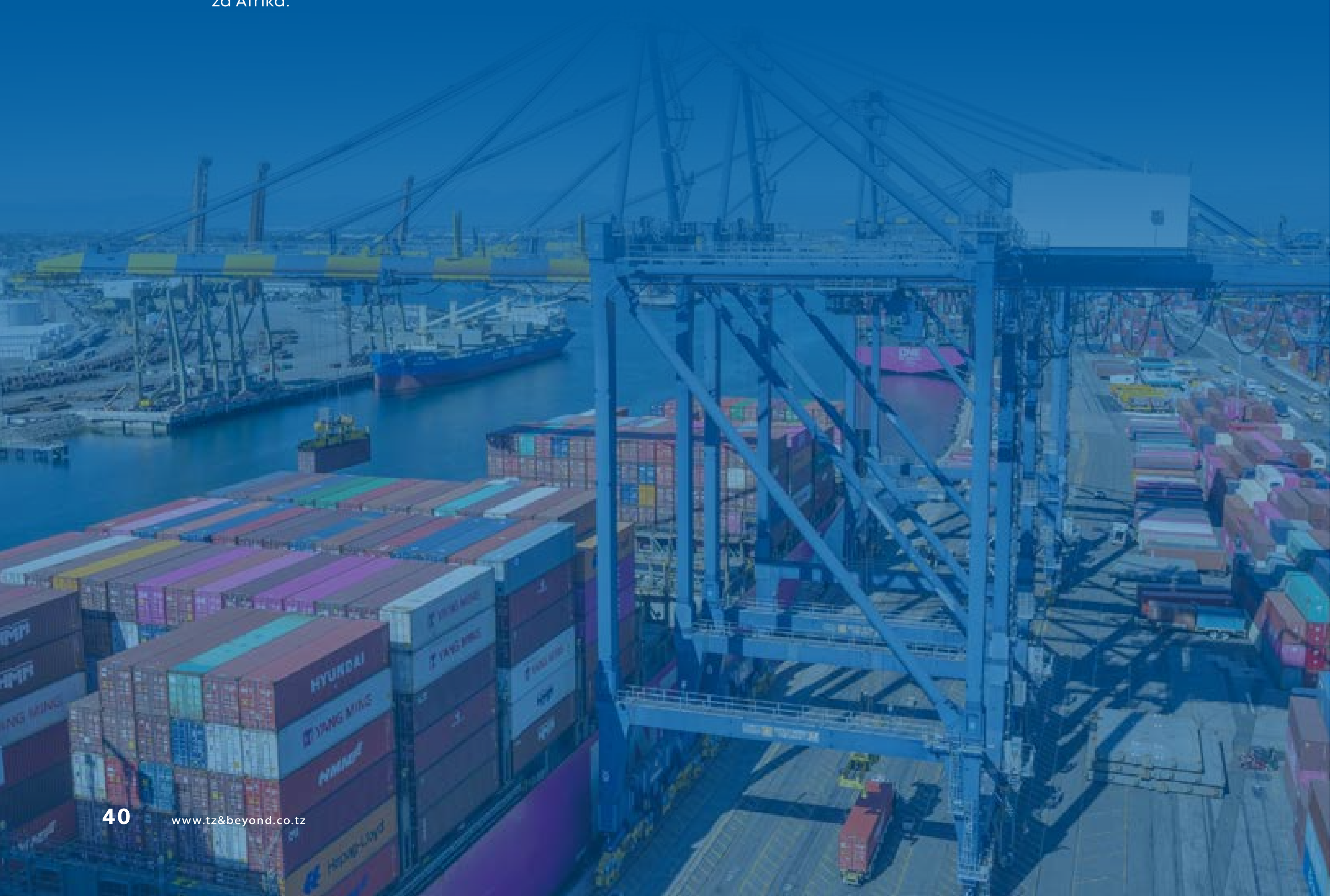
Mikataba itakayokuja kuingiwa kama HGA (Host Government Agreement) na project agreement (mtakaba wa uendeshaji wa magati ya bandari)

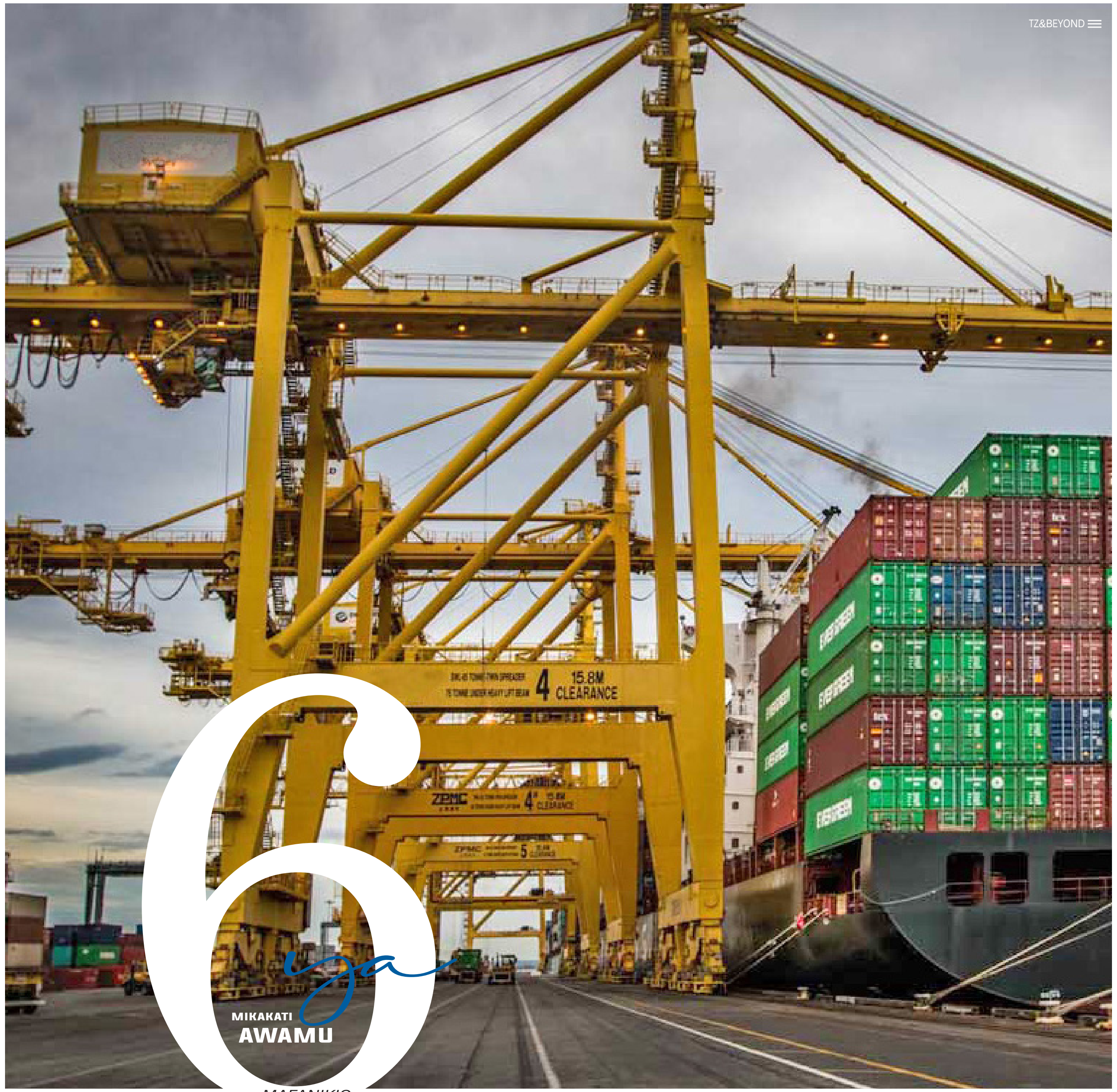
UKWELI
ULIOFICHWA UWEKEZAJI
BANDARINI

KASI YA MAENDELEO

TISHIO KWA WASHINDANI WA TANZANIA

Tanzania imeamka, sasa inasaka wawekezaji wenye tija, wawekezaji ambao watakuwa tayari kuifanya Tanzania kuwa lango kuu la biashara kwa nchi nyingi za Afrika.





6 ya MIKAKATI AWAMU

MAFANIKIO NDANI YA MUDA MFUPI KULIKO ILIVYOTARAJIWA.

NA MWANDISHI WETU

TANZANIA imeamka, sasa inasaka wawekezaji wenye tija, wawekezaji ambao watakuwa tayari kuifanya nchi kuwa lango kuu la biashara kwa nchi nyingi za Afrika Mashariki, Kati na Kusini. Dhamira hiyo ya serikali ya Awamu ya Sita imejikita kwenye maeneo mengi, eneo moja wapo ni la Bandari, hili ni eneo muhimu kwa maslahi mapana ya nchi, bandari ndio lango kuu la upatikanaji wa bidhaa za kiuchumi, malighafi, mitambo, magari, vipuri, dawa za binadamu na mifugo na mahitaji mengine mtambuka kwa watanzania na majirani wanaotumia bandari za Tanzania.

Watu wengi waliamini kuwa Rais Samia asingeweza kufanya mambo mengi ndani ya muda mfupi tena kwa mafanikio makubwa.

Bahati mbaya dhamira hiyo imepokelewa vibaya na washindani wa ndani wa biashara hiyo. Hapa si rahisi kuwaona moja kwa moja washindani wa nje kwa sababu hii ni vita ya kiuchumi, ambayo unaweza kusema vita hii inatumia rasilimali mtambuka kuwarubuni baadhi ya wazalendo kukashifu utawala wa nchi.

Imekuwa heri nchi imepata kiongozi asiyekuwa na mihemuko, kiongozi msikivu na aliye jaa upendo. Vita ya kiuchumi inazo mbinu na njia nyingi za kusaka ushindi, haijalishi itagharimu nini, lakini katika uwanja wa vita kila upande una nia moja tu ya kuhakikisha unashinda.

Nilipata kusoma andiko moja lililochambua neno la Kijerumani linaitwa Blitzkrieg ambalo hutumika kuelezea mkakati wa kivita uliotumika na jeshi la Ujerumani wakati wa vita Kuu ya Pili ya Dunia

Mbinu hii ni ya kivita inayotumiwa kuhakikisha unamshinda adui yako ndani ya muda mfupi na kwa haraka. Mbinu hiyo ilibuniwa na Jenerali wa Kijerumani Heinz Wilhelm Guderian, humfanya adui apate mtikisiko wa kisaikolojia na kupoteza mwelekeo kwenye uwanja wa mapambano, hatua inayomkosesha utulivu. Umuhimu wa mbinu hiyo uliifanya kuwa maarufu kwenye vyombo vya Habari na kwa watu wengi pale Ujerumani ilipoivamia Poland mwaka 1939 na hata kabla ya hapo mwaka 1938 kwenye vita ya Hispania.

Kwa dunia ya leo Blitzkrieg ina maana sawa na mafanikio ya haraka yanayopatikana ndani ya muda mfupi kuliko ilivyotarajiwa. Ukweli ni kwamba mkakati wa Rais Samia Suluhu Hassan na Serikali yake wa kuwaletea Watanzania maendeleo kwa muda mfupi "Blitzkrieg" ndio sababu ya kelele za wakosoaji wengi wa mipango yake na hasa mpango wa mbia binafsi wa uwekezaji na uendeshaji bandari.

Watu wengi waliamini kuwa Rais Samia asingeweza kufanya mambo mengi ndani ya muda mfupi tena kwa mafanikio makubwa.Wengi walidhani kwa kuwa urais wa Samia ulikuwa wa bahati mbaya, basi hata mipango yake kama Rais ingekuwa ya bahati mbaya tu. Sasa maendeleo ya Tanzania hayashikiki.

Ukweli ni kwamba Rais Samia hakukurupuka, anatekeleza maono yake kwa ustadi na umakini wa hali ya juu tofauti na wanavyodhani wakosoaji wake.

UJIO WA WAWEKEZAJI WENYE NGUVU BANDARINI NI TISHIO KWA WASHINDANI

Bila shaka kasi ya namna hii ni lazima iwatishe wakosoaji na waliodhani Rais Samia asingeweza kuyafanya haya kwa mafanikio ndani ya muda mfupi na ndio maana wameamua kuweka vikwazo kwenye suala la uendeshaji wa Bandari.

Kwa mujibu wa Benki ya Dunia, uwezo wa nchi katika kuwekeza katika miradi ni mkubwa na ndio kigezo maarufu katika kujenga uchumi wa soko huria na hilo limejidhihirisha kwa uwepo wa mitaji ya nje "FDI" (Foreign Direct Investment) zaidi ya dola 931.60 milioni, kwa mujibu wa taarifa ya Kituo cha Uwekezaji (TIC) ya mwezi Septemba 2023, na shirika la Umoja wa Mataifa la Biashara na Maendeleo (UNCTAD), ikiwa ni ongezeko la ukuaji wa vitega uchumi vya nje kwa asilimia 38%, vikiambatana na ajira mpya 25,731. katika sekta za uzalishaji viwandani, usafiri, kilimo, utalii, majengo ya biashara na miundombinu ya kiuchumi.

Nchi zilizochagiza uwekezaji huo mkubwa ni China (dola 422.25 milioni, Mauritius dola. 24.83 milioni na India dola 19.75 milioni.

Bahati mbaya Rais Samia amewathibitishia kwa vitendo wakosoaji wake kuwa wanawaza sivyo kwa kuhakikisha kila kona ya nchi kunakuwa na miradi ya maendeleo na inakwenda kwa kasi pasi kusimama.

Mathalani kwenye sekta ya Elimu, Rais Samia amekuwa Rais wa kwanza tangu tupate Uhuru aliyetekeleza miradi mikubwa mitatu ya mabilioni ya shilingi kuanzia elimu ya awali mpaka chuo Kikuu tena kwa wakati mmoja.

Anatekeleza mradi wa kuboresha elimu ya awali na msingi "BOOST" wenye thamani ya Dola za Marekani milioni 500 ambazo ni sawa na trilioni 1.3, hapa zaidi ya watoto wa Kitanzania milioni 12 wanakwenda kufaidika na kwa mujibu wa tafiti nyingi za elimu, uwekezaji wa elimu ya awali una tija kubwa kuandaa nguvu kazi ya taifa la kesho.

Rais Samia pia anatekeleza mradi wa kuboresha elimu ya Sekondari nchini "SEQUIP " wenye thamani ya Dola milioni 500. Pamoja na mambo mengine ni wazi hapa anatengeneza shule mpya za sekondari 1000 na kuboresha zilizopo.

Rais Samia pia anatekeleza mradi wa Elimu ya juu kwa mabadiliko ya kiuchumi "HEET" wenye thamani ya dola za Marekani milioni 425 ambazo ni sawa na shilingi Bilioni 972, hapa pia pamoja na kujenga kampasi mpya za vyuo Vikuu, kusomesha Wahadhiri, mradi huu unakwenda kupitia upya mitaala ya Elimu ya Juu na kuiboresha.

Ni vema Watanzania waache kucheza siasa au kufuata mchezo wa kisiasa, wajipe nafasi ya kuelewa tatizo la bandari zetu na utatuzi wake,

Bila shaka kasi ya namna hii ni lazima iwatishe wakosoaji na waliodhani Rais Samia asingeweza kuyafanya haya kwa mafanikio ndani ya muda mfupi na ndio maana wameamua kuweka vikwazo kwenye suala la uendeshaji wa Bandari.

Kwa nini wakosoaji hawakuanza na mikataba mikubwa ya madini ambayo haijawahi kupelekwa bungeni,wala kuwa kinzani kwa wananchi kutopewa fursa ya kuijadili!

Uwazi wa serikali ya Awamu ya Sita ndio umesababisha mkataba kati ya serikali na Umoja wa Falme za Kiarabu (UAE) upelekwe bungeni kujadiliwa na kuridhiwa.

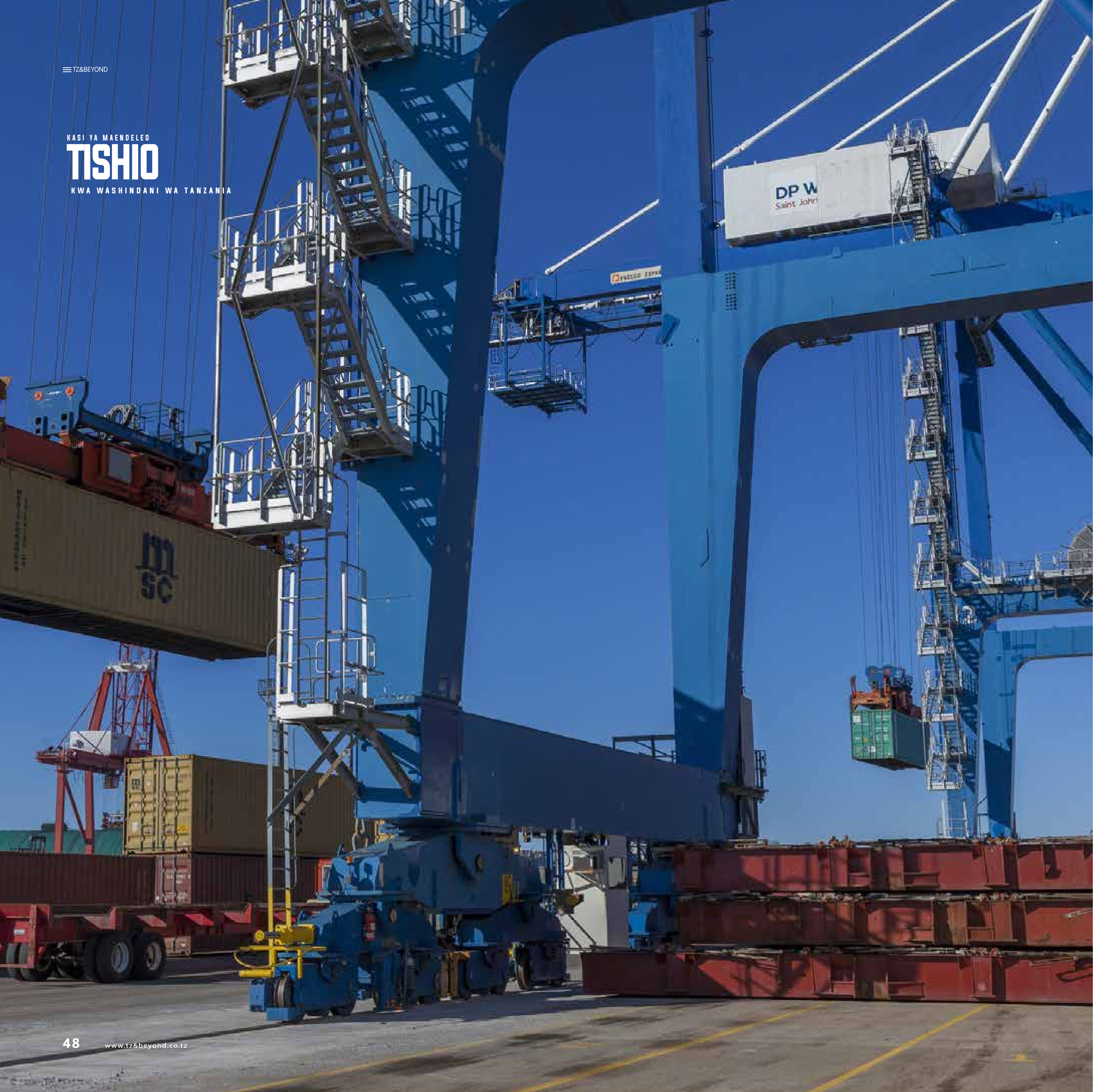
Tangu tupate sheria ya Madini, nchi hii imeingia mikataba kadhaa ambayo hakuna mwananchi aliwahi hata kupata nafasi ya kuijadili, mfano mzuri ni Januari 24, 2020 tulisaini mikataba tisa ya madini na mwekezaji kutoka kampuni ya Barrick Gold Cooperation ya Canada bila kwenda bungeni na kuunda kampuni ya pamoja inayojulikana kama Twiga. Kinachopigiwa kelele sasa na baadhi ya watanzania wachache wenye uelewa

mpana wa masuala ya uwekezaji na sheria, ambao dhamira yao inaakisi fundo la ukakasi nyuma ya pazia na sauti za watu wasioitakia mema nchi, na waliojaa harufu ya chuki na siasa zenye kuashiria matokeo hasi hii yote ni chuki na hasira dhidi ya kasi ya maendeleo inayofanywa na serikali ya Awamu ya Sita.

KASI YA MAENDELEO

TISHIO

KWA WASHINDANI WA TANZANIA



Watanzania tuamke uwekezaji unaofanyika kwenye baadhi ya maeneo ya kiutendaji ndani ya Bandari hauepukiki, si kwa sababu hatuna wataalamu wa kutosha kuhusu masuala ya uendeshaji wa bandari, uchumi na biashara, tuna Maprofesa, Madaktari na Mainjinia wengi, lakini bandari zinazofanya vizuri kibiashara duniani hazitegemei uwepo wa wataalmu wa kutosha, isipokuwa uwepo wa mtandao wa upatikanaji wa mizigo na makasha duniani kupitia kwa kampuni zenye kuhodhi biashara hiyo.

Tanzania nayo imeingia kwenye kutafuta kuunganishwa na mtandao kama huo ili bandari zetu ziweze kuwa "busy" na ziingize rasimali fedha ya kutosha kuendesha uchumi wa nchi maradufu ya ilivyokuwa miaka 22 iliyopita bandari ilipokuwa ikiendeshwa na TICTS.

Tukumbuke, tayari jirani zetu wa Kenya wametangaza

mpango wa kuboresha bandari zote nchini humo lengo likiwa ni kuongeza ufanisi. Waziri wa Uwekezaji,Viwanda na Biashara nchini Kenya, Moses Kulia, aliweka wazi kuwa wanawahitaji wawekezaji wenye nguvu kubwa na wigo mpana wa biashara ya bandari duniani.

Ukweli ni kwamba Rais Samia hakukurupuka, anatekeleza maono yake kwa ustadi na umakini wa hali ya juu tofauti na wanavyodhani wakosoaji wake.

Ufanisi wa kiutendaji bandarini ni mdogo, mifumo yake na mifumo ya Mamlaka ya Mapato Tanzania haisomani huku taarifa mpya ya Benki ya Dunia "Tanzania Economic Update Report " ikionyesha kuwa ufanisi wa bandari ya Dar es Salaam umepungua sana na Meli huchukua angalau siku sita mpaka 10 kusubiri na idadi kama hiyo ya siku hutumika kupakua mizigo huku mfanyabiashara akiingia gharama ya kulipa tozo ya dola 25,000 kila siku ambayo meli inasubiri kuingia kwenye gati.

Ni vema Watanzania tukaacha mchezo wa siasa, badala yake tujitathimini na kujipa nafasi ya kuelewa tatizo la bandari zetu na utatuzi wake, ili tuwe na picha kubwa na hapo ndipo tutakuwa tunamunga mkono Rais na maono yake ya kuletea maendeleo ya haraka.

Hakuna sababu yeyote ya kutumia jazba na lugha chafu dhidi ya Rais, wapo walioenda mbali kwa kuvuka mpaka wa kibinaadamu.

Kimsingi hakukuwa na sababu yeyote ya kuhusisha uendeshaji bandari na mustakabali wa uwepo wa Muungano, uwepo wa mkuu wa nchi anaetoka upande wa pili wa Muungano, uwepo wa waarabu katika kuendesha bandari.

Pengine tunapaswa kukubaliana na ukweli kuwa Bandari ya Dar es salaam kwa miaka 22 ilikuwa ikiendeshwa na mgeni, lazima tukubali kuwa kulikuwa na ongezeko la mapato yaliyotumika kutoa huduma za kiuchumi na kijamii kwa pato lilitokana na uendeshaji wa bandari ya Dar es Salaam, gati 8-11 kati ya gati zote 11.

Ukirejea hotuba ya Waziri wa Fedha na majedwali ya fedha na kodi, dhahiri pasina shaka, bandari imekuwa ikichangia takribani asilimia 30% ya mapato yake katika mfuko mkuu wa serikali, karibu sawa na mchango wote toka kwa wadau wa maendeleo wanaoisaidia Tanzania kila mwaka kuimarisha uwezo wa kibajeti na maendeleo.

Hapo ndio tumesema Watanzania hawakuambiwa ukweli juu ya fedha walizokuwa wakishangilia zikihudumia katika baadhi ya miradi mikubwa ya SGR na Bwawa la Mwalimu Nyerere sehemu yake ni matokeo ya uwekezaji na uendeshaji wa bandari.

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA KIHISTORIA KUHUSU BANDARI

Dhana ya uwekezaji na ubinafsishaji nchini ilianza kabla na baada ya Uhuru wa Tanzania ya sasa uliopatikana Desemba 9,1961.

Hata hivyo hakuna ubishi kuwa masuala hayo ya ubinafsishaji na uwekezaji yalishika kasi zaidi katika utawala wa serikali ya Awamu ya Tatu, iliyokuwa chini ya Hayati Rais Benjamin Mkapa. Mara baada ya kuingia madarakani

Oktoba 1995

TZ&BEYOND

INATOKA UK 7

Mageuzi mengine tunaweza sema ni uwepo wa tija katika utendaji kazi serikalini na matokeo chanya ya uwekezaji kwa kutumia kigezo cha thamani halisi ya pesa katika manunuzi na miradi ya umma "values for money". Halikadhalika maboresho katika upangaji wa mipango na Bajeti kwa kuanzisha mipango mkakati katika utekelazaji wa sera za umma, "strategic plans and budgets" zinazotumika hadi leo katika sekta za fedha na mipango.

TZ&BEYOND

Hayati

MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI

USIMAMIZI

na ulinzi wa makasha na mizigo iliyotoka nje na inayokwenda nje uliimarika kupita maelezo, na kuiweka bandari ya Dar es Salaam kwenye ushindani wa juu kabisa na washindani wake wa Mombasa,

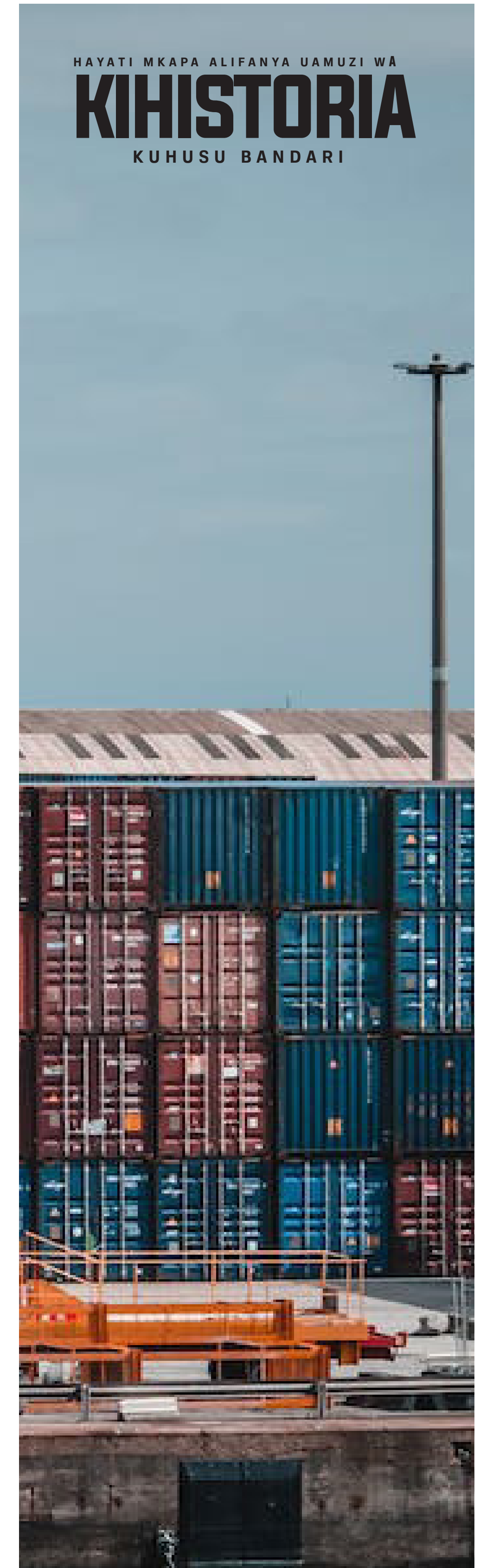
TZ&BEYOND

Bandari ya Dar es salaam na bandari zote nchini zinapaswa kuwa kapu kuu la makusanyo ya kodi nchini na hilo linawezekana kama kutakuwa na wawekezaji wenye nguvu.

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI



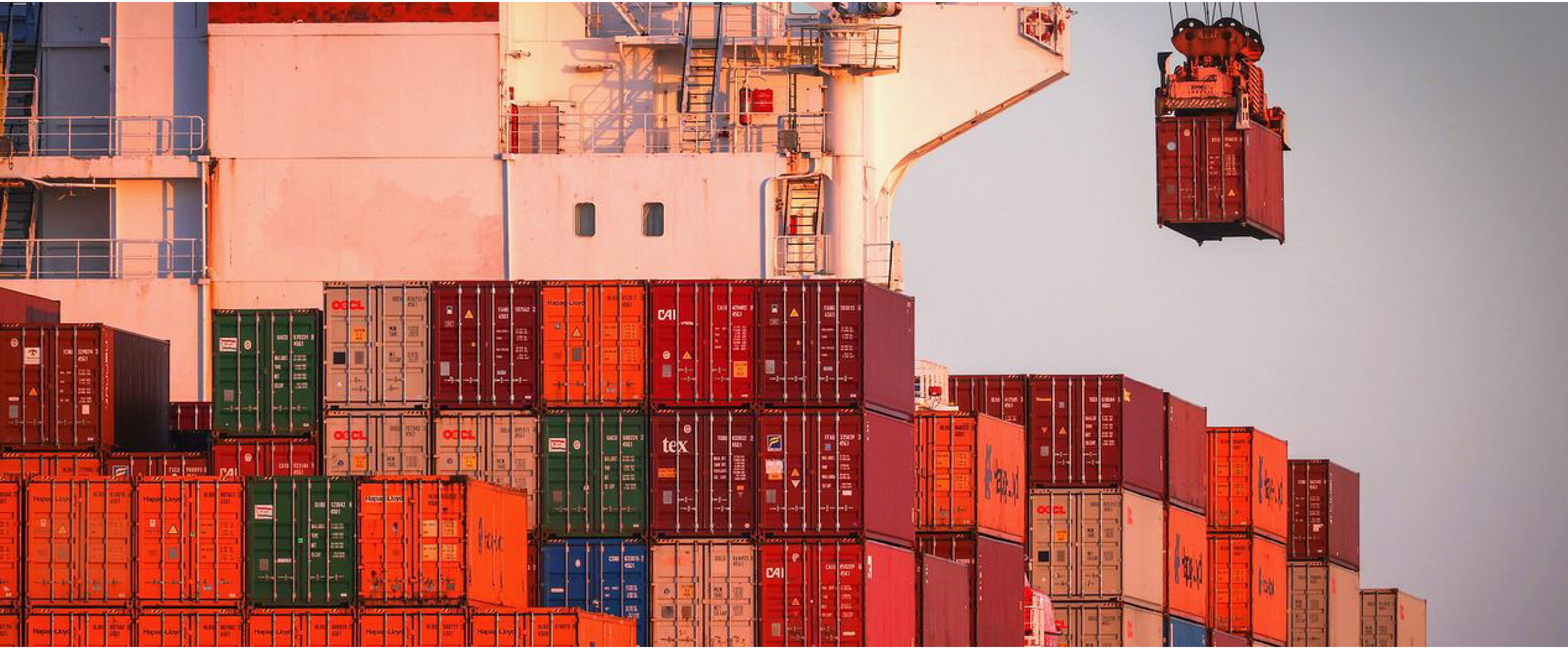
Tunamkumbuka kwa kuweka mkazo katika kushusha gharama ya mfumuko wa bei iliyokwenda juu kwa sababu ya ukosefu wa bidhaa za viwanda na kawaida, hadi kufikia tarakimu moja "single digit inflation rate" na kwa hakika sera za kiuchumi alizozisimamia zilizaa matunda kwa kiasi cha kuleta utulivu nchini kwa wananchi waliokuwa na hasira na bei kubwa za chakula na bidhaa mbali mbali.

Eneo jingine alilokutana nalo hadi kufanya uamuzi mgumu lilikuwa ni utendaji usio ridhisha wa mashirika na taasisi za umma ambazo hazikuwa na tija zaidi ya kuwa mzigo kwa serikali kinyume na dhamira ya kuanzishwa kwake.

Uendeshaji wa masharika hayo ulionekana hauna tija na kwamba yalitakiwa kujiendesha kibiashara Pamoja na kuwa baadhi yake hayakuwa na mitaji stahiki" CAPITAL STRUCTURE" wakati wa kuanzishwa kwake kama vile mashirika yote yaliyoanzishwa baada ya kuvunjika kwa Jumuiya ya Afrika Masharaki.

Uamuzi wake huo ulipingwa na kukosolewa na baadhi ya viongozi wa chama chake CCM, vyama vya upinzani na Rais wa awamu ya Kwanza, Hayati Mwalimu Julius Nyerere ambaye hakuvutiwa kabisa na sera hiyo.

TZ&BEYOND



HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI

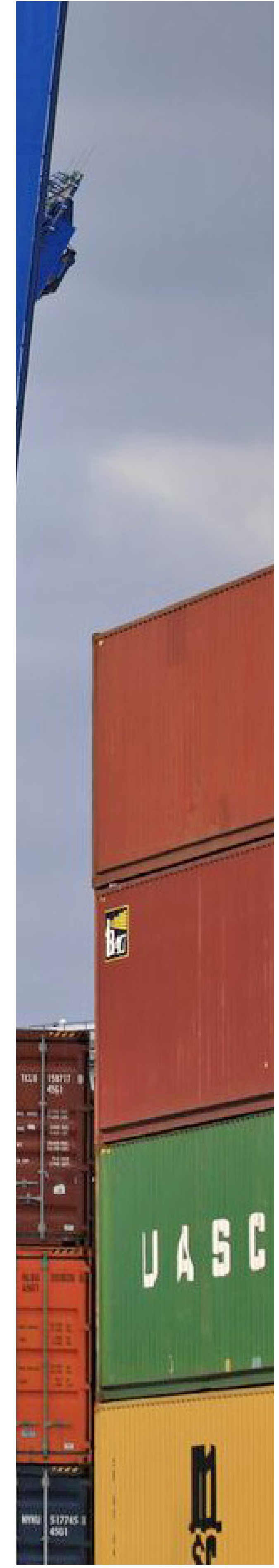
Ingawa hata yeye mwenyewe kabla ya umauti kumkuta kwenye kitabu chake cha Maisha yangu, Dhamira yangu,(My Life, My Purpose) Rais Mkapa alikiri kuwa moja ya kitu kinachomuuma zaidi alichokifanya kipindi cha utawala wake ni kuhusu sera ya ubinafsishaji kwa kuwa baadhi ya maelekezo yake hayakufanyiwa kazi ipasavyo na hivyo kusababisha matokeo hasi katika baadhi ya maeneo.

Pamoja na majuto yake hayo, ukweli unasalia kuwa uamuzi wake huo ingawa ulikumbwa na dosari za hapa na pale, lakini ulisaidia kuufanya mfuko mkuu wa serikali kuongeza wigo wa makusanyo.

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI



Pengine kabla ya kuangazia kwa upana dhana hiyo ya kubinafsisha baadhi ya mashirika ya umma ambayo yalikuwa mzigo na mengine kuendeshwa kwa mfumo wa ubia na sekta binafsi almaarufu PPP, Serikali ililaumiwa kwa uamuzi huo uliopata nguvu ya kisheria ya Bunge.

Pengine tuangazie sauti inayojiita Sauti ya umma ikasahau kwa makusudi au kwa kutoelewa dhima ya kisiasa iliyopandikizwa kwa chuki kuwa mashirika mengi kwa wakati ule yalikuwa ni mzigo usiobebeka kiasi cha kusaidiwa kulipiwa mishahara ya wafanyakazi kila mwezi badala ya mashirika hayo kutoa gawio kwa serikali.

Mfano hai ni pale Rais Mkapa alipokinzana na sauti ya umma kwa kuibinafsisha Benki ya NMB, kwa kuwa ilikuwa haiendeshwi kibiashara pamoja na kupata faida ghafi ya uendeshaji, lakini gharama kubwa ya usimamizi wa sekta ya fedha na uendeshaji usioridhisha haikuwahi kutoa gawio kwa serikali.

Busara ya Rais Mkapa kutofautiana na sauti ya umma tunaiona sasa na kuipima kwa mizania ya juu kabisa kuwa uamuzi wake ule umeisaidia kuitoa benki ya NMB katika shimo la hasara hadi kuwa benki kubwa kuliko zote nchini na inayotoa gawio kwa serikali, kutengeneza ajira na kuifaidisha serikali tozo na kodi mbali mbali katika tasnia ya benki na fedha.

Halikadhalika, Rais Mkapa alitofautiana na wasaidizi wake akitumia busara na maono ya mbali, alifanya mabadiliko ya uendeshaji wa bandari ya Dar es Salaam (hapa ieleweke hakubinafsisha Mamlaka ya Bandari – TPA kwa maana ya kuiuza). Aliachia gati nne ili ziendelezwe na kuendeshwa na sekta binafsi, lengo likiwa kuongeza uwezo wa utendaji kazi na mapato maradufu katika kitega uchumi hicho kilichoanzishwa baada ya kuvunjika kwa Jumuiya ya Afrika Masharika mwaka 1977.

Uamuzi huo unatajwa kuwa ni moja ya sera chanya kabisa zilizowahi kutekelezwa na Rais Mkapa akitofautiana na sauti ya umma iliyosheheni miitikio ya sauti za kisiasa zilizojaa ndani yake maono yasiyozingatia historia ya Taifa na azma ya kujitawala kiuchumi.

Leo hakuna taasisi ya umma inayochangia bajeti ya serikali kwa zaidi ya trilioni 8 ambayo ni sawa na asilimia 30%; Haijapata kutokea katika Historia ya nchi yetu, tena kwa kutumia gati nne tu, sasa bandari imekuwa kitega uchumi mahiri kisichokuwa na mfano.

MAENDELEO HAYAHITAJI KURUDI NYUMA

Rais wa nchi anazo njia na vyanzo vingi vya kupata uzoefu wa ndani na hata ule wa kimataifa juu ya uendeshaji wa taasisi za kiserikali katika kufikia uamuzi wowote, hata kama utakuwa kinyume na matarajio ya wengi husuan sauti ya umma ili mradi maono yake yanawakilisha maslahi ya wengi.

Hakutaka kurudi nyuma, alitumia busara na maono ya mbele zaidi ya kugawa magati ya Bandari ya Dar es Salaam kati ya Mamlaka ya Bandari yenyewe na Kampuni binafsi ya TICTS iliyojumuisha uzoefu wa kusimamia shughuli za bandari kimataifa, kuendesha gati namba 8 hadi 11 zinazohusika na kupokea na kusafirisha makasha kwa mkataba wa zaidi ya miaka 22, huku gati zilizobaki zikiendeshwa na TPA.

Hayati Rais Mkapa alichukua uamuzi huu, akiwa katika miezi ya mwanzo ya awamu ya pili ya utawala wake mwaka 2000. Hayati Mkapa, alifanya hivyo kwa nia moja tu ya kuongeza ufanisi wa kazi wa bandari ili kuendelea kulishika soko la usafirishaji wa mizigo la nchi jirani zisizofungamana na bahari na hakika alifanikiwa kwa sehemu kubwa, ukiacha uwezo mdogo wa reli ya Kati na reli ya TAZARA kusafirisha mizigo na makasha kwenda katika nchi za nje na toka nje ya nchi hadi katika nchi husika zinazotumia bandari ya Dar es Salaam.

SABABU NYINGINE ZILIZOMPA KICHEFUCHEFU RAIS MKAPA HADI KUBADILI MFUMO WA UENDESHAJI BANDARI NI KAMA VILE:

- Uwezo mdogo wa mitambo ya kupakua na kupakia mizigo na mitambo maalum kutegemea aina ya mizigo iliyokuwepo katika bandari ya Dar es Salaam.

- Kukosekana kwa mtandao "network" wa kupata mizigo ya makasha "containers" toka bandari mbali mbali duniani kutokana na uwezo mdogo wa ushawishi

-Meli kuendelea kutumia zaidi ya siku 10 kupakua na kupakia mizigo, huku bandari za Mombasa na Durban zikitumia sio zaidi ya siku 2 kushusha na kupakia mzigo. Kiasi cha kuongeza gharama za usa|rishaji kwa bandari kutokuwa na uwezo wa kuhudumia meli kwa wakati na hivyo kusababisha ulipaji wa |dia kwa meli kutoweza kutia nanga kwa wakati

- Uzoefu duni wa mifumo ya uendeshaji bandari kimataifa.

- Ukosefu wa mifumo ya usalama kulinda mizigo na makasha yanayokwenda nchi za jirani na yale yanayoingia nchini, na hivyo kuifanya bandari kulipa gharama kubwa za bima na fidia kwa wateja kutokana na vitendo vya udokozi

- Bandari ya Dar es Salaam kupoteza umaarufu wake kwa washindani wake wakubwa wa Mombasa nchini Kenya na Beira nchini Msumbiji kiasi cha kuathiri umuhimu wake kiuchumi nchini.

Aidha alitaka kuona bandari inatoa mchango mkubwa katika ujenzi wa Tanzania kwa kuchangia mapato yake katika bajeti kuu ya serikali. Hakika alifanikiwa kwenye eneo hili, kwani bandari iliingia kwenye mapinduzi makubwa ya kiuendeshaji, kwa kupokea na kusafirisha makasha zaidi ya laki saba kwa mwaka , na kuchangia pato la taifa kwa zaidi ya shillingi za kitanzania trilioni nane. Mabadiliko makubwa ya uendeshaji wa bandari yalichagizwa na sababu kadhaa baada ya kampuni ya TICTS kukabidhiwa bandari kukiwa na tija kubwa na hivyo kuongeza kasi ya utendaji kazi, japo sio kwa kiwango tarajiwa, lakini kiwango mahiri kilichowezesha uwezo wetu kuhudumia meli kuongezeka halikadhalika mapato pia yaliongezeka.

Kampuni ya TICTS iliweza kufanya uwekezaji mdogo kwa kuongeza mitambo ya kisasa ya kupakia na kupakua makasha "heavy duty cranes", na kusababisha muda wa meli kupata nafasi ya kutia nanga na kupakua au kushusha mizigo ulipungua kwa kiasi cha kutia matumaini. Kigezo hicho kikuu cha muda wa meli kutia nanga bandarini kiliboreka lakini kilitakiwa kiende sanjari na vigezo vya kimataifa vya muda usiozidi saa 24, ambao unakaribia muda unaotumika katika bandari

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI

za Mombassa na Durban.
Hivyo ili bandari yetu iweze kutoa ushindani mkubwa kimataifa na kuvutia mzigo wa kutosha na makasha, sharti muda wa meli kutia nanga na kuondoka usiwe tofauti na ule unaotumika katika bandari kubwa duniani.

Aidha usimamizi wa ulinzi wa makasha na mizigo iliyotoka nje na inayokwenda nje uliimarika kwa kiasi japo haukumaliza tatizo la wizi na udokozi bandarini. Kwa muktadha huo idadi kubwa ya wafanyabiashara wa ndani na nje ya Tanzania wakaiona ahueni ya kupitisha mizigo yao kwenye bandari ya Dar es Salaam.

Jambo la kufurahisha ni moja tu, Hayati Rais Mkapa hakuiuza bandari na kamwe hakuwahi kuipa TICTS mkataba usio na ukomo, bali aliipa nafasi ya kuendesha sehemu ya gati za bandari ya Dar es Salaam, na kwa kiwango cha uwekezaji wa mitambo na marejesho yake Rais Mkapa alitoa mkataba wa muda mrefu ili kuipa TICTS nafasi ya kurejesha gharama ilizoingia za uwekezaji mdogo uliozaa matunda maradufu tofauti na wakati bandari ilipokuwa ikiendeshwa na wazawa.

Alitoa mkataba wenye ukomo na lengo lake lilikuwa ni moja tu kuhakikisha nchi haipotezi haki yake ya msingi ya kuamua inachotaka kwenye bandari zake, pale ilipotakiwa kufanya hivyo.

Uamuzi wake huo ulisaidia hata pale palipostahili kuhuishwa kwa mkataba husika haikuwa tatizo kama ilivyofanyika mwaka 2017, pale Serikali ya Awamu ya Tano ilipoomba mabadiliko ya mrabaha baada ya kuimarishwa kwa usafiri katika reli ya Kati. Uongozi wa TICTS kwa kauli moja uliridhia ombi la Hayati Rais John Pombe Magufuli, la kuboresha kiwango cha mrabaha (royalties) toka asilimia 7 hadi 14 kwa mwaka.

HIVI TUNAWEZA KUENDESHA BANDARI ZETU WENYEWE BILA KUZINGATIA HITAJI LA MTANDAO WA MIZIGO NA MAKASHA DUNIANI?

Maono ya mwanafalsafa na mwanamaendeleo, Hayati Rais Mkapa yatatusuta na tuwe makini kwa kile tunachotaka uongozi wa nchi yetu utufanyie. Tulipotoa dhamana na madaraka kwa kiongozi tuliyemkabidhi amana zetu kwa mujibu wa ibara ya 34 ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, hatukubakisha jambo ili tulitekeleze wenyewe, au tumesahau kuwa wenye nchi ndio sisi? Au tunataka kumpa dereva aendeshe daladala na sisi tuwe utingo, ili hali mwishowe dereva ndio atakuja kukabidhi maoteo ya siku hiyo, tutaanzaje kumwambia ugumu wa siku hiyo na ukosefu abiria.

TUWE NA WAJIBU WA KUAMINI TUNAOWAAMINI.

Mwisho, lakini sio kwa uwiano. Nina swali gumu lenye majibu rahisi: "kweli watanzania tunataka tuendeshe wenyewe bandari kwa kigezo cha twiga na uzalendo" ?

Tukikopa uzoefu na maono ya mwana falsafa aliyebahatika kuzuru bandari za nchi kadhaa duniani akiwa Waziri wa Mambo ya Nje na hata pale alipokuwa kiongozi wa nchi, aliyodhamiria na kutekeleza juu ya bandari hakukosea. Na hapa tukumbuke wakati uamuzi huo wa Mzee Mkapa tulikuwa tunaendesha wenyewe bandari zetu. Hivi sababu ainishwa zilizopelekea kiongozi wa nchi kufanya uamuzi wa kihistoria zilizoainishwa katika makala hii zimejibika zote kwa ukamilifu? La hasha.

Sababu iliyo kuu na yenye kuleta changamoto miongoni mwetu ya uwezo au ushawishi wetu kuvutia mtandao wa wasafirishaji wa makasha duniani kutuamini kuwa tunaweza kuhudumia mzigo huo tumeimudu kwa miaka 22 ya uendeshaji wa bandari kwa ubia na kampuni ya TICTS?

Sembuse China, Uingereza, Marekani, Canada, Ufaransa, Australia, nakadhalika, bado kazi ya kusimamia bandari wanafanya kwa ubia na wasafirishaji wakubwa sio kwa kupenda, bali kwa kutambua uwepo wa "cartel" katika biashara ya kusafirisha mizigo ya makasha na ndio sababu bado nchi nyingi zinatumia fursa hiyo na muda wa kufanya majaribio haupo tena. Zinatafutwa pesa kwa njia yoyote iweje iwe, sisi ni akina nani tujisifu kwa kuwa na wasomi wengi kwenye eneo hilo, kwani nchi hizo hakuna wasomi? Tusijenge hoja za uzalendo na twiga katika uendeshaji wa shirika la ndege, hivi nchi zote zenye kufanya biashara ya usafiri wa ndege zinafanikiwa kwa sababu ya kuwa na twiga kama alama ya uzalendo?

Tunajisahau bila kuzingatia mustakabali wa uwepo wa utandawazi katika uendeshaji wa uchumi wa dunia. Leo nchi za OPEC zinapanga kupunguza uzalishaji wa mafuta ili kudhibiti mapato na hakuna taifa linaloweza kuwapa kibano, zaidi ya kukubali hali halisi na kufanya yaliyo mema na yanayotakiwa ili kudhibiti mfumuko wa bei ya mafuta katika nchi zao.

> TICTS ilifunga mkataba wake wa uwekezaji na uendeshaji wa gati namba 8-11 mwishoni mwa mwaka jana (2022)

> Jambo la kufurahisha ni moja tu, Hayati Rais Mkapa hakuiuza bandari na kamwe hakuwahi kuipa TICTS mkataba usio na ukomo, bali alipa nafasi ya kuendesha sehemu ya gati za bandari ya Dar es Salaam

Najaribu kusema kwa lugha rahisi nikijibu swali tajwa hapo juu, kuwa Watanzania kwa sasa hatuna uwezo wa kuendesha bandari zetu kwa faida kubwa
bila kuwa na ubia na waliomo kwenye mtandao wa makasha na mizigo duniani. Cartel huwa haitishiwi nyau, watahamisha mizigo yote kwenye bandari zetu kwenda nchi jirani, na tunaweza kwenda kuchukua mizigo yetu huko jirani kwa bei nafuu na bandari yetu ikawa ni sawa na 'tembo mweupe'.

Hakika historia ni mwalimu mzuri wa rejea, kwa kipindi tulichonacho cha kusimamia mapinduzi ya kiuchumi, hakuna mbadala wa kusimamia bandari ya Dar es Salaam zaidi ya kumpata mwekezaji mahiri na mbia binafsi ili nchi iendelee kuthubutu kufanya kazi na sekta binafsi kama ilivyokuwa miaka 22 iliyopita. Kuchagiza zaidi ya shilingi trilioni 8 kila mwaka katika bajeti ya nchi sio mchezo, pamoja na tija ndogo toka kwa mwekezaji na mbia binafsi TICTS. Pengine tusisahau utendaji wa mashirika yetu una changamoto nyingi na muingiliano wa waziwazi wa taasisi na mamlaka inazozisimamia, jambo ambalo haliwezekani mbia binafsi anapokuwa akiendesha taasisi za umma, na kwa kweli nidhamu hutamalaki na ndio siri ya kukusanya mapato mengi.

Inavyoonekana, dhamira ya Rais kwa mara nyingine imebeba maono na uzoefu kama tulio shuhudia mwaka 2000, wale tuliokuwepo wakati Mzee Mkapa alipotofautiana na waliokuwa wakimshauri na leo bandari ya Dar es Salaam ni eneo nyeti katika kuzalisha pesa nyingi: trilioni 8 sio mchezo jamani kwenye uchumi wa soko. Kinachosubiriwa na ndio matarajio ya wengi ni kusikia kiasi gani cha pesa nchi itapata toka katika ukodishaji wa bandari zetu, sio nani atakuwa anaendesha bandari zetu?

HAYATI MKAPA ALIFANYA UAMUZI WA

KIHISTORIA

KUHUSU BANDARI

Bandari ya Dar es Salaam ni mojawapo ya bandari za Tanzania inahudumu katika bahari ya Hindi. Kwa namna ilivyojikita, bandari ya Dar es salaam, hutoa huduma ya usafirishaji wa mizigo, nafaka, mafuta na makasha kwa nchi zaidi

Mawanda ya uwekezaji hayataki uwepo wa tabaka wala ubaguzi, na hakika katika zama za utandawazi hisia za baadhi yetu hazina nafasi kabisa.

Leo unasikia nchi zilizokuwa mahasimu zinabadilishana mabalozi, na kamwe usingetarajia mfalme wa himaya ya Saudia akitangaza kuweka ubalozi wake katika Taifa la Iran.

Diplomasia ya uchumi inatuacha na inaweza kutuchinjia shimoni tukianza kuendekeza historia ambayo ilikwisha andikwa na hakuna wa kufuta, misingi ya uchumi inataka kusiwepo na vizuizi katika kufikiria njia maridhawa kufikisha zabibu zetu toka Dodoma, nyama ya Ngombe, Punda, Mbuzi na Kondoo hadi kwenye soko la Ulaya au Mashariki ya Kati, India na China. Halikadhalika, bidhaa za Maua, Korosho, Pamba, Tumbaku, Muhogo, Mbao, Magogo na Miti ya asili, madini ya Tanzanite, Dhahabu, Almasi, Rubi, bidhaa za viwanda na kilimo kutumia diplomasia bila mpaka (diplomacy without borders).

Na pengine hili nalo la kujifunza na kama kiongozi wetu amekuwa akilisisitiza mara kwa mara, somo la uraia na uzalendo, bado hatujaweza kufanya vizuri kwa vipimo vya kawaida sana. Tunavezaje kuishangilia Simba ikicheza katika mashindano ya kimataifa ilihali sisi ni wana Yanga Afrika? Kama hisia zetu hazizingatii utaifa wetu na kujivunia utanzania na hivyo kuwa wamoja tunapokuwa tunamkabili adui wa Tanzania.

Jamani hilo ndio jibu la somo la uzalendo, tunakwama kufaulu na pengine hata hili la Bandari baadhi yetu tumeonesha udhaifu mkubwa, unaopaswa kufanyiwa kazi haraka ili watanzania tuwe wamoja katika kila hatua ya maendeleo.

01

Plasduce Mbossa

MKURUGENZI MKUU WA MAMLAKA YA USIMAMIZI WA BANDARI TANZANIA (TPA)

> “Kuna mtu anakwambia Bandari imeuzwa kuna sehemu ipi ya Tanzania iliwahi kuuzwa? Je kuna utaratibu wa kuuza?-

02

Prof. Kitila

> TICTS haikuwa kampuni ya wazawa na ndio imekuwa chachu ya ongezeko la mapato bandarini ambayo yamesaidia nchi kutoa huduma mbalimbali za kijamii pamoja na kujenga miundombinu mijini na vijijini.

03

Angelina Ngalula

MWENYEKITI WA TAASISI YA SEKTA BINAFSI (TPSF)

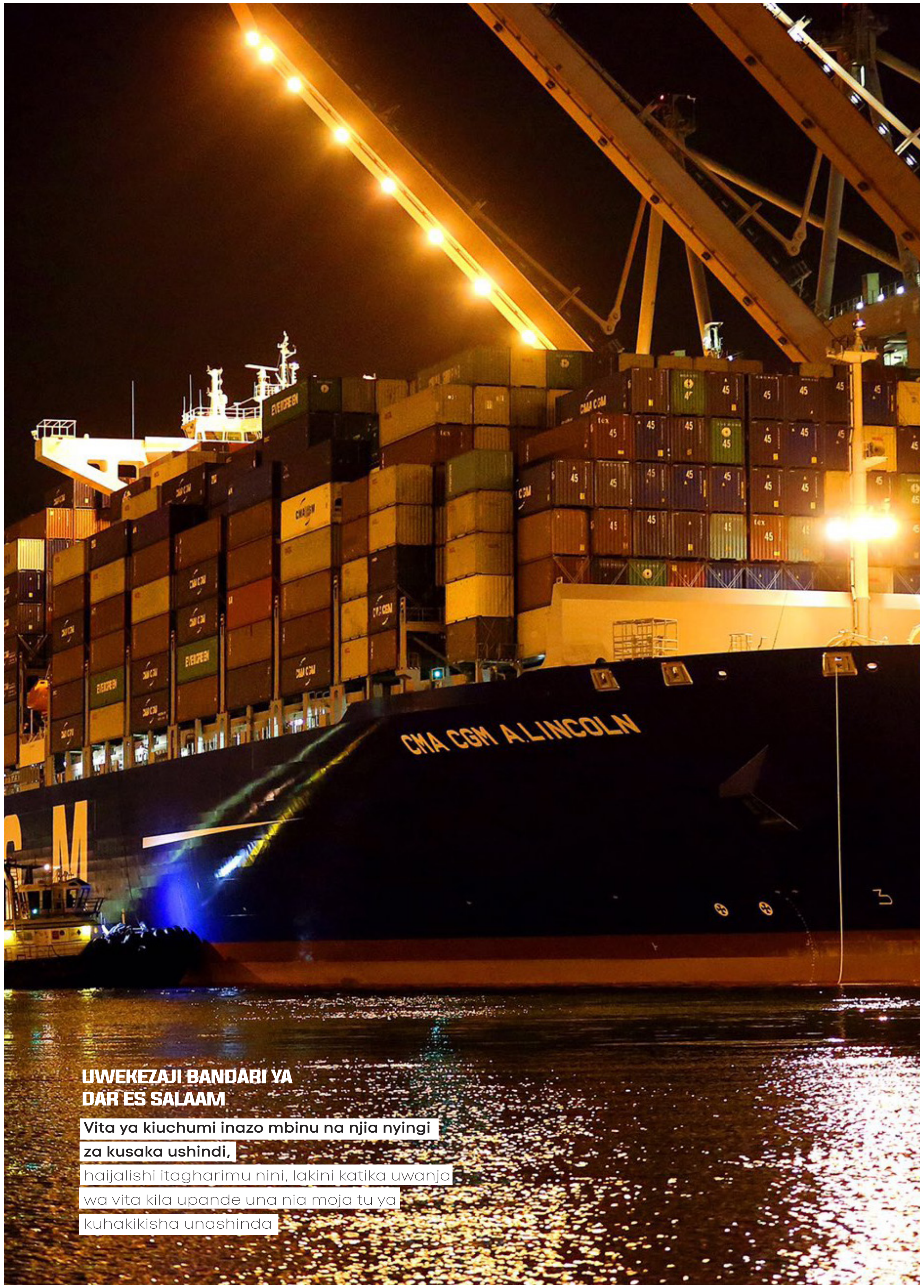
> Ni mwananchi gani anaweza kupinga maendeleo, kinachofanyika ni upotoshaji tu, hata hivyo elimu ya haya masuala ya uwekezaji inahitajika zaidi kwa wananchi ili kuwapa uelewa wa umuhimu wa suala hili

04

Jaji Dkt. Eliezer Feleshi

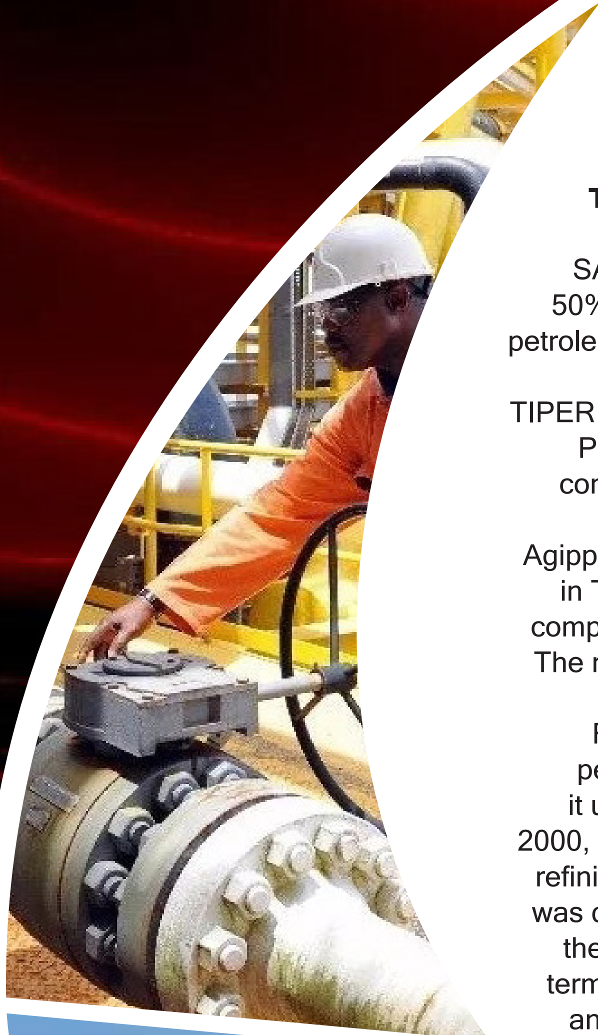
MWANASHERIA MKUU WA SERIKALI

> Tanzania imekuwa inajulikana kama nchi ambayo haifungamani na upande wowote miaka mingi na inayokaribisha wawekezaji kutoka sehemu zote duniani



TIPER

TANZANIA INTERNATIONAL PETROLEUM RESERVES L.T.D



TIPER the joint venture company between the government of Tanzania and Oryx Energies SA (OESA) based in Geneva with equal shares 50% each operates the largest storage facility for petroleum in the country. Current storage capacity is 253.7 million litres.

TIPER which used to be known as Tanzanian Italian Petroleum Refining (TIPER) Company Limited, commissioned refinery business in 1966. In year 2000, the refinery business ceased. In 1999 Agippetrol International (BV) - "Agip" sold its assets in TIPER as well as the 50% shareholding of the company to Oryx Energies SA., GENEVA (OESA). The remaining 50% shares continued to be owned by the Government of Tanzania.

Following the liberalization of the downstream petroleum subsector in Tanzania, TIPER found it uneconomical to operate as a refinery. In mid-2000, the company changed its main objective from refining to petroleum product storage. The refinery was decommissioned, scrapped and the plant was then converted in to a refined petroleum storage terminal, whose core business is the bulk storage and handling of refined petroleum products with delivery of the customer's product through cross pumping to other terminals, back-loading for onward transshipment and truck loading for onward sale at local commercial and retail outlets as well as for transit.

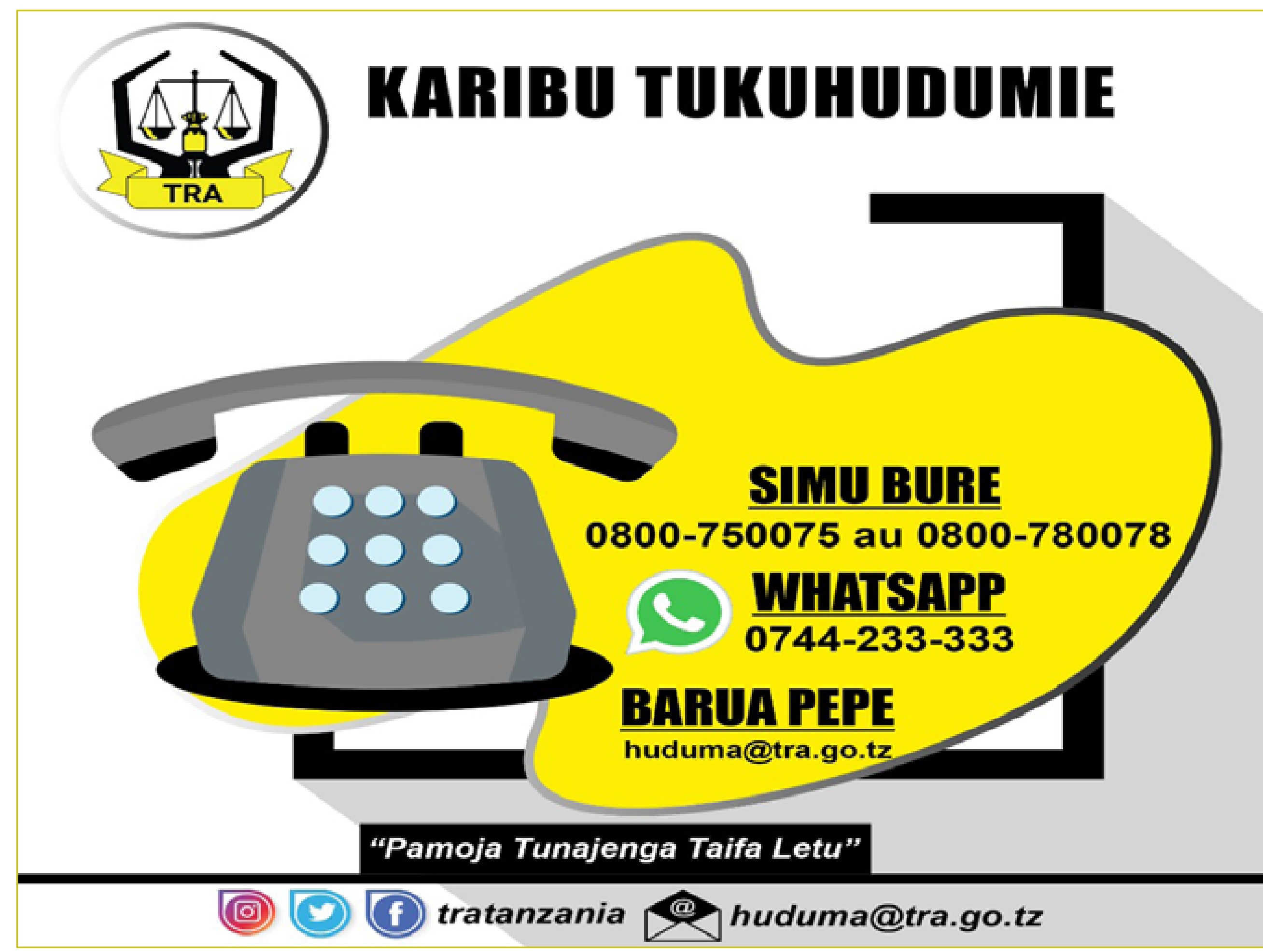
TIPER operating as a bulk liquid storage entity, stores low sulphur diesel (AGO), Premium Motor Spirit " (PMS), Dual Purpose Kerosene (DPK) and Heavy Fuel Oil (HFO 180) which is widely used in industrial applications. TIPER operating as storage facility has facilitated to a greater extent the availability of petroleum products in the country as well as for neighboring land locked countries.

TIPER'S CURRENT STORAGE CAPACITY BY PRODUCT IS SHOWN BELOW:

Product	Capacity (Litres)
Diesel (AGO)	180,246,000
Premium Motor Spirit " (PMS)	56,302,000
Dual Purpose Kerosene (DPK)	5,723,000
HFO 180	11,383,000
Total Storage Capacity	253,654,000

TIPER's future plan include:

- To increase the capacity by adding more tankage to facilitate the envisaged opera tions of a special bonded warehouse and eventual Strategic Petroleum Reserve (SPR).
- Lifting the operating standards in all fronts especially the HSSEQ and attain the ISO certification.
- To gain validation in practical terms, to become the hub for petroleum supply chain for East and Southern Africa.
- Enhancing Truck Loading Operations to facilitate operational efficiency for Various customers.



ILI TUENDELEE TUNAHITAJI MUUENDESHAJI BANDARI MWENYE NGUVU

Historia ya nchi kwenye eneo la ukuaji wa uchumi jumuishi inaonesha kuwa mara baada ya kupata uhuru kampuni, viwanda, mashamba makubwa, shule na benki nyingi zilikuwa chini ya sekta binafsi, baadae zilitaifishwa na serikali. Serikali ya Awamu ya Kwanza iliyokuwa chini ya Hayati Mwalimu Julius Nyerere iliamua kutaifisha vitega uchumi hivyo na kuvifanya mali ya umma.

Hatua hiyo iliuyumbisha pakubwa uchumi wa Tanganyika na baadae Tanzania bara, viwanda vingi vilifungwa, mashamba makubwa yaliyokuwa yanazalisha chakula kingi yakafa, benki na kampuni nyingi zikafa, hali ya maisha ikawa si ya kuridhisha mlo mmoja wa siku ukawa shughuli nzito kwa kaya nyingi. Watu wakalazimishwa kufunga mkanda ili mambo yaende, hali ikawa mbaya zaidi mara baada ya nchi kuingia vitani dhidi ya Uganda mwaka 1978/79.

Hakuna kilichotengemaa, hatua ya maendeleo iliyoanza kupigwa ikarudi nyuma zaidi maana fedha nyingi zililazimika kuelekezwa kwenye uwanja wa vita. Hali hiyo ilimfanya Hayati Mwalimu Nyerere, kuona mbali na mwaka 1985 kuamua kung'atuka ili kupisha mawazo mapya. Hatimae 'Mzee Ruksa' Rais wa Awamu ya pili, Ali Hassan Mwinyi mwaka 1985 akakabidhiwa nchi iliyokuwa hoi kiuchumi.

Kwa nafasi yake alifanya aliyoyafanya, ahueni ilionekana, maana uhuria wa soko ulianza kutamalaki.

Rais Mwinyi alimaliza kazi yake mwaka 1995 na Hayati Rais Mkapa kuchukua nafasi mwaka huo huo, yeye ndio aliutilia nguvu ubinafsishaji wa vitega uchumi na kuleta uwekezaji wa nje.

Kelele zilipigwa maana yapo baadhi ya maeneo ni kama hayakufanya vizuri na mengine hayakupaswa kubinafsishwa maana yalikuwa na nguvu za kusimama yenyewe.

Pamoja na kasoro hizo ukweli ni kwamba ubinafsishaji ulionesha matokeo chanya kwenye maeneo mengi na ikimbukwe dhamira ya kufanya hivyo ilitajwa kuwa ni mtazamo wa Serikali kujiondoa kwenye uendeshaji wa biashara na lengo lilikuwa ni kuongeza kasi ya utendaji kazi kwa ufanisi kwa taasisi zilizokuwa zinasimamiwa na Serikali.

Kimsingi ukifuatilia mwenendo wa kiuchumi wa Tanzania tangu Uhuru, ni wazi utabaini kuwa uchumi wa nchi ulipaa zaidi wakati wa utawala wa Hayati Mkapa kuliko kipindi chochote kile kabla yake.

Kampuni kubwa za mawasiliano zilijitokeza kuwekeza nchini, kampuni za vinywaji zilijitokeza, mabenki ambayo ndio walipa kodi wakubwa katika Tanzania ya sasa yalizaliwa kutokana na sera za ubinafsishaji na uwekezaji wa nje. Ukweli huu unaendelea kusalia hadi sasa kuwa Tanzania yenye uchumi imara inahitaji wawekezaji wenye nguvu na weledi. Mwenendo wa kuamini katika kujiendesha kwa mazoea hauna nafasi tena. Ili mwananchi wa Tanzania afurahie rasilimali za nchi yake ni lazima rasimali hizo zilete tija na haziwezi kuleta manufaa kwa mwananchi kama hazizalishi chochote.

Bandari zetu ni sehemu muhimu ya rasilimali tulizobarikiwa, eneo hili haliwezi kuleta tija kama halitakuwa na mwekezaji mwenye nguvu ya fedha na ushawishi wa kibiashara duniani. Katika kulifanikisha hilo Serikali ya Awamu ya Sita inayoongozwa na Rais Samia Suluhu Hassan imeamua kutembea kwenye nyayo za watangulizi wake kwa kutaka kuendelea kuboresha uendeshaji na usimamizi wa Bandari zetu nchini. Ukweli huo unatusukuma kwa pamoja kuamini kuwa uwekezaji katika bandari ya Dar es Salaam ni muhimu kwa maslahi ya nchi na wananchi wake.

Tukumbuke kuwadunia sasa imeondoka kwenye wananchi kushikilia rasilimali zao bila kuleta tija, badala yake inaingia ubia na wenye nguvu ili rasilimali hizo ziwanufaishe. Kuwa na bandari isiyo na tija ni sawa na kuwa na akili bila maarifa, serikali imeiona haja ya kufungamanisha uwapo wa bandari na maslahi ya taifa, tusizipuuze jitihada hizi. Bandari ya Dar es Salaam na bandari zote nchini zinapaswa kuwa kapu kuu la makusanyo ya kodi nchini na hilo linawezekana kama kutakuwa na wawekezaji wenye nguvu.

Tukumbuke si Tanzania tu iliyozungukwa na Bandari na kuhudumia nchi zisizo na Bandari, tunao majirani zetu na tukiri ni washindani wetu kibiashara, tukubali mabadiliko kwa hiyari vinginevyo mabadiliko yatatulazimisha kuyakubali.

Mungu ibariki Tanzania...

Jimmy C. Kiango
MHARIRI MTENDAJI

SHUKRANI
za dhati kwa WASHIRIKA WETU

Experience the power of TemboCARD

Shop locally and internationally at over 44 million merchants and 2 million ATMs

VISA

CRDB BANK

The bank that listens