

Pambazuko

Toleo Namba 0041

Jumatatu Juni 19-25, 2023



Mkataba DP World watisha washindani

- *Nchi jirani zenye bandari zahofia*
- *Kuwekeza \$ milioni 500 Tanzania*

**Kurasa 19 maalum za makala, habari
kuhusu mkataba wa DP World**

JISAJILI HAPA: Andika neno **HABARI** na tuma kwenye namba hii ya WhatsApp - 0744 768263 kupata gazeti bure

Tahariri

Maslahi ya Tanzania yawe mbele

TANGU kuvuja kwa nyaraka za makubaliano ya awali baina ya Serikali ya Tanzania na Serikali ya Dubai (IGA) katika mchakato wa kukodisha baadhi ya bandari za Tanzania, mengi yenye hoja na hata “vioja” yameibuka na kukusanya sampuli anuai za wale wanaojiita wachambuzi wa mikataba na wengine “wafia nchi” – wakijiita wazalendo.

Hawa wamekuwa wakieleza – kwa sauti za kufoka na maandishi yenye kubeba hasira, kwamba Tanzania kupitia mkataba utakaofungwa, iko mbioni kuuzwa kwa Waarabu kwa kuwa tu, wameanza mchakato wa kukodisha uendeshaji wa bandari za Tanzania.

Chama tawala, Chama Cha Mapinduzi (CCM), katika hili kimekuwa na sauti moja. Wabunge wake wanaunga mkono mchakato wa mkataba huo na kuridhia kuendelea kwa mipango ya serikali katika kufikia hatua ya utekelezaji wa mkataba na DP World kuendesha bandari.

Vyama vya upinzani, hasa Chama cha Demokrasia na Maendeleo (Chadema), kimekuwa na msimamo mkali, kuhusu vifungu ambavyo vimo katika IGA kwa kueleza kwamba makubaliano hayo, ndiyo msingi wa mikataba yote inakayoingiwa kati ya Tanzania na Dubai – kwa kupitia Kampuni ya DP World.

Vyombo vya habari navyo vimegawanyika, vipo vinavyoona mkataba utakaofungwa ni lulu kwa maendeleo ya Tanzania, huku vingine vikijenga msimamo kwamba Tanzania – katika mkataba huo, “imeliwa.”

Waandishi wa habari wanafika

mbali zaidi, kama ilivyokuwa kwa wanasiasa, wanatupiana lawama – na kuwepo kwa tuhuma kwamba wanaotetea mkataba ujao, ni wachumia tumbo kwa hisia kwamba huenda wanafanya hivyo kwa manufaa binafsi.

Ieleweke kwamba makubaliano yaliyosainiwa ni Inter-Governmental Agreement (IGA), ikiwa na maana kwamba serikali za Tanzania na Dubai, zinaingia katika mchakato wa kufunga mkataba kamili ambao utatoa fursa kwa maofisa wa serikali zote mbili, kujadili na hatimaye kukubaliana nini kiwemo ama kisiwemo kwenye mkataba.

Ibara ya 23 ya makubaliano ya awali ambayo sasa yameridhiwa na Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania inatoa mwanya wa kuruhusu miezi 12 ya majadiliano, na kwamba ndani ya muda huo mkataba wa kuendesha bandari utafungwa. Ikiwa muda huo utapita na hakuna mkataba uliofikiwa, basi hata azimio la bunge linakosa nguvu kisheria. Linafutika.

Sisi katika Pambazuko, msimamo wetu ni kwamba tunapenda kuja kwa mwekezaji; awe anakodishwa ama anaingia ubia wa uendeshaji, lakini serikali ihakikishe kwamba maslahi ya Tanzania yanawewekwa mbele.

Kwamba pamoja na Serikali ya Dubai, kupitia Kampuni ya DP World inakuja kuweka mtaji mkubwa, ujuzi wa kuendesha bandari kwa faida, kukuza ufanisi, na kuongeza ajira, lazima maslahi yaonekane dhahiri kwa Tanzania, maana sisi ndiyo wenye bandari na siyo kwamba wanakuja kujenga upya, bali kuendeleza.

SALUTI KWAKO MKUU...



Baadhi ya makamanda waandamizi wa Jeshi Usu la Wanyamapori na Misitu la Wizara ya Maliasili na Utalii wakitoa salamu ya kijeshi walipokuwa wakitambulishwa bungeni, jijini Dodoma hivi karibvuni wakati wizara yao ilipokuwa ikiwasilisha hotuba ya makadirio ya matumizi kwa mwaka 2023/24. (Picha na Bunge)

Jisajili kupata Pambazuko bure

- Ndugu msomaji wetu, jisajili kwa namba hii ya simu ya **WhatsApp: +255 744 768263** kwa kutuma neno **“HABARI”** kwa namba yako ya WhatsApp ili kupata Pambazuko kwenye WhatsApp yako.

- Pia unaweza kujisajili kwa kutumia **Email hii: pambazuko1@protonmail.com** ili gazeti la Pambazuko likufikie kupitia email yako, andika neno **“HABARI”** na kutuma kwetu nawe utakuwa umejisajili.

NUKUU



Naendelea kuhimiza, kusih, kushauri na kutumaini kuwa mkataba wa DP World unarekebishwa na mchakato unashirikisha watalaam na wachumi, kwani kwa misingi ya kiuchumi Dubai ni mshindani wetu kwenye kuendeleza biashara ya kusafirisha misigo. Ukimkabidhi bandari zote ni sawa na kujinyonga - Prof. Anna Tibajuka, aliyekuwa mbunge wa Muleba Kusini (CCM) na waziri katika awamu zilizopita.

Habari

Uwekezaji wa DP World watisha

Na Julius MANG'WETA

UKUBWA, urefu wa vina, wingi wa magati na kuwa eneo la kimkakati kuhudumia nchi zaidi ya nane, ni sababu za kutosha kwa bandari za Tanzania kuchangia zaidi ya nusu ya mapato yake ya kodi, lakini uzembe kusaka masoko, uwekezaji hafifu na ujuzi duni, unakwamisha manufaa hayo, Pambazuko linaweza kueleza.

Benki ya Dunia (WB) inazitaja bandari za Tanzania, hasa ya Dar es Salaam, kwamba pekee inaweza kuchangia zaidi ya nusu ya mapato ya nchi ikiwa "mambo makubwa na ya kisasa" yatafanyika.

Mambo makubwa yanayozungumzwa na Benki ya Dunia ni uwekezaji wa miundombinu, uongozi wenye kukuza tija, kutafuta masoko zaidi, usalama wa mali na mizigo, kutumika kwa teknolojia na uimara wa kuendesha bandari kitaalamu.

Mbali na Benki ya Dunia kuelezea namna bandari za Tanzania zinavyoweza kung'arisha uchumi wa nchi hiyo, Aprili 15, 2015, Rais wa Rwanda, Paul Kagame akiwa na ziara nchini, alisikika akinong'ona na Rais Jakaya Kikwete, kwamba akipewa kuendesha Bandari ya Dar es Salaam kwa miaka 10 au zaidi, atabadili historia ya makusanyo ya kodi.

Sifa zote hizi zinabeba umuhimu na kuwepo manufaa makubwa ya bandari za Tanzania katika kukuza uchumi wake na ustawi wa watu wake, hata hivyo, kukosekana kwa ubunifu wa watendaji wa bandari hizo, na sababu zingine, kumezifanya kuchangia kiasi kidogo cha kodi katika Hazina.

Ili kuweka hesabu rahisi na kutambua wingi wa mapato yanayoweza kupatikana kwenye sekta ya bandari pekee, ikiwa uwekezaji na umakini utawekwa, ndani ya siku 100 - kuanzia Aprili Mosi hadi Juni, 2021 Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA) ilikusanya Sh. 236.8 kutoka Sh. 203 bilioni. Hii ni ongezeko la asilimia 14.

Mbarawa azungumza

Waziri wa Ujenzi na Uchukuzi, Prof. Makame Mbarawa ameliambiwa Pambazuko kwamba kukwama kwa mchango mkubwa kwenye makusanyo ya kodi kwenye bandari kunatokana na ufinyu wa bajeti na kwamba serikali "inabana kutimiza mahitaji mengi ya nchi," hivyo kuhitaji mwekezaji makini katika kuendesha bandari.

Anasema bandari, hasa ya Dar es Salaam, imekuwa ikifanya vizuri, lakini inaweza kufanya vizuri zaidi endapo kutafanyika uwekezaji mkubwa na makini kwa kupata kampuni yenye uzoefu, mtaji, ujuzi na weledi katika kuendesha biashara ya bandari.

Prof. Mbarawa anasisitiza kwamba katika mazingira ya sasa, serikali nyingi duniani, zinajiondoka katika uendeshaji na kuweka fedha nyingi katika miradi ya kiuchumi, na kutoa nafasi ya ushirikiano na sekta binafsi.

DP World wakaribia

Katika kutafuta mwekezaji makini baada ya kumalizika kwa muda wa Kampuni ya TICTs iliyokuwa ikiendesha sehemu ya Bandari ya Dar es Salaam, Serikali ya Tanzania ilianza mchakato wa kupata mwekezaji ambaye ana mtaji wa kutosha, ujuzi, weledi wa kuendesha shughuli na kuongoza bandari.

Mchakato huo hatimaye ukapata kampuni inayomilikiwa na Serikali ya Dubai ya DP World ambayo imekuwa ikifanya shughuli za kuendesha bandari kwa ufanisi mkubwa kwenye nchi za Ulaya, Amerika na Afrika.

Msemaji Mkuu wa Serikali Gerson Msigwa anasema baada ya mazungumzo ya muda, Serikali ya Dubai na Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ziliingia katika makubaliano ya kuwa na ushirikiano wa kukuza uchumi na kuimarisha ustawi wa watu wake.

Katika eneo la kukuza uchumi, serikali za Dubai na Tanzania zilijadili na kuafikiana kuwepo kwa makubaliano ya awali baina ya nchi hizo (IGA) ambayo

Uwekezaji wa DP World watisha

Inatoka Uk. 4

yatairuhusu Kampuni ya DP World kuendesha bandari kadhaa za Tanzania kwa njia ya kukodisha kwa muda maalum ambao utawekwa kwenye mkataba mahsusi wa kibiashara kwa nchi hizo (HGA).

Tayari Bunge la Tanzania limerishia kuanza kwa mchakato wa kufunga mkataba baina ya nchi hizo (HGA) ili kuruhusu DP World kuanza shughuli za kusimamia na kuendesha bandari za Tanzania.

Pambazuko linazo taarifa kwamba DP World imepanga kuwekeza zaidi ya Sh. 1.2 trilioni (dola za Marekani milioni 500).

Miongoni mwa faida ambazo zinaeleza na serikali zote mbili katika makubaliano ya awali ni kwamba ujio wa DP World katika kusimamia na kuendesha bandari za Tanzania, mapato yataongezeka kutoka dola za Marekani bilioni 3.3 za sasa, hadi dola bilioni 10.9 kwa mwaka hadi katika muingo unaofuata.

Pia uwekezaji wa DP World utapunguza muda wa meli kukaa nangani kutoka siku tano kwa sasa hadi saa 24 kutokana na kuwekeza katika miundombinu ya kisasa.

Hatua hii itaongeza idadi ya meli zitazokuja Bandari ya Dar es Salaam kutoka meli 1,569 zilizohudumiwa mwaka 2021/22 mpaka kufikia takriban meli 2,950 ifikapo mwaka 2032/33;

Pia ujio wa kampuni hiyo ya Dubai utapunguza muda wa kushusha makontena kutoka siku 4.5 mpaka siku

2 na kupunguza muda wa uondoshaji mizigo kutoka saa 12 mpaka saa moja kutokana na uboreshaji wa mifumo ya Tehama.

Pia kuingia kwa Dp World kutapunguza gharama ya usafirishaji wa shehena kutoka nchi za nje kwenda nchi za jirani, kwa mfano kutoka dola za Marekani 12,000 mpaka kati ya dola 6,000 na 7,000 kwa kontena linalokwenda nchi za Malawi, Zambia au Jamhuri ya Kidemokrasi ya Congo, Burundi, Rwanda na nchi zingine jirani.

Kutakuwepo pia na ongezeko kwa shehena inayohudumiwa kutoka tani milioni 18.41 za mwaka 2021/22 hadi kufikia tani 47.57 mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 158.

Inatarajiwa kuwa kutakuwepo na ongezeko la mapato ya serikali yatokanayo na Kodi ya Forodha inayokusanywa katika shehena inayopitishwa bandarini kutoka Sh. 7.76 trilioni za mwaka 2021/22 hadi Sh. 26.70 trilioni za mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 244.

Washindani wakerwa

Taarifa zilizofikia Pambazuko zinaeleza kuwepo kwa “kelele” na hoja kwamba mkataba utakaofungwa baina ya Tanzania na DP World huenda ukashindwa kuinufaisha nchi, zinatokana na baadhi ya nchi zenye bandari Afrika Mashariki kuingiwa hofu ya kukosa mapato kwa kuwa wateja wao “watapokonywa” na Tanzania, hivyo kuanza propoganda kwa kushirikiana na watu wachache.



Habari

‘Azimio la Bunge siyo sheria’

Na Mwandishi WETU

WANASHERIA na wanasiasa wengi wamejitokeza na kudai kwamba Azimio la Bunge lililoridhia kuwepo kwa ushirikiano wa kiuchumi na kijamii kati ya Tanzania na Dubai, ni sheria.

Hata hivyo, wanazuoni na wabobezi wa mikataba baina ya nchi na nchi wameeleza kwamba azimio hilo kamwe haliwezi kuwa sheria, licha ya kupitishwa na Bunge la Jamhuri ya Muungabno wa Tanzania.

Azimio linalozungumzwa hapa ni lile lililosomwa bungeni, Dodoma - June 10, 2023 na Prof. Makame Mbarawa, Waziri wa Ujenji na Uchukuzi na wabunge “kuridhia kwa asilimia 100.” Azimio hilo pia lina vipengele vya kuridhia mchakato wa Kampuni ya DP World ya Dubai, kuanza mazungumzo ya kufunga mkataba na Tanzania kuendesha bandari zake.

Kiongozi wa Chama cha ACT-Wazalando, Zitto Kabwe anasema kwamba kilichoidhinishwa na Bunge siyo sheria na wala siyo mkataba kama wengi wanavyoeleza.

Anasema kilichopewa baraka na Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ni ruhusa ya serikali kupitia taratibu zake nyingi, kuanza kwa mchakato wa majadiliano ya kufikia mkataba halisi.

“Hapa naomba nieleweke wazi kwamba kilichoidhinishwa na Bunge siyo mkataba wa uendeshaji (concession agreement) wala siyo mkataba wa wekezaji kati ya nchi na nchi nyingine (HGA), bali ni Azimio la Bunge la kuruhusu kuanza kujadiliana hiyo mikataba mingine,” anafanua Zitto ambaye ni msomi na mwanasiasa na mchambuzi aliyebobea kwenye maeneo ya uchumi.

Zitto anasema azimio hilo lililofikiwa limebariki kwamba utaratibu wa kuanza mchakato wa kufikia mkataba uanze na kukamilika ndani ya miezi 12.

Inaeleza kwamba endapo hakutakuwa na makubaliano yaliyofikiwa



Zitto Kabwe

kimkataba, basi azimio hilo linakosa nguvu ya kisheria na makubaliano yote ya wali ndani yake ‘yanakufa.’

Mwanasheria mwingine, Khatib Mabruk wa Dar es Salaam ambaye amebobea katika masuala ya mikataba ya kimataifa anasema siyo kila kinachoidhinishwa na Bunge lazima kiwe sheria.

Anasema azimio la Bunge linabaki kuwa azimio, ingawa linabeba nguvu kubwa ya kisheria, lakini lenyewe haliwezi kuwa sheria.

Zitto ashauri uendeshaji

Zitto anashauri kwamba endapo mkataba kati ya Serikali ya Tanzania na Kampuni ya DP World utafikiwa, basi kuundwe kampuni moja ambayo wabia wake watakuwa ni Mamlaka ya Ustawi wa Bandari Tanzania (TPA) na DP World.

Anapendekeza kuwepo kwa mgawanyo wa nusu kwa nusu, kwa kuwa Tanzania ina bandari tayari wakati DP World inakuja kuongeza mtaji, teknolojia na kuongeza ujuzi kwa watendaji wa Kitanzania.

“Baada ya muda fulani, Watanzania wakiwa tayari wamejengewa uwezo wa uendeshaji, tutaweza kuwanunua DP World na tukawa na umiliki wa asilimia 100, ingawa hili linatakiwa kuwepo kwenye mkataba halisi,” anaongeza Zitto.

Azimilo la Bunge kuridhia DP World

AZIMIO la Bunge la Jamhuri ya Tanzania kuhusu mapendelezo ya kuridhia makubaliano kati ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Serikali ya Dubai kuhusu ushirikiano wa kiuchumi na kijamii kwa ajili ya uendelezaji na uboreshaji wa utendaji kazi wa bandari Tanzania la mwaka 2023.

KWA KUWA, dhima ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ni kuboresha Sekta ya Bandari nchini ili kuongeza ufanisi na mchango wa Sekta hiyo katika mapato ya nchi, ajira na kuchagiza ukuaji wa sekta nyingine za kiuchumi, ilionekana upo umuhimu wa kuendelea kushirikisha sekta binafsi katika shughuli za bandari nchini;

NA KWA KUWA, Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA) tayari ilishashirikisha sekta binafsi katika uendeshaji wa shughuli za bandari ambao ulikuwa na tija, serikali imeona ni vyema kuendelea kutafuta wawekezaji wapya wenye uwezo wa kuongeza tija na ufanisi wa bandari zetu ili ziendelee kushindana kikanda katika uhudumiaji wa shehena na kuongeza mchango katika mapato ya Serikali na maendeleo ya wananchi kwa ujumla;

NA KWA KUWA, kwa vipindi tofauti, TPA ilipokea na kuchambua mapendekezo ya wawekezaji mbalimbali walioonesha nia ya kuwekeza katika maeneo ya Bandari nchini iliamua kuingia Makubaliano ya Awali (Memorandum of Understanding - MOU) na Kampuni ya DP World (DPW) inayomilikiwa na Serikali ya Dubai mnamo tarehe 28 Februari, 2022 baada ya kudhihirika kwa tija iliyoipata Serikali ya Dubai kupitia Kampuni hiyo ya DP World na kupelekea huduma za uchukuzi kupitia bandari kuchangia kwa kiasi kikubwa kwenye pato la Serikali ya Dubai (Dubai GDP);

NA KWA KUWA, makubaliano hayo yalikuwa na lengo la kubainisha maeneo mahsusi ya ushirikiano ili kuboresha uendeshaji wa maeneo ya bandari nchini, kuwekeza katika maeneo yaliyotengwa katika Bandari Kavu; utunzaji wa mizigo (logistics parks) na maeneo ya kanda za kibiashara (trade corridors);

NA KWA KUWA, Serikali iliona tija ya kuishirikisha kampuni ya DP World inayomilikiwa na Serikali ya Dubai kwa asilimia 100, ilianzisha majadiliano na Serikali ya Dubai na kufanikisha kuandaliwa na kuingiwa kwa Mkatoba baina ya Nchi na Nchi (Intergovernmental Agreement) wa Ushirikiano wa Kiuchumi na Kijamii kwa ajili ya Uendelezaji na Uboreshaji wa Utendaji kazi wa maeneo ya Bandari nchini na ambao ulisainiwa na pande zote tarehe 25 Oktoba 2022;

NA KWA KUWA, kampuni ya DP World ina uzoefu mkubwa katika uendeshaji wa shughuli za bandari barani Afrika, Asia, Ulaya na Amerika ya Kaskazini na Kusini. Kampuni hii pia ina uzoefu na utaalumu wa kuchagiza mnyororo mzima wa usafirishaji (end to end total logistics chain solution) kutoka maeneo ambayo bidhaa zinatoka mpaka kufika kwa Walaji.

NA KWA KUWA, kampuni hiyo ina uwezo wa uendeshaji wa maeneo maalum ya kiuchumi (special economic zones) karibu na bandari, pamoja na usafirishaji baharini na nchi kavu (kupitia njia ya reli), uwekezaji katika mitambo na mifumo ya kisasa ya uendeshaji wa shughuli za kibandari.

Pia, ina uwezo wa kutatua changamoto mbalimbali zinazoikabili sekta ya bandari zikiwemo: kuwekeza katika mitambo na mifumo ya kisasa ya uendeshaji wa shughuli za

Uamuzi

Azimilo la Bunge kuridhia DP World

kibandari na hivyo kuleta ufanisi; kuwekeza katika mnyororo wa usafirishaji ili kuongeza ufanisi wa bandari; kuwekeza katika vichocheo vya shughuli za kibandari zikiwemo maeneo huru ya viwanda, maeneo ya kuhifadhi shehena nje ya bandari; miundombinu unganishi ya usafirishaji; kuwekeza katika miundombinu wezeshi katika usafirishaji wa bidhaa zinazoharibika (perishables); na kuwekeza katika kutafuta masoko kutoka katika nchi zisizo na bandari na kuziunganisha na bandari;

NA KWA KUWA, lengo la mkataba huu ni kuweka msingi wa kuanzisha majadiliano baina ya Serikali na mwekezaji ili kuwezesha kukubaliana maeneo mahususi ya ushirikiano na kuingia mikataba ya nchi mwenyeji ambayo baada ya kusainiwa, itawezesha TPA kuanza majadiliano na mwekezaji katika maeneo mahususi yatakayokuwa yamekubaliwa katika mikataba ya nchi mwenyeji;

NA KWA KUWA, Mkataba unaolengwa kuridhiwa unabainisha vipengele muhimu ikiwa ni pamoja na:-

i. Ibara ya 2 - Malengo ya Mkataba: Ibara hii inaeleza kuwa, lengo la Mkataba huo ni kuweka utaratibu wa kisheria wa maeneo ya mashirikiano kwa ajili ya kuendeleza, kuboresha na kuendesha Bandari za Bahari na Maziwa, miundombinu inayoendana na shughuli za bandari kama itavyopendekezwa na Serikali kupitia TPA kwa kuzingatia ulinzi na maslahi mapana ya Taifa. Pia maeneo ya mashirikiano yanajumuisha kujenga uwezo, kuhamisha ujuzi, teknolojia na utaalum, kuimarisha vyuo vya mafunzo na intelijenzia za masoko.

ii. Ibara ya 3 - Ushirikiano: Ibara hii inaeleza kuwa, nchi zitashirikiana kwa lengo la kuanzisha na kuendeleza mazingira muhimu na bora kwa ajili ya utekelezaji wa shughuli za uwekezaji unaolengwa na kuwa wawakilishi wa nchi zetu watakutana kwa lengo la kujadili na kuingia mikataba kwa namna itakavyoonekana inafaa ili kuwezesha kuanza utekelezaji wa miradi inayokusudiwa.

Ibara hii pia inaanzisha Kamati ya Ushauri ambayo ina jukumu la kuratibu shughuli za utekelezaji wa Mkataba husika na kuhakikisha kunakuwepo na utaratibu wa kubadilishana taarifa kuhusu malengo ya uwekezaji unaokusudiwa.

iii. Ibara ya 4 - Mawanda ya Ushirikiano na Taasisi za Utekelezaji: Ibara hii inafafanua kuwa, mawanda ya Mkataba huo ni kuwezesha utekelezaji wa ushirikiano kama ilivyoainishwa katika Kiambatisho cha kwanza cha Mkataba. Kiambatisho hicho, kimeainisha maeneo ya ushirikiano yatakayotekelezwa kwa awamu mbili.

Serikali ya Tanzania inasisitiza kuwa TPA ndio yenye jukumu la kutekeleza maeneo ya ushirikiano kuhusu Mkataba huo na kwa upande wa Serikali ya Dubai, DP World na washirika wake ndio zitakuwa Taasisi za utekelezaji.

Pamoja na ushirikiano huo, nchi yetu itakuwa na haki ya kuitaarifu Serikali ya Dubai kuhusu fursa nyingine za uwekezaji katika maeneo ya bandari, maeneo huru ili kuwezesha Taasisi za Dubai kuwasilisha mapendekezo ya uwekezaji katika maeneo hayo. Kuhusu uwekezaji husika, DP World na washirika wake ndio watakuwa na jukumu la kutafuta fedha kwa ajili ya uendelezaji wa shughuli za uwekezaji.

iv. Ibara ya 5 - Haki za Kuendeleza, Kusimamia na Kuendesha: Ibara hii inaeleza kuwa, DP World itapewa jukumu la kuendeleza, kusimamia na kuendesha maeneo ya

Azimilo la Bunge kuridhia DP World

kipaumbele ya uwekezaji (priority projects) kama itakavyokubaliwa kupitia mikataba mahususi ya nchi mwenyeji. Jukumu hili ni kwa kipindi mahususi cha miezi kumi na mbili (12) kuanzia tarehe ya kusainiwa kwa mkataba huu, 25 Oktoba 2022 na baada ya kuisha kipindi hicho TPA itakuwa na haki ya kuwasikiliza wawekezaji wengine katika maeneo ya uwekezaji ya kipaumbele.

v. Ibara ya 8 - Haki ya Ardhi: Ibara hii inaitaka Serikali ya Tanzania kuhakikisha hatua muhimu zinachukuliwa ili kuwezesha DP World kupata haki ya matumizi ya ardhi na sio umiliki kwa lengo la utekelezaji wa miradi itakayokubali kupitia mikataba ya Nchi Mwenyeji.

Serikali italinda haki za usalama wa umiliki ardhi na kubaki katika mikono ya Watanzania kwa kuzingatia Sheria na taratibu za nchi za kutoa na kutumia Ardhi kwa wawekezaji na kuhakikisha haki hizo zinabaki hai katika kipindi cha utekelezaji wa mradi tuu.

Aidha, katika kutekeleza haki za ardhi, Serikali itahakikisha haki hizo zinatambulika, zinasajiliwa, hazina madai yoyote na zinatolewa kwa kampuni itakayotekeleza mradi kwa kuzingatia taratibu na sheria za nchi kwa kipindi cha upangishaji au utekelezaji wa mradi.

vi. Ibara ya 9 - Motisha za Uwekezaji: Ibara hii inaeleza kuwa, uwekezaji wa DP World utakuwa mkubwa na utaleta manufaa ya kiuchumi na kijamii hivyo utahitaji kutolewa motisha za uwekezaji. Hivyo, pande mbili zilikubaliana kutoa motisha za uwekezaji kwa kuzingatia Sheria za nchi na taratibu mahususi za Tanzania kama itakavyoainishwa zaidi katika Mikataba ya nchi mwenyeji.

vii. Ibara ya 12 – Ulinzi na Usalama: Ibara hii inaeleza kuwa utekelezaji wa shughuli za miradi hautaathiri au kukiuka masuala ya kiuchumi na ulinzi na usalama ikiwemo: Ardhi ya Mradi, mifumo, miundombinu ya juu na chini ya eneo la bandari, mitambo iliyosimikwa pamoja na masuala mengine ya usalama ndani ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kama yatakavyokubaliwa chini ya Mkataba wa Nchi Mwenyeji.

viii. Ibara ya 13 - Ushirikishaji wa Wazawa, Ajira na Majukumu kwa Jamii: Ibara hii inaeleza kuwa, mikataba itakayosainiwa ya utekelezaji wa mradi ni lazima iainishe: mpango wa ushirikishaji wa wazawa katika utekelezaji wa mradi husika; majukumu kwa jamii; undelezaji wa ajira zilizopo; kutoa ajira mpya kwa watanzania na kuwapatia mafunzo kuhusiana na utekelezaji wa miradi husika.

ix. Ibara ya 18 – Kodi, Tozo na Ushuru Nyinginezo: Ibara hii inaeleza kuwa kodi, ushuru na tozo nyinginezo zitakusanywa katika utekelezaji wa mradi kwa kuzingatia Sheria za Kodi zilizopo ndani ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania.

Pia, Ibara hii inaeleza kuwa Motisha za Uwekezaji, misamaha ya kodi ama tozo nyinginezo zitatolewa kwa kuzingatia msingi wa sheria za kodi zilizopo ndani ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na kama itakavyokubaliwa katika Mkataba wa Nchi Mwenyeji na Mikataba ya Utekelezaji wa Miradi kwa kuzingatia Sheria za Nchi.

x. Ibara ya 19 – Kurithiwa kwa Nchi: Ibara hii inaeleza kuwa, iwapo nchi itabadilika ama kuungana na nchi nyingine au zingine, nchi ambayo itarithi majukumu, itachukuliwa kuwa sehemu ya Mkataba huu kutoka tarehe ya kurithiwa kwa nchi husika,

Uamuzi

Azimilo la Bunge kuridhia DP World

kwa kuzingatia kuwa, nchi inayorithi majukumu itatoa taarifa kwa upande mwingine kuhusu nia yake ya kuwa sehemu ya Mkataba huu.

xi. Ibara ya 20 - Utatuzi wa Migogoro: Ibara hii inaeleza kuwa, utaratibu wa utatuzi wa migogoro uliopendekezwa chini ya Mkataba huu ni kuanza kwa kutatua kwa Makubaliano “Amicable Settlement” kupitia njia za kidiplomasia au kupitia Kamati ya Ushauri ya IGA na kama mgogoro hautatuliwa ndani ya siku 90 upande usioridhishwa unaweza kutangaza kuwepo kwa mgogoro.

Pale ambapo kunakuwa na mgogoro, utaratibu wa usuluhishi ni kupitia Baraza la Usuluhishi chini ya Kanuni za Usuluhishi za UNCITRAL. Sehemu iliyokubaliwa kuwa mgogoro utasikilizwa ni Johannesburg, Afrika Kusini na lugha ya usuluhishi ni Kiingereza.

xii. Ibara ya 21 - Sheria Zinayosimamia Mkataba: Ibara hii ineweka msisitizo kuwa, Sheria itakayosimamia Mkataba wa Nchi Mwenyeji Mikataba ya utekelezaji wa miradi zitakuwa Sheria za Tanzania.

xiii. Ibara ya 22 - Marekebisho ya Mkataba: Ibara hii inafafanua kuwa, Mkataba huu unaweza kurekebisha muda wowote kwa upande mmoja kuwasilisha nia ya kurekebisha masharti ya mkataba kwa upande mwingine kwa njia ya maandishi na kukubaliwa kwa marekebisho hayo kwa pande zote.

xiv. Ibara ya 23 - Muda wa Mkataba na Usitishwaji: Ibara hii inaeleza kuwa, Mkataba utakuwa hai mpaka itakapotokea moja ya masuala mawili; usitishwaji wa shughuli za uwekezaji au kumalizika wa muda wa Mkataba wa Nchi Mwenyeji (Host Government Agreement).

Pale ambapo moja ya Mkataba wa Nchi Mwenyeji itasitishwa kabla ya kipindi chake kumalizika, Mkataba wa IGA utaendelea kuwa hai. Aidha, haki na wajibu wa pande mbili za mkataba zitaamuliwa kwa mujibu wa Mkataba husika.

xv. Ibara ya 25 - Kuanza Kutumika kwa Mkataba: Ibara hii inaeleza kuwa, mara baada ya kusainiwa kwa Mkataba huo pasipo kujali majukumu mengine, pande mbili za Mkataba zitachukua hatua stahiki kuhakikisha shughuli za awali za Miradi zinaanza kutekelezwa kwa mujibu wa Sheria za nchi.

Pia, ndani ya siku 30 kutoka tarehe ya kusainiwa kwa Mkataba, Nchi Washirika zitaanzisha mchakato wa kuridhiwa na Mamlaka husika ili kuwezesha utekelezaji wa majukumu ya nchi katika Mkataba kwa mujibu wa Sheria za Kimataifa. Pia, Mkataba huu utaanza kutekelezwa baada ya kubadilishana kwa Hati za Uridhiaji kwa mujibu wa Sheria za nchi husika.

xvi. Ibara ya 30 - Mazingira ya Kisheria Kutobadilika: Ibara hii inaeleza kuwa, mfumo wa sheria na mazingira yake kuhusu Mradi yatakuwa tulivu (stable) katika hali ambayo inaridhisha kwa pande zote. Utulivu huo utaanza tarehe ya kusainiwa kwa IGA. Pia, katika Ibara hii Tanzania imetakiwa kuchukua hatua stahiki ili kuwezesha makubaliano yatakayowekwa katika Mikataba ya Mradi au Mkataba wa Nchi Mwenyeji.

xvii. Ibara ya 31 - Kubadilisha Hati za Uridhiaji: Ibara hii inaeleza kuwa, Mkataba huo na Hati za Uridhiaji zitabadilishwa baina ya pande mbili za Mkataba.

Azimilo la Bunge kuridhia DP World

NA KWA KUWA, Mkataba huu una manufaa mbalimbali ambayo ni pamoja na:

(i) Kupunguza muda wa meli kukaa nangani kutoka siku 5 kwa sasa mpaka masaa 24. Hii itapunguza gharama za utumiaji wa Bandari yetu. Matokeo yake itaongeza idadi ya meli zitazokuja Bandari ya Dar es Salaam kutoka meli 1,569 zilizohudumiwa mwaka 2021/22 mpaka kufikia takriban meli 2,950 ifikapo mwaka 2032/33;

(ii) Kupunguza muda wa ushushaji wa makontena kutoka siku 4.5 mpaka siku 2;

(iii) Kupunguza muda wa uondoshaji mizigo kutoka masaa 12 mpaka saa 1 kutokana na uboreshaji wa mifumo ya TEHAMA;

(iv) Kupunguza gharama ya usafirishaji wa shehena kutoka nchi za nje kwenda nchi za jirani, kwa mfano kutoka US\$ 12,000 mpaka kati ya US\$6,000 na US\$7,000 kwa kasha linalokwenda nchi ya Malawi, Zambia au DR Congo. Hii italetwa Watumiaji wengi kwenye Bandari ya Dar es Salaam;

(v) Kuongezeka kwa shehena inayohudumiwa kutoka tani milioni 18.41 za mwaka 2021/22 hadi kufikia tani 47.57 mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 158;

(vi) Kuongezeka kwa Mapato ya Serikali yatokanayo na Kodi ya Forodha inayokusanywa katika shehena inayopitishwa bandarini kutoka Shilingi Trilioni 7.76 za mwaka 2021/22 hadi Shilingi Trilioni 26.70 za mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 244;

(vii) Kuongezeka kwa ajira zinazotokana na shughuli za bandari kutoka 28,990 mwaka 2021/22 hadi 71,907 ifikapo mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 148;

(viii) Maboresho ya magati ya kuhudumia Majahazi na Abiria ikiwa ni pamoja na kushawishi uingiaji wa meli kubwa za kitalii zitakazo ongeza idadi ya watalii nchini na kuongeza pato la Taifa;

(ix) Mafunzo ya kuwajengea uwezo wafanyakazi wa TPA katika Bandari zote (knowledge and skills transfer);

(x) Uanzishaji wa maeneo huru ya kiuchumi na kuchochea ukuaji wa sekta zingine za kiuchumi zikiwemo: Sekta ya Kilimo, Mifugo na Uvuvi; Utalii; Viwanda na Biashara; na

(xi) Kuchagiza ukuaji wa sekta ndogo za usafirishaji kwa njia ya reli na barabara; na kujenga mahusiano ya kidiplomasia.

HIVYO BASI, kwa kuzingatia manufaa ambayo Jamhuri ya Muungano wa Tanzania itayapata kutokana na Mkataba huu, Bunge la Jamhuri wa Muungano wa Tanzania katika Mkutano wake wa 11 na kwa mujibu wa Ibara ya 63(3)(e) ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ya mwaka 1977, linaazimia kuridhia Makubaliano kati ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Serikali ya Dubai Kuhusu Ushirikiano wa Kiuchumi na Kijamii kwa ajili ya Uendelezaji na Uboreshaji wa Utendaji Kazi katika Bandari Tanzania.

Mheshimiwa Spika, naomba kutoa hoja.

Prof. Makame Mbarawa
Waziri wa Waziri wa Ujenzi na Uchukuzi
10 Juni, 2023

Uchambuzi

Aaminiwe nani mkataba wa DP World?

UAMUZI wa Serikali ya Tanzania kukodisha uendeshaji wa bandari zake kwa Kampuni ya DP World ya Dubai, utabaki katika rekodi ya kuwa miongoni mwa hatua zilizozusha mjadala mzito.

Ingawa joto la mjadala limeanza kupoa, lakini ni dhahiri kuwa katika kipindi cha mwaka mmoja ujoa kuelekea kufikia mkataba kamili, bado tutaendelea kushuhudia malumbano na mabishano, wakati mwingine yakichombezwa na minyukano ya hoja na vihoja, kutoka kwenye makundi mbalimbali pamoja na watu binafsi.

DP World ya Dubai ni moja ya kampuni kubwa duniani zinazosifika kwa umahiri wake katika shughuli za kuendesha bandari duniani. Hivi sasa kampuni hii imeshaingia mikataba na inaendesha bandari katika nchi nyingi za Afrika na hata Ulaya na Marekani.

Taarifa zinaonyesha kuwa katika mikataba kadhaa kampuni hiyo inafanya vizuri, lakini kuna mikataba mingine ambayo imeingiza kampuni hiyo kwenye migogoro, inayofikia hatua ya kushitakiana katika vyombo vya sheria vya kimataifa.

Migogoro hiyo inaonyesha kampuni ya DP World kama mnyonyaji anayewaumiza nchi hizo zilizoingia mkataba nayo.

Kilicholeta mtafaruku katika Tanzania ni kuvuja kwa kinachodaiwa kuwa ni mkataba wa ukodishwaji wa bandari nchini.

Wakati baadhi ya watu wakidai kuwa tayari serikali imeshasaini mkataba huo, wengine wanadai kuwa bado haijasaini, lakini ipo mbioni kufanya hivyo.

Serikali ya Tanzania kupitia viongozi wake waandamizi inasema hata huo mkataba wenyewe haujafikiwa na hivi sasa ndio pande hizo mbili zinajiangaa kuingia katika mazungumzo yatakayodumu kwa kipindi cha miezi 12



Prof. Makame Mbarawa - Waziri wa Uchukusi

kujadili ili kuzaa mkataba baina yao.

Malumbano ya hoja na vihoja yaliyoibuka baada ya suala hilo kuwekwa hadharani kupitia tangazo la Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kuwatata wadau na wananchi wenye maoni kuhusiana na itifaki ya makubaliano ya awali baina ya Tanzania na Dubai kuanzisha ushirikiano wa kiuchumi na kijamii yakawagawa Watanzania katika makundi kadhaa makubwa.

Itifaki hiyo ilikuwa na lengo la kutoa fursa kwa wadau hao wawili katika ushirikiano, katika kipindi cha miezi 12, kujadiliana na kuja na mkataba utakaohusisha uendeshaji wa bandari nchini.

Baada ya tangazo la Bunge kukaibuka katika mitandao ya kijamii, taarifa kuhusiana na baadhi ya vifungu vya mkataba wa kukodishwa bandari nchini

Aminiwe nani mkataba wa DP World?

Inatoka Uk. 12

humo.

Hapa kuna jambo la kushangaza. Kwa mujibu wa tangazo la Bunge na taarifa zilizokuwa zimetolewa awali, mazungumzo yatakayofanyika baada ya kukubaliwa kwa itifaki hiyo na kupitishwa na Bunge ndiyo yatazaa mkataba.

Hata hivyo, ikashangaza zaidi kuwa vifungu hivyo vilivyovujishwa kwenye mitandao ni vya mkataba gani kwa sababu kimsingi hatua hiyo ya kuwa na mkataba haijafikiwa!

Baadhi ya vifungu hivyo vilionyeshwa kuwa mkataba huo unaiumiza Tanzania. Kwa mfano kuna kifungu kinaonyesha kuwa punde mkataba huo utakaposainiwa, Tanzania haitoruhusiwa kujitoa katika mkataba hata likitokea jambo gani.

Pia kipo kifungu kinachosema kuwa hakutakuwa na ukomo wa utekelezaji wa mkataba huo. Kwa maana hiyo kama kampuni ya DP World itakodishwa bandari basi wataendelea kuimiliki milele.

Hapa ndipo likaibuka kundi jingine

ambalo linapingana na vifungu hivyo vya mkataba.

Na katika kundi hilo kukaibuka pia makundi madogo madogo. Lipo kundi dogo ambalo lenyewe lilipinga kila kitu na kutaka nchi iimarisha uwezo wake wa kuendesha bandari kwa sababu haiyumkini kwa miundombinu nyeti kwa nchi kama bandari ikaachwa chini ya mikono ya wageni.

Lakini katika kundi hilo la kupinga lilikuwepo kundi jingine ambalo kimsingi linakubaliana na haja ya kutafuta mwekezaji katika bandari, hasa ya Dar es Salaam, lakini iwapo mwekezaji huyo atakuwa DP World, basi hawakubaliani na baadhi ya vifungu vya mkataba ambao ulikuwa umevuja kupitia mitandao ya kijamii.

Lakini pia tusingahau kuwa kuna baadhi ya Watanzania ambao wao wala hawajali chochote kitakachotokea kwa bandari zetu au rasilimali nyingine yoyote; kwao wao chochote kitakachotokea ni sawa tu. Hili ni kundi la watu ambao unaweza kuwaona kama wasiojali au waliokatishwa tamaa na jinsi nchi

Inaendelea Uk. 14



Spika wa Bunge Dkt. Tulia Ackson

Uchambuzi

Aminiwe nani mkataba wa DP World?*Inatoka Uk. 13*

inavyoendeshwa.

Unaweza kudhani kuwa kundi hili siyo muhimu sana, lakini ukweli ni kuwa kundi hilo nalo ni muhimu kwa sababu kwanza nao ni Watanzania ambao wana haki ya hicho kinachojadiliwa. Lakini pia upo uwezekano siku moja watu hawa nao wakafanya uamuzi juu ya suala hilo na kuegemea upande fulani. Hatua hiyo inaweza kuathiri nguvu ya kundi watakaloegemea.

Makundi yote haya yametoa sababu zao kwa nini wamefikia msimamo wao. Kwa jinsi malumbano ya hoja na vioja yalivyokuwa, ni vigumu kwa mtu ambaye ana fikra huru kufikia uamua amuamini nani.

Hata ukiamua kuacha kuangalia hoja zilizotolewa na makundi hayo na kuamua kuwaangalia watoa hoja wenyewe, inakuwa vigumu kufikia uamuzi huo.

Mathalan, ukiamua kuiamini serikali na wale wanaoiunga mkono unafikia mahali unajuliza iwapo ni busara kuiamini serikali ambayo huko nyuma iliwahi kuwamaaminisha watu kuhusu jambo fulani, na kulisisitiza sana lakini baadaye likabainia kuwa halikuwa sahihi? Serikali yenyewe imekuwa ikiimba uzuri wa DP World kuendesha bandari.

Lakini kwa upande mwingine, unapata shaka kuwaamini wale wanaopinga suala hili hasa ukizingatia kuwa wapo ambao wanapinga kwa kutumika kwa maslahi ya watu wengi - ya kisiasa, kiuchumi au hata maslahi binafsi.

Wapo watu ambao (na hawa wapo pande zote mbili) wapo tayari kulipwa ili tu kulitetea jambo fulani huku wale wanaomlipa wakiamini atawasaidia kutokana na ushawishi wake katika jamii. Tusidhani kuwa 'uchawa' upo kwenye masuala ya siasa tu.

Kwa miaka kadhaa tumeshuhudia jinsi



Plasduce Mbose - Mkurugenzi Mkuu Mamlaka ya Bandari

bandari za nchi jirani zinavyopambana na bandari zetu kuvutia biashara. Haitashangaza iwapo majirani hao nao wameingiza mkono wao katika suala hili.

Mtu anapolifikiria suala hili kwa fikra huru anapata shida sana kupata majibu ya hoja kadhaa.

Hivi kama serikali ilikuwa haijafikia hatua ya kuwa na mkataba na kampuni ya DP World, huo mkataba uliovujishwa mitandaoni umetokea wapi? Lakini jambo linaloumiza kichwa zaidi ni nani amevujisha mkataba huo na kwa maslahi gani?

Kuvujishwa kwa mkataba huo, kuna dalili kwamba ndani ya serikali, kuna mparaganyiko wa chinichini ambao dhamira yake bado inajificha katika jamvi la "kutokukubaliana" katika uamuzi wa pamoja.

Tangaza na Pambazuko

EWE mfanyabiashara na mtoa huduma, endapo unahitaji kuwafikia wateja wengi zaidi bila kujali mipaka ya eneo ulilopo, tangaza nasi

Pambazuko isaidie kupaisha na kupambazua huduma na biashara yako.



Kwa bei nafuu sana

0744 768 263 au Barua-
Pepe; info@pambazuko.tz

Makala**Ipi mbeleko kwa Bandari ya Dar?**

Na Mwandishi MAALUM

BANDARI ya Dar es Salaam ni miongoni mwa nguzo kuu za uchumi wa Tanzania. Inabeba sehemu muhimu ya nchi katika kukusanya mapato kwa ajili ya shughuli za maendeleo, hata hivyo, haifanyi vyema kutokana na mambo mengi yakiwamo ya utendaji, ujuzi, mtaji, weledi na umakini.

Ni kutokana na sababu hizo, viongozi wakuu wa Tanzania, kama ilivyo kwa wananchi wengine, wamekuwa wakilaumu kwa mapato kiduchu yanayokusanywa, kinyume na matarajio ya wengi.

Malalamiko ya viongozi hao yamekuwa yakisikika kila wanapopata wasaa wa kutembelea bandari hiyo ama katika maeneo mengine wanapozungumzia kuhusu mapato ya chi.

Rais John Pombe Magufuli alifanya ziara ya kushtukiza baada tu ya kuingia Ikulu, katika kipindi chake cha kwanza cha miaka mitano - ziara za kushutukiza bandarini ziliendelea na kila wakati alikutana na matatizo.

Katika ziara ya Machi 2017 alishuhudia makontena 20 ya mchanga wenye madini uliozuiliwa kusafirishwa nje ya nchi tangu alipotoa agizo la kupiga marufuku usafirishaji wa mchanga huo nje ya nchi, Machi 2, 2017.

“Siridhishwi kabisa na kasi za bandari, siasa zilizoko, longolongo zilizoko,

mabandari yanaendeshwa kwa kasi kubwa duniani, na biashara zinakuwa kwa kasi kubwa kupitia bandari, sisi bado tunasuasua. Wawekezaji wanakuja, wanazungushwa mwanzo mwisho,” Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, Samia Suluhu Hassan, Julai 4, 2022.

Siku hiyo hiyo Rais Samia alitengua uteuzi wa mkurugenzi mkuu wa Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari (TPA), Eric Hamis aliyedumu katika wadhifa huo kwa mwaka mmoja na miezi mitatu.

Katika kipindi cha mwongo mmoja uliopita takribani wakurugenzi sita wa Bandari ya Dar es Salaam, wameteuliwa na kutumbuliwa, kwa sababu wambalimbali - ukiwemo utendaji mbovu na hata tuhuma za ubadhirifu wa fedha.

Katika ripoti ya Takukuru iliyotolewa Machi mwaka huu, Mkurugenzi mkuu wa taasisi hiyo, Kamishna Salum Hamduni alisema kutosomeka kwa mifumo ya TPA na Mamlaka ya Mapato Tanzania (TRA), ni moja ya viashiria vya rushwa.

“Tatizo la mifumo katika bandari limekuwepo kwa siku nyingi. Bandari ni lango kubwa la uchumi lenye uwezo wa kuchangia hata nusu ya bajeti ya serikali, lakini inashangaza pato lake haliinuki,” alisema rais Samia katika hafla ya kupokea ripoti hiyo.

Lengo la serikali kusaka mwekezaji ama kukodisha bandari ni kuongeza ufanisi na mapato. Ufanisi wa bandari ya Dar es Salaam kwa sasa ni mdogo.

Dawa ya kukodisha kwa wawekezaji wa nje, ni kuhakikisha ufanisi unakuwa, mapato yanaongezeka na faida inaonekana kwa waanchi, badala ya hali inavyoonekana sasa; makusanyo kidogo, wakati kuna kila sababu za kupata kikubwa zaidi kupitia uwekezaji.



*Bandari ya
Dar es Salaam*

Weledi utumike kueleza mkataba bandari

Na Mwandishi MAALUM

TANGU kuvuja kwa makubaliano ya awali wa kukodisha uendeshaji wa bandari kadhaa za Tanzania kwa Kampuni ya DP World ya Dubai, kumeibuka makundi mengi ya wanaojiita wachambuzi “kuchanachana” kile wanachoita “mkataba, bila kuwa na weledi wa kile wanachojadili, hasa kupitia mitandao ya kijamii na kwenye vyombo vya habari.

Ni jambo la kusikitisha sababu wengi wanaoandika ama kusikika katika kujadili jambo hili wameshindwa kueleza umma wa Tanzania na dunia kuhusu nini mama ya ukodishaji huo, unalenga nini na kwa nini unafanyika maeneo mengi duniani.

Badala yake wanajichanganya tu kwa kusema mara mkataba huu haufanani na ule wa Southampton, Uingereza (ambapo wanakiri unafanya vizuri), pia kwamba unaweza kutuingiza kwenye matatizo ya malumbano kama Djibout (unapofanya vibaya).

Teleweke kwamba siyo mara ya kwanza kwa Serikali ya Tanzania kukodisha huduma zake za uendeshaji wa

miundombinu yake ya huduma za kijamii (utilities).

Ilishafanya hivyo kwa kitengo cha makontena cha Bandari ya Dar es Salaam, pia kwenye miundombinu ya Mamlaka ya Mjisafina Maji taka Dar es Salaam (Dawasa) na miundombinu ya Shirika la Reli Tanzania (TRC).

Kila uendeshaji mmoja ulikuwa ni mkataba tofauti kwa sababu tofauti, ingawa vyote vililenga kuboresha na kupanua utajji huduma na kukuza ufanisi.

Jambo la kwanza la kuekewa ni kuwa ukodishaji huu huwa na aina mbili kubwa; ukodishaji wa muda mfupi (lease) na ukodishaji wa muda mrefu (concession).

Katika ukodishaji huu, jambo kubwa linalozingatwa ni namna ya kudhibiti “hatari” katika mkataba, hivyo ukodishaji wa kuendesha njia za uchumi kwa taasisi za serikali huonekana unafaa zaidi kuliko “kuzuza.”

Katika ukodishaji, hakuna hisa zinazouzwa, bali makubaliano ya mkataba huzingatia zaidi tunu ya mkodishwaji kuboresha huduma kutoka mahali alipozikuta na kuwa bora zaidi –

Endelea Uk. 18



Makontena bandarini

Makala

Weledi utumike kueleza mkataba bandari

Inatoka Uk. 17

wakati mkataba unapokoma ama kadri unavyoendelea.

Mfano, katika ukodishaji wa kitengo cha makontena cha bandari, kipimo cha ufanisi wa utendaji ambacho hutumika kote duniani ndicho ni idadi ya makontena yanayopokewa, muda wa kuyashusha kutoka kwenye meli, muda unaotumika kuyaondosha bandarini na teknolojia inayotumika.

Makubaliano ya Serikali ya Tanzania na mwekezaji wa wakati ule ilikuwa kwamba lazima mkodishaji ahakikishe anafikia kuhudumia kwa fanisi makontena 500,000 kwa muda Fulani, hivyo ili kufikia hapo mkodishaji alilazimika kuwekeza katika miundombinu ya kiufanisi na kuachana na mazingira aliyokuta.

Pia mikataba mingi hueleza wazi kabisa kwamba baada ya mkataba kukamilika, ni lazima gharama za mwendesaji binafsi katika uwekezaji wa vitendea kazi na miundombinu mingine zieleweke bayana ili kutoa nafasi ya walioingia mkataba; serikali na mkodishaji kulipana fidia

kadhaa.

Hii maana yake ni kwamba akiwa amewekeza zaidi na gharama zake hazijarudi, basi itatakiwa mkodishaji amlipe gharana hizo mkodishwaji ili miundombinu aliyoiwekeza katika kuboresha huduma ibaki kuwa mali ya serikali.

Mkataba huu uliofanywa baina ya Serikali ya Tanzania na kampuni ya TICTS iliyoundwa na Kampuni za International Container Terminal Services (ICTS) ikiwa na asilimia 80 na kampuni ya hapa nchini ya Vertex Financial Services ikibaki na asilimia 20 – hii ilikuwa mwaka 2000.

Huduma za makontena zikawa bora zaidi, huku maeneo ya kutunza makontena yakaongezeka kwa sababu ya kasi ya uhudumiaji na uondoshaji makontena kuongezeka.

Muda wa mkataba uliopo kisha, ikafanyika tathmini na ikaonekana kuwa wakodishwaji wasingeweza kuwa wamerudisha gharama zao za uwekezaji na hivyo badala ya serikali kuwalipa waendesaji binafsi wa TICTS,

Endelea Uk. 19



Makontena melini

Weledi utumike kueleza mkataba bandari

Inatoka Uk. 18

ikawaongezea muda wa mkataba kwa miaka 15 zaidi ili waweze kurudisha gharama za uwekezaji wao.

Ikawa hivyo na mkataba ukaisha.

Kila mkataba wa uendeshaji huwekwa vipengele vya kulinda maslahi ya pande zote mbili; mfano mkataba wa ukodishaji huduma za TRC ulikuwa na kipengele kilichojulikana kama PRG (Partial Risk Guarantee) ambacho kingemlinda na kumfidia kwa sehemu, mwendeshaji kama angepata “muungiliano wa kisiasa” ambao pengine ungefifisha huduma na ufanisi wa utendaji wake.

Vilevile mikataba yote ya kibiashara baina ya wanaokubaliana hubeba vipengele vya namna ya kumaliza tofauti zao zinapojitokeza. Ipo hivyo pia katika mikataba ya ushirikiano wa kikanda (NTBs)

Kwa kuwa suala la bandari, uzoefu umeshaolesha kwamba uhitaji muda mrefu zaidi wa kuendesha kwa ufanisi na kuwekeza fedha nyingi, je, nini kitarajiwe iwapo mwekezaji mkubwa na anaweka mtaji mkubwa kuboresha miundombonu? Ukweli ni kwamba muda lazima uwe mrefu zaidi.

Tukumbuke kwamba bandari ndiyo lango kuu la mapato makubwa kwa serikali katika kukusanya kodi, hivyo ni kama mboni ya jicho na serikali makini haiweze kufanya ujinga katika kuingia mkataba na mkodishaji au mwekezaji.

Tukubali tu kwamba, Tanzania imeshindwa kutumia fursa ya kuwa na bandari na kuzungukwa na “wateja” wengi, hivyo kuwepo umuhimu wa kuwa na wenye uzoefu wa kazi za uendeshaji wa bandari ili kujihakikishia mapato makubwa zaidi kwa ajili ya ustawi wa nchi na watu wake.

Migongano ya kimkataba inayotokea

kwingineko hutokea kwa kiasi kikubwa kwa sababu kunakuwa na ombwe la uelewa wa kupata majibu mapema ya “kutokuelewana” baina ya serikali na mwekezaji.

Ni kwa msingi huo, Serikali ya Tanzania, imejipa muda wa mwaka mmoja, “kuusoma mchezo” huku ikijifunza zaidi kutoka kwa waliowahi kuwa na ushirika na DP World, kabla ya kuanza kwa kazi rasmi.

Inashangaza kwamba wengi wanaojadili na kuzungumza kuhusu mkataba wa Tanzania na Dubai, hawasemi haya, bali wanajengwa na hisia tu za kuwepo mkataba utakaonufaisha wachache na mwekezaji zaidi kuliko nchi.

Pamoja na kulaumu hao wachangiaji wa mjadala huu wa mkataba, pia baadhi ya watendaji wa serikali hawawezi kukwepa lawama kwa udhaifu wa kutohusisha jamii mapema, hata kwa kuwapa taarifa za mara kwa mara – kwamba serikali yao imo mbioni kutafuta mwekezaji na kinachotakiwa na serikali yao ni kupata mwekezaji mwenye uwezo, uzoefu na mtaji.

Jambo jingine ambalo ni dhahiri ni kwamba baadhi ya wanasheria wetu pia wameonyesha udhaifu mkubwa kwani wanaojadili hicho wanachaita mkataba, wameonyesha kupwaya, hivyo kuwepo ulazima wa kuwepo mgawanyo wa kujikita katika maeneo mahsusi. Mfano kuwepo kwa wanasheria nguli wa uchumi, mikataba na maeneo mengine.

Wakili anapokuwa na weledi katika uhandisi ni bora zaidi kuliko asiyekuwa na weledi huo katika kukutea mahakamani, hivyo nafasi ya ushindi ni kubwa zaidi.

Katika sakata hili, imedhihirika kuwa wanasheria wetu wengi zaidi ya kujua na kukariri vifungu vya sheria, hawana maeneo mahsusi waliyojikita wakiwa ni wabobezi, badala yake, kama ilivyo kwa waandishi wengi, wanabebwa kwa ushabiki zaidi.

SAMAKI MKUNJE ...



Mtoto Gozibert Bwele wa kikundi cha ngoma za asili cha Utandawazi Theater (Matwigachallo) kutoka Wilaya ya Ukerewe, Mwanza, akionesha umahiri wa kupiga ngoma kwenye Tamasha la Utamaduni wa Kisukuma, maarufu – Bulabo, lililofanyika katika Viwanja vya Red Cross, Ngome-ni Kisesa, Magu mkoani Mwanza, Juni 13 Juni, 2023. (Picha na Ikulu).

GAZETI hili huandaliwa na kusambazwa na Chama cha Waandishi wa Habari Tanzania (Tampa). Pambazuko limesajiliwa na Serikali ya Tanzania, kupitia Idara ya Habari (MAELEZO) na kupewa leseni namba - 00000448.

