

BUNGE LA TANZANIA

---

MAJADILIANO YA BUNGE

---

MKUTANO WA NANE

Kikao cha Thelathini na Nane – Tarehe  
1 Agosti, 2012

*(Mkutano Ulianza Saa Tatu Asubuhi)*

D U A

*Spika (Mhe. Anne S. Makinda) Alisoma*

TAARIFA YA SPIKA

**SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, katika Mkutano wake wa Saba Bunge lilipitishwa Miswada minne ya Sheria itwayo: *The Business Laws, (Miscellaneous Amendments) Bill, 2012*. Halafu wa pili, *The Tanzania Livestock Research Institute Bill, 2012*, wa Tatu, *The Social Security Laws (Amendments) Bill, 2012*, wa nne *The written Laws (Miscellaneous Amendments) (No.2) Bill, 2012*.

Kwa taarifa hii napenda kuliarifu Bunge hili Tukufu kwamba, Miswada hiyo imekwishapata kibali cha Mheshimiwa Rais na kuwa Sheria za nchi zinazoitwa:-

*The Business Laws (Miscellaneous Amendments) Act, 2012, (No.3 of 2012); The Tanzania Livestock Research Institute Act, 2012, (No. 4 of 2012); The Social Security Laws (Amendement) Act, 2012 (No.5 of 2012), na wa nne The written Laws (Miscellaneous Amendments) (No.2) Act, 2012 (No. 6 of 2012).*

Waheshimiwa Wabunge, hii ndiyo Miswada tuliyokuwa tumeipitisha na Mheshimiwa Rais ameweka mkono wake. Kwa hiyo, ni sheria za nchi. Tunaendelea, Katibu tuendeleee.

## **HATI ZILIZOWASILISHWA MEZANI**

Hati Zifuatazo Ziliwasilishwa Mezani na:-

### **NAIBU WAZIRI WA UCHUKUZI:-**

Hotuba ya Makadirio ya Mapato na Matumizi ya Wizara ya Uchukuzi kwa Mwaka wa Fedha 2012/2013.

### **MHE. PETER J. SERUKAMBA - MWENYEKITI WA KAMATI YA MIUNDOMBINU:-**

Taarifa ya Mwenyekiti wa Kamati ya Miundombinu kuhusu Utekelezaji wa Majukumu ya Wizara ya Uchukuzi kwa Mwaka 2011/2012 Pamoja na Maoni ya Kamati kuhusu Makadirio ya Mapato na Matumizi ya Wizara hiyo kwa Mwaka wa Fedha, 2012/2013.

**MHE. PAULINE P. GEKUL (K.n.y. MHE. SAID A. ARFI - MSEMaji MKUU WA KAMBI YA UPINZANI KUHUSU WIZARA YA UCHUKUZI):-**

Taarifa ya Msemaji Mkuu wa Kambi ya Upinzani juu ya Wizara ya Uchukuzi Kuhusu Makadirio ya Mapato na Matumizi ya Wizara hiyo kwa Mwaka wa Fedha 2012/2013.

**MASWALI NA MAJIBU**

Na. 300

**Ujenzi wa Zahanati na Upatikanaji wa Watumishi**

**MHE. PETER J. SERUKAMBA (K.n.y. MHE. DKT. HENRY D. SHEKIFU) aliuliza:-**

Mpango wa MAMM hususani ujenzi wa zahanati kila kijiji umeitikiwa vizuri na wananchi na kasi ni kubwa kuliko uwezo wa Serikali wa kupeleka watumishi na madawa:-

(a) Je, Serikali inachukua hatua gani kurekebisha hali hiyo ili wananchi wasikate tamaa kujenga zahanati?

(b) Je, ni lini Zahanati za Kwai na Milingano zilizopo Wilaya ya Lushoto na nyingine ambazo zipo tayari zitafunguliwa na kupelekewa watumishi?

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI) alijibu:-**

Mheshimiwa Spika, kwa niaba ya Mheshimiwa Waziri Mkuu, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Henry Daffa Shekifu, Mbunge wa Lushoto, kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Spika, nia ya Serikali ya kujenga Zahanati kila kijiji ni kusogeza huduma za afya karibu na wananchi ambapo lengo ni kumfanya mgonjwa asitembee umbali zaidi ya kilometa 5 kufuata huduma hiyo kutoka pale alipo. Serikali inachukua jitihada mbalimbali ili kuhakikisha kwamba zahanati zinazojengwa zinapata watumishi wa kutosha.

Mkakati mojawapo wa Serikali ni kuongeza udadhili wa wanafunzi wanaojiunga na vyuo katika fani za afya, kuwapanga madaktari wanaohitimu moja kwa moja katika vituo vya kazi na kuwatengenezea mazingira mazuri ya kufanyia kazi.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka 2011/2012, Halmashauri ya Wilaya ya Lushoto iliomba kibali cha kupata watumishi 45 wa kada za Afya ili kukidhi mahitaji ya zahanati zilizopo. Kati ya hao, watumishi ambao wamesharipoti ni 31 na watumishi 14 hawajaripoti. Watumishi hao watapangwa katika zahanati na vituo vya vya vilivyomo katika Halmashauri hiyo ili kuondoa upungufu uliopo.

(b) Mheshimiwa Spika, zahanati ya Mlingano na Kwai kwa sasa zimeshaanza kutoa huduma za afya. Zahanati ya Mlingano kwa sasa ina watumishi 3 wanaoendeleza wakati zahanati ya Kwai inayomilikiwa na Shirika la Dini ina watumishi wapatao 11 ambao wanatoa huduma za afya kituoni hapo.

Mheshimiwa Spika, Serikalil itaendelea na utaratibu wa kuwapanga watumishi wa kada za afya moja kwa moja katika vituo vya kazi kadri wanavyohitimu au kufuzu mafunzo yao kila mwaka ili kuondokana na upungufu uliopo.

**MHE. DKT. HENRY D. SHEKIFU:** Mheshimiwa Spika, nashukuru kwa majibu mazuri ya Naibu Waziri. Nina maswali mawili madogo ya nyongeza.

(a) Kwa kuwa tatizo hili la watumishi katika Idara ya Afya ni kubwa; na kwa kuwa Serikali imetangaza utaratibu wa kuanzisha hospitali za kata na kasi ya kuanzisha hospitali za vijiji imekuwa kubwa kuliko uwezekano wa kupata watumishi?

Je, tuwambieni nini wananchi ambao wametoa nguvu zao zahanati zipo tayari, lakini hakuna watumishi?

(b) Kwa kuwa, Wilaya ya Lushoto ni kati ya Wilaya ambazo zina watu wengi sana na idadi ya kupata watumishi imekuwa ni ndogo sana.

Je, Serikali inatamka nini katika kuzipa umuhimu wa kwanza zile Wilaya ambazo kwa kweli zina watu wengi na kuna tatizo kubwa la watumishi?

**NAIBU WAZIRI WA AFYA NA USTAWI WA JAMII:**  
Mheshimiwa Spika, kwa kipindi kirefu tulikuwa na upungufu wa watumishi kwa asilimia kama 65 hivi kwenye mwaka 2005/2006. Lakini kwenye kipindi hicho hicho tumekuwa na ongezeko la Vituo vya Afya na kusudio zima tu la kuweza kufanya kila vituo vya afya viwepo na zahanati ziwepo katika maeneo yetu.

Mheshimiwa Spika, sasa tumekuwa na changamoto ya kuziba mapengo ya vituo vipya ambavyo vimekuwa vikijengwa toka mwaka 2006/2007 mpaka sasa ambavyo vinazidi vituo 1,055, sasa hii ni nyongeza ya mapungufu ambayo tulikuwa nayo mwaka 2005/2006. Hivi sasa tuna upungufu wa karibu asilimia 50.

Kwa tafsiri hiyo maana yake ni kwamba kumekuwa na juhudi ziada za kuongeza vyuo, kuongeza wanaodahiliwa na pia kuongeza ajira katika vituo vyetu. Lakini juhudi hizi hazikwenda sambamba na ongezeko la vituo vya Afya na Vituo vyetu vya Tiba ambavyo vinaongezeka kwa pamoja.

Mheshimiwa Spika, kwa hiyo, juhudi zifanyike kama ilivyokuwa kwenye kipindi cha mwaka jana ambayo inaishia mwaka huu 2011/2012 tulipata ajira nafasi za kuajiri watu 9000 na ambao wameajiri mpaka sasa ni 7000.

Kwa hiyo, katika tafsiri hii maana yake juhudi zipo zinafanyika na nimwombe Mheshimiwa Mbunge ashirikiane na Halmashauri kuonyesha mahitaji yake ili angalau kwenye kipindi cha mwaka huu tuweze kuziziba nafasi hizo ambazo zipo wazi.

**MHE. MOSES J. MACHALI:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru kuniona. Fedha za MMAM ni fedha za Serikali ambazo zimekuwa zikisaidia kuweza kuimarisha miundombinu na hasa ya Afya vijijini katika nchi nzima.

Kwa kuwa katika baadhi ya Halmashauri fedha hizi zimeonekana kuweza kutumika vibaya kama taarifa za CAG ambapo zimekuwa zikibainisha na Wilaya ya Kasulu ni mojawapo ya maeneo ambayo fedha hizi zimeonekana kuweza kutumika vibaya; na kwa kuwa, nimeandika barua pengine kuweza kuiomba Serikali iweze kuchukua hatua hadi leo sijaona ni kitu gani ambacho kimefanyika.

Mheshimiwa Naibu Waziri ninaamini kwamba kufanya ziara katika Wilaya ya Kasulu tunaweza tukatatua tatizo hili kwa kiasi kikubwa.

Je, Mheshimiwa Naibu Waziri upo tayari TAMISEMI, Mheshimiwa Aggrey Mwanri hufanye ziara katika Wilaya ya Kasulu na uweze kuona ni mambo gani mengine mabaya ambayo yamekuwa yakifanyika ili kuweza kuleta tija katika matumizi ya fedha za umma?

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI):** Mheshimiwa Spika, kwanza, nikiri kwamba Mheshimiwa

Mbunge amekuwa anaeleza haya matatizo, yapo matatizo mengi hayasemi hapa ambayo amekuwa ananieleza na ameonyesha hiyo.

Juzi tumekwenda Kigoma pale tulizungumzia kuhusu matatizo ambayo yanajitokeza katika zahanati na katika hospitali zetu, na msimamo ambao umetolewa jana hapa Mheshimiwa Waziri alipokuwa anahitimisha hoja yale ndiyo msimamo ambao tunakwenda nao.

Lakini hili la kwenda Kigoma ni wajibu wetu kufanya hivyo. Mheshimiwa Mbunge, nitakuwa tayari kufanya hivyo muda muafaka utakapofika kwa sababu tunayo ratiba kubwa ya kuzunguka nchi nzima, lakini tuta-*consider* hilo.

Na. 301

## **Ruzuku kwa Wanafunzi wa Shule za Msingi na Sekondari**

**MHE. JOHN J. MNYIKA** aliuliza:-

Serikali hutoa ruzuku (*Capitation Grants*) kwa wanafunzi wa shule za Msingi na Sekondari za Umma zikiwemo za Jimbo la Ubungo, japo utekelezaji wa sera hii unasuasua sana kwa kiwango kilichowekwa kutokana na mahitaji halisi ya wanafunzi. Viwango vinavyotengwa katika Bajeti ni chini ya vinavyotajwa kwenye Sera na fedha hazitolewi zote isipokuwa hutolewa kidogo kidogo na hazifiki kikamilifu mashuleni:-



(a) Je, Serikali itahakikishiaje kuwa ruzuku iliyopangwa inafika kwa kiwango cha kutosha na kwa wakati?

(b) Je, kwa nini Serikali isiwe na utaratibu wa kutangaza viwango vya ruzuku vilivyotengwa kwa kila mwanafunzi na kuhakikisha shule zinaweka wazi matumizi ya fedha hizo kwa wadau wote?

(c) Je, Serikali itapitia lini viwango vya ruzuku vilivyowekwa katika Sera ili kuendana na mahitaji halisi?

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI) alijibu:-**

Mheshimiwa Spika, kwa niaba ya Mheshimiwa Waziri Mkuu naomba kujibu swali la Mheshimiwa John John Mnyika, Mbunge wa Ubungo lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Spika, kila mwaka Serikali hutenga fedha za ruzuku ya uendeshaji kwa shule na shule za msingi na sekondari. Ruzuku hii hutolewa kila baada ya miezi mitatu (kila robo mwaka) kutegemeana na makusanyo ya Serikali kwa kipindi hicho.

Pamoja na kuwepo changamoto katika kukusanya mapato ya ndani na nje, Serikali itaendelea kutoa kipaumbele katika kuhakikisha fedha zinapelekwa kadri zinavyopatikana katika kila Halmashauri kwa ajili ya ruzuku ya uendeshaji wa shule zetu.

(b) Mheshimiwa Spika, Serikali kupitia tovuti ya Wizara ya Fedha huweka taarifa ya migao yote ya fedha zinazotumwa kwa kila Halmashauri zikiwemo fedha za uendeshaji wa shule. Tovuti hiyo kwa faida ya wananchi na Waheshimiwa Wabunge pia inasomeka kwa *www.mof.go.tz*.

Aidha Serikali ilishaziagiza Halmashauri na shule kupitia Halmashauri kubandika katika mbao za matangazo ya shule na Halmashauri taarifa zote za fedha zinazotolewa na Serikali.

Aidha, kupitia ziara za viongozi, mikutano ya ndani na hadhara, Serikali imeendelea kuhimiza uwazi katika fedha zinazotengwa, mapokezi yake na namna zinavyotumika.

(c) Mheshimiwa Spika, kama nilivyoieleza katika sehemu (a) ya jibu viwango vya ruzuku vilivyowekwa hadi sasa bado kufikiwa kutokana na hali halisi ya ukusanyaji wa mapato ya ndani na nje.

Mpango wa Maendeleo ya Elimu ya Sekondari (MMES) umedhamiria kufikia kiwango cha shilingi 25,000/= kwa mwanafunzi kwa mwaka 2012/2013 kupitia mkopo wa Benki ya Dunia ambao tayari

umepatikana. Kwa shule za msingi tutaendelea kutenga kiwango hicho kulingana na makusanyo ya Serikali kila mwaka.

**MHE. JOHN J. MNYIKA:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru. Naomba kuuliza maswali mawili ya nyongeza.

(a) Kwa kuwa, Serikali imekiri kwamba viwango vinavyopelekwa havilingani na viwango vinapaswa kutolewa kwa mujibu wa Sera, na kwa kuwa matokeo ya kutopeleka viwango hivyo ni kudorora kwa ubora wa elimu kwa sababu ruzuku ya uendeshaji ambayo ingehusika na kununua vifaa vya kufundishia.

Je, Serikali ipo tayari sasa kueleza ni lini hasa kwa uhakika kwamba kiwango hiki cha fedha kitapelekwa kwa sababu hii imekuwa ni moja vya vyanzo vya migogoro kwenye mashule?

(b) Kwa kuwa, jana na leo kumekuwa kwenye Vyombo vya Habari na taarifa zinazowanukuu wanafunzi na walimu wakilalamika vilevile kwamba chanzo kimojawapo cha mgogoro uliopo ni kutokupelekwa kwa hizi ruzuku kwa wakati hali inayoleta mgogoro katika elimu.

Je, Serikali ipo tayari kutoa kauli Bungeni kuhusu mgogoro unaoendelea?

**SPIKA:** Kuhusu Mgogoro hatatoa taarifa isipokuwa ajibu hili la kwanza.

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI):**

Mheshimiwa Spika, ni kweli kwamba kama ambavyo nimeeleza kwenye jibu la msingi kwamba upelekaji wa fedha hizi kwenye shule zetu za sekondari na msingi unategemea sana makusanyo ya ndani na nje.

Katika upelekaji wa fedha hizi pia ambazo ni ruzuku, tumesihi pia Halmashauri zetu kupitia Bajeti zao kuweza kuhudumia shule zetu za msingi na Sekondari kwa kuzitengea fedha za uendeshaji wa shule hizo na kwamba maana hiyo hatutarajii tena kuwa na mgogoro wa matumizi ya kifedha kwenye shule zetu kwa sababu ni wajibu wetu kama TAMISEMI na Halmashauri kupeleka fedha kupitia mapato ya ndani ya Halmashauri zetu.

Mheshimiwa Spika, kwa mwaka huu wa fedha 2012/2013 tumetenga fedha jumla ya shilingi milioni 52 kwa shule za msingi na bilioni 41 kwa shule za sekondari.

Kwa hiyo, tunatarajia na kwa kuwa mwaka wa fedha ndiyo unaanza sasa tutarajia pia kuhakikisha kwamba fedha hizi zinafika kwenye shule zetu za msingi na sekondari ili walimu wakuu na walimu wenzao waweze kuzitumia kwa matumizi mbalimbali pale shuleni.

**MHE. SYLVESTER M. MABUMBA:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru. Naomba nimwulize Mheshimiwa Naibu Waziri, Ofisi ya Waziri Mkuu.

Je, Serikali ina mpango gani wa kuanza kutoa ruzuku kwa ajili ya watoto yatima na ambao wanaishi katika mazingira magumu ili waweze kunufaika na huduma ya elimu ambayo ni moja katika matunda ya uhuru wetu? Ahsante sana.

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI):** Mheshimiwa Spika, shule zote za watoto walemavu kwa Sera ya Serikali kwa sasa watoto wote wa walemavu wanasomeshwa bure.

**SPIKA:** Lakini yatima.

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI):** Watoto yatima, lakini pia uendeshaji wa shule zake ambao unamsaidia mwalimu na walimu wenzao bado shule hizi zipo kwenye maeneo yetu ya Halmashauri na kwa hiyo, utaratibu wa utengaji wa fedha katika Halmashauri kwa ajili ya kuhudumia shule zikiwemo na shule za watoto yatima.

Kwa hiyo, hakutakuwepo na utenganisho wa shule za kawaida na shule za watoto yatima pale ambapo wanasoma na maeneo mengine shule hizi pia wanaingia na watoto ambao siyo yatima ili kufanya watoto wale wasijisikie kama ni yatima pekee, lakini kwa shule ambazo wapo watoto yatima pekee yao bado tunazitambua na tunazitengea fedha katika Halmashauri ili ziweze kuendesha shughuli zake.

**SPIKA:** Umeelewa vizuri Mheshimiwa Naibu Waziri. Ni kwamba yeye anachoimaniwa ni kwamba Serikali ipo tayari kusomesha watoto yatima nadhani ndivyo nilivyokuwa nimeelewa swali lake au siyo. Kwamba Serikali ipo tayari kusomesha watoto yatima katika shule kama ni haki yao ya kupata elimu siyo fedha za *capitation*.

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA WAZIRI MKUU, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA (TAMISEMI):**

Mheshimiwa Spika, kama ambavyo nimeeleza awali, na ni kweli nimeeleza kwamba Serikali ipo tayari kusomesha watoto yatima. (*Makofi*)

Na. 302

**Wahitimu Kuchelewa Kupata Shahada zao**

**MHE. ABDALLAH HAJI ALI** aliuliza:-

Vijana wengi wanaojjendeleza kwa Shahada za Uzamili (*Masters*) katika Vyuo Vikuu vyetu huchelewa sana kupata Shahada zao mara wanapomaliza mafunzo yao:-

Je, ni sababu gani zinazowafanya baadhi ya Wahadhiri kuchelewa kusoma kazi za wanafunzi wao (*dissertation*) kiasi cha kuchukua hata miaka minne au zaidi kwa wahitimu kupata Shahada zao?

**NAIBU WAZIRI WA ELIMU NA MAFUNZO YA UFUNDI**  
alijibu:-

Mheshimiwa Spika, kwa niaba ya Waziri wa Elimu na Mafunzo ya Ufundi, naomba kumjibu Mheshimiwa Abdallah Haji Ali, Mbunge wa Kiwani, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Spika, naomba kulifahamisha Bunge lako Tukufu kwamba, muda uliopangwa na Vyuo Vikuu kusomea Shahada za Uzamili ni kati ya miezi 18 hadi 24 na hii hutegemea aina ya fani anayosomea mwanafunzi husika.

Mheshimiwa Spika, kuna sababu mbalimbali zinazochangia baadhi ya wanafunzi wachache kuchelewa kupata Shahada zao za Uzamili ndani ya muda uliopangwa, ambazo ni pamoja na:-

(i) Baadhi ya Watahiniwa nje (*External Examiners*) kuchelewa kusoma au kuchukua muda mrefu kusoma kazi za wanafunzi. Hata hivyo, utahini wa nje unapochukua muda mrefu, Chuo husika huchukua hatua ya kuteua watahini mbadala ili kuwawezesha watahiniwa kumaliza haraka masomo yao.

(ii) Baadhi ya wanafunzi wa Shahada za Uzamili ambao ni wafanyakazi wakati mwingine hulazimika kuomba ruhusa au kuahirisha masomo yao ili waweze kushughulikia masuala ya kazi hasa pale waajiri wao wanapowahitaji. Hii ni sababu kubwa sana ya kuchelewa kuhitimu kwa wale wanafunzi wasio na likizo ya masomo na hasa wale wanaosoma nyakati za jioni.

(iii) Sababu za kiafya, kifamilia kwa baadhi ya watahiniwa na hata masuala ya fedha nayo yanawakumba baadhi ya wanafunzi wa Shahada ya Uzamili. Hali hii huchangia katika kuwachelewesha wanafunzi husika kuandaa kazi zao na hivyo kuchukua muda mrefu kuliko ilivyopangwa.

(iv) Baadhi ya kazi za wanafunzi kutokidhi viwango vya kitaaluma na kitaalamu kutegemea na mada aliyochukua hivyo kulazimika kuongeza muda wa kumaliza kazi husika.

(v) Baadhi ya wanafunzi wa Shahada ya Uzamili kuwakataa wasimamizi wao (*supervisors*) wakati Programu zao zikiwa zimeanza. Hali hii husababisha utaratibu wa kumpata msimamizi mpya kufanyika na hivyo program ya mhusika kuchelewa kumalizika. (*Makofi*)



**MHE. ABDALLAH HAJI ALI:** Mheshimiwa Spika, ahsante sana. Pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri, nina swali moja dogo la nyongeza.

Kwa kuwa bado kuna malalamiko kwa baadhi ya wanafunzi ambao hawahusiani na sababu hizi zilizoielezwa hapa, lakini hulazimika mwisho wa siku kulipishwa faini kwa kuchelewa kwao,

Je, huku si kuwabebesha mzigo usiokuwa wao?

**NAIBU WAZIRI WA ELIMU NA MAFUNZO YA UFUNDI:** Mheshimiwa Spika, sababu hizi nilizoieleza hapa ndio sababu tulizozifanyia *research* kwa Wahadhiri na wanafunzi kwa kuchelewa kwa kuhitimu masomo yao ya Uzamili.

Sasa kama kuna sababu zingine nje ya hapa hizo zinakuwa ni nje ya uwezo wa Kiserikali ambazo kama Mheshimiwa Mbunge anajua ni vizuri tukawasiliana akaweza kutupatia tuweze kuzifuatilia. (*Makofi*)

**MHE. CHRISTOWAJA G. MTINDA:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru sana kwa kunipa nafasi hii ili niweze kuuliza swali dogo la nyongeza.

Kwa uzoefu niliokuwa nao, mimi nilikuwa Mhadhiri Chuo Kikuu cha Mkwawa inaonekana kwamba Wahadhiri ni wachache ambao wanapewa kazi kubwa ya kusimamia wanafunzi wanaofanya *Masters*. Inavyoonekana na kwa ushahidi ni kwamba Wahadhiri

wa Ndani au *Supervisors* wa ndani huwa wanamaliza kazi kwanza na kuwaita *external examiners* ambao wanafanya kazi kwa muda mfupi kupitia zile *Dissertation* za wanafunzi.

Je, Serikali haioni kwamba ni uchache wa Wahadhiri au *Ma-supervisors* katika vyuo vyetu vikuu ndio unaosababisha kuchelewesha kazi za wanafunzi wa *Masters* na wengine wa *Ph.D.*?

**NAIBU WAZIRI WA ELIMU NA MAFUNZO YA UFUNDI:**

Mheshimiwa Spika, kwanza kabla sijajibu napenda kumfahamisha Mheshimiwa Mbunge kwamba ucheleweshaji wa mambo haya hata wanafunzi wenyewe ndio wanahusika sio lazima ni kwa ajili ya Wahadhiri tu. Lakini hata mwanafunzi mwenyewe anapofanya ile *Dissertation* anaweza akawa anachelewa.

Lakini sababu ambayo anasema kwamba ukosefu wa Wahadhiri kwenye Vyuo Vikuu Serikali imejipanga kwamba mpaka sasa tunafadhili masomo kwa Wahadhiri wanafunzi 80 kila mwaka katika ngazi ya Uzamili na Uzamivu. Lakini vilevile tumeanza kutoa mikopo kwa Wahadhiri wanaojiendeleza kwa Taasisi ya Elimu ya Juu lakini kwa wanaosomea masuala ya kufundisha wanafunzi wa Elimu ya Juu.

Lakini vilevile Serikali ya Ujerumani kwa kushirikiana na Serikali ya Tanzania wanafadhili wanafunzi 20 kila mwaka kwa ajili ya kusoma kule nje.

Lakini vilevile mpango huu wa Sayansi na Teknolojia mpaka sasa tuna wanataalamu 295 ambapo 152 ni wa Shahada za Uzamili na 143 ni Shahada za Uzamivu ambao mpango wa sasa wa teknolojia kwa Elimu ya Juu unafadhili kwa ajili ya kuongeza idadi ya Wahadhiri hapa nchini. *(Makofi)*

Na. 303

### **Huduma za Usafiri wa Reli na Ndege Nchini**

**MHE. HAROUB MOHAMED SHAMIS(K.n.y. MHE. KHALIFA SULEIMAN KHALIFA)** aliuliza:-

- (a) Je, ni lini Reli inayokwenda Bara itajengwa?
- (b) Je, Shirika la Ndege la Tanzania lina Ndege ngapi?
- (c) Je, ajali ya Ndege iliyotokea Kigoma imesababisha hasara kiasi gani?

**NAIBU WAZIRI WA UCHUKUZI** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, kwa niaba ya Waziri wa Uchukuzi, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Khalifa Suleiman Khalifa, Mbunge wa Gando, lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Spika, napenda kulijulisha Bunge lako Tukufu kwamba reli inayokwenda Bara ilijengwa toka enzi ya ukoloni. Kinachofanyika sasa ni kuiboresha

na kuilinda ili kutoa huduma za uchukuzi (abiria na mizigo) nchini.

Kazi zinazofanyika kwa sasa ni pamoja na kuimarisha (kukinga tuta) reli dhidi ya mmomonyoko uliosababishwa na mvua katika maeneo 32 kati ya Stesheni za Kilosa na Gulwe, kubadilisha reli zenye uzito mdogo (ratili 56.2) na kuweka zenye uzito mkubwa (ratili 80) kutoka Stesheni ya Kitaraka hadi Stesheni ya Malongwe umbali wa km 89, kuimarisha njia ya reli kati ya Kaliua hadi Mpanda kwa kuondoa reli chakavu zenye uzito mdogo wa ratili 45 na kuweka zenye ratili 56.2 kutoka km 144 hadi km 149 kati ya Mto Ugala na Katumba na kutoka km 80.7 hadi km 84.9 kati ya Stesheni ya Lumbe na Mto Ugala, ujenzi wa madaraja mawili yaliyopo km 293 na km 303 kati ya Kilosa na Gulwe. Kazi hii inafanywa na *China Civil Engineering Construction Company (CCECC)* kwa gharama ya shilingi bilioni 10.85. Ilianza Juni 2012 na inatarajiwa kukamilika Oktoba 2013. Ujenzi wa daraja lililopo km 517.2 kati ya Stesheni za Bahi na Kintinku.

Kazi ya ujenzi ilianza Juni , 2012 na inatarajiwa kukamilika Aprili, 2013. Daraja hili linajengwa na Kampuni ya CCECC kwa gharama ya shilingi bilioni 3.6.

(b) Mheshimiwa Spika, Kampuni ya Ndege Tanzania (*ATCL*) ina ndege mbili. Ndege ya kwanza ni aina ya *Dash 8Q-300* yenye uwezo wa abiria 50 na ni mali ya Kampuni. Ndege hii kwa sasa imesimama na inafanyiwa matengenezo makubwa yaitwayo "*C-Check*". Ndege ya pili ni aina ya *Boeing 737-500* yenye uwezo wa abiria 108 ambayo imekodishwa na *ATCL*.

(c) Mheshimiwa Spika, Ajali ya Ndege ya *ATCL* iliyotokea katika Kiwanja cha Ndege cha Kigoma tarehe 9 Aprili, 2012, ilisababisha hasara inayofikiwa shilingi 499,912,860.00 kwa Kampuni.

Hasara hiyo ilitokana na Kampuni kukosa mapato ya biashara (*loss of business revenue*), kurejesha nauli kwa abiria, gharama za malazi na chakula kwa abiria waliokuwa kwenye ndege siku ya ajali katika kituo cha Kigoma, gharama za malazi na chakula kwa abiria waliokuwa katika kituo cha Tabora na gharama ya kuwasafirisha abiria kutoka Kigoma na Tabora hadi Dar es Salaam.

**MHE. HAROUB MOHAMED SHAMIS:** Mheshimiwa Spika, ahsante, ninayo maswali mawili ya nyongeza. Pamoja na majibu ambayo hayana matumaini ya Mheshimiwa Naibu Waziri, ni kwamba Shirika la Ndege la *ATC* amesema lina ndege mbili ambayo moja imekodishwa.

Je, Serikali hii haioni aibu kuwa ina ndege mbili ambayo moja tu ndio inamilikiwa na Serikali kwa miaka 50 iliyoko madarakani?

Mheshimiwa Spika, suala la pili ni kwamba ndege iliyopata ajali amesema imesababisha hasara ya shilingi 499,912,860.00. Lakini hasara hii haijumuishi uharibifu wa ndege yenyewe.

Je, hii ndege haina thamani? Ahsante sana.

**NAIBU WAZIRI WA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Spika, ni kweli kwa sasa Shirika la Ndege la TanzaniaB linazo ndege mbili, moja ikiwa inayomilikiwa na Shirika lenyewe na nyingine ya kukodi na historia ya hili Shirika nadhani inafahamika. Baada ya kuingia ubia wa aina mbalimbali huduma zilidorora na likasererereka kuelekea huko.

Naomba nisiseme sana katika jambo hili kwa sababu muda mfupi ujao Waziri atatoa hotuba ya Bajeti na ndani yake yatakuweco maelezo ya kina ni nini Serikali inapanga kufanya kuhusiana na *ATCL*. Sasa nikiyasema hapa nitakuwa namaliza utamu wa hotuba ya Waziri.

Lakini la pili kuhusu hii hasara iliyofikiwa. Ndege inayo gharama yake na ndiyo maana baada ya kupata ile ajali tulilipwa bima ya hiyo ndege kiasi cha shilingi bilioni 10.2 na Mikataba ile iko wazi kwamba watakapokuwa wanakurejeshea itategemea na aina ya bima ulioweka na hicho ndicho kiasi kilicholipwa. Lakini hasara iliyopatikana kubwa ilikuwa katika *loss of business* na sio gharama ya ndege yenyewe.

**SPIKA:** Kama alivyosema hii Wizara inaingia leo hii hii na baada ya hapa tunaendelea na Wizara ya Katiba na Sheria.

Na. 304

## **Ukiukwaji wa Haki za Binadamu Nchini**

**MHE. FAIDA MOHAMED BAKAR** aliuliza:-

Tanzania imeridhia Mikataba mbalimbali ya Kimataifa na Kitaifa ikiwemo ile ya Haki za Binadamu, na inaonekana bado kuna ukiukwaji mkubwa wa Haki za Binadamu nchini ikiwa ni pamoja na Haki za Wanawake, Watoto, Wazee na Watu wenye ulemavu:-

Je, Serikali inaliangalia vipi tatizo hilo?

**NAIBU WAZIRI WA KATIBA NA SHERIA** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, kwa niaba ya Mheshimiwa Waziri wa Katiba na Sheria, kwa ridhaa yako naomba kujibu swali la Mheshimiwa Faida Mohamed Bakari, Mbunge Viti Maalum, kama ifuatavyo:-

Ni kweli kabisa kwamba Tanzania imeridhia Mikataba mbalimbali ya Kimataifa. Hata hivyo kwa mujibu wa swali lilivyokuwa alitaka kujua pia na Mikataba ya Kitaifa ambayo tumeridhia, lakini hakuna Mikataba ya Kitaifa iko Mikataba ya Kimataifa. Kuhusiana na Haki za Kibinadamu.

Katika Mikataba ambayo tumeridhia ya Kimataifa upo Mkataba wa Haki za Mtoto (*Convention on the Rights of the Child*), Mkataba wa Kukomesha Ubaguzi dhidi ya Wanawake (*Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women*), pamoja na

Mkataba wa Haki za Watu Wenye Ulemavu  
(*Convention on the Rights of Persons with Disabilities*).

Vilevile tumekuwa tukihakikisha kwamba Haki za Binadamu zinalindwa na kukuzwa hapa nchini, Lakini Sambamba na hayo Serikali imeandaa sera na sheria mbalimbali zinazohusu masuala ya Haki za Wanawake, Watoto, Wazee na Watu Wenye Ulemavu.

Kwa upande wa sera Serikali imetunga sera mbalimbali zikiwemo:-

- (a) Sera ya Maendeleo ya Wanawake na Jinsia ya mwaka 2000;
- (b) Sera ya Taifa ya Maendeleo ya Vijana ya Mwaka 1996;
- (c) Sera ya Mtoto ya Mwaka 1996;
- (d) Sera ya Taifa ya Wazee ya mwaka 2003; na
- (e) Sera ya Taifa ya Watu Wenye Ulemavu "*National Disability Policy*" ya Mwaka 2004.

Mheshimiwa Spika, Serikali kupitia Bunge lako Tukufu, imeweka sheria mbalimbali za kutunza na kukuza Haki za Binadamu. Lakini pia Katiba ya Nchi ambayo ni Sheria mama inakataza vitendo vyotevyote vya ubaguzi.

Mheshimiwa Spika, ili kuweka usawa kati ya wanawake na wanaume katika upatikanaji, umiliki na



utumiaji wa ardhi, pamoja na kumpatia mwanamke nafasi ya kutoa maamuzi kwenye Mabaraza ya Ardhi, Bunge lilipitisha Sheria ya Ardhi Na. 4 na 5 za mwaka 1999 ili kuhakikisha wanawake hawa wanapata usawa huo.

Mheshimiwa Spika, vilevile kuhusiana na Haki za Watoto Sheria ya Mtoto ya mwaka 2009 ilitungwa ili kulinda Haki za Mtoto na kukuza uhifadhi na kudumisha ustawi wa mtoto.

Mheshimiwa Spika, kwa kutambua nafasi ya walemavu katika jamii kama kundi maalum ipo Sheria ya Ajira kuhusiana na Watu Wenye Ulemavu "*The Disabled Persons (Employment) Act [Cap. 184]*" inayoainisha kwamba kwenye Makampuni yenye wafanyakazi zaidi ya 50 asilimia 2 ya watumishi wake wanakuwa ni watu wenye ulemavu.

Vilevile, sheria hii imeunda Baraza la Kitaifa la Ushauri "*National Advisory Council*" ambalo linatoa ushauri kwa Waziri mwenye dhamana ya Ustawi wa Jamii wa Watu Wenye Ulemavu katika masuala kadha wa kadha.

Aidha, ipo pia Sheria ya Watu Wenye Ulemavu ya Mwaka 2010 inayohusiana na namna ya kuwajali na kuwatunza walemavu hawa. Lakini pia ipo Sheria ya Watu Wenye Ulemavu ya Mwaka 2010 ambayo Bunge hili lilipitisha sheria inayokataza kabisa ubaguzi wa aina yoyote na inatambua Haki za Watu Wenye Ulemavu na kutoa fursa katika Nyanja mbalimbali ikiwemo elimu na ajira kwa watu wenye ulemavu.

Mheshimiwa Spika, aidha kuna vyombo mbalimbali kama vile Tume ya Haki za Binadamu na Utawala Bora, Jeshi la Polisi pamoja na Mahakama ambavyo vimewekwa kisheria ili kupokea, kupeleleza na kusikiliza malalamiko ya uvunjwaji wa Haki za Binadamu.

Mheshimiwa Spika, napenda kusesitiza kwamba endapo kuna malalamiko yoyote ya uvunjwaji wa Haki zozote za kibinadamu, basi ni vyema malalamiko haya yanatakiwa yawasilishwe kwenye vyombo husika ili yaweze kusikilizwa na kutolewa maamuzi. *(Makofi)*

**MHE. FAIDA MOHAMED BAKAR:**Mheshimiwa Spika, ahsante kwa kunipatia nafasi ya kuuliza maswali mawili ya nyongeza. Pamoja na majibu mazuri sana ya Mheshimiwa Naibu Waziri naomba kuuliza maswali mawili ya nyongeza.

Mheshimiwa Spika, kwa kuwa Mheshimiwa Naibu Waziri amekiri katika majibu yake kwamba kwa kutambua nafasi za walemavu wameweka sheria kwamba katika Makampuni ambayo yanakuwa na wafanyakazi zaidi ya 50 angalau asilimia mbili (2) wawe wameajiriwa watu wenye ulemavu. Hili mimi sioni na kama lipo naomba aniambie Kampuni moja tu iliyofikia hatua hiyo.

Mheshimiwa Spika, swali langu la pili. Kwa kuwa sera na sheria zinazolinda haki za binadamu zipo, lakini hazitekelezwi kwa sababu mambo ndio kwanza ya kukiuka haki za binadamu hapa Tanzania yanaendelea. Mtoto anaweza akabakwa, anabakwa

kwa ajili gani mtoto mchanga, hiyo ni kukiukwa kwa haki za binadamu za mtoto. Mzee anaweza akauliwa tu kwa sababu ana macho mekundu.

Mtu mwenye ulemavu anaweza akauliwa kwa mfano albino kwa sababu eti ya ngozi yake. Hivyo jamani hapa tumefikia wapi, haki za binadamu ziko wapi. Naomba Mheshimiwa Naibu Waziri atuambie sisi Bunge hili na wananchi wanaotusikiliza. Haki ziko wapi za binadamu hapa Tanzania? (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI WA KATIBA NA SHERIA:** Mheshimiwa Spika, katika swali lake la kwanza ametaka kujua orodha ya Makampuni ambayo yameonyesha mfano katika kuajiri walemavu ili kuweza kufikia matakwa haya ya sheria ya asilimia mbili (2). Kampuni za mwanzo kabisa ni EPZ iliyoko Ubungo na orodha ya Makampuni mengine tutawasiliana na Waziri wa Kazi kwa sababu hao ndio wenye dhamana ya kufuatilia masuala hayo ya ajira ili tuweze kumpatia Mheshimiwa Mbunge orodha kamili.

Lakini katika swali la pili ameelezea kwamba pamoja na sera na sheria mbalimbali kuwepo, lakini bado kuna uvunjifu wa haki za kibinadamu. Nitoe rai katika Bunge hili Tukufu hapa wote sisi ni Watanzania na sisi katika sehemu zetu za Majimbo huko tujitahidi kuweza kufichua uvunjivu wowote ule wa haki za kibinadamu.

Tume ya Haki za Binadamu ipo imekuwa ikipokea malalamiko mengi tu kuhusiana na haki za kibinadamu. Malalamiko mengine kuhusiana na unyanyasaji wa

watoto, wanawake, walemavu, pamoja na makundi mengine.

Kwa hiyo endapo kuna malalamiko mengine ambayo bado yanaendelea ya unyanyasaji basi atuwasilishie na yatafanyiwa kazi.

**MHE. DIANA M. CHILOLO:** Mheshimiwa Spika, ahsante sana. Mheshimiwa Naibu Waziri kwa kuwa zipo kesi nyingi Mahakamani zinazohusu unyanyasaji wa kijinsia na kinamama watoto na walemavu hukosa haki zao zinachelewa kusikilizwa na zinachelewa sana kumalizika na kusababisha watu hawa kuendelea kunyanyasika na kupoteza haki zao.

Je, Serikali itakuwa tayari kuleta hapa ili turidhie kuwa na Mahakama Maalum ili haki za akinamama, watoto, walemavu na unyanyasaji wa kijinsia kwa ujumla na haki za binadamu ziweze kusikilizwa mapema na watu wapate haki zao mapema?

**NAIBU WAZIRI WA KATIBA NA SHERIA:** Mheshimiwa Spika, kwanza kabisa ameelezea kero ambayo ipo ya mrundikano wa kesi na kesi kucheleweshwa kusikilizwa Mahakamani. Hilo tunalitambua na ndiyo maana hata katika mpango wetu wa Bajeti tuliouwasilisha tulieleza mipango mbalimbali ya ajira lakini pia namna ambavyo tutakuwa tukipunguza mrundikano huu wa kesi.

Lakini kwa kina kabisa Chuo kuhusiana na Mahakama maalum itakayoshughulikia masuala haya ya wanawake kwanza kabisa kupinga kuna kesi za

madai pamoja na kesi za jinai. Kwa upande wa kesi za madai kama Serikali tunafikiria kuanzisha Mahakama ya Familia ambayo itakuwa ikishughulikia kesi mbalimbali kama vile za talaka, kesi mbalimbali za mirathi pamoja na masuala mengine ya ndoa na matunzo ya watoto.

Lakini kwa upande wa jinai ambayo ndiyo suala la msingi lilipokuwa linatokea yapo masuala mengi ya unyanyasaji wa wanawake mfano kama vile ubakaji pamoja na mambo mengine.

Tunafikiria kuanzisha kitu kinachoitwa *special session*, tutakuwa na vikao maalum vya Mahakama kama ambavyo hivi sasa tunafanya katika kesi mbalimbali za mauaji mikoani katika Mahakama Kuu itakuwa ikitembea katika Mikoa mbalimbali ili kuweza kuharakisha kesi hizi ambazo zinawakabili akinamama ziishe haraka iwezekanavyo. *(Makofi)*

**SPIKA:** Tunaendelea na Wizara ya Nishati na Madini. Mheshimiwa Said Juma Nkumba, atauliza swali hilo.

Na. 305

**Hitaji la Umeme – Mpombwe, Ipole, Mole na Kipanga**

**MHE. SAID JUMA NKUMBA** aliuliza:-

Wananchi wa Kata za Mpombwe, Ipole, Mole na Kipanga wanahitaji umeme kwa ajili ya kuchochea maendeleo yao.

Je, Serikali ina mipango gani ya kupeleka umeme katika hizo?

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE)** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Said Juma Mkumba, Mbunge wa Sikonge, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Spika, Serikali kupitia Shirika la Umeme Tanzania (*TANESCO*) imefanya upembuzi yakinifu kweye vijiji vya Mpombwe, Mole, Ipole, Chabutwa, Udongo, Kipanga, Iyombakuzoka, Usanga, Imalampaka, Mtakuja na Mipono.

Makadirio ya gharama kwa kazi hiyo yamewasilishwa kwa Wakala wa Nishati Vijijini (*REA*) ili kutengewa fedha kwa ajili ya utekelezaji. Gharama kwa ajili ya kutekeleza kazi hii inakadiriwa kuwa shilingi bilioni 1.7 ambapo jumla ya wateja 585 wanatarajiwa kuunganishiwa umeme katika vijiji vyote vilivyotajwa hapo juu. (*Makofi*)

**MHE. SAID J. NKUMBA:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru. Naomba niulize maswali madogo mawili ya nyongeza. Kwa kuwa baada ya kupitisha Bajeti Wizara ilitoa wataalam wake washirikiane na Waheshimiwa Wabunge kuweza kubaini maeneo

ambayo yana mahitaji muhimu sana ya umeme katika majimbo yao; na kwa kuwa kazi hiyo tayari imeshafanyika nataka nimwulize Mheshimiwa Naibu Waziri .

Je, sasa Wizara itakuwa tayari ukizingatia maoni ambayo Waheshimiwa Wabunge wameyatoa?

Mheshimiwa Spika, swali la pili. Kwa kuwa eneo la Kiyombo ambalo lipo kwenye Wilaya ya Sikonge lipo jirani sana na eneo la Mgandu ambalo lipo kwenye Wilaya ya Manyoni na Mgandu tayari umeme umekwishafika. Ninaomba Mheshimiwa Naibu Waziri aweze kuniambia kama kutakuwa na uwezekano wa kusogeza huduma hii muhimu kwenye eneo hili la Kiyombo ambalo lipo karibu sana na eneo hili la mgandu?

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE):** Mheshimiwa Spika, ni kweli Mheshimiwa Waziri wakati anawasilisha Bajeti yetu alisema katika siku tatu wataalam wetu watabakia hapa Dodoma kwa ajili ya kushauriana na Waheshimiwa Wabunge kuona vipaumbele na maeneo muhimu ambayo yanaweza yakawa yanahitaji umeme kwa haraka kuliko pengine maeneo ambayo tutaweka kwa awamu nyingine.

Wabunge wengi niwapongeze na kuwashukuru kwamba mmefanya hivyo na kwamba mmetusaidia sana katika kufahamu nini kifanyike ambacho kitaweza kusaidia kwa sababu ninyi ni wawakilishi wa wananchi.

Nataka niwahakikishie Wabunge wote kwamba maoni yote na mawazo mliyoyatoa tutayazingatia sana na ndiyo sababu tuliomba muweze kuja Wizarani kwetu. Lakini swali la pili Mheshimiwa Nkumba anataka kujua kama upo uwezekano wa kuunganisha mradi ambao unaishia Mgandu, Manyoni na Kata ya Kiyombo, ambayo iko jirani sana.

Labda tu hapa niseme kwamba masuala ya umeme au miundombinu ya umeme haina mipaka ya kiutawala na tumegundua kwamba maeneo mengi ambayo Mbunge huyu anaomba na huyu anaomba hawaoni mahala ambapo wanaweza wakakutana.

Kuna sehemu katika upande ulioomba wewe unaweza ukaona ni mbali lakini ni karibu na Jimbo au Wilaya ambako mradi mwingine unaishia. Hili tutajaribu kuangalia kwa ujumla wake na kwa maeneo yote ili tuweze kuunganisha pale ambapo ni rahisi au ni karibu kutoka sehemu ambako umeme umeishia.

**MHE. MCH. ISRAEL Y. NATSE:** Mheshimiwa Spika, ahsante sana kwa kuniona. Ni kweli nishati hii ya umeme ni kichocheo cha maendeleo. Naomba Waziri aniambie umeme ambao unakwenda Kata ya Enamalyarie wananchi walijitolea kuchimba mashimo na kuweka nguzo. Shirika limefunga nyaya mwanzoni na mwishoni hapa katikati wameacha. Ni lini kazi hiyo itakamilika ili umeme uwake kule Enamalyarie'?  
*(Makofi)*



**SPIKA:** Mchungaji hili swali ni kwingine kabisa. Mheshimiwa Naibu Waziri kama unakujua huko, maana nasikia siku nyingine huwa unatokeaga huko. *(Kicheko)*

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE):** Mheshimiwa Spika, kwanza ni-*declare interest* kwamba mimi nimeolea kule kwao Mheshimiwa Mch. Natse. Kwa hiyo, ni shemeji yangu. *(Makofi)*

Kwa hiyo akisema Enamalyarie, Kambi ya Simba, Pakitete kote nakufahamu kwa hiyo ni kweli anachokisema na tumejaribu kuzingatia katika mipango yetu ya mwaka 2012/2013 ili tuweze kuunganisha hivyo vieneo vidogo na Mheshimiwa Mbunge tulikwishawasiliana naye nampongeza sana kwa namna ambavyo anafuatilia.

**SPIKA:** Kwa hiyo alikuwa anauliza kwa makusudi tu.

**MHE. MTUTURA A. MTUTURA:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru sana kwa kuniona; kwa kuwa matatizo ya Sikonge yanafanana sana sana na yaliyopo katika Wilaya ya Tunduru. Kwa kuwa mipango iliyopo sasa hivi ya kupeleka umeme wa *grid* ya taifa unaishia Wilaya ya Namtumbo na kwa upande huu wa mashariki umeme huu unaishia Wilaya ya Nanyumbu. Hakuna mpango wowote wa karibu uliopo umeme mkubwa wa Wilaya ya Tunduru.

Je, Serikali inawaambia nini wananchi wa Tunduru juu ya mpango mfupi na mpango wa kati wa kuwapelekea umeme Wilaya ya Tunduru, umeme mkubwa na wa kutosha ili uweze kuongeza kasi ya maendeleo Wilaya hii kongwe iliyoanzishwa mwaka 1907?

**SPIKA:** Mheshimiwa hilo swali kweli halipaswi kujibiwa. Lile lilikuwa la Sikonge na sio tena Tunduru, Waziri hakujiandaa kwa hilo. Tunaendelea na swali lifuatalo na Mheshimiwa Moza Abeid Saidy. *(Makofi)*

Na. 306

### **Hitaji la Umeme – Kata za Kondo**

**MHE. MOZA ABEID SAIDY** aliuza:-

Pamoja na Wilaya ya Kondo Mjini kupata umeme tangu mwaka 1982 bado kuna kata nyingi tu hazina umeme:-

(a) Je, Serikali haioni umuhimu wa kuwafikishia wananchi wa Kata hizo huduma hiyo ili kujipatia maendeleo?

(b) Je, Serikali haioni kuwa inachangia uharibifu wa mazingira kwa kuwafanya wananchi wakate miti ovyo kwa sababu ya kukosa nishati mbadala ya umeme?

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE) alijibu:-**

Mheshimiwa Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Moza Abeid Saidy, Mbunge wa Viti Maalum, lenye sehemu (a) na (b) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Spika, miradi ya kupeleka umeme katika Kata za Wilaya ya Kondoa ingawa alisema Wilaya ya Kondoa Mjini mimi najua kuna Wilaya ya Kondoa, inatekelezwa chini ya ufadhili wa Serikali ya Marekani kupitia *Millennium Challenge Account (MCA)* Tanzania. Wananchi wa Wilaya ya Kondoa katika Kata za Kolo, Mnenia, Pahi, Dalai, Mapango, Isusumia watapata umeme kupitia mradi huu.

Utekelezaji wa mradi wa *MCC* kwa Mkoa wa Dodoma ulianza mwezi Juni, 2011 katika Wilaya za Kongwa, Kiteto na Mpwapwa chini ya mkandarasi aitwae *Pike Electric Co. Ltd.* kutoka nchini Marekani ambapo hadi sasa ujenzi wa njia za umeme unaendelea.

Aidha mara baada ya kumaliza utekelezaji wa miradi katika hizi, mkandarasi atahamia katika Wilaya zilizosalia ikiwemo Kondoa. Gharama za mradi zinakadiriwa kuwa dola za Marekani milioni 18.

Mheshimiwa Spika, Serikali kupitia Wakala wa Nishati Vijijini (REA) imejumuisha vijiji vya Kelema, Balai, Kingale, Kwadelo, King'ang'a, Iyoli, Haubi, Chungai, Cheke, Filimo, Masange, Kandaga, Itolo, Kisese, Disa,

Busi, Itundwi, Jangalo, Mlongia, Itolwa, Mwakisabe, Tandala na Kifulukwa kwenye utekelezaji wa miradi kwa awamu ya pili (*REA Turkey Projects Phase II*) katika wilaya ya Kondo. Mradi huu unakadiriwa kugharimu shilingi bilioni 12.7 na taarifa zake zote nilikwishawapatia Wabunge wa Kondo kwa maana ya yeye Mheshimiwa Moza Abeid Saidy, pamoja na Mheshimiwa Juma Nkamia na Mheshimiwa Zabein Mhita.

(b) Mheshimiwa Spika, Serikali inatambua umuhimu wa kutunza mazingira kwa kuwapatia wananchi huduma ya umeme kupitia mikakati mbalimbali iliyojiwekea.

**MHE. MOZA ABEID SAIDY:** Mheshimiwa Spika, nakushukuru kwa majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri lakini napenda kumwuliza maswali mawili ya nyongeza. Ni lini mradi wa utiaji umeme utakamilika katika Wilaya ya Kongwa, Kiteto na Mpwapwa ili Wilaya ya Kondo nayo ipate?

Kwa kupitia mradi wa *REA* ni lini awamu ya pili itakamilika ili Wilaya ya Kondo nayo ianze kufaidika na umeme huo?

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE):** Mheshimiwa Spika, swali la kwanza kwamba ni lini miradi ya MCC itakamilika. Kwa taarifa ninazozipata kutoka kwa Wabunge wenzake wanaotoka Kondo kwa maana ya Mheshimiwa Juma Nkamia na Mheshimiwa Zabein Mhita ni kwamba hadi sasa hivi umeme

umeshafika Dalai, Mapango Isunya, Churuku na muda si mrefu unatarajia kufika Padala kwa sababu watu wapo kazini. Katika utaratibu wa *REA* ambao unaendelea sasa ni kwamba mafundi wako *site*.

Kwa hiyo, ningeomba tu nimhakikishie Mheshimiwa Mbunge kwamba miradi hii ipo imeshaanza utekelezwaji lakini yote kwa ujumla ya *MCC* itaishia mwaka huu huu mwezi wa 11 na 12 tutakuwa tumemaliza miradi hii. Kwa miradi ya *REA* hii itaanza wakati wowote baada ya Bajeti yetu kupita tunamshukuru Mwenyezi Mungu na wakati wowote tutaanza kuuza *tender* na tutaanza kuitekeleza.

**MHE. CAPT. JOHN Z. CHILIGATI:** Mheshimiwa Spika, ahsante sana kwa kuniona. Kwa kuwa sera ya Wizara hii ni kushusha umeme katika vijiji ambavyo vinapitiwa na nguzo na kwa vile katika mradi wa *REA* unaounganisha Wilaya ya Manyoni na Wilaya ya Bahi ambapo kuna vijiji 17, Wilaya ya Manyoni 16 na kimoja Wilaya ya Bahi tayari vijiji vinne vimesharukwa. Kijiji cha Sukamahela, Mbwasa na kijiji cha Maweni kwa upande wa Manyoni na kijiji kimoja kwa Wilaya ya Bahi.

Je, Waziri anasema nini kuhusu kukiukwa kwa sera hii katika mradi huu?

**NAIBU WAZIRI WA NISHATI NA MADINI (MHE. GEORGE B. SIMBACHAWENE):** Mheshimiwa Spika, ni kweli iko shughuli inayoendelea na kwamba Manyoni hadi Bahi vijiji hivyo alivyovitaja kwa maana ya vijiji 16 ni kweli. Lakini niseme tu kwamba mimi na pengine Wizara yetu kusema kwamba tutashuka hatutaki

umeme uruke kijiji, tulikuwa tunadhamira ya kweli kwa maana ya dhamira ya Serikali kuhakikisha kwamba vijiji vyote ambavyo vinapitiwa na nyaya za umeme basi vinashushiwa umeme pale ili viweze kufurahia maisha.

Kwa hiyo, nimhakikishie Mheshimiwa Mbunge kwamba kwa tamko lile maana yake kama vimerukwa sasa havirukwi tena tunarudi nyuma kuweza kushusha ule umeme, utoke juu ushuke chini watu watumie.  
(*Makofi*)

**MHE. JOSEPHAT S. KANDEGE:** Mheshimiwa Spika, nashukuru kwa kunipa nafasi na mimi niulize swali dogo. Kwa kuwa Waziri amekiri kwamba kuna uhusiano kati ya uchafuzi wa mazingira na kukosekana kwa nishati ya umeme.

Je, Serikali iko tayari kuhakikisha kwamba Wilaya zote Tanzania ikiwepo na Wilaya ya Kalambo zinafikishiwa umeme haraka ili tusiendelee kuharibu mazingira?

**SPIKA:** Wapi tena Kalambo unapeleka umeme? Tusiulize maswali ambayo hayapo kwenye mstari. Tunaendelea na Wizara ya Maliasili na Utalii Mheshimiwa Modestus Dickson Kilufi, atauliza swali hilo.

Na. 307

## **Migogoro ya Mipaka**

**MHE. MODESTUS D. KILUFI** aliuliza:-

(a) Je, ni lini Serikali itaainisha mpaka kati ya wananchi wanaopakana na hifadhi mpya ya *Ruaha Usangu National Park* iliyokuwa *Usangu Game Reserve* ili kuondoa migogoro ya mipaka kati ya *TANAPA* na wananchi?

(b) Je, Serikali itafuata makubaliano ya kutumia ramani ya awali kufuata makubaliano yaliyofikiwa kwenye Kikao cha pamoja kati ya Kamati ya Bunge ya Maliasili na Utalii na Wataalamu wa Wizara pamoja na Waziri wa Maliasili na Utalii ili kuwatendea haki wananchi wa Mbarali ambao wamekuwa wakilalamika kwa muda mrefu juu ya Serikali kuongeza ardhi nje ya eneo ambalo Serikali iliwalipa fidia?

**NAIBU WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, kabla ya kujibu swali la Mheshimiwa Modestus Dickson Kilufi, Mbunge wa Mbalali, napenda kutoa maelezo mafupi, kama ifuatavyo:-

Upanuzi wa Hifadhi ta Taifa ya Ruaha ulifanyika kwa kupata ridhaa ya Kamati ya Ushauri ya Mkoa wa Mbeya ambapo ilikubalika kupandisha hadhi Pori la

Akiba la Usangu ukubwa 4,418 kilometa za mraba, ardhioevu ya Mashariki ukubwa 850 kilometa za mraba, ardhi oevu ya Magharibi ukubwa 900 kilometa za mraba, maeneo ya miinuko ya milima ya Chunya 5,800 kilometa za mraba, kwa lengo la kutekeleza agizo la Mheshimiwa Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Mikakati wa Taifa wa kuhifadhi mazingira ya ardhi na vyanzo vya maji kwa mwaka 2006.

Mheshimiwa Spika, baada ya wataalam kubainisha maeneo ya mpaka wa Hifadhi hiyo kuna baadhi ya wananchi waliolalamika maeneo yao kuingizwa ndani ya Hifadhi kinyume cha mapendekezo ya Kamati ya Ushauri ya Mkoa.

Katika kutafuta muafaka wa malalamiko ya wananchi, Serikali iliunda vikundi kazi mbalimbali vya wataalam vikishirikisha uongozi wa vijiji, kata na Wilaya ya Mbarali ambavyo vilihakiki mpaka na kutoa mapendekezo kwa Serikali likiwemo pendekezo la kuweka mpaka wa Hifadhi kwa kuzingatia Tangazo la Serikali Na. 28 la 2008 na kupendekeza kuyaondoa baadhi ya maeneo ya vijiji ndani ya hifadhi. Kabla Wizara haijaanza kutekeleza mapendekezo ya Kamati hizo, Ofisi ya Waziri Mkuu ilitoa agizo kuwa ufanyike uhakiki wa vijiji vilivyokuwa vinalalamikiwa na wadau wengine kuwa vinaathiri mtiririko wa maji katika Bonde la Ihefu na Usangu.



Mheshimiwa Spika, baada ya maelezo hayo naomba kujibu swali la Mheshimiwa Modestus Dickson Kilufi, Mbunge wa Mbarali, lenye sehemu (a) na (b) kama ifuatavyo:-

Kufuatia kutolewa agizo la Waziri Mkuu, Wizara yangu iliunda Kamati iliyojumuisha Wizara za Maliasili na Utalii, Ardhi Nyumba na Maendeleo ya Makazi, Kilimo, Chakula na Ushirika, TAMISEMI, TANAPA, Mamlaka ya Bonde la Rufiji (*RUBADA*), wawakilishi kutoka Mkoa wa Mbeya na Halmashauri ya Wilaya ya Mbarali kutekeleza agizo hilo. Kamati hiyo hivi sasa inaendelea kuchambua maoni na ushauri ulitolewa na wadau pamoja na kuandaa taarifa.

Kwa kuwa Kamati maalum iliyoundwa na Serikali kuhakiki upya mpaka wa Hifadhi ya Ruaha na kukusanya maoni na mapendekezo ya wadau katika eneo hilo itawasilisha taarifa ya kazi hiyo pindi itakapokuwa imekamilika, tunamwomba Mheshimiwa Kilufi avute subira hadi hapo Wizara yangu itakapokuwa imeyapatia mapendekezo yatakayotolewa na kuchukua hatua stahili.

**MHE. MODESTUS D. KILUFI:** Mheshimiwa Spika, nashukuru kwa majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri. Kwa vile Mheshimiwa Rais alipotembelea Wilaya ya Mbarali kipindi cha kampeni aliwatamkia wale wananchi wa Mbarali kwamba hakutakuwa na ongezeko la mpaka tena katika kijiji wala kitongoji chochote na kama kuna eneo ambalo wanadhani Serikali imechukua na bado ni muhimu kwao mazungumzo yatakuwepo.

Kwa vile Kamati ya Maliasili na Utalii pamoja na uongozi wa *TANAPA* taifa tulikaa kwa pamoja tukakubaliana kwamba ili kuondoa mgogoro huo itumike ramani ya awali iliyochorwa baada ya kuwahamisha wananchi waliokuwa karibu na lhefu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Spika na mimi nikawaambia wale wananchi kuwa tatizo hili limeisha sasa itatumika ramani ya awali ambayo haina mgogoro kwa wananchi wa Mbarali.

Je, Mheshimiwa Waziri haoni kuwa jambo hili limeisha linahitaji utekelezaji badala ya kungoja Tume nyingine? Hilo la kwanza.

Mheshimiwa Spika, La pili, kwa vile kumekuwa na visingizio mbalimbali kuwa Wilaya ya Mbarali iko kwenye vyanzo vya Maji kimsingi Wilaya ya Mbarali haina chanzo cha maji hata kimoja.

Je, Mheshimiwa Waziri yuko tayari kuongozana na Mimi ili kuhakikisha kuwa Wilaya ya Mbarali haina vyanzo vya maji kama ambavyo nimekuwa nikimwambia kila wakati?

**NAIBU WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII:** Mheshimiwa Spika, kwa Niaba ya Waziri wa Maliasili na Utalii naomba kujibu maswali mawili ya Mheshimiwa Kilufi kama ifuatavyo:-

Swali lake la kwanza Serikali itazingatia agizo la Mheshimiwa Rais alilolitoa wakati wa kampeni na tunasisitiza katika suala letu la msingi jambo ambalo Serikali inafanya na itaendelea kufanya kwa agizo la Mheshimiwa Waziri Mkuu ni kuhakikisha baadhi ya vijiji ambavyo vimelalamikiwa kuwa vipo katikati ya vyanzo vya maji.

Baadhi ya vitendo vinavyoendelea vinaweza kuathiri mtiririko wa maji unaoenda katika Bonde la lhefu Kamati hii rasmi ya Serikali inaangalia na kukusanya maoni na kama nilivyomwambia Mheshimiwa Mbunge tulipokuwa naye hili suala tutalimaliza na tutahakikisha kuwa vijiji hivi *intergrity* ya mipaka yake inalindwa na Hifadhi hii inaendelea.

Mheshimiwa Spika, swali lake la pili, Mheshimiwa Kilufi amefanya mazungumzo na sisi katika Wizara. Amekuja tumezungumza naye nia yake ya kuhakikisha kuwa hili suala linapata ufumbuzi ikiwa ni pamoja kuhakikisha kuwa baadhi ya watu wanaopita katika eneo la Mbarali wakiwaambia wananchi kuwa Serikali inakuja kuwanyang'anya mashamba yao, inakuja kuwanyang'anya maeneo yao tunataka tumhakikishie kuwa amefanya vizuri kutuambia na siyo kweli, na mimi nitakuwa tayari kufanya naye ziara wakati muafaka. *(Makofi)*

Na. 308

**Miti ya Kipekee (ITIGI THICKETS) Ipatikanayo Isuna  
na Itigi**

**MHE. CHRISTOWAJA G. MTINDA** aliuliza:-

Katika eneo la kijiji cha Isuna na Itigi Mkoani Singida kuna pori lenye miti ijulikanayo kama *Itigi Thickets* ambayo ni ya kipekee na hupatikana eneo hilo tu kwa upande wa Tanzania na Zambia, na Pori hili pia ni maarufu kwa uzalishaji wa asali yenye ubora wa hali ya juu.

Je, Serikali ina mkakati gani wa kulitangaza eneo hilo la kipekee ili kuwavutia wawekezaji na kuitangaza rasilmali hiyo ya asali inayopatikana kwa wingi?

**NAIBU WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, ninaomba kujibu swali la Mheshimiwa Christowaja Mtinda, Mbunge wa Viti Maalum, kama ifutavyo:-

Mheshimiwa Spika, Wizara yangu inatambua na kukubaliana na Mheshimiwa Christowaja kuwa *Itigi Thickets* ni uoto wa asili wa kipekee unaopatikana Tanzania na nchini Zambia.

Uoto huu wenye ukubwa wa hekta 410,000 unapatikana Wilaya ya Manyoni Itigi katika vijiji vya Kipondoda, Mbugani, Kashangu, Aghondl, Sanjaranda na Isuna. Uoto huu ni maarufu kwa uzalishaji asali yenye riha ya kipekee kutokana na jamii ya miti ya Ndarambwe, mnang'ana, Mtunduru, Mpelemehe, Mbefu, Msada na Msogomazi.

Mheshimiwa Spika, kutokana na umuhimu wa vichaka hivyo Wizara yangu ilianzisha kituo cha maonyesho ya ufugaji nyuki Manyoni ili kutoa mafunzo kwa vitendo kwa wafugaji nyuki wa eneo hilo. Aidha, Wizara yangu imeshirikisha kijiji cha Aghondi katika kutenga hekta 2,196.16 sawa na asilimia 0.5% ya eneo la uoto huo ili litambuliwe, lihifadhiwe na kutangazwa kuwa Hifadhi ya Nyuki ya Taifa. *(Makofi)*

Hifadhi hiyo inatumika kama shamba darasa kwa wafugaji wa nyuki. Wizara yangu pia ilisaidia mradi wa nyuki Sanjaranda kuanzisha hifadhi ya nyuki ya Sanjaranda ambayo ni sehemu ya uoto wa asili wa vichaka vya Itigi *(Itigi Thickets)*.

Mheshimiwa Spika, pamoja na hayo Wizara yangu inaendelea kuitangaza asali inayotoka kwenye uoto huo. Mwaka 2010 Septemba, mfugaji nyuki wa Sanjaranda alishiriki *APIEXPO* maonyesho ya asali yaliyofanyika nchini Zambia ambapo alionyesha asali hiyo inatyotokana na vichaka vya Itigi. Mwaka 2011 asali inayotoka vichaka vya Itigi ilipelekwa kwenye kongamano la wafugaji wa nyuki Duniani *(APIMONDIA)* huko Arjentina ambapo washiriki wengi walivutiwa nayo.

Hata hivyo asali hii ya vichaka vya Itigi bado haijauzwa nje ya nchi kwani asali yake inapendwa sana na kiasi chake ni kidogo kulingana na mahitaji, hivyo hutumika yote nchini.

Mheshimiwa Spika, naomba nichukue nafasi hii kuishauri Halmashuri ya Wilaya ya manyoni kuendelea

kutenga maeneo ya ufugaji wa nyuki katika vichaka hivyo kulingana na mpango wa matumizi wa ardhi ya Wilaya ili kutangaza na kuhamasisha wawekezaji.

Aidha, Wizara yangu itaendelea kushirikiana na Halmashauri ya Wilaya ya Manyoni na Wilaya mpya ya Ikungi katika kuhifadhi vichaka vya Itigi na kuanzisha hifadhi ya nyuki kwa ajili ya uzalishaji endelevu wa mazao ya nyuki. *(Makofi)*

**MHE. CHRISTOWAJA G. MTINDA:** Mheshimiwa Spika, ninashukuru kwa kunipa nafasi hii niulize maswali madogo mawili ya nyongeza. Kwanza niishukuru Serikali kwa jitihada zake za kuweza kulitambua pori hili na kulitangaza.

Pamoja na hayo swali la kwanza, ninapenda kusema kwamba kwa kuwa utafiti ulifanywa na watafiti kuwa sambamba na kuwa na asali yenye ubora wa hali ya juu pori hili pia lina takribani aina 100 ya mimea au *wood species* ambayo inapatikana katika eneo hilo tu na siyo eneo lingine. Pia pori hili lina aina tatu ya jamii ya nyoka au *reptiles* isiyopatikana maeneo yoyote au nchi yoyote ila ni eneo hilo tu.

Je, Serikali haioni kuwa ni wakati muafaka wa kuanza kulitangaza eneo hilo kuwa la kitalii ili kuweza kulinda mimea na viumbe hivi ambavyo ni vya kipekee katika eneo hilo?

Katika utafiti huo huo imeonyesha kuwa eneo hilo au pori hilo limesharibiwa kwa zaidi ya 50% kutokana na ongezeko la watu na shughuli za kilimo na ufugaji.

Pia watu wameendelea kuchoma eneo hilo moto ili kufanya shughuli za kilimo.

Je, Serikali haioni ni wakati muafaka wa kulinda eneo lote ambalo bado halijaharibiwa badala ya ile 0.5% ili kuweza kuongeza uzalishaji wa hii asali ambayo ni bora na kuitangaza na kuiuza nje ya nchi ambapo pia itaongeza pato la wananchi wa Mkoa wa Singida na la Taifa kwa ujumla?

**SPIKA:** Maswali yako marefu mno Mheshimiwa Naibu Waziri majibu kwa kifupi.

**NAIBU WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII:** Mheshimiwa Spika, Moja, Serikali inatambua utafiti ambao umeendelea kufanyika katika maeneo ya Itigi, Manyoni na Wilaya mpya ya Ikungi juu ya vichaka hivi maarufu kama *Itigi Thickets*.

Serikali itaendelea kuwaunga mkono watafiti ili tuweze kupata taarifa kamili ya utafiti huu na tujue ni hatua zipi ambazo Serikali inaweza ikachukua kwa ajili ya kulinda vichaka hivi maarufu ambavyo vinapatikana Tanzania na nchi ya Zambia pekee.

Swali la pili, ni kweli kuwa pori hili limeendelea kuharibika kwa kuchomwa moto na watu kuingilia kulima bila kufuata utaratibu wowote maalum na ni dhahiri kabisa kuwa kama utaratibu huu wa kulima na kuchoma moto utaendelea vichaka hivi vitapotea kabisa katika historia ya Tanzania.

Kwa hiyo, Serikali inapokea rasmi ushauri wa Mheshimiwa Mtinda ninakuahidi tutaufanyia kazi na tutaangalia uwezekano wa kuweza kutenga na kuhifadhi eneo kubwa zaidi la vichaka hivi. *(Makofi)*

**SPIKA:** Maswali marefu na majibu marefu tunaingia Wizara ya Mawasiliano, Sayansi na Teknolojia, Mheshimiwa Ntukamazina atauliza swali linalofuata.

Na. 309

### **Hitaji la Mawasiliano ya Simu za Mikononi Ngara**

**MHE. DEOGRATIAS A. NTUKAMAZINA** aliuliza:-

Kwa kuzingatia Jiografia ya milima na mabonde iliyoko Wilayani Ngara, minara ya mitandao ya kampuni za simu za *Vodacom, Airtel* na *Tigo* imewekwa kwenye maeneo ambayo si ya milima hali inayosababisha wananchi wa Kata za Nyakisasa, Mungaza, Keza, Mabawe na Ntobeye, kukosa mawasiliano ya simu za mikononi.

Je, ni lini wananchi wa Kata hizo watapewa mawasiliano ya uhakika ya simu za mikononi kwa kuhakikisha minara hiyo inasimikwa katika sehemu za miinuko?

**NAIBU WAZIRI SAYANSI NA TEKNOLOJIA** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Deogratias Ntukamazina, Mbunge wa Ngara, kama ifuatavyo:-



Mheshimiwa Spika, katika kuhakikisha kuwa Jimbo la Ngara linakuwa na huduma za uhakika za mawasiliano ya simu, kampuni ya *Vodacom* imehakikisha uwepo wa mawasiliano ya uhakika katika kata za Nyakahura, Benako, Ngara Mjini, Kabanga Boarder, Rulenge, *Kabanga Nickel*, Nshunga na kadhalika. Uwepo wa mawasiliano katika Kata hizi zinawezesha kuwepo na mawasiliano katika baadhi ya Kata zilizotajwa na Mheshimiwa Mbunge.

Aidha, Serikali kupitia Mfuko wa mawasiliano kwa wote (*UCAF*) inaendelea kushirikiana na makampuni ya simu ili kuweza kufikisha mawasiliano katika maeneo ambayo hayana huduma ya mawasiliano.

Mheshimiwa Spika, kutokana na Jiografia ya maeneo yaliyotajwa na Mheshimiwa Mbunge, kampuni ya simu ya *Airtel* kwa upande wake imeunda kikosi kazi kitakachofanya utafiti wa kitaalamu na masoko mwezi Desemba mwaka huu katika maeneo ya Nyakisasa, Kirusha, Mabawena Ntobeye ikiwa ni hatua ya awali yaani kuangalia uwezekano wa kujenga minara na kufikisha huduma hiyo katika maeneo husika.

**MHE. DEOGRATIAS A. NTUKAMAZINA:** Mheshimiwa Spika, pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri ninayo maswali mawili ya nyongeza.

Moja, katika vijiji vingi kwenye mpaka wa Rwanda na Burundi yaani vijiji vya Ngara simu za wananchi hao zinakamata mitandao ya nchi hizo na siyo mitandao yetu.

Je, Serikali inaweza kuchukua hatua za haraka kuwaondolea wananchi wa Ngara adha hiyo?

Je, Serikali ina makakati gani wa kuhakikisha Wilaya zinazopakana na nchi nyingine kama vile Ngara inavyopakana na Rwanda na Burundi kuwa na mawasiliano ya simu ya uhakika kwa sababu za usalama?

**NAIBU WAZIRI WA MAWASILIANO, SAYANSI NA TEKNOLOJIA:** Mheshimiwa Spika, kuhusu kuondoa adha ya mawasiliano kwa wananchi wa mipakani simu zao kushika mitandao ya nchi jirani ili ni suala la kitaalam kama minara ya upande ule masafa yanafika upande wa Tanzania Serikali haiwezi kuzuia simu zikakamata mawasiliano ya nchi nyingine.

Kuhusu suala la pili, kuwa tutafanyaje kuhakikisha kuwa wananchi wa maeneo ya mipakani hili ni suala ambalo Serikali imelichukulia kwa umakini, katika mpango wa *UCAF* ambao tunazungumza kuwa utakuwa na awamu kama tatu, awamu ya kwanza na maeneo ambayo yatapewa kipaumbele ni maeneo ya mipakani na yapo maeneo mengi kama eneo la Mheshimiwa Ntukamazina ambapo kuna vituo vya polisi mipakani, kuna vituo vya Uhamiaji, kuna vituo vya Jeshi lakini hawana mawasiliano.

Maeneo ya Ziwa Tanganyika, kule kwa Mheshimiwa Malocha, Mheshimiwa Kessy, Mheshimiwa Kandege, Mheshimiwa Mipata yako maeneo yana watu karibia 120,000 kule mpakani na ili upate mtandao inabidi usafiri masaa sita ndiyo upate mtandao na ni hatari kwa usalama wa nchi.

Yako maeneo ya Manyovu kwa Mheshimiwa Obama Tarafa ya Muyama na kwenyewe kuna vituo vya jeshi na polisi na huko inachukua muda mrefu kupata mawasiliano. Kwa hiyo, maeneo haya pamoja na maeneo yenye mazingira magumu kwa mfano maeneo ya *Delta* kule kwa Mheshimiwa Marombwa kuna kisiwa kina watu 40,000 kina shule 22 za msingi, kina shule za sekondari, kina vituo vya Afya lakini hakuna mtandao kwa hiyo, maeneo haya magumu ya mipakani na jiografia ngumu tutayapa kipaumbele katika kupeleka mawasiliano kwenye awamu ya kwanza. *(Makofi)*

**SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, muda umezidi kabisa tumekula muda wa mambo mengine naomba tuendeleo kuwatambua wageni walioko hapa, Waheshimiwa Wabunge wageni walioko Ukumbini kwanza kabisa ni wageni wa Mheshimiwa Waziri wa Uchukuzi Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe. Hao ni Mke wake mpendwa Mrs. Lina Mwakyembe asimame alipo, yupo na dada yake Lydia Mwamanga, yupo na Shemeji yake Bwana Isack Mwamanga na yuko Katibu wa CCM Kyela Epimika Makuya na wapo wasaidizi wake wengine watatu wasaidizi wa Mbunge wasimame. *(Makofi)*

Tuna wageni kutoka Wizara ya Uchukuzi hawa ni Katibu Mkuu wa Wizaya Injini Omari Chambo, Naibu Katibu Mkuu wa Wizara Ndugu John Mgodu, kwa Wenyeviti wa Bodi zilizo chini ya Wizara ninaomba msimame wote asante sana na wakuu wa Taasisi zilizo chini ya Wizara hiyo naomba msimame wote, wapo Wakurugenzi, Wakuu wa Vitengo, Wakurugenzi Wasaidizi pamoja na Maafisa wengine kutoka Wizani na Taasisi zake.

Halafu tuna wageni wa Mheshimiwa Naibu Waziri wa Uchukuzi Mheshimiwa Dkt. Charles Tizeba, ambao ni Viongozi wa *Commercial Bank of Africa (CBA)* wakiongozwa na Mkurugenzi Mkuu Ndugu Yohanna Kaduma, naomba hawa wasimame wa *CBA (Commercial Bank of Africa)* basi nyie wote ni wageni na mnahusika. *(Makofi)*

Pia, tunao wageni waliofika kwa ajili ya mafunzo hawa ni wanafunzi 50 pamoja na walimu wao kutoka shule ya sekondari ya Jamhuri Dodoma, anaomba wasimame wenyeji wetu wa Dodoma ahsanteni sana tunaomba mkazane kusoma vizuri.

Tunao wanafunzi 79 pamoja na walimu wao kutoka shule ya sekondari Dodoma naomba msimame mlipo na walimu wenu ahsanteni sana. Tunao wanafunzi 65 pamoja na walimu wao kutoka shule ya sekondari ya Usana Babati hebu wasimame hawa nao walipo asanteni sana tunawatakiya masomo mema.

Kuna wanafunzi wengine 40 pamoja na walimu wao kutoka shule ya msingi Mbezi Maramba mawili Dar es salaam wasimame hawa nao asanteni sana walimu na wanafunzi tunawatakia masomo mema. Tunao Wajumbe 10 wa Kamati Tendaji ya CHADEMA Jimbo la Babati wakiongozwa na Ndugu Adam Suguley hawa nao wasimame karibuni sana ninawatakia kazi njema.

Waheshimiwa Wabunge, jana kulikuwa na Uchaguzi wa wapenzi wa yanga na viongozi waliochaguliwa ni kama ifuatavyo. Lakini hawa ni wapenzi wa Yanga wa Bunge Mwenyekiti wao anaitwa Mohammed Missanga, Makamu Mwenyekiti anaitwa Mheshimiwa Abdallah Ameir, Katibu anaitwa Mheshimiwa Godfrey Zambi, Katibu Msaidizi anaitwa Grace Kiwelu sikujua kama na wewe uko huko, Mtunza Hazina anaitwa Martha Mlata. *(Makofi)*

Kamati ya Utendaji Mheshimiwa Abas Mtevu, Mheshimiwa Victor Mwambalaswa, Mheshimiwa Halima Mdee, Mheshimiwa Mohammed Chomboh, Mheshimiwa Abdallah Marombwa, Mheshimiwa Vicky Kamata na Mheshimiwa Ritta Kabati.

Waheshimiwa Wabunge, Kamati ya ushauri nasikia ni ya wazee hii Mheshimiwa Mkuchika, Mheshimiwa Madabida, Mheshimiwa Makame na Mheshimiwa Christopher Chiza hawa ndiyo wazee.

Waheshimiwa Wabunge, nimeombwa nitangaze na Mheshimiwa Mary Chatanda Katibu wa UWT (Umoja wa Wanawake Tanzania) hapa Bungeni anasema, wanawake Wabunge wa CCM fomu za uchaguzi zinaanza kuchukuliwa leo mpaka tarehe 6 Agosti, 2012.

Waheshimiwa Wabunge kama mnavyoona Waziri Mku amesafiri na badala yake amemteua Mheshimiwa Samuel Sitta kukaimu shughuli zote za Serikali hapa Bungeni mpaka tarehe 3 Agosti, 2012. Atakuwa katika safari ya kikazi mkoani Morogoro na Dar es Salaam na pia atakwenda Zanzibar kwa ajili ya kutoa Mkono wa pole kwa Serikali ya Mapinduzi Zanzibar kutokana na ajali iliyotokea. Kwa hiyo, naomba tumpe ushirikiano unaostahili kama mnavyofahamu leo mchana tutakuwa na mazishi ya mfanyakazi wetu aliyefariki kuanzia saa saba mpaka saa tisa. Nimepewa taarifa hapa sasa hivi kwamba Mheshimiwa Omar Badwel, Mbunge wa Bahi amefiwa na Dada yake wa tumbo moja asubuhi hii. Kwa hiyo, tunampa pole sana kwa suala hili.

Waheshimiwa Wabunge, tunaendelea, Katibu tuendeleee.

**MBUNGE FULANI:** Mwongozo wa Spika.

**SPIKA:** Nikishataja tu Katibu mwongozo hautakiwi. Tunaendelea na shughuli za leo, Katibu tuendeleee.

## HOJA ZA SERIKALI

### Makadirio ya Matumizi ya Serikali kwa Mwaka 2012/2013 -Wizara ya Uchukuzi

**SPIKA:** Kabla sijamwita mtoa hoja naomba Mwenyekiti aje anipokee nafasi ili kusudi nimalizie jambo fulani ofisini.

*Hapa Mwenyekiti (Mhe. Jenista J. Mhagama)  
Alikalia Kiti.*

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge naona mtoa hoja alishaitwa basi naomba niendeleo na uamuzi wa Spika. Mtoa hoja.

**WABUNGE FULANI:** Hapa Wabunge walipiga makofi.

**WAZIRI WA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Mwenyekiti.

**MWENYEKITI:** Mheshimiwa Dkt. Mwayembe dakika moja, Waheshimiwa Wabunge naona Watanzania wanaweza kuwa wanashangaa makofi haya yanayopigwa kwa nguvu sana ndani ya Bunge hili yanamshangilia huyu mtoa hoja, ama kuna suala gani linaloendelea hapa Bungeni. Kwa faida ya Watanzania wote ili waweze kufahamu kinachoendelea hapa ndani na Bunge hili kulisimka ghafla mara moja naomba niwape taarifa Watanzania lakini na Waheshimiwa Wabunge wote niwashukuru

sana kwa kutambua kurejea tena ndani ya Bunge hili kwa Waziri Profesa Mark Mwandosya. (*Makofi*)

Waheshimiwa Wabunge, kwa kweli Mwenyezi Mungu ni wa rehema sana na Mwenyezi Mungu ana mipango yake na anaweza yote. Kwa hiyo, tunamshukuru sana Mwenyezi Mungu kwa kukurudishia afya njema na tunakukaribisha sana hapa Bunge na tutaendelea kuwa nawe tukishauriana mambo mbalimbali na wewe ukiendelea kuiwakilisha Serikali yetu ya CCM, Karibu sana Profesa Mark Mwandosya.

Waheshimiwa Wabunge nimemwona Kaimu Waziri Mkuu, Mheshimiwa Samuel Sitta nadhani ana neno la kusema kuhusu hiki kilichotokea. Kaimu Waziri Mkuu.

**MHE. SAMUEL JOHN SITTA - KAIMU WAZIRI MKUU:** Mheshimiwa Mwenyekiti ahsante sana. Ni kuhusu utaratibu tu, nilikuwa nadhani haitakuwa vibaya ukitumia mamlaka yako katika Kanuni, kuruhusu Ndugu yetu Profesa Mark James Mwandosya, aseme maneno machache kwa sababu ni siku nyingi sana hatujamwona.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kutoa hoja. (*Makofi*)

**WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naafiki.

*(Hoja ilitolewa iamuliwe)*  
*(Hoja Iliamuliwa na Kuafikiwa)*



**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge naomba nichukue nafasi hii kumshukuru Kaimu Waziri Mkuu, kama Kiongozi wa Shughuli za Serikali ndani ya Bunge hili Tukufu kwa kukiomba Kiti kuridhia ombi alilosema hapa na mimi kwa mujibu wa Kanuni Na. 5(1) mambo haya hayajawekewa utaratibu lakini yanapotokea unayatizama kwa uzito wake. *(Makofi)*

Kwa kuwa, nimeyatazama na kuona jambo hili kwa uzito wake nakuomba Waziri Profesa Mark Mwandosya, uje hapa mbele nikupe dakika tano ili uweze kusema na Watanzania waweze kukusikia. *(Makofi)*

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA RAIS, ASIYE NA WIZARA MAALUM:** Mheshimiwa Mwenyekiti, Waheshimiwa Mawaziri, Naibu Mawaziri, Wabunge wenzangu. Nianze kwa kumshukuru Mwenyezi Mungu kwa rehema zake kubwa. Sikutegemea lakini imetokea na ninaona mkono wake Mwenyezi Mungu katika uponyaji wangu. *(Makofi)*

Waheshimiwa Wabunge ni zaidi ya mwaka tangu nimekwenda kwa ajili ya matibabu na sijazungumza katika Bunge hili Tukufu. Moja kati ya mambo ambayo nilikuwa ninasema mbona ungenirudishia hata kwa dakika tano ningekuja kuongea na Wabunge wenzangu na Mwenyezi Mungu ameliridhia ombi langu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nitoe shukrani zangu nyingi sana kutoka moyoni mwangu kwa Watanzania wote. Ukiugua kumbe hamna Chama, hamna CCM, wala CHADEMA, wala TLP, wala Chama kingine chochote kile, ila unakuwa Mtanzania. Kwa maana ya kwamba shukrani ninazozitoa kwa Watanzania ni kwa wote, kwa kila mtu wa kila rika na kila chama. Kwa kweli ninawashukuru sana ahsanteni sana. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, namshukuru sana Rais Jakaya Mrisho Kikwete, alisisitiza kwamba afya ni jambo muhimu sana, kwa hiyo ondoka nenda ukatibiwe wala usiwe unafikiria kwamba Kijiji fulani hakina maji. Kumbe kweli kwa sababu sasa siyo Waziri wa Maji. Ningeendelea kuugua nikifikiria kwamba Mheshimiwa Zitto Kabwe atazungumzia kuhusu maji Kigoma, lakini Rais akaniambia tulia huko ugua, pona halafu ndiyo urudi. Kwa hiyo, ninamshukuru sana.*(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, niwie radhi kwa shukrani. Namshukuru sana Makamu wa Rais Dkt. Gharib Mohamed Bilal, amekuwa akinijulia hali mara kwa mara, nawashukuru sana Rais wa Zanzibar ambaye nimefanya naye kazi nikiwa Waziri wa Nchi, Mazingira, Nashukuru sana Makamu wa Rais wote wa Zanzibar na hasa Mheshimiwa Seif Sharrif Hamad, ndiyo maana nilitaka kusiondwa kwamba Watanzania kwa kweli Vyama tumevaa kwenye nguo lakini ndani na mioyo ni Watanzania.*(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, namshukuru Jaji Mkuu, Spika, Wabunge wote wamenijulia hali kila wakati nawashukuru sana. Mmekuwa sehemu ya mimi kupona haraka. Ninavyosema Wabunge nina maana sehemu zote mbili bila kujali ilikuwa Upinzani na wakati mwingine nilipata simu nyingi kutoka Upinzani, ikionesha kwamba kwa kweli sisi sote ni wamoja. Nawashukuru sana Wabunge mlinijulia hali kila wakati na narudia kusema kwamba mmekuwa sehemu kubwa ya mimi kupona haraka. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo moja ambalo ningependa kusema kwa Wabunge wenzangu ni kwamba sasa nimejua kwamba Wizara ya Afya ni muhimu sana, nimekuja siku moja baada ya majadiliano ya Wizara. Bila afya huwezi ukafanya lolote lile. Sijui kilimo ndiyo namba moja au elimu namba moja lakini ukiugua hata kilimo wala elimu huwezi, hata hapa Bungeni huwezi ukaomba Mwongozo wa Spika. *(Makofi/Kicheko)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo nadhani afya kwanza na bahati nzuri nakaa na Waziri wa Afya nadhani na yeye alikuwa sehemu kubwa ya mimi kupona kwa sababu tumekuwa wote pale kwa muda mrefu sana. Kwa hiyo, kwa kweli afya ya Watanzania ni muhimu na labda ni namba moja ili waweze kufanya mambo mengine mengi ya maendeleo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hivyo ni ushauri wangu pia kwa Wabunge tuendeleo kupima afya zetu, mimi miaka 45 sijawahi kuona kitanda cha hospitali nimeenda kukikuta huko India, nilidhani ni mtu

mwenye afya sana, mtu wa mazoezi kila siku asubuhi na jioni, lakini kumbe mwili wa binadamu Mwenyezi Mungu alivyoumba ni maajabu yake mwenyewe. Kwa hiyo, kila wakati tuangalie afya zetu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, labda sasa nadhani tumefika mbali au tupo karibu lakini tuangalie afya zetu baada hata ya kustaafu kutoka Bungeni. Maana yake tunajisikia kama tupo wazima tunavyozungumza sasa lakini baada ya kumaliza je, tumeingia katika mkondo gani wa afya? Katika taratibu za afya nchini ni kitu muhimu sana. Yote haya yamekuja baada ya kuugua, kabla ya hapo nilikuwa najiona kama naweza kwenda siku hadi siku.

Mheshimiwa Mwenyekiti, niliona niseme hayo machache nashukuru sana, ahsanteni sana. (*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Kiongozi wa Upinzani Bungeni.

**MHE. KABWE Z. ZITTO:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa niaba ya Kiongozi wa Upinzani Bungeni na kwa niaba ya Wabunge wote wa Kambi ya Upinzani, napenda kuchukua fursa hii kumkaribisha kwa dhati kabisa Mheshimiwa Profesa Mwandosya na Mwenyezi Mungu atakupa nguvu zaidi, utaimarika zaidi, kwa ajili ya kuweza kutumikia Taifa letu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nashukuru sana, Ahsante. (*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge baada ya kumkaribisha Mheshimiwa Profesa Mark Mwandosya kurejea Bungeni na kuungana nasi tena, na baada ya kupata maelezo fasaha kabisa na shukrani zake za dhati kwa Serikali yetu kuanzia Rais na Viongozi wengine wote, na sisi Wabunge na Wananchi wa Tanzania kwa ujumla wao. Naomba sasa turejee kwenye ajenda yetu na nawashukuru wote kwa makaribisho hayo ya kimsingi na muhimu sana ya kumtia moyo Mbunge mwenzetu.

Waheshimiwa Wabunge sasa nitamwita Mtoa hoja Dkt. David Homeli Mwakyusa.

**WABUNGE:** *Kicheko*

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge samahani, siyo Dkt. Mwakyusa ni Dkt. Harrison Mwakyembe tafadhali. (*Kicheko*)

**WAZIRI WA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nyota njema huonekana asubuhi. (*Kicheko*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya Mwenyekiti wa Kamati ya Kudumu ya Bunge ya Miundombinu kuweka mezani taarifa ya Kamati mbele ya Bunge lako Tukufu, naomba kutoa hoja kwamba Bunge lako sasa likubali kupokea, kujadili na kupitisha Mpango na Makadirio ya Mapato na Matumizi ya Fedha ya Wizara ya Uchukuzi kwa mwaka wa fedha 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, awali ya yote naomba nichukue fursa hii adhimu kumshukuru Mwenyezi Mungu kwa kutujalia uhai na kutuwezesha leo hii kutafakari kwa pamoja kuhusu Sekta ya Uchukuzi na maendeleo ya Taifa letu kwa ujumla.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kumpongeza Mheshimiwa Dkt. Jakaya Mrisho Kikwete, Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kwa kuendelea kuiongoza nchi yetu na kusimamia utekelezaji wa Ilani ya Uchaguzi ya CCM ya mwaka 2010 kwa umakini na umahiri mkubwa. Nawapongeza vilevile Mheshimiwa Dkt. Mohamed Gharib Bilal, Makamu wa Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Mheshimiwa Mizengo Kayanza Peter Pinda, Waziri Mkuu wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, kwa uchapakazi na uongozi wao thabiti.

Mheshimiwa Mwenyekiti, niruhusu sasa nitoe shukrani zangu za dhati kwa Mheshimiwa Dkt. Jakaya Mrisho Kikwete, Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, kwa kuniadini na kunitaua kuwa Waziri wa Uchukuzi.

Aidha, namshukuru sana Dkt. John Pombe Magufuli, Mbunge wa Chato na Waziri wa Ujenzi kwa mafunzo makubwa aliyonipa nilipokuwa Naibu Waziri wake Wizara ya Ujenzi kwamba zege huwa halilali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kuwashukuru Watanzania wa dini zote kwa kuendelea kuniombea hali yangu ya afya ilipokuwa tete na kuendelea kuniombea mpaka leo matokeo yake yanaonekana;

afya yangu inaendelea kuimarika siku hadi siku kwa neema ya Mwenyezi Mungu. Sijawasahau Mke wangu Linah na watoto wetu George, Moses, Anna na Peter kwa imani yao isiyotetereka ya kumtumaini Mungu kwa kila jambo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sijawahau vilevile wapiga kura wangu wa jimbo langu la uchaguzi la Kyela kwa kuniombea na kunivumilia kipindi chote nilichokuwa sijiwezi na kuendelea kunipa ushirikiano katika kutekeleza shughuli mbalimbali za maendeleo ya Taifa na Jimbo la Kyela. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, niruhusu tu nieleze furaha yangu kwamba nimefarijika sana leo asubuhi kumwona Kaka yangu Mheshimiwa Profesa Mark James Mwandosya, Mbunge wa Rungwe Mashariki na Waziri wa Nchi Ofisi ya Rais akiwa mzima wa afya, ama kweli tumuache Mungu aitwe Mungu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba vilevile kumpongeza Mhe. Dkt. Charles John Tizeba, Mbunge wa Buchosa, kwa kuteuliwa kuwa Naibu Waziri wa Uchukuzi. Mheshimiwa Dkt. Charles Tizeba amekuwa msaada mkubwa kwangu katika kusimamia sekta ya uchukuzi na kuhakikisha kuwa sekta hii inachukua nafasi yake muhimu katika kuchochea ukuaji wa uchumi wa nchi. Nitumie nafasi hii kuwapongeza Waheshimiwa Mawaziri na Naibu Mawaziri wote walioteuliwa kuongoza Wizara mbalimbali.

Aidha, napenda kuwapongeza Waheshimiwa Wabunge wote waliojiunga na Bunge hili kwa njia ya kuchaguliwa au kuteuliwa katika mkutano huu wa nane (8) na kuwatakia kila la kheri wabunge tisa (9) tuliowachagua ndani ya Bunge hili kutuwakilisha katika Bunge la Afrika ya Mashariki.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naungana na wabunge wenzangu kwa majonzi makubwa katika kutoa pole kwa viongozi wa Taifa letu na wananchi wote kwa ujumla kwa msiba mkubwa uliolisibu Taifa kutokana na ajali ya Meli ya *MV Skagit* iliyotokea karibu na kisiwa cha Chumbe tarehe 18 Julai, 2012 na kusababisha vifo na majeraha ya kimwili na kisaikolojia kwa abiria waliokuwa katika meli hiyo. Mungu azilaze roho za marehemu mahali pema peponi na awape ahueni ya haraka wale wote waliojeruhiwa- Amina.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nihitimishe salaam zangu kwa kuungana tena na Waheshimiwa Wabunge wenzangu kumpongeza Mheshimiwa Mizengo Kayanza Peter Pinda, Waziri Mkuu na Mbunge wa Katavi, Mheshimiwa Dkt. William Mgimwa, Waziri wa Fedha na Mbunge wa Kalenga na Mheshimiwa Stephen Masatu Wassira, Waziri wa Nchi Ofisi ya Rais (Mahusiano na Uratibu) na Mbunge wa Bunda kwa hotuba zao zilizotoa mwelekeo wa jumla wa mipango na Bajeti ya Serikali kwa kipindi cha mwaka wa fedha 2012/2013.



Hotuba ya Waziri Mkuu imeeleza kwa ujumla utekelezaji wa shughuli za Serikali, mipango na mikakati inayolenga kuimarisha na kuboresha huduma za jamii.

Baada ya maelezo ya jumla ya Waziri Mkuu, ni jukumu langu sasa kutoa ufafanuzi wa kina kuhusu utekelezaji wa mipango ya maendeleo kwa mwaka wa fedha 2011/2012, mikakati na mwelekeo wa Sekta ya Uchukuzi katika mwaka 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sina budi kuishukuru Kamati ya Bunge ya Miundombinu chini ya Mwenyekiti wake Mheshimiwa Peter Joseph Serukamba, Mbunge wa Kigoma Mjini na Makamu Mwenyekiti wa Kamati Mheshimiwa Anne Kilango Malecela, Mbunge wa Same Mashariki, kwa kuendelea kunipa ushirikiano katika kuiongoza Sekta hii. Ushauri na maelekezo yao mazuri yameisaidia Wizara yangu kuboresha mipango na utendaji wake. Binafsi nina imani kubwa na Kamati hii na naomba kuihakikishia kuwa Wizara itaendelea kutoa ushirikiano wa karibu katika utekelezaji wa majukumu yake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya maelezo hayo ya utangulizi, napenda sasa kuchukua nafasi hii kufanya mapitio ya utekelezaji wa mipango ya Wizara ya Uchukuzi kwa mwaka wa fedha 2011/2012 na kutoa maelezo kuhusu malengo na makadirio ya Bajeti ya Wizara kwa mwaka 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mapitio ya utekelezaji wa mipango ya Wizara kwa Mwaka 2011/2012 na malengo ya mwaka 2012/2013 katika mwaka 2011/2012, Wizara iliendelea na jukumu la kuandaa na kusimamia utekelezaji wa Sera za sekta na kufanya tathmini ya utendaji wake ili kuhakikisha kuwa majukumu yaliyopangwa yanatekelezwa kwa ufanisi. Aidha, katika kipindi hicho Wizara iliendelea na utekelezaji wa Ilani ya Uchaguzi ya CCM ya mwaka 2010 na Mpango wa Maendeleo wa Taifa wa Miaka mitano.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Ubunifu na utekelezaji wa Sera za Sekta, katika mwaka 2011/2012 Wizara ilifanya mapitio ya Sera ya Taifa ya Uchukuzi ya mwaka 2003 na kuandaa Mkakati wa Utekelezaji wake. Aidha, Rasimu ya Sera ya Hali ya Hewa iliwasilishwa Serikalini na kutolewa maelekezo ambayo yamefanyiwa kazi. Rasimu za Sera hizi zinatarajiwa kupitishwa katika mwaka wa fedha 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Urekebishaji wa Taasisi za Wizara katika mwaka 2011/2012, Wizara kwa kushirikiana na Shirika Hodhi la Mali za Serikali (*Consolidated Holding Corporation-CHC*) na wadau wengine iliendelea na zoezi la kurekebisha taasisi zilizo chini yake. Kwa upande wa Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari, ushirikishaji wa sekta binafsi umesaidia katika kuhudumia meli zinazobeba makasha katika Bandari ya Dar es Salaam, ujenzi na uendeshaji wa yadi za

kuhifadhi makasha na magari ambao umepunguza tatizo la mlundikano na msongamano wa makasha na meli katika Bandari ya Dar es Salaam. Hadi sasa kuna yadi za kuhifadhi makasha 10 zenye uwezo wa kuhifadhi makasha 9,000 na vituo 4 vyenye uwezo wa kuhifadhi magari 5,000 kwa wakati mmoja.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kampuni ya Reli Tanzania (*TRL*) sasa inamilikiwa na Serikali kwa asilimia 100 baada ya kuvunjika kwa mkataba wa ubia kati ya Serikali na *RITES* kutoka India tarehe 22 Julai, 2011. Pamoja na zoezi hili kukamilika Serikali imeipokea *TRL* ikiwa katika hali duni ya utendaji, vitendea kazi (ikiwa ni pamoja na injini za treni, mabehewa ya mizigo na ya abiria, mitambo na mashine mbalimbali) vingi vikiwa vimechakaa, vikihitaji matengenezo makubwa na ya haraka. Ili kukabiliana na hali hiyo, Serikali imeazimia kuwekeza katika kampuni ya *TRL* kupitia bajeti yake, mikopo pamoja na kushirikisha sekta binafsi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012, Wizara imeendelea kuisaidia Kampuni ya Ndege Tanzania (*ATCL*) ili iendelee kutoa huduma za usafiri wa anga na iweze kujiendesha kibiashara. Mbali na kuitengea *ATCL* fedha kwenye bajeti yake, Wizara imebadili uongozi wa juu wa Kampuni hiyo na kuteua bodi mpya ya Wakurugenzi kwa lengo la kuimarisha utendaji na kurejesha nidhamu na uadilifu katika usimamizi na matumizi ya rasilimali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Kilimanjaro (KIA) nacho kimerejeshwa kwenye umiliki na uendeshaji wa Serikali kwa asilimia 100 baada ya kuvunjika kwa Mkataba wa ubia kati ya Serikali na wanahisa wengine mwezi Septemba, 2009. Kampuni ya *Kilimanjaro Airports Development Company (KADCO)* iliyopewa uendeshaji wa kiwanja hicho kwa miaka 25 ilikuwa na wanahisa wanne ikiwemo Serikali yenyewe iliyokuwa na asilimia 24 ya hisa, Kampuni ya *Mott MacDonald International* ya Uingereza iliyokuwa na asilimia 41.4 ya hisa, Kampuni ya *South Africa Infrastructure Fund (SAIF)* iliyokuwa na asilimia 30 ya hisa na Kampuni ya *Inter Consult* ya Tanzania iliyokuwa na asilimia 4.6 ya hisa. Mwaka 2009 Serikali iliamua kununua hisa zote zilizokuwa zinamilikiwa na wanahisa wengine wa Kampuni baada ya kutoridhika na utekelezaji wa Mkataba uliosainiwa. Hivyo, kama nilivyodokeza awali, *KADCO* kwa sasa inamilikiwa na Serikali kwa asilimia 100 na inaendelea na jukumu la kukiendesha Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Kilimanjaro (KIA).  
(Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali imefanikiwa kupata mkopo wenye masharti nafuu wa shilingi bilioni 51 kutoka Taasisi ya misaada *iitwayo ORIO Grant Facility* ya Uholanzi. Fedha hizi zitatumika kukarabati njia ya kurukia na kutua ndege (*runway*), maegesho ya ndege (*apron*), barabara za viungio (*taxiways*) na uboreshaji wa jengo la abiria. Kazi inayofanyika kwa

sasa ni usanifu na uandaaji wa michoro ya miundombinu na jengo. Mradi huu unatarajia kuanza mwaka 2013 na utakamilika katika kipindi cha miaka mitatu (3). Kukamilika kwa ujenzi huo kutaiwezesha *KADCO* kukabiliana na ongezeko la abiria na ushindani wa soko.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Huduma za Uchukuzi kwa Njia ya Nchi Kavu Usafiri na Uchukuzi wa Reli , pamoja na maelezo yangu mafupi ya awali kuhusu umiliki wa *TRL*, nalazimika kurudi nyuma kidogo ili changamoto zinazokabili usafiri na uchukuzi wa reli kwa sasa zieleweke vema na hivyo kutoa fursa pana ya ushauri wa namna ya kuzikabili changamoto hizo kikamilifu. Kwa miaka takriban 15, usafiri na uchukuzi wa reli nchini umepitia misukosuko mikubwa ya kisera na kiuendeshaji ambayo athari zake tunazona hadi leo. Kwanza, mwaka 1997 Shirika la Reli Tanzania (*TRC*) wakati huo, liliorodheshwa miongoni mwa mashirika ya kubinafsishwa. Hatua hiyo ilipelekea *TRC* kutotengewa fedha yoyote ya maendeleo kwenye Bajeti ya nchi kwa matarajio ya kumpata mwekezaji mzuri wa kulifufua na kuliendeleza shirika hilo. Ilichukua miaka 10 kumpata mwekezaji ambaye alikuwa ni kampuni ya *RITES* kutoka India, aliyenunua asilimia 51 ya hisa ndani ya *TRL*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Pili, miaka mitatu (3) ya uwepo wa *RITES* ndani ya *TRL* haikuzaa matunda yaliyotarajiwa. Badala yake huduma zikazorota zaidi, uwekezaji katika miundombinu pamoja na vichwa na mabehewa ya treni haukufanyika ipasavyo na hata

uwezo wa ndani wa TRL wa kukarabati injini na mabehewa ya treni ukadorora kutokana na mikakati ya makusudi ya *RITES* kutumia fedha zilizotafutwa na wanahisa kukarabati na kukodi injini na mabehewa nchini India badala ya kutumia karakana za *TRL* kutengeneza injini na mabehewa yaliyokuwepo. Aidha, kinyume na makubaliano ya mkataba ya ukodishaji, njia ya reli haikufanyiwa matengenezo stahiki kutokana na *RITES* kukosa utayari wa kuwekeza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Tatu, mvua kubwa zilizonyesha nchini mwezi Desemba 2009 na mwanzoni mwa mwaka 2010 zilisababisha uharibifu mkubwa katika maeneo 32 ya njia ya reli kati ya Kilosa na Gulwe, umbali wa kilometa 83 na kulazimu huduma za usafirishaji abiria na uchukuzi wa mizigo kusitishwa kwa muda wa miezi sita(6). Matengenezo makubwa na ya dharura yakafanyika (*restoration works*) na kuwezesha njia ya reli kufunguliwa mwezi Juni, 2010.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Nne, mvua zingine kubwa zikanyesha katikati ya mwezi Desemba, 2011 katika maeneo ya Kibakwe na Wota Wilaya ya Mpwapwa, na kusababisha mafuriko makubwa yaliyoathiri tena miundombinu ya reli kati ya stesheni za Godegode na Gulwe. Mvua hizo zilisababisha mafuriko kwenye Mito ya Mzase, Kidibo, Ikuyu, Luhundwa, Kidenge, Mingui, Onjereza na Wota. Mito hii hukatiza reli karibu na stesheni ya Godegode, eneo la Kidibo na eneo la karibu na stesheni ya Gulwe. Eneo hili la Kilosa hadi Gulwe liko katika bonde lililo sambamba na mto Mkondoa kwa zaidi ya kilomita 80.

Mheshimiwa Mwenyekiti, matukio yote haya ndani ya miaka 15 ya usafiri na uchukuzi wa reli, yamekuwa na athari kubwa katika maendeleo ya sekta hii muhimu katika uchumi wa nchi. Pamoja na changamoto zote hizo zilizolazimu, pamoja na mambo mengine, kusitishwa kwa treni za abiria kwenda Mwanza, Dodoma kwenda Singida mwaka 2009 kutokana na uhaba wa mabehewa na injini na kusitishwa kwa muda kwa treni za abiria na mizigo kutoka Dar es Salaam kwenda Kigoma, katika vipindi nilivyovielezea vya mafuriko kwenye reli ya kati, kupungua kwa kiasi kikubwa kwa mizigo iliyosafirishwa kwa treni kutoka tani milioni 1.445 mwaka 2002 mpaka tani 267,008 mwaka 2011, *TRL* na Kampuni Miliki ya Rasilimali za Reli nchini (*RAHCO*) zimefanya kazi kubwa katika kipindi kifupi cha miezi 12 tu kurejesha uhai katika usafiri na uchukuzi wa reli. Nguvu kubwa tuliyonayo ni rasilimali watu. Tuna wafanyakazi wazalendo *TRL* na *RAHCO* wenye ari ya kufanyakazi na ujuzi mkubwa unaorutubishwa na uzoefu wa muda mrefu wa kufufua chochote kile kinachotambaa kwenye reli.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa sasa *TRL* ina injini za treni 20 tu zinazofanya kazi kwenye njia kuu na injini 24 zimesimama kutokana na uchakavu pamoja na kukosa matengenezo muhimu katika miaka hiyo ya nyuma. Injini 20 zinazofanya kazi zimekuwa zikiharibika mara kwa mara ziwapo safarini kutokana na uchakavu na kukosekana kwa vipuri asilia kwani viwanda karibu vyote vilivyotengeneza treni zetu havipo tena au vimeingia kwenye teknolojia mpya na tofauti kabisa ya teknolojia ya magari moshi tuliyonayo. Kwa upande wa

mabehewa ya mizigo Kampuni ina mabehewa 638 yanayofanya kazi na mabehewa 719 ni mabovu. Kati ya mabehewa mabovu, mabehewa 330 yanaweza kukarabatiwa na kufanya kazi. Aidha, kampuni ina mabehewa ya abiria 45 yanayofanya kazi na mabehewa 52 ni mabovu ambayo kati yake mabehewa 31 yanaweza kukarabatiwa na kufanya kazi. Kazi ya ukarabati imeshaanza na itaongeza kasi mara baada ya Bunge hili tukufu kupitisha Bajeti yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ili kuimarisha na kuboresha utendaji wa *TRL*, Wizara imetenga shilingi bilioni 104 katika Bajeti ya mwaka 2012/2013. Fedha hizi zitatumika kutekeleza miradi mbalimbali ikiwa ni pamoja na kuzijenga upya (*re-manufacture*) injini za treni nane (8) aina ya *88xx*, kufanya malipo ya awali ya ununuzi wa injini za treni mpya 13, kufanya malipo ya awali ya ununuzi wa mabehewa mapya ya abiria 22, kukarabati mabehewa mabovu ya mizigo 125, kufanya malipo ya awali ya ununuzi wa mabehewa mapya ya mizigo 274, kufanya malipo ya awali ya ununuzi wa mabehewa mapya ya breki 34 na ukarabati wa karakana za Tabora na Dar es Salaam.

Katika fedha hizo shilingi bilioni 18.9 zimetengwa kwa ajili ya kulipa madeni ya kimikataba na *IFC*, *RITES*, *RVR* (Uganda) na wadai wa hapa nchini. Fedha hizo zikitolewa kwa wakati zitaivezesha *TRL* kutekeleza mipango yake kwa wakati uliopangwa ili kuiwezesha kutoa huduma inayotarajiwa. Ni matumaini ya Wizara kuwa uwezesaji huu wa kifedha utaongeza idadi ya treni za abiria kutoka Dar es Salaam kwenda Kigoma



kufikia treni tatu (3) kwa wiki ifikapo mwishoni mwa mwaka huu na kurejesha huduma ya treni za abiria kwenda Mwanza mara tatu kwa wiki kabla ya mwisho wa mwaka huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa upande wa *RAHCO* kazi kubwa ya kukinga tuta la reli dhidi ya mmomonyoko inaponyesha mvua kubwa (*protection works*) katika maeneo 32 kati ya stesheni za Kilosa na Gulwe yaliyoathirika kwa mvua za Desemba 2009 na mwanzoni mwa 2010 na mvua za Desemba 2011, na vilevile kazi ya kurudisha mto Mkondoa kwenye njia yake (*river training*) inaendelea vizuri na inategemewa kukamilika mwezi Septemba mwaka huu.

Aidha, *RAHCO* imesaini mkataba na mkandarasi *China Civil Engineering Construction Company (CCECC)* kwa ajili ya ujenzi wa madaraja mawili yaliyoharibiwa au kuchukuliwa na mafuriko ya 2009/2010 yaliyopo km 293 na km 303 kati ya Kilosa na Gulwe. Kazi ya ujenzi wa madaraja haya mawili itakayogharimu shilingi bilioni 10.85 ilianza tarehe 25 Juni 2012 na inatarajiwa kumalizika mwezi Oktoba, 2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, maeneo mengine ya miundombinu ya reli ya Kati yaliyoharibiwa na mvua za mwaka 2010/2011 ni pamoja na daraja lililopo km 517.2 kati ya Stesheni za Bahi na Kintinku. Kazi ya ujenzi wa daraja ilianza mwezi Juni 2012 na inatarajiwa kukamilika Aprili 2013. Ujenzi wa daraja hili unaofanywa na kampuni ya *CCECC* utagharimu shilingi bilioni 3.6.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tatizo la uharibifu wa miundombinu ya reli katika eneo la Kilosa hadi Gulwe linasababishwa kwa kiasi kikubwa na shughuli za binadamu hususan kilimo kinachoambatana na ukataji wa miti kwenye milima na kilimo karibu na njia ya reli. Kutokana na shughuli hizi, mvua kubwa zinaponyesha mchanga mwingi na magogo husombwa kuelekea kwenye tuta la reli na kusababisha makalvati na madaraja kuziba na maji kupita juu ya njia ya reli na hivyo kuharibu miundombinu iliyopo. Kufuatia uharibifu huo na kwa vipindi tofauti, kazi za kuimarisha tuta la reli, kujenga makalvati na madaraja yaliyosombwa na kuimarisha makalvati na madaraja yaliyobaki imekuwa ikiendelea kufanyika. Naomba kuchukua fursa hii kuwaomba wananchi walio karibu na njia ya reli kuzingatia sheria ya reli kwa kutofanya shughuli katika eneo la hifadhi ya reli (*railway reserve*) ambayo ni mita 15 kutoka kwenye njia ya reli sehemu za miji na mita 30 nje ya miji.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika juhudi za kutafuta ufumbuzi wa kudumu wa kuharibiwa kwa reli katika maeneo ya Kilosa hadi Gulwe, *RAHCO* imesaini mkataba na mshauri mwelekezi (*CPCS Transcom-Canada*) kwa ajili ya kufanya utafiti wa namna ya kuboresha njia ya reli na kuongeza ufanisi wa reli (*Tanzania Railway Upgrading and Performance Improvement Study*).

Kazi hii inafadhiliwa na Benki ya Dunia. Moja ya hadidu za rejea katika mkataba huu ni kutoa ushauri unaoelekeza namna ya kupata suluhu ya kudumu

kumaliza tatizo la uharibifu wa miundombinu ya reli linalotokana na mafuriko katika sehemu kati ya Kilosa na Gulwe. Aidha, *RAHCO* inaangalia uwezekano wa kufufua mabwawa ya kupunguza kasi ya maji maarufu kwa jina la punguza kwa kushirikiana na Halmashauri husika.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali imeamua kurejesha utaratibu uliokuwepo zamani wa utunzaji na utengenezaji wa reli kwa kutumia magenge ambayo yatakuwepo kila baada ya kilomita nane hadi kumi za reli. Magenge hayo yatatengeneza ajira 600 kwa kuanzia hadi kufikia ajira 1,900 kwa vijana wetu katika muda wa miaka mitatu ijayo. Kazi kubwa ni kujenga makambi ya magenge hayo ambayo yalitelekezwa na uongozi wa *RITES* wakati wa kipindi cha ubinafsishaji.

Aidha, Serikali imepiga marufuku utozaji wa tiketi kwa watoto wadogo chini ya umri wa miaka saba na inaiagiza Kampuni ya Reli kubuni utaratibu mpya utakaoondoa walanguzi wa tiketi kwenye stesheni za reli na wizi unaofanyika kwa tiketi zinazokatwa ndani ya treni. Serikali pia inaiagiza *TRL* kuachana na mtindo wa kuwatoza abiria mizigo yao kwa kutumia vigezo vya uzito wa mizigo unaotumiwa kwenye usafiri wa ndege ambapo abiria anaruhusiwa kubeba kilo ishirini tu.

Kiwango cha uzito anachoruhusiwa msafiri bila kutozwa gharama kiongezwe kulingana na hali halisi ya watumia usafiri wa reli na uwezo mkubwa wa treni kubeba mizigo. Mabadiliko haya yaanze kutekelezwa kuanzia tarehe 1 Oktoba mwaka huu 2012 ili kuwapa

*TRL* fursa ya kutosha ya kufanya mabadiliko hayo.  
(*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012 *RAHCO* imesaini mkataba na mkandarasi kwa ajili ya kutandika mataruma na reli nzito (ratili 80 kwa yadi sawa na kilo 40 kwa mita) kutoka stesheni ya Kitaraka hadi stesheni ya Malongwe umbali wa km 89.

Eneo hili lilikuwa na reli nyepesi (ratili 56.2 kwa yadi sawa na kilo 28 kwa mita) na ambazo zimechakaa sana na hivyo husababisha ajali mara kwa mara. Kazi hii itaanza mwezi Septemba 2012 na kumalizika mwezi Septemba 2013 kwa gharama ya shilingi bilioni 29.2. Reli na mataruma yatakayotandikwa yalinunuliwa kwa fedha kutoka Benki ya Dunia kiasi cha Dola za Marekani milioni 30.6 na shilingi bilioni 10.9 kutoka Serikali ya Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kipindi cha 2011/2012, *RAHCO* ilikamilisha ujenzi wa kituo cha kuhifadhi makasha (*Inland Container Depot*) cha Shinyanga kwa gharama ya shilingi bilioni 3.36 chenye uwezo wa kuhifadhi makasha 500 ya futi 20 au makasha 200 ya futi 40. Kituo hiki kimejengwa kurahisisha kupakia au kupakua makasha kutoka kwenye malori kwenda au kutoka kwenye mabehewa (*intermodal handling*) na kuhifadhi makasha yanayoshushwa kutoka kwenye mabehewa.

Aidha, *RAHCO* imesaini mkataba na mkandarasi wa kujenga kituo cha kuhifadhi makasha

mjini Mwanza chenye uwezo sawa na kituo cha Shinyanga kwa kusudio hilo hilo. Mkandarasi alikabidhiwa eneo la kazi tarehe 25 Aprili 2012 na ujenzi unatarajiwa kukamilika mwezi Aprili, 2013 kwa gharama ya shilingi bilioni 3.1. Serikali ya Ubelgiji imefadhili mitambo mitano ya kushusha, kupanga na kupakia makasha kwa ajili ya vituo vya Ilala, Shinyanga na Mwanza. Mitambo hiyo iliyogharimu *Euro 1,660,500* ilikabidhiwa kwa *RAHCO* tarehe 29 Septemba, 2011.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012 *RAHCO* iliendelea na juhudi za kuimarisha njia ya reli kati ya Kaliua hadi Mpanda. Reli chakavu na zenye uzito mdogo wa ratili 45 kwa yadi (sawa na kilo 22 kwa mita) zilipangwa kubadilishwa kutoka km 144.0 hadi km 149.0 kati ya Mto Ugala na Katumba na kutoka km 80.7 hadi km 84.9 kati ya Lumbe na Mto Ugala.

Hadi mwezi Mei 2012 kilometa 5.5 zilikuwa zimebadilishwa. Tuta la reli kutoka km 24.0 hadi km 29.0 kati ya Kaliua na *Ugala River*, lilipanuliwa kutoka mita 1.5 hadi mita 2.5.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ili kuongeza uwezo wa reli ya Kati kutoa huduma kwa kiwango cha kimataifa, Serikali kwa kushirikiana na serikali za Rwanda na Burundi zimemwajiri mshauri mwelekezi (*CANARAIL Consultants Inc.*) kwa ajili ya kufanya upembuzi wa kina (*detailed engineering study*) wa mradi wa uendelezaji na ujenzi wa reli kutoka Dar es Salaam-Isaka-Keza (km 1,287), Keza-Kigali (km 186) na Keza-Musongati (km

197) kwa kiwango cha Kimataifa (*standard gauge-1435mm*). Kazi hiyo ilianza tarehe 17 Februari 2012 na inatarajiwa kukamilika Februari, 2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali ya Uganda imeonyesha nia ya kutumia bandari ya Tanga kupitishia mizigo yake inayoingia au kutoka nje. Ili kutimiza azma hiyo, Serikali za Tanzania na Uganda zimekubaliana kujenga njia ya reli kutoka Arusha hadi Musoma, kuboresha bandari ya Musoma (au ijengwe mpya) na kuboresha reli ya Tanga hadi Arusha kwa kiwango cha kimataifa, kujenga bandari mpya iitwayo Kampala eneo la Bukasa (Kampala).

Reli hii inatarajiwa ijengwe kwa kiwango cha Kimataifa. Mshauri mwelekezi ambaye atafanya usanifu wa awali wa ujenzi wa reli hiyo ya Arusha hadi Musoma amepatikana kwa gharama ya shilingi bilioni 5.7 na kazi hiyo inatarajiwa kuanza mwezi huu Agosti 2012 na kukamilika baada ya miezi tisa. Kwa reli itokayo Tanga kwenda Arusha, amepatikana mshauri mwelekezi ambaye atafanya usanifu wa kina (*detailed engineering design*) wa kujenga reli hiyo kuanzia bandari mpya ya Mwambani Tanga hadi Arusha kwa gharama ya shilingi bilioni 5.02. Kazi hii inatarajiwa kuanza Agosti, 2012 na kukamilika baada ya miezi tisa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Wizara kupitia *RAHCO* iliwasiliana na Manispaa ya Tanga na kutengewa ekari 150 katika eneo la Mwambani kwa ajili ya kujenga sehemu ya kupanga mabehewa (*marshalling yard*). *RAHCO* ilimweka mshauri mwelekezi kwa ajili ya

kufanya tathmini ya fidia kwa wananchi wa maeneo hayo. Mshauri mwelekezi ameshakabidhi ripoti na jumla ya shilingi bilioni 5.5 zitahitajika kulipa fidia. Fidia hiyo itaanza kulipwa mwezi Septemba, 2012. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuwa hapo baadaye kuna mpango wa kujenga Reli ya Dar es Salaam hadi Kigali (Rwanda) na Musongati (Burundi) kupitia Isaka kwa kiwango cha kimataifa (*standard gauge-1435mm*) na mshauri mwelekezi ameanza kazi ya kufanya upembuzi (*detailed engineering study*) kwa reli hiyo, kuna nia pia ya kujenga reli ya Tabora hadi Kigoma, Kaliua hadi Mpanda na Isaka hadi Mwanza kwa kiwango hicho. *RAHCO* imepata mtaalam mwelekezi atakayefanya usanifu wa kina wa reli ya Tabora-Kigoma na Kaliua – Mpanda.

Kazi hii inatarajiwa kuanza Agosti, 2012 na kukamilika baada ya miezi tisa kwa gharama ya shilingi bilioni 5.5. Aidha, *RAHCO* imepata mtaalam atakayefanya usanifu wa kina wa reli ya Isaka hadi Mwanza. Kazi hii inatarajiwa kuanza Agosti, 2012 na kukamilika baada ya miezi tisa kwa gharama ya shilingi bilioni 4.53

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Reli ya Tanzania na Zambia (*TAZARA*) iliendelea kutoa huduma za uchukuzi lakini kwa kiwango kisichoridhisha kutokana na uchakavu wa miundombinu, injini, mabehewa na mitambo mbalimbali. Aidha, *TAZARA* imekuwa na matatizo makubwa ya uongozi yanayotokana na sheria iliyoianzisha na muundo wa

Mamlaka, masuala ambayo Baraza la Mawaziri la TAZARA limeshaazimia kuunda Tume ya pamoja ya kupitia upya masuala haya.

Wakati TAZARA ina uwezo wa kusafirisha tani milioni 5 kwa mwaka, uwezo wake umeshuka sana kutoka tani milioni 1.2 mwaka 1992/1993 hadi tani 339,094 mwaka 2011/2012. Aidha, TAZARA ambayo inaweza kusafirisha abiria milioni 3 kwa mwaka, imeweza kusafirisha abiria 793,231 kwa mwaka 2011/2012.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwaka 2011/2012 Bunge lako Tukufu liliarifiwa kuwa TAZARA kupitia Itifaki ya 14 imepewa mkopo usiokuwa na riba wa shilingi bilioni 59.85 kutoka Serikali ya Jamhuri ya Watu wa China.

Mkopo huo ulitumika katika kutekeleza kazi zilizokusudiwa ikiwa ni pamoja na ununuzi wa vichwa vipya sita vya treni vinavyotarajiwa kupokelewa mwezi Agosti, 2012; Mabehewa mapya 90 ya mizigo yamepokelewa na tayari yanafanyakazi; kuagiza vipuri vya kukarabati vichwa sita kutoka kampuni ya *GE - USA* na vipuri tayari vimeanza kuwasili; Ukarabati wa vichwa vitatu vya sogeza *CK6* unaendelea na utakamilishwa mwezi Novemba, 2012; na Vipuri kwa ajili ya ukarabati wa mashine nne za kunyanyua mizigo tayari vimewasili na inatarajiwa kuwa kazi ya ukarabati itakamilika Februari, 2013



Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013 Serikali za Tanzania na Zambia zitaendelea kuchukua hatua za kutatua matatizo ya kifedha na uendeshaji wa *TAZARA*.

Katika kutimiza azma hii, tarehe 26 Machi 2012, Serikali za Tanzania, Zambia na China zilitia saina Itifaki ya 15 kwa ajili ya kuipatia *TAZARA* mkopo usiokuwa na riba wa shilingi bilioni 67.2. Mkopo huo utatumika kuimarisha *TAZARA* kwa kugharamia miradi mbalimbali ikiwamo ununuzi wa malighafi ya utengenezaji wa mataruma ya reli kwa zege, ununuzi wa injini za njia kuu, ukarabati mkubwa wa mabehewa ya abiria, ununuzi wa treni za mizigo na za okoa, ununuzi wa mataruma ya mbao, vipuri vya mitambo ya kiwanda cha mataruma na kokoto, vipuri vya reli na kugharamia mafunzo kwa wafanyakazi wa kada mbalimbali hasa ufundi na utawala.

Kupitia Itifaki ya 15, Serikali ya Jamhuri ya Watu wa China imetoa msaada kwa ajili ya kufanya upembuzi yakinifu ili kubaini maeneo ya kuikarabati reli ya *TAZARA*, pamoja na usanifu wa reli ya Mlimba – Liganga na Kiwira – Uyole kwenye madini ya chuma na makaa ya mawe. Msaada huo wa Serikali ya Jamhuri ya Watu wa China unaweka msingi imara wa mabadiliko katika utendaji kazi wa Mamlaka.

Mheshimiwa Spika, Huduma za usafiri wa Reli Jijini Dar es Salaam. Kutokana na tatizo la msongamano wa magari Jijini Dar es Saalaam, Wizara yangu katika kipindi cha muda mfupi inakusudia kuanza kutoa

huduma za usafiri wa abiria kwa njia ya reli kwa lengo la kupunguza msongamano barabarani.

Katika mwaka 2011/2012 Wizara kupitia *RAHCO*, *TRL* na *TAZARA* ilifanya tathmini ya gharama za kuanzisha huduma za reli. Kwa kuanzia huduma hii itatolewa kutoka stesheni ya reli Dar es Salaam hadi Ubungo Maziwa (Km 12) na kutoka Mwakanga hadi Kurasini kupitia stesheni ya Dar es Salaam (Km 34.5).

Mheshimiwa Spika, kwa njia ya reli kati ya stesheni ya Dar es Salaam hadi Ubungo, kiasi cha shilingi bilioni 4.75 zitatumika kwa ajili ya ukarabati wa njia, injini tatu (3) za treni na mabehewa kumi na nne (14) ya abiria. Fedha hizi zimepatikana na kazi ya ukarabati wa njia ya reli, injini na mabehewa imeanza na inatarajiwa kukamilika Oktoba, 2012.

*RAHCO* inaendelea na kazi za kukarabati njia na tayari mataruma mabovu zaidi ya 1,500 yamekwishabadilishwa na kazi ya kuweka sawa mataruma ili yakae pembe mraba na reli (squaring) imekwishafanywa kwa umbali wa km 10.5. Aidha, kazi za ujenzi na uimarishaji wa tuta lililoharibika na kufukua mifereji ya kupitisha maji taka zinaendelea. Mradi huu unakabiliwa na changamoto mbalimbali, kubwa zaidi ikiwa ni uvamizi wa maeneo ya hifadhi ya njia ya reli uliofanywa na wananchi baada ya njia kukaa bila kutumika kwa muda mrefu, ufinyu wa eneo la kugeuzia vichwa vya treni sehemu ya Ubungo Maziwa na ukosefu wa maeneo ya kuegesha magari katika vituo.

RAHCO inaendelea kushirikiana na Halmashauri za Jiji la Dar es Salaam ili kupata ufumbuzi wa changamoto hizi kwa mujibu wa sheria na taratibu zilizowekwa. Huduma hii itaanza kwa kuwa na treni mbili ambazo zitatoa huduma asubuhi na jioni kuanzia Jumatatu hadi Jumamosi. Treni moja itaanza stesheni ya Dar es Salaam na nyingine Ubungo Maziwa na kupishana maeneo ya Buguruni kwa Mnyamani. Treni hizi zitasimama kwenye vituo sita (6) vifuatavyo: Stesheni ya Dar es Salaam, Kamata, Buguruni kwa Mnyamani, Tabata Matumbi, Mabibo na Ubungo Maziwa. Kila treni itakuwa na mabehewa sita yenye uwezo wa kubeba abiria waliokaa na wale waliosimama takriban 1,000 kila safari.

Mpango huu utawezesha kuwa na jumla ya safari nane (8) za treni asubuhi na nane (8) jioni hususan wakati wa mahitaji makubwa ya huduma (*peak hours*). Muda wa safari kati ya stesheni ya Dar es Salaam na Ubungo Maziwa unakadiriwa kuwa dakika 35. Kwa utaratibu huu inakisiwa kwamba treni hizi mbili zitaweza kusafirisha watu takriban 16,000 kwa siku. Napenda kuchukua fursa hii kutoa wito kwa wafanyabiashara hapa nchini kuwekeza kwenye mradi wa maegesho ya magari eneo la Ubungo. Kwa kuanzia, Chuo cha Taifa cha Usafirishaji kimetenga eneo la ekari 4 (kati ya ekari 45 inazomiliki) kwa ajili ya maegesho ya magari. Hii itawawezesha watu wenye magari wanaotokea maeneo ya Kibaha, Kiluvya, Mbezi na Kimara kuelekea mjini waweze kuegesha magari yao Ubungo na kupanda treni kwenda Stesheni ya Dar es Salaam.

Mheshimiwa Spika, kwa upande wa reli ya *TAZARA* jumla ya shilingi milioni 838 zinahitajika kwa ajili ya ukarabati wa injini tatu (3) za treni na mabehewa kumi na nne (14). Hivi sasa, kazi za ukarabati wa injini na mabehewa zinaendelea. Kazi hizi zinatarajiwa kukamilika ifikapo Oktoba, 2012. Huduma hii ya treni inatarajiwa kutolewa kati ya vituo vya Dar es Salaam, Kwa fundi umeme, Yombo, Kwa Limboa, Lumo Kigilagila, Barabara ya Kitunda, Kipunguni B, *Moshi Bar*, Majohe, Shule ya Sekondari Magnus, Mwakanga, Chimwaga, Maputo, Mtoni relini, Kwa Azizi Ali relini hadi Kurasini. Kuanza kwa usafiri huu kutachangia kupunguza msongamano wa magari Jijini Dar es Salaam na kuwezesha watu kufika katikati ya Jiji haraka zaidi.

Udhibiti wa Huduma za Usafiri wa Nchi kavu na Majini. *SUMATRA* imeendelea kuchukua hatua za kusogeza huduma zake karibu zaidi na wateja kwa kuwapunguzia muda wa kusafiri kwenda kufuata huduma kwa kufungua ofisi zake katika mikoa mbalimbali. Hadi sasa, Mamlaka ina ofisi katika mikoa kumi na tano (15) na inaendelea kutoa huduma katika mikoa sita (6) kwa kupitia ofisi za Katibu Tawala wa Mikoa na inatarajia kufungua ofisi katika mikoa ya Singida, Shinyanga na Ruvuma mwezi huu wa Agosti, 2012.

Mheshimiwa Spika, Udhibiti wa Huduma za Usafiri wa Reli. Katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012, *SUMATRA* ilifanya ukaguzi wa miundombinu ya reli kutoka Dar-es-Salaam hadi Kigoma, Kaliua hadi Mpanda na Tabora hadi Mwanza. Kufuatia ukaguzi

huo Mamlaka ilitoa maelekezo kwa *TRL* na *RAHCO* kurekebisha upungufu yaliyobainika ikiwa ni pamoja na kufanya matengenezo ya njia, kuyafanyia marekebisho mabehewa 9 yaliyobainika kuwa na kasoro kubwa na kutekeleza mpango wa usalama.

Mheshimiwa Spika, Udhhibiti wa Huduma za Usafiri kwa Njia ya Barabara. Katika kipindi cha mwaka 2011/2012 *SUMATRA* iliendelea kufuatilia masharti ya leseni za usafiri kwa magari ya abiria na mizigo kwa kufanya kaguzi. *SUMATRA* ilifanya kaguzi 426 ambapo magari 1,765 yalikamatwa kwa makosa mbalimbali yakijumuisha kuzidisha nauli, kutofuata ratiba na kutokuwa na madereva wawili kwa baadhi ya mabasi ya masafa marefu.

Mamlaka ilichukua hatua kadhaa ikiwa ni pamoja na kusimamisha leseni za mabasi za makampuni 23. Aidha, *SUMATRA* ilikagua ubora wa huduma zinazotolewa kwa mabasi katika njia kuu za masafa marefu nchini na yaendayo nje ya nchi. *SUMATRA* imetoa maelekezo mbalimbali kwa wahusika kufanya marekebisho katika maeneo yenye upungufu ili kuinua viwango vya ubora wa huduma.

Mheshimiwa Spika, ajali za barabarani zimeendelea kuwa tatizo kubwa hapa nchini pamoja na jitihada mbalimbali za kupunguza tatizo hili. Ajali hizi zimesababisha madhara makubwa ikiwa ni pamoja na vifo, ulemavu na upotevu wa mali. Aidha, ajali zimekuwa zikiigharimu Serikali fedha nyingi kwa kugharamia matibabu ya waathirika.

Katika ajali 23,986 zilizotokea mwaka 2011 mabasi 3,698 yalikusika ikilinganishwa na jumla ya ajali 24,665 zilizotokea mwaka 2010 na kuhusisha mabasi 4,102. Katika kipindi hicho idadi ya mabasi yaliyokusika katika ajali ilipungua kwa asilimia kumi (10%) sawa na mabasi 404. Aidha, vifo vilivyotokana na ajali za mabasi kwa mwaka 2011 ni 700 ikilinganishwa na vifo 640 vilivyotokea mwaka 2010 sawa na ongezeko la asilimia 9.37.

Mheshimiwa Spika, usafiri wa kutumia pikipiki umekuwa na maanufaa makubwa kwenye maeneo ambayo vyombo vingi vya usafiri haviwezi kufika au hufika kwa shida. Aidha, usafiri kwa njia ya pikipiki umeongeza ajira kwa wananchi na hasa vijana. Hata hivyo, vyombo hivi vimekuwa na rekodi mbaya ya usalama kwa kuhusika na ajali na uhalifu. Katika kipindi cha mwaka 2011 kulikuwa na ajali 5,384 za pikipiki ikilinganishwa na ajali 4,363 zilizotokea mwaka 2010 sawa na ongezeko la 23%, vifo 945 vilivyotokea mwaka 2011 ikilinganishwa na vifo 683 vilivyotokea mwaka 2010 sawa na ongezeko la 38%, na majeruhi 5,506 katika mwaka 2011 ikilinganishwa na majeruhi 4,471 mwaka 2010 sawa na ongezeko la 23%. (*Makofi*)

Mheshimiwa Spika, katika kupambana na tatizo la ajali za waendesha pikipiki na abiria *SUMATRA* imekuwa ikishirikiana na Jeshi la Polisi ili kuhakikisha kuwa waendesha pikipiki wamepata mafunzo na leseni za udereva, pikipiki zinakuwa na bima, waendeshaji na abiria wanavaa kofia za kinga, na pikipiki hazipakii zaidi ya abiria mmoja. Aidha, *SUMATRA* kwa kushirikiana na Jeshi la Polisi na Halmashauri zote itaendelea kutoa

elimu kwa waendesha pikipiki na kusimamia utekelezaji wa masharti ya leseni za usafirishaji kwa lengo la kupunguza ajali.

Mheshimiwa Spika, katika kukabiliana na tatizo la ajali za magari barabarani, *SUMATRA* imeendelea kuhakikisha kwamba wenye mabasi na magari ya mizigo wanakuwa na nyaraka muhimu ikiwa ni pamoja na hati ya ukaguzi wa gari (*vehicle inspection report*) kutoka Jeshi la Polisi na Hati ya Bima kabla ya kupewa leseni. Aidha, *SUMATRA* imeendelea kusimamia masharti ya leseni ikiwa ni pamoja na madereva kufuata muda uliopangwa kwenye ratiba. Katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012 Mamlaka ilisimamisha leseni 102 za mabasi yanayomilikiwa na kampuni 20 kutokana na kukiuka masharti ya Leseni na hasa kuhusika na ajali. Mamlaka itaendelea kuchukua hatua kali kwa wote wanaotoa huduma za usafiri wenye kuvunja sheria na kanuni zilizopo.

Aidha, kampeni ya uhamasishaji na elimu kwa Umma iliyoanzishwa na Mamlaka mwaka 2010 kwa kukutana na Makamanda wote wa usalama barabarani wa mikoa kila mwaka, kuendesha vipindi vya redio mara moja kwa wiki, kutoa makala kwenye magazeti, kutoa vipeperushi na kukutana na wadau, itaimarishwa zaidi katika mwaka huu wa fedha kwa kuanzisha vipindi vya majadiliano na wadau katika redio na luinga na kuandaa midahalo kuhusu muswada muhimu wa Sheria ya Utafutaji na Uokoaji kwa ajali za anga na majini.

Mheshimiwa Spika, Usafiri na uchukuzi majini. Huduma za Uchukuzi katika Maziwa. Kampuni ya Huduma za Meli (*MSCL*) ilianzishwa chini ya sheria ya Makampuni Sura 212 mnamo tarehe 8 Desemba, 1997. Kampuni hii ilianzishwa kutokana na kilichokuwa kitengo cha Shirika la Reli Tanzania (*TRC Marine Division*). Kutokana na kukosekana kwa mtaji stahiki wa kuendesha Kampuni hii, ufanisi wake umekuwa wa matatizo.

Mheshimiwa Spika, kwa kuzingatia umuhimu wa huduma za usafiri wa meli katika maziwa, katika mwaka 2010/2011 Serikali iliwasiliana na Washirika wa Maendeleo kuisaidia *MSCL* kukarabati vyombo vyake vya usafiri vilivyopo katika maziwa. Tayari Serikali ya Denmark imekubali kufadhili mradi wa ujenzi wa meli tatu katika maziwa ya Victoria, Tanganyika na Nyasa kwa meli moja kila ziwa. Upembuzi yakinifu wa mradi huo ulifanywa na Kampuni ya *OSK-Ship Tech. A/S* kuanzia tarehe 24 Machi, 2011 na kukamilika Novemba, 2011.

Kwa sasa Serikali ya Denmark inafanyia kazi upembuzi huo na mradi huu unatarajiwa kuanza mwaka 2013. Mradi huu unahusisha pia ukarabati wa meli za *MV. Victoria*, *MV. Umoja* na *MV. Serengeti*. Aidha, Serikali ya Ujerumani imekubali kukarabati meli ya *MV. Liemba*.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka wa fedha 2011/2012 Serikali iligharamia bima za meli na matengenezo makubwa ya meli ya *MV. Songea*.



Matengenezo haya yamefanyika nchini Malawi na yamekamilika tarehe 25 Julai, 2012. Meli hiyo kwa sasa iko kwenye majaribio. Aidha, meli ya *MV.Clarias* iliyokuwa imesimama kutokana na ubovu ilifanyiwa matengenezo na kuanza kutoa huduma tangu tarehe 4 Juni, 2012.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka 2011, Kampuni ya Huduma za Meli ilisafirisha jumla ya tani 62,110 ikilinganishwa na malengo ya mwaka ya kusafirisha tani 111,805. Hii ni pungufu ya tani 49,695 sawa na asilimia 44. Aidha, abiria 290,208 walisafirishwa katika kipindi cha mwaka 2011 ikilinganishwa na lengo la kusafirisha abiria 408,464. Utendaji halisi ukilinganishwa na malengo, kuna upungufu wa abiria 118,256 sawa na asilimia 29. Utendaji huu pia ni pungufu ya abiria 35,387 sawa na asilimia 11 ikilinganishwa na abiria 325,595 waliosafirishwa mwaka 2010. Katika kipindi cha Januari hadi Machi, 2012 Kampuni imeweza kusafirisha jumla ya abiria 46,206 na jumla ya tani za mzigo 18,527. Aidha, katika kipindi cha mwaka 2012/2013, Kampuni ya Huduma za Meli imepanga kusafirisha jumla ya abiria 355,736 na jumla ya tani za mizigo 150,000.

Mheshimiwa Spika, Huduma za Uchukuzi Baharini. Huduma za usafiri wa masafa marefu baharini inatolewa na Kampuni ya *SINOTASHIP* ambayo inamilikiwa kwa pamoja na Serikali za Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Jamhuri ya Watu wa China kwa asilimia 50 kila mmoja. Kampuni hii ilianzishwa mwaka 1967. Katika mwaka 2011 kampuni ilitumia meli yake moja ya masafa marefu baharini yenye uwezo wa kubeba tani 57,000 kwa wakati mmoja kwa

kufanya safari 8 badala ya 6 zilizopangwa na kusafirisha jumla ya tani 405,000. Katika mwaka 2012, kampuni ya *SINOTASHIP* inatarajia kusafirisha jumla ya tani 450,000 za shehena.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha mwaka 2011/2012, Kampuni ya *SINOTASHIP* iliendelea kukabiliana na changamoto mbalimbali ikiwa ni pamoja na uharamia katika bahari ya Hindi, Pwani ya Afrika Mashariki na Somalia na kuyumba kwa uchumi wa dunia. Katika kupambana na changamoto hizi kwa mwaka 2012/2013, Kampuni itaendelea kutafuta na kuhudumia shehena zinazosafirishwa kwa tozo kubwa ili kuongeza mapato yake. Aidha, *SINOTASHIP* itaangalia uwezekano wa kutoa huduma za usafiri katika maziwa kwa kuanza na Ziwa Victoria. Utafiti wa kuangalia uwezekano huo ulianza mwezi Juni, 2012 na unatarajiwa kukamilika ifikapo Septemba, 2012.

Mheshimiwa Spika, Huduma za Bandari. Bandari ni moja ya miundombinu muhimu sana katika nchi na kichocheo cha ukuaji wa biashara, uchumi na ustawi wa taifa. Takwimu zinaonyesha kuwa asilimia 85 ya biashara yote duniani inapitia na kusafirishwa kwa kutumia bandari. Serikali kupitia Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari imejizatiti kuendelea kuimarisha Bandari zetu ili ziweze kutoa huduma bora zaidi.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka wa fedha 2011/2012, Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari ililenga kuhudumia tani milioni 12.000 na makasha 510,300. Katika kipindi hicho jumla ya tani milioni 12.084 zilihudumiwa, ikilinganishwa na tani milioni 11.157

zilizohudumiwa mwaka 2010/2011, ongezeko la tani 927,000 sawa na asilimia 8.3. Aidha, jumla ya makasha 530,089 yalihudumiwa ikilinganishwa na makasha 467,749 yaliyohudumiwa mwaka 2010/2011, ongezeko la makasha 62,340 sawa na asilimia 13.3. Kitengo cha *TICTS* kilihudumia makasha 355,105 na Mamlaka ikahudumia makasha 174,984, sawa na asilimia 33 ya makasha yote.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha 2011/2012 jumla ya tani milioni 3.275 kwenda na kutoka nchi jirani zilihudumiwa katika bandari ya Dar es Salaam ambayo ni ongezeko la tani 106,000, ikilinganishwa na tani milioni 3.169 zilizohudumiwa mwaka 2010/2011. Shehena hii imekuwa ikiongezeka kwa kasi ndogo licha ya jitihada za TPA kwa kushirikiana na wadau wengine kuvutia wateja toka nchi jirani kutumia bandari zetu. Jitihada hizi zinakabiliwa na utendaji hafifu wa miundombinu ya usafirishaji. Kwa mfano, kati ya mwaka 2001 na 2011, mgao (*market share*) wa Bandari ya Dar es Salaam kwa shehena ya Uganda umepungua kutoka asilimia 6 hadi asilimia 1 kutokana na utendaji hafifu wa reli. Kutokana na changamoto hii, Wizara imeunda vikosi kazi viwili. Kikosi cha kwanza kuangalia uwezekano wa kuunganisha huduma za Bandari na Reli na cha pili kuangalia maeneo ya ushirikiano kati ya Bandari, Reli na wadau wengine (kwa mfano *TRA*) ili kuharakisha uondoshaji wa mizigo bandarini. Taarifa za vikosi kazi hivyo zitatolewa hivi karibuni.

Mheshimiwa Spika, hata hivyo Bandari zetu zinaendelea kukabiliwa na changamoto mbalimbali hususan ukuaji mkubwa wa shehena kama vile makasha kwa asilimia 18.9, magari kwa asilimia 13.1, mafuta kwa asilimia 12.6, kichele kwa asilimia 9.6 na shehena ya *“break Bulk”* kwa asilimia 6 kwa mwaka.

Mheshimiwa Spika, katika kukabiliana na changamoto hizo, Serikali kupitia *TPA* inatekeleza Mpango Kabambe (*Port Master Plan*) ambao umeainisha dira ya maendeleo. Baadhi ya miradi mikuu ambayo imeainishwa na Mpango huo na utekelezaji wake umeanza katika bandari ya Dar es Salaam ni pamoja na ujenzi wa gati 13 na 14 unaoenda sambamba na kupanua na kuongeza kina cha lango la kuingilia meli, kuimarisha na kuongeza kina cha gati namba 1 hadi 7, kujenga kituo kikubwa cha kuhifadhia mizigo eneo la Kisarawe (*Cargo Freight Centre (CFC)*), ujenzi wa boya la mafuta (*SPM*) na kuimarisha kitengo cha sasa cha *KOJ*.

Mheshimiwa Spika, maandalizi ya utekelezaji wa mradi wa ujenzi wa gati namba 13 na 14 yanaendelea kwa kuzingatia maelekezo ya Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania yaliyotolewa katika mkutano wake wa saba. Zoezi la uhakiki wa gharama za mradi linaendelea vizuri na tayari taarifa ya awali imewasilishwa. Matarajio ya kupata mkopo kutoka benki ya *EXIM* ya China kwa mradi huo ni mazuri.

Mheshimiwa Spika, utekelezaji wa mradi wa kuimarisha Gati Na. 1-7 katika bandari ya Dar es

Salaam upo katika hatua ya usanifu wa kina na umelenga kufanya yafuatayo:-

- Kuongeza kina cha magati namba 1 hadi 7 kutoka kati ya mita 5 hadi 9 kufikia mita 14;
- Ujenzi wa gati maalum la kuhudumia meli za magari (*Roll on Roll off berth*); na
- Kuongeza uwezo wa kuhudumia shehena ya nafaka kwa kujenga mfumo wa kupakua shehena hiyo kwa kutumia teknolojia ya mikanda (*conveyer belt*).

Mhandisi Mshauri *M/S INROS LACKNER AG* ya Ujerumani ameajiriwa kufanya upembuzi yakinifu na usanifu wa kina. Kazi hii ilianza tarehe 22 Juni, 2012 na inatarajiwa kukamilika Desemba, 2012 ambapo mchakato wa utekelezaji utaanza.

Mheshimiwa Spika, kuhusu kuongeza eneo la kuhifadhi mizigo, Serikali kupitia *TPA* ina mpango wa kujenga kituo kikubwa cha kuhifadhia mizigo nje ya Jiji la Dar es salaam kitakachokuwa kinapokea mizigo ya Zambia, Malawi, *DR Congo*, Burundi na Rwanda. Upembuzi yakinifu wa awali umekamilika na unapendekeza kituo hiki kujengwa maeneo ya Kisarawe, kilomita 40 kutoka katikati ya Jiji la Dar es Salaam. Kituo hicho kitasaidia kupunguza msongamano wa mizigo bandarini na malori katika barabara za Jiji. Taratibu za kumpata Mtaalamu Mshauri wa kufanya Upembuzi yakinifu zinaendelea kwa ufadhili wa Benki ya Dunia.

Mheshimiwa Spika, Miradi iliyoainishwa kwa ajili ya kuongeza uwezo wa bandari kuhudumia shehena ya mafuta ni pamoja na Ujenzi wa Boya la Mafuta (SPM) na kuimarisha kitengo cha sasa cha *KOJ*. Boya la sasa *SPM* linabadilishwa na kuweka boya kubwa ambalo litakuwa na uwezo wa kupakua mafuta mchanganyiko. Uwezo wa boya jipya ni kuhudumia meli za mafuta zenye tani 150,000 kwa wakati mmoja ikiwa ni mara tatu ya uwezo wa sasa wa *KOJ* ambao ni tani 45,000 tu.

Awamu ya kwanza ya ujenzi ilianza mwaka 2011 na inahusu ubadilishaji wa boya na mabomba ambayo inatarajiwa kukamilika mwezi huu wa Agosti 2012. Awamu ya pili inahusu ujenzi wa matanki ya kuhifadhi mafuta kwa muda kabla ya kusambazwa (*custody transfer*).

Kazi hii imepangwa kukamilika katika mwaka wa fedha 2012/2013. Mradi huu utagharimu kiasi cha dola za kimarekani milioni 69 kati ya hizo Dola za Kimarekani milioni 60 ni fedha za mkopo toka benki ya *CRDB*. Aidha, kukamilika kwa mradi huu, kutafanikisha lengo la Serikali la kuagiza mafuta kwa wingi (*Bulk Procurement*) ili kupunguza gharama za usafirishaji na hatimaye gharama kwa mtumiaji.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha miaka 5 iliyopita, shughuli za utafutaji wa mafuta na gesi katika kina kirefu cha Bahari ya Hindi Ukanda wa Mtwara zimevutia makampuni mengi kutaka kuwekeza katika eneo hili na kutaka kutumia bandari ya Mtwara kama kituo maalum (*supply base*). Hivi sasa kampuni za Ophir

(Uingereza), *BG* (Uingereza), *Statoil* (Norway) na *Petrobras* (Brazil) zimeweka “supply base” katika bandari ya Mtwara. Wizara kupitia TPA kwa kutambua fursa hii, imekodisha eneo lenye ukubwa wa mita za mraba 104,558 kwa kampuni ya *BG* kwa mkataba wa miaka mitano kuanzia mwaka 2011.

Mheshimiwa Spika, mpango uliopo hivi sasa ni kuanzisha ukanda huru ndani ya bandari ya Mtwara (*Mtwara Free Port Zone*), eneo ambalo litatumiwa na Kampuni zinazotoa huduma kwa kampuni za uchimbaji mafuta na gesi. Eneo la hekta 110 limetengwa kwa ajili ya ujenzi wa ukanda huru. Eneo la Ukanda huru limepangwa kuendelezwa kwa awamu.

Awamu ya kwanza itahusu ujenzi wa miundombinu (*Basic Infrastructure*) katika eneo la hekta 10 kwa ajili ya makampuni ya utafiti wa mafuta na gesi. Kamati imeundwa inayojumuisha wataalamu kutoka *EPZA*, *TPDC*, *TBA*, Wizara ya Uchukuzi, Kampuni za utoaji huduma za uchimbaji na *TPA*. Kamati hiyo imekamilisha michoro ya eneo la awamu ya kwanza na hatua ya kumpata mkandarasi wa kujenga itakamilika mwezi Oktoba, 2012.

Mheshimiwa Spika, *TPA* iliajiri Mshauri Mwelekezi kufanya Upembuzi Yakinifu wa upanuzi wa Bandari ya Mtwara. Mshauri huyo amependekeza mpango wa matumizi ya eneo jipya la Msanga Mkuu lenye ukubwa wa hekta 2623 na aliwasilisha rasimu ya taarifa ya mwisho tarehe 14 Juni 2012 ambayo ilijadiliwa na kukubaliwa na wadau huko Mtwara. Hatua inayofuata ni kuandaa michoro kwa ajili ya ujenzi wa gati mpya

nne kwa wakati mmoja. Ujenzi umepangwa kuanza katika kipindi cha mwaka wa fedha 2012/2013.

Mheshimiwa Spika, Serikali kupitia TPA imetekeleza na inatekeleza miradi ya kuboresha bandari za maziwa na bandari ndogo ndogo kama ifuatavyo:-

(a) Kuondoa mchanga katika gati ya bandari ya Kigoma kwa kutumia “Dredger” iliyonunuliwa na TPA. Matengenezo ya Chelezo kwa ajili ya ukarabati wa meli yalikamilika mwezi Septemba, 2011;

(b) Ujenzi wa maghala mawili na ukarabati wa barabara inayoingia bandari ya Kasanga uliokamilika mwezi Septemba, 2011;

(c) Ujenzi wa ghala la mizigo na uzio katika bandari ndogo ya Kiwira katika Ziwa Nyasa uliokamilika Juni, 2012;

(d) Ujenzi wa yadi ya kuhifadhia makasha na barabara ya kuingia Bandari ya Bukoba uliokamilika mwezi Agosti, 2011; na

(e) Kazi ya ujenzi wa yadi ya kuhifadhia makasha katika bandari ya Tanga iliyokamilika mwezi Desemba, 2011.

Miradi mingine inayoendelea kutekelezwa ni kama ifuatavyo:-



(a) Ujenzi wa magati manne madogo katika Ziwa Tanganyika katika maeneo ya Kipiri, Lagosa, Sibwesa na Karema, unaendelea. Ujenzi wa gati la Kipiri utakaokamilika Septemba 2012, ujenzi wa gati la Karema utakaokamilika Disemba, 2012, ujenzi wa gati la Sibwesa na Lagosa utakamilika Februari, 2013;

(b) Ujenzi wa magati mawili katika bandari ndogo za Kagunga na Kibirizi ulio katika hatua ya zabuni na unaotarajiwa kuanza katika mwaka wa fedha 2012/2013; na

(c) Ujenzi wa gati la Mafia unaoendelea na unaotarajiwa kukamilika mwezi Septemba, 2012.

Mheshimiwa Spika, umuhimu wa Bandari ya Bagamoyo unatokana na ongezeko la shehena na tatizo la bandari ya Dar es Salaam kuwa na eneo finyu la upanuzi. Bandari ya Bagamoyo inajengwa kufanikisha shughuli za *EPZA* ambazo zitaendelezwa Bagamoyo.

Mradi umefanyiwa upembuzi yakinifu mwaka 2010 na imeonyesha ni wa manufaa. Ripoti imependekeza ujenzi wa bandari ya kisasa yenye kina cha mita 14 na hivyo kuruhusu meli kubwa zenye uwezo wa kubeba makasha 7,000 hadi 8,000.

Jumla ya ekari 1500 zimetengwa kwa ajili ya mradi huu. Hatua iliyofikiwa hivi sasa ni kuwa *TPA* imemwajiri Mtaalamu kutoka Chuo Kikuu cha Ardhi kufanya tathmini ya eneo kwa ajili ya kubainisha gharama za fidia na hatua za umiliki wa eneo.

Mheshimiwa Spika, pamoja na kwamba *TICTS* bado haijawekeza kikamilifu kwenye vifaa kuweza kuhudumia mizigo kwa ufanisi bandarini na kitengo cha makasha cha *TPA* bado hakijajingea uwezo mkubwa wa vifaa vya kuhudumia makasha bandarini hivyo kusababisha ucheleweshwaji wa meli, *TICTS* sasa wanakamilisha ujenzi wa reli katika gati Na. 8 ili waweze kupokea mtambo mkubwa wa kupakulia makasha (*Ship to Shore Gantry Crane*) ifikapo mwezi Novemba, 2012. Aidha, mipango ipo mbioni ya kutumia reli ya *TRL* kusafirisha makasha hadi kituo cha *ICD* cha Ubungo.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka wa fedha 2012/2013, Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari imelenga kuhudumia jumla ya tani milioni 12.65 yakiwemo makasha 576,300 ikilinganishwa na tani milioni 12.084 yakiwemo makasha 530,089 yaliyohudumiwa mwaka 2011/2012. Makasha 170,000 yahudumiwa na kitengo cha makasha *TPA*. Kitengo cha *TICTS* kimelenga kuhudumia makasha 406,300 sawa na ongezeko la makasha 14,700 ikilinganishwa na makasha 357,105 yaliyohudumiwa mwaka 2011/2012.

Mheshimiwa Spika, Wizara kupitia Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari katika kipindi cha mwaka wa fedha 2012/2013 imepanga kutekeleza miradi muhimu ifuatayo: Ujenzi wa magati Na. 13 na 14 katika Bandari ya Dar es Salaam, ujenzi wa magati manne (4) katika Bandari ya Mtwara, mradi wa kuwaweka pamoja watoa huduma (*Single Window System*), ujenzi wa gati Bandari ya Kiwira, awamu ya pili ya ujenzi wa *SPM*, mradi wa *Integrated Security System*, ukarabati wa

Bandari za Maziwa na ununuzi wa vifaa mbalimbali kwa bandari zote. Gharama za kutekeleza miradi hiyo ni shilingi bilioni 482.403. Kati ya hizo asilimia 19.6, sawa na shilingi bilioni 94.819 zitatokana na mapato ya Mamlaka na asilimia 80.04 sawa na shilingi bilioni 387.584 zitatoka kwa wahisani, mikopo na wawekezaji binafsi.

Mheshimiwa Spika, Udhhibiti wa Usalama wa Vyombo vya Usafiri Majini. SUMATRA imeendelea kusimamia Usalama na Ulinzi wa vyombo vya usafiri majini kwa kuzingatia itifaki na mikataba mbalimbali ya kimataifa iliyoridhiwa na nchi yetu na kusimamiwa na Shirika la Kimataifa linaloratibu Usafiri wa Majini (*International Maritime Organization (IMO)*). Aidha, SUMATRA kwa kuzingatia Sheria ya Usafiri Majini (*Merchant Shipping Act, 2003*) Namba 21 ya mwaka 2003 na kanuni zake, imeendelea kutekeleza majukumu mbalimbali ya usalama, ulinzi na uhifadhi wa mazingira majini.

Mheshimiwa Spika, hadi Juni 2012, masjala ya Tanzania Bara inayosimamiwa na SUMATRA ilikuwa na jumla ya Meli 100. Meli hizo zilisajiliwa kwa mujibu wa *Merchant Shipping Act 2003*. Masharti ya usajili yanajumuisha umri wa meli ambao hauzidi miaka 15 kwa usajili wa kwanza, ubora wa meli kwa ujumla wake, vifaa vya usalama na umiliki (meli lazima imilikiwe na Watanzania kwa hisa yazaidi ya asilimia hamsini).

Mheshimiwa Spika, katika mwaka 2011/2012 SUMATRA imeendelea na jukumu la kuhakikisha

kwamba vyombo vya usafiri majini vinakidhi viwango vya ubora. SUMATRA imekuwa ikifanya kaguzi za vyombo vya majini mara kwa mara na inapogundulika kuwa vyombo hivyo havikidhi ubora, wenye vyombo hulazimika kuvifanyia marekebisho kabla ya kupewa vyeti vya ubora (*Seaworthiness Certificates*) na kuendelea kutumika.

Katika kipindi cha Julai, 2011 na Juni, 2012 SUMATRA ilikagua jumla ya vyombo vidogo vya usafiri majini 2,949 ikilinganishwa na vyombo 2,076 katika kipindi kama hicho kwa mwaka 2010/2011. Kati ya vyombo hivyo, 1,740 au asilimia 59 vilikidhi viwango vya usalama na kupewa vyeti.

Aidha, vyombo 1,209 sawa na asilimia 41 vilishindwa kukidhi vigezo na kuzuiliwa kufanya kazi majini. Sababu kubwa ya kushindwa vigezo ilikuwa ni kukosa vifaa vya kujiokoa na hasa mavazi ya kujiokolea (*life-jackets*). Kwa vyombo vikubwa vya usafiri majini, yaani vile vyenye tani 50 na kuendelea, SUMATRA ilifanya jumla ya kaguzi 186 ikilinganishwa na kaguzi 118 katika kipindi cha mwaka 2010/2011. Meli 4 zilikutwa na kasoro na kuzuiliwa kufanya kazi.

Mheshimiwa Spika, pamoja na kufanya kaguzi za mara kwa mara katika vyombo vya majini, *SUMATRA* imeendelea kutoa elimu ya usafiri salama kwa waendeshaji wa vyombo, wamiliki, abiria na wadau. Wamiliki na waendeshaji vyombo wameendelea kuelimishwa ili wawe waangalifu na kuchukua tahadhari wakati wote na hasa miezi ya Mei, Juni na

Julai ambapo ajali nyingi hujitokeza kutokana na upepo mkali.

Aidha, msisitizo umekuwa ukitolewa kwa wamiliki wa vyombo vya majini kuwa na mavazi ya kujiokolea (*Life jackets*) na kuwaelimisha wasafiri kuhusu jinsi ya kutumia mavazi hayo kabla ya kuanza safari. Kutokana na umuhimu wa mavazi ya kujiokoa na wajibu uliowekwa kisheria wa kila chombo cha majini kuwa na vifaa hivyo, Wizara yangu inaiagiza SUMATRA kuhakikisha kwamba vyombo vyote vya abiria vya majini haviondoki bandari yoyote nchini bila kuwa na mavazi ya kujiokolea kwa idadi stahiki. (*Makofi*)

Mheshimiwa Spika, SUMATRA imeendelea kuthibitisha sifa za wafanyakazi katika vyombo vya usafiri majini na kutoa vyeti kwa mujibu wa mkataba wa Kimataifa unaosimamia viwango vya mafunzo, utoaji vyeti na uangalizi wa wafanyakazi melini wa mwaka 1978 kama ulivyofanyiwa marekebisho mwaka 1995 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended*).

Idadi ya vyeti vilivyotolewa na Mamlaka baada ya mabaharia kupata mafunzo kutoka Chuo cha Bahari cha Dar es Salaam (DMI) katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012 ni 7,481 ikilinganishwa na vyeti 6,128 vilivyotolewa katika kipindi kama hicho kwa mwaka 2010/2011.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012, idadi ya ajali za vyombo vya majini zilizoripotiwa Tanzania zilikuwa 15 ambapo jumla ya watu 581 waliokolewa na 17 kupoteza maisha ikilinganishwa na ajali 9 zilizoripotiwa mwaka 2011 ambapo watu 91 waliokolewa na 51 kupoteza maisha.

Kuimarika kwa mfumo wa upashanaji habari za matukio ya ajali majini kwa kutumia Kituo cha Utafutaji na Uokoaji (*Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)*) kilichopo Dar es Salaam kumesaidia upatikanaji wa taarifa za matukio ya ajali na uokoaji. Aidha, Kituo kiliendelea kuratibu shughuli za utafutaji na uokoaji katika pande zote mbili za Jamhuri ya Muungano. (*Makofi*)

Mheshimiwa Spika, Kituo cha MRCC hufanya kazi saa 24 kila siku na kimeendelea pia kuratibu masuala ya kuzuia uchafuzi wa mazingira baharini, kutambua meli katika mwambao wa nchi yetu kwa kutumia mtandao wa vifaa vya *Automatic Identification System (AIS)*, kufuatilia meli zikiwa masafa marefu kutumia mfumo wa *Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)*, kupokea na kutoa habari za uharamia kupitia kituo maalum (*Information Sharing Centre*) chini ya Makubaliano ya Djibouti (*Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti Code of Conduct)*). Makubaliano haya yanajumuisha nchi 19 katika ukanda huu na kuna vituo vitatu vya kupashana habari za uharamia kikiwemo cha Dar es Salaam kilichopo kwenye *MRCC*.

Mheshimiwa Spika, pamoja na kwamba suala la uchukuzi majini si suala la Muungano na Serikali zetu mbili zina vyombo viwili vya udhibiti na usimamizi wa masuala ya usalama majini yaani, *SUMATRA* na *Zanzibar Maritime Authority (ZMA)* ambavyo vinasimamiwa na sheria mbili tofauti, Wizara ya Uchukuzi ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Wizara ya Miundombinu na Mawasiliano ya Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar zimeelekezwa na Mamlaka za juu za Serikali zetu mbili kuhakikisha kuwa *SUMATRA* na *ZMA* zinafanya kazi kwa karibu na ushirikiano na kuoanisha taratibu zao za kazi katika usajili, ukaguzi na uhakiki wa vyombo vya majini na wadau, taratibu za utafutaji na uokoaji na kubadilishana taarifa muhimu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Spika, *SUMATRA* ilitoa leseni 29 kwa Makampuni ya Uwakala wa Meli katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012. Aidha, katika usajili wa Makampuni ya kuondosha mizigo Bandarini, Mamlaka ilisajili na kutoa hati za usajili kwa makampuni 573 katika kipindi cha Julai, 2011 hadi Juni, 2012, ukilinganisha na makampuni 604 yaliyosajiliwa kipindi kama hicho mwaka 2010/2011.

Mheshimiwa Spika, Usafiri na uchukuzi kwa njia ya anga. Huduma za Viwanja vya Ndege. Katika mwaka wa fedha 2011/2012, Mamlaka ya Viwanja vya Ndege Tanzania (*TAA*) iliendelea kuhudumia viwanja vya ndege kwa kuzingatia sera ya kuwezesha viwanja vya ndege kujitendesha kibiashara, kujitosheleza kwa mapato na kujitegemea. Miongoni mwa mambo

muhimu ambayo Mamlaka iliendelea kuyafanya ni pamoja na upanuzi na uendelezaji wa viwanja vya ndege nchini na matengenezo ya kawaida ya viwanja vya ndege ili kuwezesha ndege kutua na kuruka kwa usalama.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha mwaka wa fedha 2011/2012 idadi ya safari za ndege ziliongezeka kwa asilimia 15.8 kutoka jumla ya safari za ndege 132,225 mwaka 2010/2011 hadi kufikia safari za ndege 153,068 mwaka 2011/2012. Aidha, idadi ya abiria iliongezeka kwa asilimia 20.9 kutoka jumla abiria 2,271,497 mwaka 2010/2011 na kufikia idadi ya abiria 2,745,743 mwaka 2011/2012. Vilevile katika kipindi cha mwaka wa fedha 2011/2012, tani za mizigo ziliongezeka kwa asilimia 9.5 kutoka tani za mizigo 26,024.9 mwaka 2010/2011 hadi kufikia tani za mizigo 28,492.5 mwaka 2011/2012. Takwimu hizi ni kwa viwanja vinavyoendeshwa na Mamlaka ya Viwanja vya Ndege tu.

Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha mwaka wa fedha 2011/2012 Serikali kupitia Mamlaka ya Viwanja vya Ndege Tanzania ilikamilisha ukarabati na upanuzi wa Kiwanja cha Ndege cha Mpanda kwa kiwango cha lami kwa gharama ya shilingi bilioni 30. Kiwanja hiki sasa kina uwezo wa kuhudumia ndege zenye uwezo wa kuchukua abiria hamsini (50) na kina hadhi ya kiwanja cha mkoa. Kuhusu kiwanja cha ndege cha Kimataifa cha Songwe, kazi ya ujenzi wa barabara ya kutua na kurukia ndege pamoja na ujenzi wa barabara ya kuingia kiwanjani na maegesho ya magari vimekamilika. Kazi za ujenzi wa maegesho ya



ndege (*Apron*) na majengo zinaendelea na zinategemea kukamilika mwishoni mwa mwaka huu.

Mheshimiwa Spika, katika mwaka wa fedha 2011/2012 Mamlaka ya Viwanja vya Ndege imekamilisha pia ukarabati wa jengo la abiria katika Kiwanja cha Ndege cha Mtwara kwa gharama ya shilingi milioni 500 na jengo hilo limeanza kutumika tarehe 15 Julai, 2012. Aidha, katika kiwanja cha ndege cha Arusha, Mamlaka ya Viwanja vya Ndege imekamilisha ukarabati wa barabara ya kurukia ndege kiwango cha lami kwa mita 420 na hivyo kufanya urefu wa barabara hiyo kwa kiwango cha lami kuwa mita 1,620 kwa gharama ya shilingi bilioni 1.7.

Mheshimiwa Spika, kazi za uboreshaji wa Viwanja vya Ndege vya Tabora, Kigoma na Bukoba zilianza katikati ya mwezi Desemba, 2011 baada ya kusainiwa kwa mikataba ya kazi mwezi Septemba, 2011. Kazi za ujenzi katika viwanja hivi zitahusu uboreshaji wa miundombinu, yaani barabara za kutua na kurukia ndege (*runways*), barabara za viungo (*taxiways*) na maegesho ya ndege kwa kiwango cha lami, ujenzi wa majengo ya abiria na usimikaji wa taa za kuongoza ndege kutua usiku na hivyo kuwezesha viwanja hivyo kutumika kwa saa 24. Ukarabati wa viwanja hivi unagharamiwa kwa pamoja kati ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania (kwa asilimia 17) na Benki ya Dunia (kwa asilimia 83).

Aidha kazi za ukarabati wa kiwanja cha ndege cha Mafia kwa kiwango cha lami zimeanza. Mradi huu unagharamiwa kwa pamoja kati ya Serikali ya

Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Serikali ya Marekani kupitia Shirika la Changamoto za Millenia (MCC).

Mheshimiwa Spika, kuhusu Kiwanja cha ndege cha Mwanza, Mkataba kwa ajili ya utekelezaji wa mradi wa ukarabati na upanuzi wa Kiwanja hiki umesainiwa tarehe 11 Juni, 2012. Mkandarasi wa mradi huu alikabidhiwa eneo la ujenzi tarehe 29 Juni 2012 na anatarajiwa kuanza kazi rasmi mwezi Oktoba, 2012.

Mradi huu utahusisha ujenzi wa jengo jipya la abiria (*Passenger Terminal Building*), ujenzi wa jengo la kuongozea ndege (*Control Tower*), ujenzi wa jengo la mizigo (*Cargo Terminal*), maegesho ya ndege na magari, pamoja na urefushaji wa barabara ya kurukia na kutua ndege kwa mita 500. Mradi huu unagharamiwa kwa pamoja kati ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, Benki ya Kiarabu ya Maendeleo ya Afrika (*BADEA*) na Mfuko wa Maendeleo wa Nchi zinazozalisha na kuuza mafuta nje ya nchi zao kwa wingi (*OPEC*).

Mheshimiwa Spika, ili kuboresha usalama wa viwanja vya ndege nchini katika mwaka wa fedha 2011/2012, Mamlaka ilinunua na kusimika vifaa maalum vya ukaguzi wa abiria na mizigo kama ifuatavyo:-

Mashine za ukaguzi (*X-ray Machines*) mpya kwenye viwanja vya Bukoba, Lake Manyara, Arusha, Mwanza na Shinyanga, *Walk Through Metal Detectors* mpya kwa viwanja vya ndege vya Mwanza, Arusha, Mtwara, Tanga, *Lake Manyara*,

Musoma, Bukoba na Shinyanga na *Hand-Held Metal Detectors* kwa viwanja vyote vya mikoani.

Aidha, katika mwaka wa fedha 2011/2012, Mamlaka ya Viwanja vya Ndege iliandaa miongozo mbalimbali ya uendeshaji wa viwanja vya ndege kwa viwanja vya Mpanda, Lindi, Songea, Mafia, Nachingwea na *Lake Manyara* na hatimaye kupatiwa hati za uendeshaji wa viwanja vya ndege (*aerodrome certificates*) kwa viwanja vya *Lake Manyara*, Bukoba, Mpanda na Mafia kwa mujibu wa miongozo inayotolewa na Shirika la Usafiri wa Anga Duniani (ICAO).

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Viwanja vya Ndege iliendelea na juhudi za kuboresha huduma za zimamoto katika viwanja vya ndege, katika mwaka wa fedha wa 2011/2012. Mamlaka ilinunua vifaa mbalimbali vya zimamoto pamoja na dawa za zimamoto kwa matumizi ya viwanjani kulingana na mahitaji. Mamlaka pia ilinunua magari mapya manne ya zimamoto kwa gharama ya Shilingi bilioni 5.6 na tayari yapo katika viwanja vya ndege vya JNIA (magari mawili), Arusha (gari moja) na Mwanza (gari moja).

Aidha, ili kuimarisha shughuli za uokoaji na uzimaji moto viwanjani wakati wa ajali za ndege, Mamlaka iliweza kufanya mazoezi ya namna ya kukabiliana na majanga ya moto na dharura katika viwanja vya ndege vya Julius Nyerere (JNIA), Tabora, Shinyanga na Lake Manyara. Vile vile Mamlaka ya Viwanja vya Ndege inaendelea na juhudi za kupata umiliki wa ardhi

kwa maeneo mapya kwa ajili ya viwanja vipya vya ndege. Maeneo hayo ni Bagamoyo (Pwani), Isaka (Shinyanga), Kisumba (Sumbawanga), Msalato (Dodoma), Ngungungu (Manyara) na Omukajunguti (Kagera).

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2012/2013, Serikali itaendelea na utekelezaji na ukamilishaji wa miradi mbalimbali inayoendelea. Miradi hiyo ni pamoja na:-

(i) Kuimarisha na kuboresha Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Julius Nyerere (*JNIA*) kwa kujenga jengo jipya la abiria na majengo mengine ya huduma za ndege na abiria ambao umetengewa Shilingi bilioni 2.13. Aidha, Serikali inaendelea kukamilisha taratibu za kupata mkopo kwa ajili ya kugharamia mradi huu;

(ii) Kukamilisha ujenzi wa kiwanja kipya cha Kimataifa cha Ndege cha Songwe (Mbeya) ambapo Shilingi bilioni 17.5 zimetengwa;

(iii) Kuendelea na uboreshaji wa Kiwanja cha Ndege cha Mwanza ambapo Shilingi bilioni 18.0 zimetengwa;

(iv) Kukamilisha ukarabati wa Kiwanja cha Ndege cha Bukoba ambapo Shilingi bilioni 20.55 zimetengwa;

(v) Kukamilisha ukarabati wa Kiwanja cha Ndege cha Kigoma ambapo Shilingi bilioni 19.5 zimetengwa;

(vi) Kukamilisha ukarabati wa Kiwanja cha Ndege cha Tabora ambapo Shilingi bilioni 12.8 zimetengwa;

(vii) Kukarabati Kiwanja cha Ndege cha Arusha kwa kujenga jengo la abiria na maegesho ya ndege ambapo Shilingi bilioni 1.52 zimetengwa; na

(viii) Kuanza ukarabati wa Viwanja vya Ndege vya Shinyanga na Sumbawanga ambapo Benki ya Uwekezaji ya Ulaya (*EIB*) imekubali kugharamia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, aidha, *TAA* itaendelea kufanyia matengenezo Viwanja vingine vya ndege kwa kutumia mapato yake ili viendelee kutoa huduma kwa usalama. Vile vile *TAA* itaendelea kutekeleza miradi mbalimbali ikiwa ni pamoja na usimikaji wa mfumo wa uhakiki wa abiria na mizigo (*CUTE System*), ufungaji wa mitambo ya umeme wa dharura katika Viwanja vya Ndege vya *JNIA*, Mafia na Mtwara, kuweka vivuko vipya vya abiria (*Aerobridges*) *JNIA* kwa kutumia mapato yake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na kuendelea kutekeleza majukumu yake, *TAA* inakabiliwa na changamoto mbalimbali zikiwemo uwezo mdogo wa kifedha ikilinganishwa na mahitaji ya ukarabati na uendelezaji wa miundombinu ya viwanja, uvamizi wa maeneo ya Viwanja vya Ndege unaokwamisha juhudi za upanuzi wa miundombinu. Changamoto nyingine ni matukio ya vitendo vya kigaidi na uhalifu dhidi ya usafiri wa anga duniani, mabadiliko ya kasi ya matumizi ya teknolojia katika usafiri wa anga duniani na

kutokuwa na Chuo cha zimamoto nchini chenye uwezo wa kutoa mafunzo endelevu ya kukidhi mahitaji.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kipindi cha 2011/2012 mwezi Novemba 2011 Kampuni ya Ndege Tanzania ilifanikiwa kuanza safari za Dar es Salaam kwenda Tabora na Kigoma kwa kutumia ndege ya Dash-8 yenye uwezo wa kubeba abiria 50. Katika kipindi cha tarehe 1 Novemba, 2011 hadi kufikia Februari, 2012, Kampuni imesafirisha abiria 8,342 ikilinganishwa na abiria 7,584 waliosafirishwa katika kipindi hicho katika mwaka wa fedha 2010/2011. Ongezeko hili ni sawa na asilimia 10.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwezi Aprili, 2012 Ndege moja ya Kampuni aina ya *Dash 8-Q300* ilipata ajali ilipokuwa inajiandaa kuruka kwenye Kiwanja cha Ndege cha Kigoma. Katika ajali hiyo, abiria wote waliokuwa kwenye ndege walitoka salama ingawa ndege iliharibika vibaya. Ili kuendelea kutoa huduma, mwezi Mei, 2012 Kampuni ilikodi ndege aina ya *Boeing 737-500* ambayo inatoa huduma katika viwanja vya Dar es Salaam, Kilimanjaro, Mwanza na Comoro. Katika kipindi cha mwaka 2011/2012 *ATCL* imeendelea kukabiliana na changamoto mbalimbali ikiwa ni pamoja na gharama kubwa za uendeshaji, madeni, mtaji mdogo na upungufu wa wataalam hususan marubani na Wahandisi wa ndege. Kampuni imeendelea kukabiliana na changamoto hizo kwa kushirikiana na Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013, *ATCL* itaendelea kutoa huduma kwa kutumia ndege

ya kukodi aina ya *Boeing 737-500* na ndege yake aina ya *Dash 8-Q300* ambayo kwa sasa inafanyiwa matengenezo makubwa hapa nchini ambayo yatakamilika katikati ya mwezi huu wa Agosti, 2012. Aidha, kwa kutumia fedha ambazo Kampuni imelipwa Shilingi bilioni 12.2 kutokana na Bima ya Ajali ya Ndege iliyotokea mwezi Aprili, 2012. Kati ya fedha hizo, Shilingi bilioni 10.6 zitatumika kama malipo ya awali kwa ajili ya kununua ndege mbili mpya. *ATCL* pia itaendelea kutoa mafunzo kwa wafanyakazi wake katika nyanja mbalimbali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Wakala wa Ndege za Serikali (*TGFA*) umeendelea kutoa huduma za usafiri wa ndege kwa Viongozi Wakuu wa Serikali. Katika mwaka 2011/2012, Serikali kupitia *TGFA* imefanya matengenezo makubwa na ya kawaida kwa ndege zake kwa lengo la kuhakikisha kuwa ziko katika hali nzuri na salama. Katika mwaka 2012/2013, Serikali kupitia *TGFA* itaendelea kuzifanyia matengenezo ndege hizo kwa kufuata ratiba ya matengenezo ya ndege hizo (*Maintenance Schedule*) ili kuhakikisha usalama wake. Aidha, Serikali itaendelea kutoa mafunzo kwa Marubani na Wahandisi ili kuhuisha leseni zao za kuhudumia ndege hizo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Sekta ndogo ya usafiri wa anga imeendelea kukua. Idadi ya abiria waliotumia usafiri huu iliongezeka kutoka abiria 3,472,115 mwaka 2010/2011 na kufikia abiria 4,034,152 mwaka 2011/2012, sawa na ongezeko la asilimia 16. Katika kipindi cha mwaka 2012/2013 idadi ya abiria inakadiriwa kufikia 4,327,977 ambalo ni ongezeko la asilimia saba. Idadi ya

abiria waliosafiri kwenda na kutoka nje ya nchi iliongezeka kutoka 1,602,562 mwaka 2010/2011 na kufikia abiria 1,873,476 mwaka 2011/2012, hii ikiwa ni ongezeko la asilimia 17. Aidha, abiria wa ndani wameongezeka kutoka abiria 1,869,553 mwaka 2010/2011 na kufikia abiria 2,160,676 mwaka 2011/2012, sawa na ongezeko la asilimia 16. Sababu kubwa ya ongezeko la abiria wa ndani ni kukua kwa uchumi nchini, ukiwemo utalii na kuongezeka kwa uwezo wa ubebaji (*available seat capacity*) kutoka viti 2,440 mwaka 2010/2011 hadi viti 2,636 mwaka 2011/2012.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa upande wa safari za ndege (*aircraft movements*), kulikuwa na ongezeko la asilimia 11 kutoka safari 193,250 mwaka 2010/2011 hadi safari 214,460 mwaka 2011/2012. Kati ya hizi, safari za kimataifa zimeongezeka kutoka safari 31,992 mwaka 2010/2011 hadi kufikia safari 37,088 mwaka 2011/2012, sawa na ongezeko la asilimia 16. Safari za ndege humu nchini pia zimeongezeka kutoka safari 161,258 mwaka 2010/2011 hadi kufikia safari 177,372 mwaka 2011/2012, sawa na ongezeko la asilimia 10.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kipindi cha mwaka 2011/2012, mizigo iliyobebwa kwa kutumia usafiri wa anga imepungua kutoka tani 31,710.6 mwaka 2010/2011 hadi tani 31,683.4. Wizara na Taasisi zake zitaendelea na juhudi zake za kupata Mashirika ya Ndege yatakayotoa huduma za kubeba mizigo katika Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Kilimanjaro na Mwanza. Juhudi hizo zinategemea kuongeza mizigo itakayobebwa kufikia tani 40,000 mwaka 2012/2013.



Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2011/2012, Makampuni ya Ndege 12 yalipewa leseni mpya ili kutoa huduma ya usafiri wa ndani na nje ya nchi baada ya kutimiza masharti. Hadi kufikia Juni, 2012 jumla ya Makampuni ya Ndege 52 tayari yalikuwa yameidhinishwa kutoa huduma hiyo ya usafiri wa ndege. Katika kipindi cha mwaka 2012/2013, inatarajia kutoa leseni mpya kwa Makampuni sita ya Ndege na kufanya jumla ya Makampuni ya Ndege yatakayokuwa yameidhinishwa kutoa huduma ya usafiri wa anga kufikia 58 sawa na ongezeko la asilimia 12.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuhusu Mikataba ya Usafiri wa Anga (*Bilateral Air Services Agreements-BASA*) kati ya Tanzania na nchi nyingine, Wizara ya Uchukuzi, imeendelea kufanya mazungumzo na nchi mbalimbali ili kuipitia mikataba hiyo upya kwa ajili ya kukidhi mahitaji ya soko na hali halisi ya maendeleo na mabadiliko katika sekta hii. Katika kipindi cha mwaka 2011/2012, Mikataba kati ya Tanzania na Misri, Afrika Kusini na Jamhuri ya Kidemokrasia ya Kongo ilipitiwa upya. Aidha, tumeendelea kulegeza vikwazo vya kibiashara katika sekta hii ndogo ya Usafiri wa Anga, kulingana na Makubaliano ya Yamoussoukro (YD), huku tukizingatia jukumu la Serikali la kulinda Makampuni yetu ya Ndege ya ndani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hadi kufikia mwaka 2011/2012, Tanzania ilikuwa imeingia makubaliano (BASA) na nchi arobaini na tisa (49). Kati ya mikataba hiyo ni nchi 19 tu ambazo mashirika yake ya ndege

yanatoa huduma kati yake na Tanzania. Katika mwaka 2011/2012, idadi ya mashirika yanayotoa huduma kupitia utaratibu wa "BASA" ni 23. Aidha, safari za ndege kati ya nchi hizo na Tanzania zilikuwa 120 kwa wiki. Katika mwaka 2012/2013, tunatarajia kuwa na makampuni ishirini na sita (26) ambapo safari za ndege zitaongezeka kufikia zaidi ya 130 kwa wiki. Hii itatokana na upitiaji upya wa mikataba, ukuaji wa sekta ya utalii na uwekezaji nchini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kipindi cha mwaka 2011/2012, zilitokea ajali mbili na matukio kumi ikilinganishwa na ajali tano na matukio nane yaliyotokea katika kipindi cha 2010/2011. Miongoni mwa ajali zilizotokea mwaka 2011/2012, ajali moja ilihusisha ndege aina ya *Piper PA 34-220T* yenye usajili *5H-QTE* iliyoanguka ikielekea Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Kilimanjaro mwezi Novemba, 2011. Aidha, ajali nyingine ilihusisha ndege ya *ATCL* aina ya Dash 8-Q300 ambayo ilipata ajali katika Kiwanja cha Ndege cha Kigoma wakati ikijiandaa kuruka mwezi Aprili, 2012. Uchunguzi wa vyanzo vya ajali hizi unaendelea.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lengo la Mamlaka ni kuendelea kuboresha usimamizi na kuhakikisha ajali zinapungua mwaka hadi mwaka pamoja na safari kuongezeka. Mamlaka ya Usafiri wa Anga imejipanga kusimamia kwa karibu utekelezaji wa Kanuni na taratibu za usalama wa usafiri wa anga kwa makampuni na watumishi kwenye sekta hii ya usafiri wa anga hapa nchini. Mamlaka inaendelea kushirikiana na nchi nyingine katika Jumuiya ya Afrika Mashariki

(EAC), mashirika na Jumuiya nyingine mbalimbali katika kuinua na kudumisha hali ya usalama wa usafiri wa anga.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hali ya usalama wa viwanja vya ndege na anga la Tanzania imeendelea kuimarika kwa kudhibiti shughuli za ukaguzi wa kuingia katika viwanja vya ndege na ndani ya ndege kwa taratibu za kiusalama zilizowekwa kwa mujibu wa sheria. Taratibu za ukaguzi zimeimarishwa kwa lengo la kuzuia matukio yoyote ya uhalifu katika viwanja vya ndege, hasa kufuatia matukio ya mashambulizi ya mabomu katika nchi jirani za Uganda na Kenya. Jukumu hili limeendelea kufanywa kwa ushirikiano kati ya Mamlaka ya Usafiri wa Anga, Viwanja vya Ndege, makampuni ya ndege na vyombo vya ulinzi na usalama. Aidha, katika kipindi cha 2011/2012 hakuna matukio ya kutisha ya kiusalama yaliyotokea katika sekta hii ndogo hapa Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na juhudi zote hizi, bado zipo changamoto za miundombinu ya majengo ya abiria ambayo uwezo wake hauendani na ukuaji wa haraka wa sekta hii ndogo. Pia, ukosefu wa uzio katika viwanja vingi na upungufu wa vifaa vya ukaguzi wa abiria na mizigo katika baadhi ya viwanja vyetu bado ni changamoto.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Tanzania kama mwanachama wa Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Anga (ICAO) imeingia katika makubaliano ya kutekeleza mpango mpya ujulikanao kama *Continuous Monitoring Approach (CMA)* ambao unawezesha

*ICAO* kubaini kiwango cha utekelezaji wa kanuni za kimataifa za usafiri wa anga. Chini ya mpango huu, Tanzania na nchi nyingine zitawasilisha taarifa zake *ICAO* za udhibiti wa usafiri wa anga kwa njia ya mtandao. Kazi ya *ICAO* ni kuzihakiki ili kuona kama zimekidhi viwango vinavyotakiwa. Kutokana na ripoti hizi, *ICAO* itachukua hatua ya kuzikagua na kusaidia nchi hizo ili zifikie viwango stahiki.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka inatarajia kuanza kutoa huduma za uongozaji ndege katika Kiwanja kipya cha Songwe ambacho kipo katika hatua za mwisho za ujenzi. Hivi sasa kwa kushirikiana na Uongozi wa Mkoa wa Mbeya, Mamlaka ya Usafiri wa Anga imemilikishwa eneo sehemu ya Iwambi ambapo mtambo maalumu wa kuongozea ndege zitakazotua katika Kiwanja cha Ndege cha Songwe utafungwa.

Hatua iliyofikiwa kwa sasa ni kuanza kazi ya ujenzi wa jengo ambalo mtambo huo unaojulikana kama *Non Directional Beacon (NDB)* utafungwa. Mtambo kama huu pia utafungwa katika Kiwanja cha Ndege cha Shinyanga na Mafia katika mwaka 2012/2013. Aidha, taratibu za awali zinakamilishwa ili huduma za uongozaji ndege katika Kiwanja cha Ndege cha Bukoba zianze kutolewa ifikapo Desemba, 2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Usafiri wa Anga imeweza kufunga mitambo mipya ya kuongozea ndege (*NDB*) katika Viwanja vya Ndege vya Dodoma, Pemba, na Arusha. Hatua za kuandaa na kukamilisha mifumo na ramani ya taratibu za maandalizi ya utuaji wa ndege (*Instrument Approach Procedures*) kwa

Viwanja vya Ndege vya Zanzibar na Mwanza zimekamilika na kupitishwa kwa ajili ya matumizi ya Marubani. Mchakato wa kukamilisha ramani kama hizo kwa Viwanja vya Arusha na Songwe unaendelea na utakamilika katika mwaka 2012/2013.

Kwa upande wa mawasiliano ya anga, Mamlaka ya Usafiri wa Anga inaendelea na mchakato wa kubadilisha kutoka mfumo wa mawasiliano kupitia njia za ardhini na kwenda kwenye mfumo wa satelaiti ambao ni bora na wa uhakika. Aidha, mchakato wa kutumia mfumo mpya na wa kisasa wa teknolojia ya ufuatiliaji safari za ndege (*Automatic Dependent Surveillance - Broadcast au ADS-B*) katika anga la Tanzania unaendelea vizuri na awamu ya kwanza ya utekelezaji itaanza katika mwaka wa fedha 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kushirikiana na Idara ya Upimaji na Ramani (*Survey and Map Division - SMD*), katika Wizara ya Ardhi na Maendeleo ya Makazi, Mamlaka ya Usafiri wa Anga imeweza kutengeneza na kusambaza ramani (*World Aeronautical Charts - WAC*) zinazohitajika kwa matumizi ya usafiri wa anga. Mamlaka ya Usafiri wa Anga pia inaendelea na mchakato wa kubainisha alama (*coordinates*) za Viwanja vya Ndege vya Dar es Salaam, Arusha, Zanzibar, Mafia, Iringa, Shinyanga na Tabora kwa kutumia mfumo wa satelaiti (*World Geodatic System- WGS 84*). Hatua zaidi zinaendelea kuchukuliwa na Mamlaka ya Usafiri wa Anga Tanzania ili kuoanisha mfumo wetu na mifumo ya kimataifa ya upashanaji habari wa safari za ndege (*ICAO New Flight Plan*). Nchi zote duniani zinatakiwa kukamilisha mpango huu

ifikapo tarehe 15 Novemba 2012. Napenda kulifahamisha Bunge lako Tukufu kwamba Mamlaka ya Usafiri wa Anga imeanza utaratibu wa kutekeleza mpango huo mpya.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2011/2012, Mamlaka ya Hali ya Hewa imeendelea kuboresha utoaji wa huduma za hali ya hewa nchini, ambapo vituo saba vilivyo chini ya zoezi la *Quality Management Systems (QMS)* vimeongezewa wafanyakazi, kufungwa vifaa vipya na baadhi ya vifaa kufanyiwa uhakiki (*calibration*). Mamlaka ilifanyiwa tena Ukaguzi wa Kimataifa kwa utoaji wa huduma bora za hali ya hewa kwa ajili ya Usafiri wa Anga mnamo mwezi Disemba 2011 na kuthibitishwa tena kuendelea kukimiliki Cheti cha (ISO 9001:2008). Aidha, kituo cha kupima hali ya hewa ya anga za juu (*Upper Air Station*) katika Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Julius Nyerere (*JNIA*) kimeboreshwa kwa kufungwa mtambo mpya wa kisasa wa kufuatilia mwenendo wa hali ya hewa kwa anga za juu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Hali ya Hewa imeendelea kutimiza jukumu lake la kuiwakilisha nchi katika Jumuiya za Kimataifa katika masuala ya Hali ya Hewa. Hivi karibuni Mkurugenzi Mkuu wa Mamlaka ya Hali ya Hewa, Dkt. Agnes Kijazi ameteuliwa kuwa Mjumbe wa Baraza Kuu (*Executive Council*) la Shirika la Hali ya Hewa Duniani (*WMO*). Kufuatia uteuzi huo, Tanzania kupitia Mamlaka ya Hali ya Hewa imepewa jukumu la kuwa mratibu (*focal point*) wa Shirika hilo katika masuala ya hali ya hewa, maji na mazingira.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kupitia mradi wa Afrika Mashariki wa kutoa tahadhari juu ya matukio ya hali mbaya ya hewa (*Severe Weather Forecasting Demonstration Project*), Mamlaka imetengeneza na kuanza kutumia “software” kutoa tahadhari juu ya matukio ya hali mbaya ya hewa katika mikoa ya nchi za Afrika Mashariki iliyo karibu na Ziwa Victoria. Taratibu za kutumia ujuzi huo kwa maeneo mengine zinaendelea kukamilishwa. Viwango vya usahihi wa utabiri wa hali ya hewa vimeendelea kuwa bora ambapo kwa sasa usahihi wa utabiri wa msimu umefikia asilimia 84 na utabiri wa kila siku umefikia asilimia 82.7. Mamlaka iliweza kutabiri na kufuatilia mwenendo wa msimu wa mvua za vuli ambazo zilisababisha mafuriko na kuharibu miundombinu na mali za wananchi na baadhi ya wananchi kupoteza maisha katika baadhi ya maeneo hapa nchini mwezi Desemba, 2011.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Hali ya Hewa (*TMA*) katika mpango wake wa kuhakikisha miundombinu ya hali ya hewa inaendelea kuimarika. Kituo cha Hali ya Hewa Mkoani Katavi kimeanza kufanya kazi, hivyo kuongeza idadi ya Vituo Vikuu vya Hali ya Hewa kutoka 27 na kufikia 28. Mamlaka pia inaendelea na uboreshaji wa miundombinu yake ya kukusanya takwimu za hali ya hewa ambapo mitambo saba ya kupima hali ya hewa inayojiendesha yenyewe imenunuliwa kwa gharama ya Sh. 160,099,284/= na taratibu za kuifunga katika vituo mbalimbali zinaendelea. Aidha, *TMA* imeimarisha mfumo wa mawasiliano ya hali ya hewa kwa kuboresha mtambo

wa kukusanya na kusambaza taarifa za hali ya hewa (*Transmet*) ambapo jumla ya Sh. 122,589,879/= zilitumika. Uboreshaji huo umeongeza uwezo wa mtambo huo na kwa sasa unatumika kutuma taarifa za hali ya hewa kwa njia ya elektroniki kwenda kwenye vyombo vya habari. Utaratibu huu umepunguza gharama za kusambaza taarifa hizo.

Mamlaka imeendelea kuboresha karakana ya kutengeneza vifaa vya hali ya hewa iliyopo Kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Julius Nyerere kwa kufunga mtambo wa kuhakiki (*Barometers*) uliogharimu Sh. 134,918,784/=. Jumla ya *Barometers* saba za vituo vilivyo chini ya mradi wa *QMS* zimefanyiwa uhakiki (*calibration*). Hapo awali Mamlaka ilikuwa inalazimika kuvisafirisha vifaa hivyo (*Barometers*) mpaka Nairobi - Kenya kwa ajili ya kuvifanyia uhakiki.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na mafanikio hayo, Mamlaka iliendelea kukabiliwa na changamoto mbalimbali ambazo ni uchache wa mtandao wa Vituo vya Kupimia Hali ya Hewa na hivyo kuathiri usahihi wa utabiri kutokana na kukosekana kwa wigo mpana wa kupata taarifa za maeneo husika, uchakavu wa vifaa vya hali ya hewa na upatikanaji wa vifaa vya kisasa ili kuendana na mabadiliko ya teknolojia, upungufu wa wafanyakazi, kutokuwa na mfumo wa kisasa wa kuhifadhi taarifa na takwimu za hali ya hewa baada ya mfumo uliokuwa unatumwa awali kupitwa na wakati na pia kuboresha Chuo cha Hali ya Hewa Kigoma.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2012/2013, *TMA* itaendelea kuboresha huduma za hali



ya hewa kwa ajili ya maendeleo ya kiuchumi na kijamii pamoja na utoaji wa tahadhari juu ya hali mbaya ya hewa kwa ajili ya usalama wa watu na mali zao. Katika kipindi hiki, Mamlaka inatarajiwa kukamilisha ununuzi wa rada ya pili ambayo itafungwa Mwanza. Mkataba wa kutengeneza rada hiyo yenye thamani ya Shilingi bilioni 3.615 ulisainiwa tarehe 18 Machi, 2012. Mamlaka itaanza taratibu za ununuzi wa rada ya tatu ya hali ya hewa na kupanua mtandao wa Vituo vya Hali ya Hewa nchini kwa kuanza ujenzi wa Kituo cha Kupima Hali ya Hewa huko Manyara. Aidha, Mamlaka inatarajia kununua mitambo minne ya kupima hali ya hewa inayojiendesha yenyewe (*Automatic Weather Station*).

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013 TMA pia inatarajia kununua mtambo wa kuchambua taarifa za hali ya hewa kwa ajili ya kutoa utabiri na kuboresha Studio ya hali ya hewa kwa kufunga vifaa vya kisasa ili kutoka katika mfumo wa Analojia na kutumia Digitali; kushirikiana na Taasisi mbalimbali zikiwemo za elimu ya juu katika kufanya tafiti za mabadiliko ya hali ya hewa na mazingira; kuendeleza ushirikiano na vyuo vikuu hapa nchini ili kuanzisha shahada ya hali ya hewa na kupunguza gharama kubwa za kusomesha wafanyakazi nje ya nchi; kuanzisha mtandao wa wadau wa hali ya hewa ili kuhakikisha upatikanaji na usambazaji wa taarifa za hali ya hewa kwa watumiaji walio wengi na kwa wakati; kushirikiana na Kampuni ya *Starfish Mobile* ya Tanzania kuanza kutoa huduma za hali ya hewa kupitia ujumbe wa simu za mkononi (*SMS*) na kuendelea kuboresha huduma za hali ya hewa kwa Sekta ya

Usafiri wa Anga ili kuhakikisha kuwa mafanikio yaliyopatikana ya kupata cheti cha ubora kinachotambuliwa na Shirika la Viwango Duniani (*ISO*) yanaendelezwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ubora wa utendaji kazi unatokana na ubora na umahiri wa wafanyakazi. Kwa kutambua umuhimu huo, Wizara pamoja na Taasisi zilizo chini yake imeendelea kutoa mafunzo mbalimbali yenye lengo la kuboresha taaluma za wafanyakazi wake. Katika kipindi cha mwaka 2011/2012, jumla ya watumishi 1,930 walihudhuria mafunzo mbalimbali ndani na nje ya nchi. Kati ya hao, watumishi 109 walipatiwa mafunzo ya muda mfupi na 276 muda mrefu nje ya nchi. Aidha, watumishi 293 walipatiwa mafunzo ya muda mfupi na 1,252 mafunzo ya muda mrefu ndani ya nchi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013, Wizara pamoja na Taasisi zake itaendelea na utaratibu wa kupeleka watumishi mafunzoni kwa awamu kulingana na upatikanaji wa fedha kwa lengo la kuwaongezea ujuzi, ufanisi, na tija katika kufanya kazi zao. Jumla ya watumishi 2,167 watapatiwa mafunzo ya ndani na nje ya nchi. Kati ya hao, watumishi 252 watahudhuria mafunzo ya muda mfupi nje ya nchi, 159 mafunzo ya muda mrefu nje ya nchi, 304 mafunzo ya muda mfupi ndani ya nchi na 1,452 mafunzo ya muda mrefu ndani ya nchi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012 Wizara pamoja na Taasisi zake ziliajiri watumishi 370, watumishi 473 walithibitishwa kazini na watumishi 599

walipandishwa vyeo. Katika mwaka 2012/2013, Wizara na Taasisi zimepanga kuajiri watumishi 637, kuthibitisha kazini watumishi 343 na kupandisha vyeo watumishi 934.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Vyuo vya Mafunzo ni muhimu katika kukuza na kuendeleza taaluma ya Sekta ya Uchukuzi na Hali ya Hewa nchini. Wizara imeendelea kuvihudumia Vyuo hivi kulingana na uwezo wa kifedha. Vyuo vilivyo chini ya Wizara ni Chuo cha Taifa cha Usafirishaji (*NIT*), Chuo cha Bahari Dar es Salaam (*DMI*), Chuo cha Hali ya Hewa Kigoma, Chuo cha Usafiri wa Anga Dar es Salaam, Chuo cha Bandari na Chuo cha Reli Tabora.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo cha Taifa cha Usafirishaji (*NIT*) kilianzishwa mwaka 1975 kama Chuo cha Mafunzo chini ya Shirika la Taifa la Usafirishaji kwa lengo la kutoa mafunzo katika Sekta ya Usafirishaji na Uchukuzi. Mwaka 1982, Chuo kilipanda hadhi na kuwa Chuo cha Elimu ya Juu, chini ya Wizara ya Mawasiliano na Uchukuzi kupitia Sheria ya Bunge Na. 24 ya mwaka 1982 na tangazo la Serikali Na. 91 la tarehe 1 Julai, 1983.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tangu kuanzishwa kwa Chuo mwaka 1975 hadi kufikia Juni, 2012, Chuo kimeweza kutoa mafunzo ya muda mrefu kwa jumla ya wataalamu 2,291 wenye sifa za Astashahada, Stashahada na Shahada ya Kwanza katika fani za Menejimenti ya Lojistiki na Usafirishaji, Kupokea na Kupeleka Shehena, Uhandisi wa Magari, Ukaguzi wa Magari na Teknolojia ya Habari na Mawasiliano. Pia

katika kipindi hicho, jumla ya wataalamu 29,542 walihudhuria na kuhitimu mafunzo ya muda mfupi ya ueledi wa matumizi ya vyombo vya moto vinavyotumia barabara na usalama wake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika jitihada za kuboresha usalama barabarani, Wizara ya Uchukuzi inafanya mazungumzo na Wizara ya Viwanda na Biashara ili jukumu la kukagua magari yaliyotumika (*used vehicles*) yanayoingia nchini lifanywe na Chuo cha Taifa cha Usafirishaji. Chuo tayari kimepokea msaada wa seti nne za vifaa vya kisasa vya ukaguzi wa magari kutoka Benki ya Dunia. Vifaa hivyo vina uwezo wa kukagua magari 800 kwa siku. Chuo pia kiliendelea na ujenzi wa Kituo cha Rasilimali Mafunzo (*Learning Resource Centre*), jengo la ghorofa sita lenye ukubwa wa mita za mraba 9,648.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ili kukabiliana na upungufu mkubwa wa wataalam katika Sekta ya Uchukuzi, Chuo katika mwaka wa masomo 2011/2012 kilianzisha kozi mpya tano katika ngazi ya Stashahada ya Uzamili (*Post-Graduate Diploma*) ikiwa ni katika hatua ya maandalizi ya kuanzisha Shahada za Uzamili katika fani zifuatazo: *Procurement and Logistics Management, Logistics and Transport Management, Port and Shipping Management, Air Transport Management* na *Travel and Tourism Management*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kukabiliana na changamoto ya upungufu wa wataalamu wa usafiri wa anga, Chuo kinatarajia kuanzisha kozi za marubani na mafundi wa ndege katika Viwanja vya Ndege vya

Tanga na Dodoma. Chuo pia kitaendesha kozi za wahudumu wa ndege kwa lengo la kuboresha huduma zitolewazo katika ndege. Mafunzo hayo yatatolewa kwa wanafunzi kwa kuzingatia sifa mbalimbali ikiwa ni pamoja na elimu ya Kidato cha Nne au Sita, wenye uwezo wa kuongea kwa ufasaha lugha ya Kiswahili na Kiingereza na sifa za urembo au utanashati zinazotambulika na vyombo husika. Aidha, Chuo kimepanga kufanya tafiti, ushauri elekezi na kutoa machapisho katika Sekta ya Uchukuzi na usafirishaji. Vile vile, Chuo kitaendelea na ujenzi wa jengo la Kituo cha Rasilimali, Mafunzo na Kukarabati majengo ili kuboresha mazingira ya kufundishia na kujifunzia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013, Chuo kimepanga kuinua kiwango cha ubora wa taaluma itolewayo, kwa kuhuisha mitaala ili kukidhi taratibu za ithibati zilizowekwa na Baraza la Taifa la Elimu ya Ufundi (*NACTE*), kuanzisha kozi mpya tano, tatu katika ngazi ya Stashahada ya Uzamili (*Post-Graduate Diploma*) ambazo ni *Post-Graduate Diploma in Railway Transport Management*, *Transport Economics na Road Safety*, moja katika ngazi ya Shahada ya kwanza, yaani *Bachelor of Science in Transportation Engineering* pamoja na kozi za mafundi wa ndege, na kuongeza udahili wa wanafunzi wa kozi za muda mrefu kwa asilimia 80 kutoka wanafunzi 393 katika mwaka 2011/2012 hadi wanafunzi 700. Aidha, Chuo kimepanga kufanya tafiti elekezi na kutoa machapisho katika Sekta ya Uchukuzi na usafirishaji.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Tanzania imebahatika kuwa na ukanda mrefu wa Bahari ya Hindi wenye urefu wa kilometa 800. Aidha, Tanzania pia inamiliki sehemu kubwa ya Ziwa Victoria, Ziwa Tanganyika na Ziwa Nyasa. Kutokana na jioografia hii, nchi yetu ina hadhi ya *Maritime State*. Kwa kutambua umuhimu wa Sekta ya Bahari kwenye kuchangia uchumi wa Taifa letu, Wizara ilianzisha Chuo cha Bahari kwa Sheria ya Bunge Na. 21 ya mwaka 1991 ili kiweze kutoa mafunzo kwa wataalamu mbalimbali katika sekta. Tangu kuanzishwa kwake, Chuo kimedahili jumla ya wanafunzi 37,822 wa kozi fupi na ndefu na ambao wameajiriwa katika Sekta ya Bahari ndani na nje ya nchi. Kwa mwaka 2011/2012 pekee, Chuo kimedahili jumla ya wanafunzi 6,227.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo kimeweza kuongeza wigo wa mafunzo kwa Maafisa wa Ngazi zote za ubaharia na kinatarajia kutoa mafunzo kwa wataalamu wa Sekta ya Bahari kwa ngazi ya Shahada. Aidha, ili kukidhi ongezeko la mahitaji ya wataalamu katika sekta, Chuo kiliingia makubaliano na Chuo Kikuu cha Bahari cha *Dalian (Dalian Maritime University)* cha Jamhuri ya Watu wa China mwaka 2007. Pamoja na makubaliano hayo, Chuo Kikuu cha Bahari cha Dalian kimekubali kujenga tawi lake ndani ya Chuo cha Bahari *DMI* ili kuharakisha upatikanaji wa vitendea kazi na majengo, madarasa, Maabara, ofisi, na kumbi za mikutano (*auditorium*).

Napenda kutoa pongezi na shukrani zangu za dhati kwa niaba ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kwa Serikali ya Jamhuri ya Watu wa China kuruhusu Chuo Kikuu cha Bahari cha Dalian kujenga

tawi lake ndani ya Chuo cha Bahari cha *DMI*. Pia, napenda kutoa shukrani zangu kwa Sekta binafsi (*Tanzania Private Sector Foundation*) kwa kukiwezesha Chuo kupata vitendea kazi vyenye thamani ya Dola za Kimarekani 1,300,000. Tunawaomba na wadau wengine pia wajitokeze kuchangia Taasisi za mafunzo. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012, Chuo cha *DMI* kimepata ithibati (*accreditation*) kutoka *NACTE* na pia kimetunukiwa hadhi ya ubora na kuwa *Centre of Excellence* na Jumuiya ya Afrika ya Mashariki katika taaluma ya mafunzo ya Sekta ya Bahari katika Ukanda wa Afrika Mashariki. Chuo kimetunukiwa heshima nyingine na Shirika la Kimataifa linaloratibu usafiri wa majini (*International Maritime Organisation*) na kuwa kwenye hadhi ya Vyuo vinavyotambulika (*white list*). Aidha, kutokana na uwezo wa kitaalamu, *IMO* imekitema Chuo cha Bahari kuendesha mafunzo ya kuwaandaa wapambanaji dhidi ya uharamia (*Piracy*) katika Bahari ya Hindi yanayotekelezwa chini ya makubaliano ya Djibouti (*Djibouti Code of Conduct 2009*).

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuzingatia umuhimu wa Sekta ya Bahari kwenye kuchangia uchumi wa Taifa letu na ukuaji wa Chuo cha Bahari, Wizara kwa kushirikiana na wadau wengine imekipatia Chuo eneo kilipo hivi sasa na tayari kimepata hati miliki ya eneo hilo. Aidha, Chuo kimepata eneo la ekari 500 Wilayani Mkuranga kwa madhumuni ya kuanzisha mafunzo ya ukakamavu na nidhamu kazini (*Cadetship Training*).

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo cha Usafiri wa Anga Dar es Salaam kinaendesha mafunzo kuhusu Sekta ya Anga katika maeneo ya taaluma za uongozaji ndege, mafundi wa mitambo ya kuongozea ndege, wataalamu wa mawasiliano kwa urukaji (*Aeronautical Information Officers*) na wataalam wa usalama na upekuzi (*aviation security*). Chuo kinatoa mafunzo kwa wanafunzi kutoka hapa nchini na pia kutoka nje ya nchi. Katika mwaka 2011/2012, Chuo kimetoa mafunzo kwa wanafunzi 146. Kati ya hao wanafunzi 117 ni Watanzania na 29 ni kutoka nje ya nchi. Chuo kina usajili wa mpango wa mafunzo wa *ICAO (TRAINAIR - Plus)* na taratibu za kukisajili *NACTE* zinaendelea. Lengo ni kukamilisha taratibu za usajili katika mwaka 2012/2013 na kukitangaza Chuo ili kuongeza idadi ya wanafunzi kwa asilimia 20.

Aidha, mpango wa kukipanua Chuo upo katika hatua za awali ambapo kwa sasa juhudi zinafanyika kwa kushirikiana na uongozi wa Mkoa wa Pwani ili kupata eneo la kutosha kwa ujenzi wa chuo kipya. Lengo ni kukiwezesha Chuo hiki kutoa mafunzo katika nyanja mbalimbali za usafiri wa anga. Mwezi Juni, 2012, Chuo cha Usafiri wa Anga Tanzania (*CATC*) kilitunukiwa Cheti cha Ubora (*ISO 9001:2008*) baada ya kukidhi viwango vya ubora vya kimataifa katika utoaji mafunzo. Cheti kama hicho kilitolewa kwa Mamlaka ya Usafiri wa Anga mwezi Novemba, 2011 kutokana na ubora wa huduma zake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012, Wizara kupitia Mamlaka ya Hali ya Hewa imeendelea kuhudumia Chuo cha Hali ya Hewa Kigoma. Katika



kipindi hicho, wanafunzi 45 walimaliza mafunzo na kupangiwa kazi katika vituo mbalimbali vya hali ya hewa hapa nchini. Wanafunzi 39 walianza masomo ya hali ya hewa katika ngazi ya awali (*Meteorological Technician Mid-Level*) tarehe 7 Machi, 2012 na wengine 28 katika ngazi ya kati (*Meteorological Technician Senior Level*) na wanatarajiwa kuhitimu masomo yao ifikapo Desemba, 2012. Aidha, Chuo kimeongezewa walimu wawili ili kuendelea kujenga uwezo katika utoaji wa mafunzo ya hali ya hewa. Katika mwaka 2012/2013, Chuo kitaendelea kutoa mafunzo ya awali na ya kati katika fani ya hali ya hewa, kutoa mafunzo kwa wafanyakazi ndani na nje ya nchi kwa nia ya kuwaongezea uwezo na kuendelea kufuatilia mahitaji ya kupata usajili wa *NACTE*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo cha Bandari Dar es Salaam kiko chini ya Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (*TPA*) na kimeanzishwa kwa ajili ya kutoa elimu ya masuala ya Bandari. Aidha, kwa kuzingatia miongozo inayotolewa na *NACTE*, Chuo hiki kimeendelea kutoa mafunzo ya kuwaendeleza wafanyakazi wa Mamlaka ya Bandari katika fani zote za shughuli za Bandari ili kuongeza tija na ufanisi ikiwa ni pamoja na kutoa huduma za ushauri na kuendesha kozi fupi za jioni. Katika kipindi cha mwaka wa fedha 2011/2012, jumla ya wanafunzi 2,150 walihitimu mafunzo mbalimbali na inatarajiwa katika mwaka wa fedha 2012/2013, kitahitimisha wanafunzi 2,300.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Katika kipindi cha mwaka wa fedha 2012/2013, Mamlaka imepanga mikakati ya kuendeleza Chuo ikiwa ni pamoja na

kukipa vifaa bora na vya kisasa kwa ajili ya kufundishia na kuboresha elimu ya wakufunzi kwa asilimia 50 kufikia kiwango cha Shahada ya Uzamili (*Masters Degree*). Mikakati mingine ni kukarabati madarasa na ofisi za Chuo. Aidha, Chuo kitapitia, kuboresha, kuendeleza na kutekeleza mitaala inayokidhi mahitaji ya Sekta ya Bandari kwa viwango vya Kimataifa. Changamoto inayokikabili Chuo kwa sasa ni ukosefu wa majengo na eneo la mafunzo kwa vitendo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo cha Reli Tabora kilianzishwa mwaka 1947 kwa lengo la kutoa mafunzo ya ukarani. Baada ya Jumuiya ya Afrika Mashariki kuvunjika, Chuo kiliboreshwa ili kuweza kutoa mafunzo ya *Station Masters*, Udereva wa Treni, Ishara na Mawasiliano na *Train Guards*. Chuo kiliendelea kupanuka kwa kufungua Tawi la Morogoro kwa ajili ya kuendesha mafunzo ya Udereva wa Treni.

Mheshimiwa Mwenyekiti, utendaji wa Chuo ulishuka kufuatia zoezi la ubinafsishaji wa Shirika la Reli Tanzania (*TRC*) mwaka 1997 na kufuatiwa na zoezi la kupunguza wafanyakazi (*Retrenchment*) lililofanyika mwaka 2007. Kwa sasa Chuo kina wakufunzi sita. Kati ya hao, wanne wako katika Chuo cha Reli Tabora na wawili wako katika Tawi la Morogoro. Jumla ya wakufunzi 16 wanahitajika katika Chuo cha Reli Tabora na Tawi la Morogoro. Kwa sasa hivi Chuo kinatumia wataalam walioko *TRL* kama wakufunzi wa muda (*part-time*) ili kuziba pengo lililopo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kipindi cha mwaka 2011/2012 Chuo kiliendesha kozi mbili za *Station Masters*

na *Train Guards*. Kozi ya *Train Guards* ilianza mwezi Mei, 2011 ikiwa na wanafunzi 23 na kukamilika mwezi Aprili, 2012. Aidha, kozi ya *Station Masters* ilianza mwezi Mei, 2011 ikiwa na wanafunzi 17 na kukamilika Aprili, 2012. Kwa mwaka 2012/2013, Chuo kimepanga kuendesha mafunzo ya *Station Masters*, Ukaguzi wa njia ya reli, Madereva wa Treni pamoja na *Train Guards*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Wizara imeendelea kushiriki kwenye Mikutano mbalimbali ya Jumuiya ya Afrika Mashariki. Katika ushirikiano huu, Jumuiya imekamilisha mkakati wa kuendeleza Sekta ya Uchukuzi (*EAC Transport strategy and road development*). Katika mkakati huu, miradi mbalimbali imeainishwa kwa ajili ya utekelezaji. Miradi hii ni pamoja na ile inayounganisha nchi wanachama wa Jumuiya na ndani ya nchi kwa nia ya kurahisisha ufanyaji biashara katika Jumuiya. Miradi hiyo inajumuisha reli, bandari, usafiri wa anga, usafiri wa majini, barabara na vituo vya mipakani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Tanzania kama nchi mwanachama wa Jumuiya, imeshiriki katika Mikutano ya kuondoa vikwazo visivyo vya kiforodha (*Non Tariff Barriers-NTB*) ili kurahisisha uchukuzi na biashara miongoni mwa nchi wanachama. Maeneo yenye vikwazo visivyo vya kiforodha ni pamoja na Taasisi nyingi kujihusisha na kupima ubora wa bidhaa. Katika kusimamia suala hili, Jumuiya imeanza kufanya utafiti kuhusu utaratibu wa kisheria wa kusimamia uondoshwaji wa vikwazo visivyo vya kiforodha.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuhusu usafiri wa reli, nchi wanachama wameandaa Mpango Kabambe wa uendelezaji wa reli (*The East African Railway Master Plan*). Kazi inayoendelea ni maandalizi ya mwongozo wa kisheria na kiutendaji kuhusu ushirikishwaji wa Sekta binafsi (*Public Private Partnerships - PPPs*) utakaosaidia kuendeleza reli za kikanda.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa upande wa usafiri majini, Tanzania imeendelea kushirikiana na nchi nyingine wanachama wa Jumuiya ya Afrika Mashariki katika kupambana na vitendo vya kiharamia katika Bahari ya Hindi kwa kushirikiana na Shirika la Kimataifa linalosimamia Usafiri Majini (*IMO*), Umoja wa Afrika (*AU*), Mamlaka ya Maendeleo ya Nchi za Kanda ya Mashariki (*Intergovernmental Authority on Development - IGAD*) pamoja na kuandaa makubaliano ya ushirikiano wa kupambana na kuzuia vitendo vya kiharamia. Aidha, imekubaliwa kuwa Kituo cha Utafutaji na Uokoaji katika maziwa kijengwe Mkoani Mwanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Wizara ina jukumu la kuendeleza Miundombinu ya Uchukuzi nchini ili kuweza kuiunganisha nchi yetu na Nchi Wanachama wa *SADC*. Kwa sasa Nchi Wanachama wa *SADC* wanaendelea kukamilisha Mpango Kabambe wa Uendelezaji wa Miundombinu (*Regional Infrastructure Development Master Plan - RIDMP*). Mshauri Mwelekezi amekamilisha rasimu ya taarifa ya Mpango huo. Taarifa hiyo imejadiliwa na kupitishwa na Kikao cha Baraza la Mawaziri wa Uchukuzi wa Nchi Wanachama kilichofanyika Angola mwezi Juni, 2012. Wizara

iliwasilisha miradi mbalimbali ambayo imejumuishwa katika mpango huo. Miradi hiyo inahusu reli, bandari, viwanja vya ndege, na hali ya hewa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Hivi sasa Jumuiya mbili za *EAC* na *SADC* zimeanzisha eneo huru la kibiashara kwa ushirikiano na *COMESA*. Lengo la ushirikiano huu ni kurahisisha ufanyaji biashara kwa kuoanisha taratibu za kibiashara na usafiri katika Jumuiya hizi tatu ikiwa ni pamoja na kuendeleza miundombinu ya usafiri wa majini, anga, reli na huduma za hali ya hewa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, utunzaji wa mazingira ya uchukuzi ni muhimu katika kuimarisha huduma na miundombinu ya uchukuzi nchini. Wizara imeendelea kuhakikisha kuwa utekelezaji wa miradi ya maendeleo na utoaji wa huduma za uchukuzi zinazohusika na Bandari, Viwanja vya Ndege, barabara na reli unazingatia Sheria, Kanuni, taratibu na Mikataba ya Kimataifa ya Uhifadhi wa mazingira ambayo nchi yetu ni mwanachama.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa 2011/2012, Wizara yangu imeweza kutekeleza mambo mbalimbali yanayolenga kuimarisha usalama na uhifadhi wa mazingira ya uchukuzi majini. Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ni mwanachama wa Mradi wa kukabiliana na umwagikaji wa mafuta kutoka kwenye meli katika Bahari ya Hindi (*GEF – Western Indian Ocean Marine Highway Development and Marine Contamination Prevention – WIOMHP*). Mradi huu unasimamiwa na Kamisheni ya Bahari ya Hindi (*Indian Ocean Commission – IOC*). Katika

kutekeleza mradi huo, Kamisheni ya Bahari ya Hindi imetoa msaada wa vifaa vya kukabiliana na umwagikaji wa mafuta baharini vyenye thamani inayofikia Shilingi milioni 190. Baadhi ya vifaa hivi ni pamoja na Matanki ya kukusanyia mafuta, mipira ya kuzuia mafuta yasienee baharini, mipira ya kupeleka mafuta nje ya bahari, pampu na vinyonya mafuta.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Wizara pia imeandaa rasimu ya Mpango wa Taifa wa kukabiliana na matukio/majanga ya kumwagika mafuta baharini (*The National Oil spill Response Contingency Plan*) na Mpango wa Taifa wa kukabiliana na matukio/majanga ya kumwagika sumu au shehena hatari baharini (*the National Hazardous and Noxious substances Response Contingency Plan*). Taifa letu litafaidika na kuwepo kwa mipango hii ili kujitandaa vyema na majanga yanayoweza kujitokeza kutokana na mwambao wa Tanzania kuwa karibu na njia kuu (*Mozambique channel*) ya meli zinazobeba kiasi kikubwa cha mafuta na shehena hatarishi kwa mazingira ambapo tishio la kumwagika mafuta au shehena za hatari linaweza kujitokeza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, miaka ya hivi karibuni utafiti umeonyesha kuwa katika mwambao wa bahari wa nchi yetu, kuna kiasi kikubwa cha gesi na mafuta. Hivyo, kumekuwepo na alama mbalimbali zisizohamishika zilizosimikwa baharini kuonyesha mahali ilipo miundombinu ya utafutaji na uchimbaji wa mafuta na gesi. Pamoja na baraka hizo, nchi yetu imekuwa kwenye mapambano makubwa dhidi ya vitendo viovu vya magaidi na maharamia wanaoshambulia meli

zinazoleta biashara ya kimataifa kwenye bandari zetu au kupita kwenye mwambao wetu. Uzoefu kutoka nchi zilizoendelea unaonyesha kuwa magaidi na maharamia hao wanaweza kushambulia alama hizi. Hivyo, ili nchi yetu iweze kulinda usalama wa uchukuzi baharini, kuhifadhi mazingira ya bahari na kukabiliana na vitendo viovu dhidi ya alama zisizohamishika zilizosimikwa baharini, Wizara yangu inaendelea na taratibu za kuridhia Itifaki ya Kimataifa kuhusu namna ya kukabiliana na vitendo viovu dhidi ya alama zilizosimikwa baharini ya mwaka 1988.

Mheshimiwa Mwenyekiti, uhifadhi na utunzaji wa mazingira katika huduma za uchukuzi wa Reli na barabara ni moja ya changamoto kubwa inayoikabili Wizara yangu. Changamoto hizo ni pamoja na msongamano mkubwa wa vyombo vya uchukuzi hasa mijini ambao umesababisha kuwepo kwa kelele nyingi, moshi, utupaji ovyo wa mabaki ya mafuta na vilainisha mitambo, taka ngumu na laini na uchafu mwingine unaoathiri afya za binadamu, mimea na wanyama. Wananchi wamekuwa wakifanya shughuli za kijamii kwenye hifadhi ya miundombinu ya uchukuzi kama kulima, kuchoma moto kwa ajili ya shughuli za uwindaji, kukata miti, kujenga nyumba na kufanya biashara katika maeneo ya hifadhi ya miundombinu. Kila mwaka Serikali imekuwa ikitumia fedha nyingi kukarabati maeneo ya reli, barabara, fukwe na viwanja vya ndege vilivyoharibiwa kutokana na shughuli za binadamu. Napenda kutoa rai kwa wananchi wanaoishi na kufanya shughuli zao katika maeneo haya, waache vitendo hivi ili kulinda miundombinu hii muhimu kwa manufaa ya Taifa letu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013, Wizara imejipanga kuleta katika Bunge lako Tukufu Miswada na Itifaki zilizotajwa hapo juu kwa ajili ya kupata kibali na kukamilisha mipango ya kitaifa niliyoitaja. Aidha, kanuni mbalimbali kuhusu uhifadhi wa mazingira katika kuimarisha huduma na miundombinu ya uchukuzi zitaandaliwa. Wizara imejipanga kuanza kutoa elimu kwa umma kuhusu umuhimu wa utunzaji wa mazingira kwenye maeneo ya hifadhi ya miundombinu ya uchukuzi na kwenye huduma za uchukuzi. Elimu itakayotolewa ni pamoja na kufanya mikutano na wananchi wa sehemu husika, matangazo ya kwenye redio na luinga na kuandaa vipeperushi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2011/2012, Wizara iliunda Kamati ya kushughulikia masuala ya UKIMWI. Aidha, ilifanya mkutano na wadau wa Sekta ya Uchukuzi kuhusu namna ya kujikinga na maambukizi ya virusi vya UKIMWI. Katika mwaka 2012/2013, Wizara imepanga kuendesha semina mbalimbali kwa watumishi kuhusu ugonjwa wa UKIMWI na pia kuwahamasisha watumishi wote wa Wizara kupima afya zao kwa hiari na kuwasaidia watakaokuwa wameathirika kwa kuwapatia lishe bora.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na juhudi zinazoendelea za kupambana na rushwa, suala hili bado linaendelea kuathiri jamii yetu. Katika kipindi cha mwaka 2011/2012, Wizara iliweza kuendesha semina mbalimbali ambapo tatizo la rushwa lilijadiliwa na kuwekewa mikakati ya kupambana nalo ikiwa ni



pamoja na kuwashawishi wafanyakazi kutoshiriki vitendo vya kutoa au kupokea rushwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, matumizi ya teknolojia ya habari na mawasiliano imeongeza na kurahisisha kwa kiasi kikubwa ufanisi na utendaji wa Sekta mbalimbali za kiuchumi na kijamii. Wizara imeitikia wito wa matumizi ya Serikali-Mtandao kama njia mojawapo ya mawasiliano kwa shughuli za Kiserikali ikiwa ni pamoja na matumizi ya barua pepe za kiofisi na matumizi sahihi ya Kompyuta. Katika mwaka 2011/2012, Wizara iliendelea kutoa elimu kwa Umma juu ya shughuli mbalimbali zinazotekelezwa na Wizara. Moja ya tukio kubwa na ambalo lilitumika kueleza historia ya Sekta ya Uchukuzi ni lile la Maadhimisho ya miaka 50 ya uhuru wa Tanzania Bara. Makala yenye ujumbe mbalimbali yaliandaliwa kupitia vyombo vya habari, mabango, vipeperushi na majukwaa kwa lengo la kuelimisha Umma kuhusu tulikotoka, maendeleo yaliyopatikana, changamoto zilizopo na namna tunavyokabiliana nazo katika Sekta ya Uchukuzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013 Wizara itaendelea kuhamasisha matumizi sahihi ya Serikali-Mtandao na kueleemisha umma kupitia tovuti yake yenye anwani [www.mot.go.tz](http://www.mot.go.tz). Aidha, Wizara itatumia mkakati wake wa Mawasiliano kuongeza wigo wa kujitangaza zaidi ili umma wa Watanzania ujue kazi mbalimbali za uchukuzi zinazofanyika kwa maendeleo ya Taifa letu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kutoa shukrani za dhati kwa wadau wote wa Sekta ya Uchukuzi na

Hali ya Hewa ikiwemo sekta binafsi kwa ushirikiano wao katika kutimiza malengo yetu. Kwa namna ya pekee, naomba kutambua mchango wa M/S Said Salim Bakhresa, *East African Rail Hauliers*, *CRDB*, na *TIB* kwa michango yao katika maendeleo ya Uchukuzi. *(Makofi)*

Shukrani zetu pia ziwaendee Washirika wetu wa maendeleo katika kutekeleza programu na mipango yetu ya Sekta. Washirika hao ni pamoja na Mashirika ya Kimataifa na Taasisi za Kimataifa zinazochangia katika kuboresha utoaji huduma na miundombinu ya sekta zetu. Nchi na mashirika hayo ni pamoja na Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Majini (*IMO*), Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Anga (*ICAO*), Shirika la Hali ya Hewa Duniani (*WMO*), *UNESCO*, Benki ya Dunia (*WB*), Benki ya Maendeleo ya Afrika (*AfDB*), Benki ya Kiarabu ya Maendeleo ya Afrika (*BADEA*), *Kuwait Fund*, Jamhuri ya Korea, *OPEC Fund*, Umoja wa Nchi za Ulaya, Afrika Kusini, Uingereza, Marekani, Uholanzi, Japan, *European Investment Bank (EIB)*, India, China, Denmark, Norway, Ubelgiji, Ujerumani, Urusi, Sweden, Ufaransa, Finland, Singapore na wengine wengi. Tunaomba waendeleo kushirikiana nasi katika kuimarisha Sekta yetu na kufanikisha malengo yetu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kuishukuru tena Kamati ya Bunge ya Miundombinu na Waheshimiwa Wabunge wa Bunge lako Tukufu kwa michango na ushirikiano waliotupa katika kuboresha huduma zitolewazo na Wizara. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kutoa shukrani za dhati kwa viongozi wenzangu katika Wizara kwa

ushirikiano wanaonipa wakati wa kutekeleza majukumu yangu ya kila siku. Shukrani hizi ziende kwa Naibu Waziri - Mheshimiwa Dkt. Charles John Tizeba, Katibu Mkuu - Mhandisi Omar Abdallah Chambo, Naibu Katibu Mkuu Ndugu John Thomas Mngodo, Wakuu wa Idara, Wakuu wa Vitengo, Viongozi wa Taasisi zilizo chini ya Wizara pamoja na watumishi wote wa Wizara na Taasisi. Nami naahidi kushirikiana nao bega kwa bega katika kuendeleza, kuboresha miundombinu na huduma za uchukuzi na hali ya hewa hapa nchini. Nawashukuru sana. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, ili Wizara iweze kutekeleza majukumu na malengo yake katika mwaka wa fedha 2012/2013, naomba Bunge lako Tukufu liidhinishhe jumla ya Sh. 317,710,481,000/=. Kati ya fedha hizo, Sh. 64,952,351,000/= ni kwa Matumizi ya Kawaida na Sh. 252,758,130,000/= ni kwa ajili ya Miradi ya Maendeleo. Fedha za Matumizi ya Kawaida zinajumuisha Sh. 37,062,651,000/= za mishahara ya watumishi na Sh. 27,889,700,000/= fedha za Matumizi Mengineyo (*OC*). Fedha za Miradi ya Maendeleo zinajumuisha Sh. 189,780,000,000/= fedha za ndani na Sh. 62,978,130,000/= fedha za nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kwa mara nyingine nitoe shukurani zangu za dhati kwako binafsi na kwa Waheshimiwa Wabunge kwa kunisikiliza. Hotuba hii inapatikana pia katika tovuti ya Wizara kwa anuani ya [www.mot.go.tz](http://www.mot.go.tz).

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na hotuba, jedwali la miradi yote itakayotekelezwa katika mwaka

2012/2013 pamoja na kiasi cha fedha kilichotengwa kutekeleza miradi hiyo imeoneshwa katika Kiambatisho Na.1. Naomba Kiambatisho hicho kichukuliwe kama sehemu ya hoja hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa heshima na taadhima, naomba kutoa hoja. *(Makofi)*

**WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naafiki.

*(Hoja ilitolewa iamuliwe)*

**MWENYEKITI:** Tunakushukuru sana Mheshimiwa Waziri kwa hoja yako. Baada ya kutoa hoja yako, naona imeungwa mkono, ingawa katika hotuba yako umetaja mashindano haya ya Urembo huko kwingine, sasa sijui yale yaliyotangazwa hapa Bungeni, na mshindi wa kwanza mpaka wa tano, nao watapata kazi kama ulivyosema? Akina mama Hewa, wanajiandaa hapa, basi nadhani itabidi ulitizame na hilo kwa hisani yako kubwa. *(Makofi)*

Waheshimiwa Wabunge, naomba nimwite sasa Mwenyekiti wa Kamati ili aweze kuja kutoa ufafanuzi na uchambuzi wa hoja hiyo kama ilivyowasilishwa kwenye Kamati yake. Namwona Mheshimiwa Peter Serukamba - Mwenyekiti wa Kamati ya Miundombinu, ni yeye atawasilisha sasa ushauri na maoni ya Kamati juu ya Makadirio ya Hotuba hiyo.

Mheshimiwa Peter Serukamba, karibu. *(Makofi)*

**MHE. PETER J. SERUKAMBA - MWENYEKITI WA KAMATI YA MIUNDOMBINU:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza naomba kwa niaba ya Kamati yangu, nitoe pole kwa watu wote waliopatwa na maafa, hasa baada ya matatizo ya meli yaliyotokea pale Zanzibar. Lakini pia nimpe pole Mheshimiwa Joseph Selasini - Mbunge wa Rombo, kwa kupotelewa na baba yake mzazi na hivi karibuni alipotelewa na mama yake. Naomba Mungu aweke roho zote, mahali pema Peponi. Amen.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nichukuwe fursa hii kukushukuru kwa kunipa nafasi ili niweze kuwasilisha mbele ya Bunge lako Tukufu Maoni ya Kamati ya Bunge ya Miundombinu kwa mujibu wa Kanuni ya 99 (7) ya Kanuni za Bunge, Toleo la 2007, kuhusu Taarifa ya Utekelezaji wa Majukumu ya Wizara ya Uchukuzi kwa Mwaka wa Fedha wa 2011/2012 pamoja na Maoni ya Kamati kuhusu Makadirio ya Mapato na Matumizi ya Wizara hiyo kwa mwaka wa fedha wa 2012/2013.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa niaba ya Kamati, naomba kumpongeza Mheshimiwa Dkt. Harrison George Mwakyembe, kwa kuteuliwa kuwa Waziri wa Uchukuzi na Mheshimiwa Dkt. Charles John Tizeba, kwa kuteuliwa kuwa Naibu Waziri wa Uchukuzi. Kamati ina matumaini na imani kubwa kuwa Wizara hii itaongozwa kwa weledi mkubwa. Aidha, kwa niaba ya Kamati ya Bunge ya Miundombinu, naomba kuipongeza Wizara ya Uchukuzi kwa maandalizi, ushirikiano na mawasilisho mazuri kuhusu Taarifa ya Utekelezaji wa maagizo ya Kamati na Mpango wa Bajeti ya Mwaka wa Fedha wa 2011/2012 pamoja na

kazi zilizopangwa kufanyika kwa mwaka wa fedha 2012/2013 sanjari na maombi ya fedha kwa ajili ya kazi hiyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati ya Kudumu ya Bunge ya Miundombinu ilitoa maagizo kuhusu utekelezaji wa masuala mbalimbali ya Sekta ya Uchukuzi. Wizara haijaweza kutekeleza maagizo hayo kutokana na ufinyu wa bajeti.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2011/2012 Serikali ilitenga Shilingi bilioni 262.978 kwa ajili ya miradi mbalimbali ya maendeleo iliyoihusu Wizara hii. Kati ya fedha hizo Shilingi bilioni 190.0 zilikuwa ni fedha za ndani na Shilingi bilioni 72.978 zilikuwa ni fedha za nje. Hata hivyo, hadi Mei, 2012 fedha iliyokuwa imetolewa ni Shilingi bilioni 96.7 sawa na asilimia 57.6 ya mahitaji yote.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuzingatia majukumu ya Wizara, Kamati ilitarajia kwamba Serikali, kupitia Bajeti ya Wizara hii, ingekuja na mipango kabambe ya kufufua Shirika la Ndege, kufufua usafiri wa reli na kuimarisha usafiri wa meli. Hata hivyo, bajeti iliyoletwa kwenye Kamati haikuonyesha dhamira hiyo. Kamati ilijulishwa kuwa mwaka wa fedha wa 2012/2013 mahitaji halisi ya bajeti ya Wizara kwa ajili ya shughuli za maendeleo na kulipa madeni kuwa ni Shilingi bilioni 492.8. Hata hivyo, randama zilizowasilishwa mbele ya Kamati zilionyesha kuwa fedha iliyokuwa imetengwa kwa madhumuni hayo ni Shilingi bilioni 252.8 ambazo ni sawa na asilimia 51 ya mahitaji halisi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha wa 2012/2013 Wizara imetengewa jumla ya Shilingi bilioni 64.9 kwa ajili ya matumizi ya Kawaida. Kati ya fedha hizo, Shilingi bilioni 35.5 ni kwa ajili ya kulipia mishahara ya watumishi wa Wizara na Taasisi zake na Shilingi bilioni 27.9 ni fedha kwa ajili ya matumizi mengine (OC).

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati ilipokutana na Wizara hii mwezi Mei, 2012 ilielezwa kuwa kwa mwaka 2012/2013 Wizara imetengewa Shilingi bilioni 252.8 kwa ajili ya kutekeleza miradi ya maendeleo. Kati ya fedha hizo, Shilingi bilioni 189.8 ni fedha za ndani na Shilingi bilioni 62.9 ni fedha za nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, maoni ya Kamati ni kwamba, Wizara ya Uchukuzi ni miongoni mwa Wizara chache zinazoweza kuchochea ukuaji wa uchumi kwa haraka kwa kuwa fedha inayowekezwa katika Wizara hii inakwenda kuzalisha fedha zitakazotumika kuboresha sekta nyingine za uchumi na huduma za jamii. Pamoja na ukweli huu Wizara hii imetengewa fedha kidogo ikilinganishwa na mahitaji halisi. Mwaka fedha wa 2011/2012 Wizara ilitengewa jumla ya Shilingi bilioni 167.9 baada ya Bunge lako Tukufu kushinikiza fedha za maendeleo ziongezwe katika Sekta ya Reli na Bandari. Serikali iliahidi kuongeza Shilingi bilioni 95 na hivyo fedha za maendeleo kufikia jumla ya Shilingi bilioni 262.9. Hata hivyo, hadi kufikia Mei, 2012 fedha za maendeleo zilizotolewa ni jumla ya Shilingi bilioni 96.7 sawa na asilimia 57.6 ya fedha ambayo Bunge lako Tukufu lilisema haitoshi na hivyo kutaka iongezwe.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tafsiri yake ni kwamba, Serikali haikutimiza ahadi yake ya kuongeza Shilingi bilioni 95, kwani haikutolewa kabisa na hata ile ambayo Serikali yenyewe ilidhani ingetosha kuleta maendeleo katika sekta zake haikutolewa kwa ukamilifu. Matokeo yake Taasisi zilizopo chini ya Wizara hii kama vile reli na ndege zimeendelea kutoa huduma hafifu kabisa. Kamati inaishauri Serikali iwe inatimiza ahadi zake na kuwa na bajeti inayotekelezeka. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, ni kutokana na upungufu huu wa fedha mpaka Mei, 2012 Wizara hii ilikuwa inadaiwa na Wakandarasi madeni ya kazi na mikataba kiasi cha Shilingi bilioni 112.3 kutoka kwenye Taasisi mbalimbali zinazosimamia utekelezaji wa miradi ya maendeleo. Eneo lililoathirika zaidi ni Mamlaka ya Bandari Tanzania ambayo mwaka 2011/2012 ilikasimiwa Shilingi bilioni 6.3 kwa ajili kulipa madeni, lakini hadi Mei, 2012 ilikuwa haijapewa kiasi chochote. Kutokana na hali hii, Kamati inashauri Serikali ipunguze idadi ya vipaumbele na kuongeza vyanzo vya mapato ili miradi yake itekelezwe kwa awamu badala ya kutelekeza miradi mingi kwa kugawa fedha kidogo kidogo na hivyo kutoona manufaa ya fedha zinazotengwa kwenye miradi husika.

Aidha, Kamati ingependa ipate maelezo sanifu, kwa nini Serikali imekuwa inatoa fedha pungufu kuliko zilizoidhinishwa na Bunge wakati Serikali hiyo hiyo inaendelea kuwaambia Watanzania kuwa makusanyo ya mapato *TRA* yanavuka malengo? *(Makofi)*



Mheshimiwa Mwenyekiti, Reli ya TAZARA inakabiliwa na matatizo mengi ya kiuendeshaji. Miongoni mwa matatizo haya ni wafanyakazi kuchelewa kupata mishahara yao, wastaafu kukosa viinua mgongo, pia lipo tatizo la kutokuwa na viwango maalum vya malipo vinavyotozwa kwa uzito unaofanana (*Standard tariffs*) kwa mizigo inayosafirishwa katika Reli hivyo na kutoa mwanya kwa Mkurugenzi Mkuu kujinufaisha na hali hiyo. Isitoshe baadhi ya Vituo vya Treni vimefungwa na hivyo kupunguza kasi ya treni kwa kukosa vituo vya kupishania, kutokuwa na muundo mzuri na sawia baina ya wafanyakazi wa reli hiyo ambao ni raia wa Tanzania na raia wa Zambia. Uporaji wa mali za shirika hili inaonyesha kukosa mmiliki anayejulikana, hivyo kutoa mianya kwa viongozi kujinufaisha na mali hizo ikiwemo viwanja vya kujenga nyumba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, matatizo yote haya na mengine ambayo hayajatajwa hapa yanasababishwa na Sheria iliyoanzisha TARAZA, Sheria Na. 4 ya mwaka 1975, ambayo inasema: "Kwa kuzingatia kuwa Makao Makuu ya TAZARA yako nchini Tanzania, basi Meneja Mkuu atoke Zambia na Msaidizi wake atoke nchini Tanzania." Kamati inashauri Sheria hii ibadilishwe ili kutoa nafasi kwa Viongozi Wakuu wa Reli hiyo kubadilishana (*Rotation*) baina ya Tanzania na Zambia na madaraka makubwa aliyopewa Meneja Mkuu yapunguzwe ili maamuzi makubwa yatolewe kwenye vikao na siyo Meneja peke yake. Kamati inashauri Wakuu wa Nchi hizi mbili washauriwe ili wakubali sheria hii kubadilishwa kwa mustakabali mzuri wa Reli ya TAZARA. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati ilifurahishwa na uamuzi wa Serikali kuanza kusafirisha abiria jijini Dar es Salaam kwa njia ya Reli. Kuanzia mwezi Oktoba, 2012 abiria watasafiri kwa treni ya *TAZARA* kutoka Stesheni ya Mwakanga hadi Kurasini na kutoka Ubungo Maziwa kupitia Tabata hadi Stesheni ya Dar es Salaam. Uamuzi huu ni wa busara na wa kizalendo, kwani utasaidia sana kuondoa kero ya usafiri wa abiria jijini Dar es Salaam na kupunguza msongamano wa magari ambao ni kero kubwa jijini humo. Ni matumaini ya Kamati kuwa, maandalizi ya kutosha yatafanywa kuwa na eneo la kushushia abiria eneo la Kurasini na kuwasiliana na mamlaka nyingine kurahisisha usafiri wa abiria hao kutoka Kurasini kwenda katikati ya Jiji. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, Bandari ya Dar es Salaam ina eneo dogo na hivyo kuwa na mlundikano wa mizigo. Kutokana na hali hii, kuanzia mwaka 2007 kumekuwa na juhudi za kujenga jengo la kuegeshea magari *(Multistorey Car Park)*. Kamati inashauri kuwa Mamlaka ya Bandari Tanzania ijenge kwa kutumia vyanzo vyake yenyewe, kwani kwa kufanya hivyo bei ya ujenzi itapungua na mapato yote yatakayotokana na jengo hilo yatamilikiwa na Mamlaka hiyo kwa asilmia mia moja.

Wapo watu wanaodai kuwa hakuna haja ya kuwa na jengo la aina hiyo kwa sababu kuna maeneo ya watu binafsi ya kuhifadhia magari nje ya bandari *(ICDs)*. Hata hivyo, *ICDs* hizo hazitoshelezi magari yote yanayokuja bandarini, jengo hilo litatoa eneo la

bandari kuweka na mizigo mingine ikiwa ni pamoja na kuongeza mapato kwa Mamlaka ya Bandari Tanzania. Iwapo tunasema hatuna haja ya kujenga jengo hilo kwa sababu kuna *ICDs* nje ya bandari, mbona kuna *ICDs* za makasha (*Containers*) nje ya bandari bado tunapanga kupanua bandari ikiwa ni pamoja na gati namba 13 na 14? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mradi wa ujenzi wa gati namba 13 na 14 ni muhimu sana kwa uchumi wa nchi yetu, kwani bandari ya Dar es Salaam itaweza kuhimili uwingi wa mizigo kutoka ndani na nje ya nchi. Mchakato wa ujenzi wa gati hizi ulianza mwaka 2009 na mpaka leo hii bado tuko kwenye mchakato, tuko mbioni, tunafanyia kazi, taratibu zinaendelea na mengineyo yanayoashiria kukosa nia ya dhati wakati nchi jirani ya Kenya ilianza mchakato kama huo mwaka 2010 na sasa ujenzi wa gati Namba 17 na 18 unaendelea katika bandari ya Mombasa.

Aidha, katika Mkutano wa Saba wa Bunge, Serikali iliahidi kuwa inalifanyia kazi suala la bei halisi ya ujenzi wa gati hizi ili ujenzi wake uanze. Kamati inataka kufahamu hatua iliyofikiwa katika kupata bei halisi ya ujenzi wa mradi huo na pia ujenzi huo uanze mapema iwezekanavyo. Wakati nchi yetu ikiendelea kujivuta katika kufikia maamuzi juu ya upanuzi wa bandari yetu, bandari za nchi jirani Mombasa, Lamu, Beira na Durban zinapanuliwa kwa kiasi kikubwa.

Kamati pia inashauri bandari ya Dar es Salaam iendeleo kuimarishwa ili iweze kuhudumia mizigo mingi zaidi hasa kwa kujenga gati namba 13 na 14 ikiwemo

kupewa eneo la Vijibweni lenye ukubwa wa hekta 112 pamoja na eneo la Kurasini lenye ukubwa wa hekta 63 kwa ajili ya upanuzi wa bandari pamoja na shughuli nyingine za Bandari ya Dar es Salaam.

Mheshimiwa Mwenyekiti, eneo la Mtwara limeanza kuwa eneo muhimu sana kwa uchumi wa nchi yetu kutokana na miradi ya gesi iliyoko huko. Kutokana na uwingi wa mizigo inayotokana na uwekezaji katika eneo hilo, Bandari ya Mtwara inatakiwa iboreshwe na ili iweze kuwa na manufaa kwa nchi yetu Serikali itafute fedha na kujenga miundombinu ya bandari itakayokodishwa kwa wawekezaji badala ya kuwaachia wengine wajenge na kuikodisha kwa faida jambo ambalo halitainufaisha nchi yetu.

Pia kutokana na uwekezaji mkubwa uliopo na unaotarajiwa kuwepo Mkoani Mtwara, ni dhahiri kuwa mizigo mingi itahitajika kutoka na kuingia Mkoani humo. Katika hali hii, kuna kila sababu ya kupanua Bandari ya Mtwara ili iweze kuhimili uwingi wa mizigo hiyo, vinginevyo uwekezaji unaofanyika Mtwara utanufaisha bandari ya nchi jirani ya Msumbiji.

Kamati inaitaka Serikali ilieleze Bunge lako Tukufu mkakati unaotekelezeka na kupimika wa kupanua bandari hii ndani ya kipindi kifupi kijacho ili kuendana na kasi ya uwekezaji katika eneo hilo. Kamati inashauri Mamlaka ya Bandari Tanzania itafute fedha kwa ajili ya kuharakisha upanuzi wa bandari hii muhimu kwa maendeleo ya Ukanda wa Kusini na nchi yetu kwa ujumla. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mwanafalsafa mmoja aliyeishi karne ya 19, Mark Twain, aliwahi kusema, nanukuu: *“Twenty years from now you will be more disappointed by the things you didn’t do than the ones you did do. So throw off the bowlines. Sail away from the safe harbor. Catch the trade winds in your sails. Explore. Dream. Discover.”* (Mwisho wa Kunukuu). Kwa tafsiri isiyo rasmi alisema, nanukuu: “Miaka 20 kuanzia sasa tutasikitishwa na mambo ambayo hatukuyafanya kuliko yale tuliyoyafanya. Kwa hiyo, tweka tanga. Safiri kutoka bandari iliyo salama. Katika safari yako tumia fursa zitakazokuwepo. Chunguza. Kuwa na njozi. Vumbua.”

Mheshimiwa Mwenyekiti, usidhani kutofanya maamuzi leo ndiyo utakuwa usalama wetu. Miaka ijayo tutajuta na historia itatuhukumu kwa kutotenda tuliyopaswa kuyatenda. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati ilipata fursa ya kutembelea Bandari za Kigoma na Mwanza na kuona matatizo ya maeneo ya bandari yanavyomegwa na watu binafsi huku mamlaka zilizopo hazijali wala kuchukua hatua kunusuru maeneo hayo. Matokeo yake ni kwamba bandari hizo zinashindwa kupanga mipango ya kupanua shughuli zake, kwani maeneo ya kufanyia shughuli hizo yanakuwa yameshachukuliwa na watu binafsi. Kamati inashauri kuwa, utaratibu ufanywe ili maeneo yote ya bandari yaliyochukuliwa na watu binafsi yarejeshwe kwenye mamlaka husika. Aidha, Serikali iwe makini kulinda maeneo yake yasivamiwe ikiwemo kuyapima na kuyapa hati miliki. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na uamuzi wa Serikali wa kununua mafuta kwa wingi na kwa pamoja (*Bulk Procurement system*) ili kupunguza bei ya mafuta kwa mtumiaji, Mamlaka ya Bandari ilipaswa kujenga Boya kubwa baharini (*Single Point Mooring - SPM*) ambalo litawezesha meli kubwa za tani 80,000 hadi tani 100,000 kushusha shehena ya mafuta kiasi cha tani 3,000 kwa saa. Uwezo huo siyo tu ungepunguza bei ya mafuta kwa mtumiaji, lakini pia ungeweza kuleta ushindaji mkubwa kwa bandari zinazotuzunguka. Kwa mfano, kwa sasa gati la Kurasini *Oil Jet (KOJ)*, lina uwezo wa kupakua kiasi cha tani 250 tu kwa saa wakati gati la Bandari ya Beira nchini Msumbiji lina uwezo wa kupakua tani 1200 kwa saa. Kamati inaomba Bunge lako lielezwe hatua iliyofikiwa katika ukamilishaji wa mradi huu muhimu na uendeshaji wake utakavyokuwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali inakusudia kuanza ujenzi wa Bandari ya Bagamoyo na Mwambani jijini Tanga. Kamati inashauri ujenzi wa Bandari hizo ufanywe haraka iwezekanavyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Chuo cha Baharia cha Dar es Salaam (*Dar es Salaam Maritime Institute - DMI*) kimeteuliwa kuwa Chuo bora katika Ukanda wa Afrika Mashariki (*Centre of Excellence*). Kutokana na ubora huo, Chuo Kikuu cha Bahari cha Dalian nchini China (*Dalian Maritime University, People's Republic of China*) kiliingia makubaliano ya kushirikiana na Chuo Cha Bahari cha Dar es Salaam. Makubaliano hayo yalikusisha kubadilishana wakufunzi, teknolojia pamoja na kujenga Chuo Kikuu cha Bahari katika eneo la

Mkuranga nchini Tanzania. Hata hivyo, Serikali ya Tanzania ilitakiwa kutoa fidia kwa wananchi wa eneo la Mkuranga ambako Chuo hicho kingejengwa. Fedha iliyotakiwa ni Shilingi bilioni 3.8 tu. Ni mwaka wa tatu sasa Serikali haijatoa kiasi chochote na katika bajeti ya mwaka 2012/2013 hakuna kiasi kilichotengwa kwa ajili ya mradi huo. Kamati inataka kujua iwapo Serikali yetu bado inauhitaji mradi huu au la, kwani mwisho wa utekelezaji wa makubaliano hayo ni mwezi Septemba, 2012. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kampuni ya Meli ya Tanzania na China (*SINOTASHIP*) ilianzishwa mwaka 1967. Kampuni hii bado inaendelea kufanya kazi tena kwa ufanisi mkubwa. Kamati inashauri Bunge lako Tukufu lipatiwe majibu ya maswali yafuatayo: Kampuni ina meli ngapi? Kwa sasa ziko wapi? Mgao wa faida itokanayo na biashara ya meli hizo ukoje? Nani anayekagua hesabu za kila mwaka za Kampuni hii? Kwa mara ya mwisho zilikaguliwa lini? Mapato yanayotokana na Kampuni hii yanasaidiaje maendeleo ya nchi yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, umuhimu wa reli katika uchumi wa nchi unafahamika duniani kote. Serikali ina mipango mizuri ya kujenga mitandao ya reli nchini. Kuna mpango wa kujenga reli ya kuunganisha Bandari ya Mwambani jijini Tanga na Bandari ya Musoma, kujenga reli ya kuunganisha bandari ya Mtwara na Bandari ya *Mbamba Bay* iliyoko ziwa Nyasa Mkoani Ruvuma, pia kuunganisha bandari ya Mtwara na Liganga na Mchuchuma Wilayani Ludewa yaliko makaa ya mawe na madini ya chuma.

Pamoja na mawazo hayo mazuri, Kamati inashauri kuwa, pesa kidogo iliyopo itumike kuimarisha reli iliyopo kwanza mpaka itakapoweza kufanya kazi kwa uwezo wake ndipo tuingie kwenye miradi mingine. Kwa mfano, kazi itakayofanywa na reli ya Tanga – Musoma ya kusafirisha mizigo ya Uganda ndiyo ingefanywa na Reli ya Kati ya Dar es Salaam kwenda Mwanza ambayo sasa tunakaribia kuitelekeleza na kutoa mwanya wa kuharibika kwa barabara zetu kwa uzito wa malori yanayosafirisha mizigo ya kwenda nchini Uganda na kwingineko. Pia Kamati haikubaliani na wazo kwamba eti huu siyo wakati muafaka wa kujenga reli ya *Standard gauge* hapa nchini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa ujumla hali ya usafiri wa treni ni mbaya. Madhara ya hali hii ni makubwa sana kiuchumi. Udhaifu wa reli hii unalazimisha wafanyabiashara kutumia malori badala ya treni kusafirisha mizigo yao kitendo ambacho kinaligharimu Taifa fedha nyingi kukarabati barabara mara kwa mara kutokana na uzito wa malori haya. Aidha, kutokana na gharama kubwa ya usafiri wa malori, bidhaa zinazwa kwa bei ghali na hivyo wananchi wanakuwa na maisha magumu ya kutomudu gharama ya bidhaa hizo. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati hii pamoja na Bunge lako Tukufu tumesema sana kuhusu umuhimu wa reli hii kwa mustakabali wa nchi yetu. Serikali yetu ni sikivu sana, lakini inasikitisha kuwa usikivu huu hauambatani na vitendo vinavyoonyesha kuwa ina uzalendo na uchungu wa hatma ya nchi yetu. Kamati



haipendi kuamini kuwa wenye mamlaka ya kutoa maamuzi kuhusu uboreshwaji wa reli hii ndiyo pia wafanyabiashara wakubwa wa usafiri wa malori na hivyo wanachelewesha makusudi maamuzi muhimu ili waendeleo kuneemeka huku Tanzania na Watanzania wanaendelea kuumia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, mfano wa hasara zinazotokana na udhaifu wa reli ya kati ni kupungua kwa shehena za mizigo katika bandari zetu. Kwa mfano, Bandari ya Kigoma kuna shehena nyingi zinazokusudiwa kupitishwa bandarini hapo, lakini kutokana na reli, behewa au injini kuwa mbovu na kutokuwa na uhakika wa shehena kufika salama, wafanyabiashara waliokuwa wamepatikana wamekimbia na kupitisha shehena zao ama Bandari ya Mombasa au kutumia njia ya barabara.

Hivyo kudhoofisha Bandari ya Kigoma na kuwaongezea umasikini wakazi wa Kigoma kwa kupungukiwa ajira iliyokuwa inapatikana kutokana na shughuli za bandari. Tani 45,000 za kahawa kutoka Burundi ambazo zingepita bandari ya Kigoma kila mwaka, tani zaidi ya laki moja za saruji na tani 20,000 za *Cinchona backs* kutoka DRC zimeshindikana kupitia bandari hii, zinapita kwa njia ya barabara hadi Mombasa badala ya kupita katika Bandari ya Kigoma na kusafiri kwa treni hadi Dar es Salaam.

Vilevile madini ya *nickel* katika eneo la Msongati yanatarajiwa kuanza kuzalishwa ndani ya miezi 18 ijayo ambapo kwa mwaka zitazalishwa siyo chini ya tani milioni 3.5. Tusipojipanga sasa, shehena hii itapitia

Uganda kwenda Mombasa au itapitishiwa Angola au Afrika Kusini. Hizi ni takwimu chache tu kwa kuzitaja ambazo tumezipoteza na tutakazoendelea kuzipoteza. Je, Serikali inaliona hili? Hatua gani inachukua? Au bado iko mbioni na mchakato unaendelea? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, mpaka sasa hakuna treni ya abiria inayokwenda Mwanza. Usafiri wa treni ni muhimu sana kwa kwa abiria hasa wenye kipato cha chini ambao ndio wengi. Ni imani ya Kamati kuwa kauli ya Mheshimiwa Waziri wa Uchukuzi kuwa ameagiza safari za treni ya abiria kwenda Mwanza zianze ifikapo Mwezi Septemba, 2012. Hata hivyo, treni zitakazoanza kutoa huduma hiyo ziboreshwe ili kuthamini abiria wanaotumia usafiri huo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna wakati hata wafanyabiashara wa Malori yanayosafirisha mizigo kwenda nje ya nchi (*Transit goods*) wanakwazwa na taratibu zilizopo hapa nchini ambazo siyo rafiki kwa biashara zao na hivyo kuamua kusafirisha mizigo yao kupitia Bandari ya Mombasa badala ya Dar es Salaam. Hakuna sababu za msingi kwa Malori haya kuwa na vituo vingi vya mizani ambavyo vinayapotezea muda mwingi njiani kwani yaliyo mengi yamefungwa lakiri (*seal*) na hivyo kuwa vigumu kupakia na kupakua mizigo njiani jambo ambalo linaweza kuongeza mizigo baada ya kupima mizigo katika mizani za mwanzo.

Kwa mfano, lori linalokwenda Rwanda likipimwa Dar es Salaam lipimwe tena Dodoma na mizani wa Mwendakulima, badala ya hali ya sasa ambapo linapimwa Dar es Salaam, Kibaha, Mikese, Kihonda,

Dodoma, Singida, Tinde, Mwendakulima, Nyakahura na Benaco. Izingatiwe pia katika vituo hivi kuna foleni kubwa ya malori na mabasi, wakati huo huo kuna vituo vingine njiani vinavyosimamiwa na mamlaka nyingine kama vile Mamlaka ya Mapato Tanzania (TRA) na askari wa usalama barabarani ambavyo pia pamoja na kazi nzuri wanazofanya, wanachangia kuchelewesha muda wa malori haya na hivyo kupunguza mzunguko wa biashara. (Makofi)

Kamati inashauri kuwa urasimu barabarani upunguzwe ikiwemo kutoa adhabu kali kwa wanaozidisha uzito wa mizigo ili waogope na kufuata taratibu zilizopo. Vinginevyo bandari zetu zitaendelea kukosa soko kama ilivyo sasa kwenye Bandari ya Kigoma.

Mheshimiwa Mwenyekiti, umuhimu wa usafiri wa anga unajulikana kwa kila mmoja wetu. Hivyo tunahitaji kuboresha viwanja vyetu ili viweze kuvutia mashirika makubwa ya ndege kuvitumia. Hata hivyo, ni muhimu kuwa na vipaumbele kwamba tuanze na kiwanja kipi? Kamati inashauri kuwa viwanja vya kupewa vipaumbele kwa sasa viwe ni kiwanja cha Mwanza ambacho kiko katikati ya nchi za Jumuiya ya Afrika ya Mashariki na kinaweza kuwa ni kitovu cha usafiri wa anga katika eneo hili; kiwanja cha Arusha kwa ajili ya watalii; kiwanja cha Kigoma kwa kuwa eneo hilo usafiri mwingine ni mgumu, kiwanja cha Songwe ambacho kimeshatumia fedha nyingi kukijenga na kimechukua takribani miaka 12, kisipokamilika mapema na kuanza kutumika itakuwa ni hasara kwa fedha zilizotumika kuujenga pamoja na

umuhimu wake katika kusafirisha mazao ya bustani na maua kutoka Mikoa ya karibu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mwaka wa fedha wa 2012/2013 Serikali imetenga kiasi cha Shilingi bilioni 109.07 kwa ajili ya ujenzi na ukarabati wa viwanja vinane vya ndege hapa nchini. Kwa kuzingatia ushauri hapo juu kuwa ukarabati wa viwanja vinavyokusudiwa katika bajeti ya mwaka wa fedha wa 2012/2013, hasa ambavyo havina masharti ya kutolewa fedha za nje, viahirishwe mpaka mwaka wa fedha ujao ili fedha hizo zipelekwe kwenye viwanja vichache ili ujenzi/ukarabati wa viwanja hivyo ukamilike kabisa kuviwezesha kuanza kazi. Kamati inashauri mkazo uwekwe kwenye kukamilisha Kiwanja cha Ndege cha Mwanza ambacho ni muhimu kwa utalii wa Ukanda wa Magharibi wa Serengeti, Lubondo na kadhalika. Aidha, kiwe kiwanja cha Kimataifa kwa Nchi za Maziwa Makuu. Hili litawezekana kwa kupunguza vipaumbele kwenye ujenzi na ukarabati wa viwanja vya ndege nchini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sekta zote za usafiri zilenge kuimarisha utekelezaji wa sera tulizonazo ikiwemo sera ya Kilimo Kwanza. Katika Mkoa wa Arusha kuna wawekezaji wa kilimo cha maua na mboga mboga na mazao hayo yanalimwa kwa ajili ya Soko la Ulaya na hivyo kuhitaji usafiri wa ndege. Uwanja ambao ungefaa kupitishia mazao haya ni Uwanja wa Kimataifa wa Kilimanjaro. Hata hivyo, kutokana na kukosekana jengo la kuhifadhia mazao hayo (*cold rooms*), mazao hayo yanalazimika kusafirishwa kwa magari mpaka Uwanja wa Kimataifa wa Jomo

Kenyatta nchini Kenya. Hali hii inakosesha mapato uwanja wetu na pia kufanya mazao hayo kuwa ghali kutokana na kuongeza gharama ya usafiri ambayo haikuwa ya lazima na kusababisha mazao ya Tanzania kushindwa kuhimili ushindani kwenye masoko. Kuepuka hali hiyo Kamati inashauri viwanja vyote vilivyo karibu na maeneo yenye kilimo cha mazao hayo hususan Uwanja wa Kilimanjaro na Uwanja wa Songwe kuwe na majengo ya kuyahifadhia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna wakati wafadhili wanajitolea kusaidia ujenzi wa viwanja vyetu vya ndege na masharti yao ni kuwa Serikali yetu ichangie kidogo katika ujenzi wa viwanja hivyo. Hata hivyo Serikali yetu imekuwa na uzito katika kutoa mchango wake wa fedha, kwa mfano Benki ya Dunia imekubali kujenga viwanja vya ndege vya Tabora na Kigoma kwa 83% ya gharama yote na Serikali ya Tanzania itoe kiasi cha 17% tu lakini Serikali haijatoa kiasi chochote na hivyo ujenzi huo kusimama. Kamati inashauri kuwa Serikali iwajibike kufanya sehemu yake katika ujenzi wa viwanja hivyo pamoja na miradi mingine ya maendeleo yenye masharti ya aina hii, kwani hiyo ndiyo namna pekee ya kutumia fursa za fedha za wafadhili zinazoletwa kwa ajili ya maendeleo ya nchi yetu. Vinginevyo, Serikali yetu ipime uwezo wake kabla ya kuingia makubaliano ya aina hii, kwani kushindwa kuyatekeleza hilitia aibu Taifa letu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Shirika la Ndege Tanzania (ATCL), limekuwa na matatizo kwa muda mrefu sana na limekuwa likiendeshwa kwa ruzuku kutoka Serikalini jambo ambalo limekuwa ni mzigo mkubwa kwa bajeti

ya Serikali na walipa kodi kwa ujumla. Kutokana na changamoto zinazoikabili Sekta ya Usafirishaji, shirika hili lilipaswa kuwa siyo la kipaumbele kwa Serikali, kwani mamilioni ya Shilingi ambayo tumekuwa tukiyaelekeza kwenye Shirika hili yangeweza kuwa na manufaa zaidi iwapo yangeelekezwa kwenye miundombinu ya reli, barabara na usafiri wa meli, miundombinu inayotumika na wananchi wengi zaidi na ambayo inachochea ukuaji wa uchumi kwa haraka zaidi. Aidha, si wawekezaji wengi walio tayari kuwekeza kwenye miundombinu ya aina hii.

Biashara ya Mashirika ya Ndege inahitaji mtaji mkubwa sana na Menejimenti yenye weledi mkubwa sana. Kwa muda mrefu, Serikali kupitia Shirika hili haijaamua ni biashara ipi ifanye; kwamba iwe na safari za ndani ya nchi peke yake, kikanda au kimataifa. Kila aina ya safari ina gharama zake na muundo wake ambao kabla ya kufikia maamuzi inabidi kujiandaa nayo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, licha ya gharama kuwa kubwa, hoja ya kuwa Shirika hili litakuwa linatambulisha nchi yetu (*National Flag Carrier*) imepitwa na wakati kwa nchi nyingi duniani zimeshaachana nayo. Hii ni baada ya kubaini kuwa siyo busara kuendelea kuwa na *National Flag Carriers* ambazo miaka yote zimekuwa ni mzigo kwa Serikali hasa katika mazingira ambayo watumiaji wa usafiri huo sio wengi na sekta binafsi inaweza ikauendesha vizuri zaidi. Aidha, licha ya ukweli kwamba biashara hii inahitaji mtaji mkubwa pia ina ushindani mkubwa sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia ni muhimu kujua kuwa kwa shirika hili kufanya biashara likiwa peke yake haliwezi kumudu ushindani, kwani mashirika mengi ya kimataifa yanafanya biashara kwa ushirikiano (*Alliances*). Ushindani kwa sasa ni baina ya mashirikiano haya na siyo shirika moja moja. Kwa mfano, Shirika la Ndege la Kenya linashirikiana na *KLM* ambalo ni miongoni mwa mashirika makubwa kwenye ushirikiano wa *Star Alliances*. Ushirikiano wa *Precision Air* na *KQ* unaliwezesha kuhimili ushindani na hivyo kuwa bora kuliko *ATCL*.

Aidha, tunakoelekea sasa si kushindana kwa mashirika, bali vitovu (*hubs*) vikubwa vya ndege kama vile Nairobi, Johannesburg, Dubai, Hong Kong, Amsterdam na vingine vingi. Vitovu hivi pia vinashamirishwa na uwezo wa nchi kiuchumi hasa mauzo nje ya nchi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali itoe msimamo wake kuhusu Shirika hili ili Bunge lako lijue tunakoelekea. Mwanafalsafa mmoja, Oliver Wendell Holmes, aliwahi kusema, nanukuu: "*The great thing in the world is not so much where we stand, as in what direction we are moving.*" Mwisho wa kunukuu. Tafsiri isiyo rasmi inasema: "Jambo kubwa katika dunia hii siyo pale tulipo, bali tunakoelekea." Serikali ijiulize, shirika hili linaelekea wapi? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Usafiri wa Nchi Kavu na Majini (*SUMATRA*) ina majukumu ya kusimamia vyombo vya usafiri wa nchi kavu. Hata hivyo, *SUMATRA* imeshindwa kudhibiti usafiri wa majini

na hasa usafiri wa baharini, kwani pamoja na uwepo wa Mamlaka hii, usalama wa usafiri wa majini hauaminiki. Kwa mfano, mwezi Septemba, 2011 meli ya MV. *Spice Islanders* ilizama na kupoteza maisha ya mamia ya Watanzania. Mwezi huu wa Saba, 2012 meli ya MV. Skagit imezama na kuuwa makumi ya watu. Kamati inaitaka Mamlaka hii kupitia Wizara ya Uchukuzi itoe maelezo kuhusu uwezo wake wa kusimamia usalama wa vyombo vya baharini.

Aidha, Kamati inaitaka Wizara ieleze muundo na utaratibu wa usajili wa vyombo ya baharini na iwapo kuna uwezekano wa kuwa na chombo kimoja cha kufanya usajili huo kwa pande zote za muungano. Pia kutokana na majanga yanayojitokeza mara kwa mara kuwe na chombo mahsusi cha utafiti na uokozi (*Research and Rescue*), na kama uanzishaji wake unahitaji nguvu ya kisheria, basi itungwe sheria kwa minajili hiyo. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kila yanapotokea majanga kama haya, Serikali ina kawaida ya kuunda Tume ili kubaini vyanzo vya ajali kama hizo. Lengo ni kuwa, baada ya kubaini vyanzo husika, Serikali ijipange kuepuka ajali kama hizo siku za usoni. Hata hivyo, licha ya Tume hizo kutumia fedha nyingi za Serikali, matokeo yake hayaleti tija, kwani ajali bado zinaendelea. Kamati inashauri Taasisi zote zinazohusika na usalama wa usafiri majini zijipange vizuri kifedha na kitaalam ili ajali kama hizi zisiendeleo kupoteza maisha ya Watanzania. (*Makofi*)



Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa miaka ya hivi karibuni kumekuwa na mabadiliko makubwa ya tabianchi. Mabadiliko haya yameanza kuwa na athari kubwa kiuchumi, kijamii na katika mazingira yetu. Athari hizi zinategemewa kuongezeka. Ili kukabiliana na matatizo haya, Mamlaka ya Hali ya Hewa hufanya kazi ya kuchunguza, kufuatilia, kutafiti na kutoa matokeo, tahadhari na ushauri kwa jamii na Taifa kwa ujumla juu ya namna ya kuepuka athari zinazotokana na mabadiliko ya hali ya hewa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ushauri na tahadhari zinazotolewa na Mamlaka ya Hali ya Hewa ni muhimu sana kwa mustakabali wa maendeleo ya nchi yetu katika nyanja za kilimo, usafiri wa anga, huduma za usafiri na uvuvi wa baharini, na shughuli za kila siku za maisha ya watu. Katika nchi zilizoendelea duniani, watu wake wakiamka asubuhi kitu cha kwanza kuangalia ni utabiri wa hali ya hewa ya siku hiyo. Shughuli na mipango mingi hupangwa kutegemea taarifa za utabiri wa hali ya hewa.

Hata hivyo, Kamati inaipongeza Wizara kwamba mwaka huu wa fedha imetenga Shilingi bilioni 3.8 kwa ajili ya kununulia rada na vifaa vingine kwa ajili ya Mamlaka ya Hali ya Hewa. Kwa mwenendo wa bajeti ya mwaka wa fedha wa 2011/2012, kuna wasiwasi iwapo fedha hiyo itatolewa, kwani kwenye bajeti hiyo fedha iliyotolewa kwa ajili ya shughuli za maendeleo ni asilimia 57.6 tu. Aidha, taasisi zinazotumia utabiri huu kwa ajili ya usalama wa shughuli zake ikiwemo usafiri wa anga na usafiri wa majini ziwe makini kufuatilia na

kuzingatia ushauri unaotolewa na Mamlaka hii ili kuepuka ajali zinazoweza kuzuilika.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ili kukabiliana na changamoto za kiteknolojia zinajitokeza mara kwa mara, Kamati pia inashauri Mamlaka ya Hali ya Hewa ijipange vizuri na kuwa na wataalam wenye sifa ili iweze kutekeleza majukumu yake kwa ufanisi zaidi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka wa fedha 2012/2013, Wizara imetengewa jumla ya Shilingi bilioni 64.9 kwa ajili ya Matumizi ya Kawaida na Shilingi bilioni 252.8 kwa ajili ya kutekeleza miradi ya maendeleo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kamati ilipitia na kujadili kwa kina Makadirio ya Bajeti ya Wizara ya Miundombinu na kupitia kifungu kwa kifungu na kuipitisha. Kamati hii inaliomba Bunge lako Tukufu kukubali kupitisha maombi hayo ya fedha kwa Wizara ya Uchukuzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kukushukuru wewe binafsi kwa kunipa nafasi hii ya kuwasilisha Taarifa ya Kamati yangu. Nawashukuru pia Mheshimiwa Dkt. Harrison George Mwakyembe - Waziri wa Uchukuzi, Mheshimiwa Dkt. Charles John Tizeba - Naibu Waziri wa Uchukuzi, Eng. Omary Abdallah Chambo - Katibu Mkuu wa Wizara ya Uchukuzi pamoja na Wataalamu wote wa Wizara hii na Taasisi zilizo chini yake kwa ushirikiano, ushauri na utaalam wao ambao kwa kiwango kikubwa umeiwezesha Kamati yangu kutekeleza majukumu yake na kuwasilisha taarifa hii leo katika Bunge lako Tukufu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kama ilivyo ada, naomba pia niwashukuru Wajumbe wenzangu wa Kamati hii kwa busara zao, hasa kwa kutekeleza kazi za Kamati kwa umahiri na umakini mkubwa kwa kupitia na kuchambua Mpango na Makadirio ya Bajeti ya Wizara hii na hivyo kufanikisha taarifa hii ambayo kwa niaba yao naiwasilisha mbele ya Bunge lako Tukufu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa heshima kubwa napenda kuwatambua Wajumbe wanaounda Kamati ya Miundombinu, ambao ni Mheshimiwa Peter J. Serukamba – Mwenyekiti na Mheshimiwa Anne K. Malecela – Makamu Mwenyekiti. Wajumbe ni Mheshimiwa Saidi A. Arfi, Mheshimiwa Lolesia J. M. Bukwimba, Mheshimiwa Herbert J. Mntangi, Mheshimiwa Juma Sururu Juma, Mheshimiwa Ritta E. Kabati, Mheshimiwa Innocent E. Kalogeris, Mheshimiwa Rosweeter F. Kasikila, Mheshimiwa Raya Ibrahim Khamis, Mheshimiwa Mkiwa Adam Kimwanga, Mheshimiwa Moses J. Machali, Mheshimiwa Salvatory N. Macheqli, Mheshimiwa Mohamed Habib Juma Mnyaa, Mheshimiwa Eng. Ramo M. Makani, Mheshimiwa Rita L. Mlaki, Mheshimiwa Rajab Mbarouk Mohammed, Mheshimiwa Faith M. Mitambo, Mheshimiwa Mtutura A. Mtutura, Mheshimiwa Nassib Suleiman Omar, Mheshimiwa Henry D. Shekifu, Mheshimiwa Grace S. Kiwelu, Mheshimiwa Haroub Muhammed Shamis, Mheshimiwa Ahmed M. Shabiby, Mheshimiwa Rukia Kassim Ahmed, Mheshimiwa Prof. Juma A. Kapuya na Mheshimiwa Prof. Kulikoyela K. Kahigi. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwisho kabisa, nachukua fursa hii pia kumshukuru Katibu wa Bunge - Dkt. Thomas D. Kashillilah, kwa kuiwezesha Kamati hii kutekeleza majukumu yake kwa ufanisi mkubwa na Katibu wa Kamati hii - Ndugu Angumbwike Lameck Ng'wavi kwa kuihudumia Kamati ya Miundombinu kwa ufanisi mkubwa na kuandaa Taarifa hii. *(Makofi)*

Nawashukuru pia Watendaji wote wa Ofisi ya Bunge kwa ushirikiano wao mzuri wa kuiwezesha Kamati yangu kutekeleza majukumu yake ipasavyo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa niaba ya Wajumbe wa Kamati ya Bunge ya Miundombinu, naomba sasa kuwasilisha na ninaunga mkono hoja. *(Makofi)*

**MWENYEKITI:** Nakushukuru sana Mheshimiwa Peter J. Serukamba Mwenyekiti wa Kamati ya Miundombinu kwa kuwasilisha maoni ya Kamati yako, ushauri na mapendekezo kwa Serikali kuhusu sekta hii ambayo imewekwa mezani kwa siku ya leo.

Waheshimiwa Wabunge, kwa mujibu wa kanuni, tunaendelea na hatua inayofuata na sasa nitamwita Msemaji Mkuu wa Kambi ya Upinzani kuhusu hotuba iliyowekwa mezani siku ya leo. Mheshimiwa Arfi.

**MHE. SAID AMOUR ARFI - MSEMaji MKUU WA KAMBI YA UPINZANI KWA WIZARA YA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa niaba ya Kambi ya Upinzani, naomba nitoe maoni ya Kambi ya Upinzani kuhusu hotuba ya bajeti ya Wizara ya Uchukuzi kwa mwaka wa fedha 2011/2012 kwa mujibu wa Kanuni za

Kudumu za Bunge Kanuni ya 99(7), toleo la Mwaka 2007.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza nichukue fursa hii kutoa shukrani zangu za dhati kwa Kiongozi wa Kambi ya Upinzani Bungeni Mheshimiwa Freeman Aikael Mbowe kwa kuiteua kuwa Waziri Kivuli wa Wizara ya Miundombinu inayosimamia Wizara ya Ujenzi na Wizara ya Uchukuzi. Namshukuru kwa miongozo yake na Uongozi thabiti akishirikiana na Naibu wake Mheshimiwa Zitto Zuberi Kabwe pamoja na Waheshimiwa Wabunge wote wa CHADEMA kwa msaada wao na ushirikiano.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa namna ya pekee, napenda pia kumshukuru Naibu Waziri Kivuli - Mheshimiwa Pauline Gekul kwa ushirikiano mkubwa kwangu. Nawashukuru pia wakazi wa Jimbo la Mpanda Mjini kwa kuendelea kuniadini, kunisaidia na kunivumilia katika kuutekeleza majukumu yangu kama mwakilishi wao. Ninawaahidi kuendelea kuwatumikia kwa uadilifu na uaminifu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda pia kuwapongeza Mheshimiwa Dkt. Mwakyembe na Naibu wake Mheshimiwa Dkt. Tizeba kwa kuchaguliwa kuongoza Wizara hii. Watanzania wana matarajio makubwa kwao. Mimi nina neno moja tu la kusema: "Mshika yote hukosa yote."

Mheshimiwa Mwenyekiti, ukirejea dira na dhamira ya Wizara, Kambi ya Upinzani bado inaendelea kuwa na mashaka na dira hii na dhamira halisi ya Serikali

katika kuendeleza Sekta ya Uchukuzi katika nchi yetu kwa kuzingatia mwenendo wa kibajeti usio na matumaini na nia thabiti katika kukuza sekta hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, fedha za maendeleo zilizoidhinishwa kwa ajili ya utekelezaji wa bajeti ya mwaka 2011/2012 zilikuwa kiasi cha Sh. 190,000,000,000/= ila mpaka mwezi Mei, 2012 fedha zilizokuwa zimetolewa ni kiasi cha Sh. 69,226,830,800/=. Mchanganuo wa Fedha za Maendeleo zilizotolewa kwa kila mradi hadi Mei, 2012 ni kama jedwali hapa chini linavyoonyesha:-

**Bajeti ya mwaka 2011/12 na fedha zilizotolewa hadi Mei 2012**

Maelezo	Bajeti Iliyoidhinishwa 2011/12	Fedha Zilizotolewa Hadi Mei 2012	%
Matumizi ya Kawaida	69,585,672,000	49,269,234,749.00	71
Matumizi ya Maendeleo	190,000,000,000	69,226,830,800.00	36
- Ndani	72,978,130,000	3,515,150,609.32	
- Foreign			5
JUMLA	332,563,802,000	122,011,216,158.32	37

Mheshimiwa Mwenyekiti, jedwali hilo linaonyesha wazi na ni ushahidi wa jinsi ambavyo Serikali imekuwa haitilii maanani umuhimu wa Wizara ya Uchukuzi ambayo ni Wizara muhimu sana katika kukuza uchumi wa Taifa letu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na fedha kutokutolewa kama zilivoidhinishwa na Bunge ni kuwa

hadi kufikia Mei, 2012, madeni ya kazi zilizotekelezwa na makandarasi kutokana na mikataba iliyopo yalifikia kiasi cha Shilingi bilioni 112.341, na miradi ambayo ina madeni hayo ni kama yalivyo kwenye jedwali hapa chini:-

**Madeni yanayohusiana na miradi ya maendeleo (Sh. milioni)**

Taasisi	Bajeti 2011/12 "000"	Fedha Zilizotolewa Kufikia Mei, 2012 "000"	Madeni ya Kazi na Mikataba hadi Mei 2012 "000"
RAHCO	42,708.78	17,460.00	25,248.78
TRL	53,065.00	24,135.37	28,929.63
ATCL	16,651.37	4,000.00	12,651.37
TAA	43,629.38	11,456.24	29,440.98
MSCL	6,778.83	217.61	6,561.23
TMA	3,481.99	1,000.00	2,481.00
NIT	1,739.00	1,000.00	739.00
TPA	6,289.49	-	6,289.49
JUMLA	174,343.84	59,269.22	112,341.48

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na jedwali hilo, ni dhahiri kuwa mashirika yetu yataendelea kufanya kazi chini ya kiwango kutokana na Serikali kutokutoa fedha kama zinavyoidhinishwa na Bunge hili na hata bajeti inayoombwa mwaka huu siyo kwa ajili ya kuboresha huduma, bali kwa kiasi kikubwa ni kwa ajili ya kulipa madeni yaliyosababishwa na bajeti iliyoidhinishwa na Bunge mwaka wa fedha uliopita na haikutekelezwa kwa kupewa fedha za kutosha.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na umuhimu wa Wizara hii, tulitegemea kuwa Serikali ingetenga fedha za kutosha ili kuiwezesha kutekeleza majukumu yake kwa ufanisi, lakini la kushangaza ni kuwa fedha

iliyotengwa ni ndogo sana ukilinganisha na mahitaji halisi ya Wizara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa taarifa iliyowasilishwa kwenye Kamati ya Bunge ya Miundombinu ni kuwa mahitaji halisi ya Wizara kwa mwaka huu wa fedha 2012/2013 kwa ajili ya miradi ya Maendeleo na kuweza kulipa madeni mbalimbali yalikuwa Shilingi bilioni 492.859 ila kwa mujibu wa randama ni kuwa fedha zilizotengwa ni kiasi cha Shilingi bilioni 252.758 ambazo ni sawa na asilimia 51 na kati ya fedha hizo ni kuwa Shilingi bilioni 62.978 ni fedha za nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na mgao huu uliotolewa na Serikali, ni wazi kuwa kutoa mgawo wa asilimia 51.3 kwa ajili uendeshaji (*OC*) Ni dhahiri kuwa Wizara hii haitaweza kutatua kero mbalimbali za uchukuzi na hivyo wananchi wataendelea kupata usumbufu mkubwa kutokana na kukosekana kwa fedha kwa ajili ya uwekezaji unaotakiwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mahitaji halisi ya *OC* kwa Idara, Vitengo na Taasisi za Wizara kwa mwaka 2012/2013 yalikadiriwa kufikia jumla ya Shilingi bilioni 231.372. Kiasi hiki cha mahitaji ya *OC* ni cha juu kikilinganishwa na kiwango-ukomo cha Shilingi bilioni 23.695 kilichowekwa na Serikali. Hii inaonesha kuwa Wizara itakuwa na upungufu wa mahitaji ya *OC* ya jumla ya Shilingi bilioni 207.677.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mwaka 2012/2013 wa fedha, Wizara iliomba bajeti kwa ajili ya miradi ya maendeleo kiasi cha Shilingi bilioni 582.929 ili iweze



kuwekeza kwenye miradi mbalimbali ila kiasi kilichotolewa na Hazina kama kiwango ukomo cha Wizara ni Shilingi bilioni 85 tu. Kiasi hiki ni kidogo sana na hakitoshelezi hata kulipa madeni yaliyopo licha ya kutekeleza kazi za mwaka wa fedha 2012/2013 kwa miradi inayoendelea.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa andiko la Wizara kwa Mheshimiwa Waziri Mkuu ni kuwa, kiasi kinachohitajika kwa miradi inayoendelea (kulipa madeni ya makandarasi na kutekeleza kazi za mwaka 2012/2013) ni Shilingi bilioni 429.881 ila walitengewa kiasi cha Shilingi bilioni 85 na hivyo kusababisha uwepo wa upungufu wa Shilingi bilioni 344.881.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na kutokutengwa kwa fedha za kutosha kama zilivyoombwa kwa ajili ya miradi ya maendeleo, ni ukweli ulio wazi kuwa kutakuwa na athari ambazo zitaikumba sekta hii kama vile kushindwa kufufua injini za Treni, kukarabati reli zetu, kununua mabehewa mapya, kutengeneza karakana za kukarabati treni, kushindwa kufufua Shirika letu la Ndege (ATCL), kushindwa kutengeneza na kununua meli mpya kwa ajili ya Ziwa Victoria, Tanganyika, Nyasa, pamoja na kushindwa kusimamia taasisi mbalimbali zilizoko chini ya Wizara hii. (*Makofi*)

Kambi ya Upinzani haiungi mkono bajeti hii, kwani kutokana na mgawanyo huu ni dhahiri kuwa miradi itaathirika na hasa kutokana na mgawanyo wa OC ambao umekuwa wa kiwango kidogo kulingana na mahitaji halisi. Kadhalika, Wizara imepewa fedha

kidogo za maendeleo. Aidha, tunataka kupata majibu ya kina ni vipi Wizara hii itaweza kutekeleza majukumu yake kikamilifu wakati haina fedha kwa ajili ya kazi hizo?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Bandari ya Dar es Salaam inaunganishwa na masoko ya Tanzania Bara na nchi jirani kupitia mtandao wa reli na barabara. Reli ya *TRL* inayoanzia Bandari ya Dar es Salaam ni tegemeo kubwa katika usafirishaji wa mizigo ya nchi za DRC Congo, Rwanda, na Burundi. Aidha, reli ya *TAZARA* inatumika kusafirisha mizigo ya Zambia na Malawi. Kutokana na utendaji hafifu wa reli, imepelekea mizigo mingi inasafirishwa kwa njia ya barabara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kiwango cha uondoaji wa mizigo bandarini kwa njia ya reli kimeshuka na hivyo kuathiri uwezo wa bandari zetu kushindana kikamilifu na bandari jirani katika kufikia masoko ya nchi za Jamhuri ya Kidemokrasia ya Congo, Burundi, Rwanda na Uganda. Kwa mfano, shehena yote ya mafuta kuelekea nchi za Rwanda, Malawi na *DRC Congo* inasafirishwa kwa njia ya barabara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, njia ya barabara ambayo imekuwa ndiyo tegemeo kwa kusafirisha karibu asilimia 90 ya shehena bandarini imeendelea kuathiriwa na gharama kubwa za uchukuzi, safari ndefu za njiani (*Transit times*), uwezo mdogo wa kubeba mizigo mizito, na pia vikwazo vya njiani (*Non tariff barriers*). Kwa mfano, Taarifa ya Serikali juu ya maadhimisho ya miaka 50 ya uhuru katika Wizara

inasema, nanukuu: "Inakadiriwa kuwa muda wa lori la mzigo kutoka Dar es Salaam kwenda *DRC* Congo na kurudi ni wastani wa siku 45 kutokana na vikwazo na urasimu mbalimbali njiani."

Mheshimiwa Mwenyekiti, hali hii itaendelea kuchangia katika kudumaza mtiririko mzima wa shehena na ufanisi wa bandari kwa ujumla, kama Serikali haitakuwa na nia ya dhati ya kuboresha miundombinu ya reli hasa katika kuipa kipaumbele katika bajeti. Kambi ya Upinzani inataka kupata majibu, kuna mkakati gani wa kuhakikisha kuwa tunaitumia reli yetu vizuri kwa ajili ya kukuza uchumi na hasa kwa kuyafikia masoko ya nje kwa kupitia bandari zetu?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Reli ya Kati ni kichocheo kikubwa sana cha uchumi kwa wananchi wanaoishi katika Mikoa ambayo imeunganishwa na reli hii, na pia ni kiunganishi kikubwa kati ya bandari na nchi ambazo hazina bandari. Hivyo, basi jambo ambalo Kambi ya Upinzani imekuwa ikishauri Serikali ni kuiboresha reli ya sasa ili ifanye kazi kwa uwezo mkubwa kusafirisha abiria na mizigo. Kwa kipindi kirefu mpaka sasa, shirika letu hili limeyumba sana kutokana na uchakavu wa miundombinu, mitambo, upungufu wa fedha, uendeshaji na urasimu katika maamuzi unaofanywa na Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Sheria ya Reli Na. 4 ya Mwaka 2002 iliyoanzisha Kampuni ya *RAHCO* kwa sasa haina maana kuendelea kutumika, kwani sababu za msingi za kuanzishwa kwake kwa sasa hazipo. Hii ni

baada ya Serikali kubaini ubinafsishaji wa lililokuwa Shirila la Reli. Kwa kutumia Sheria hii ndiko kulikoifikisha Reli ya Tanzania hapa ilipo kwa sasa. Mfano hai, *RAHCO* kuingia katika Mkataba mbovu na wa kifisadi (*Concession Agreement*), kuuza mali za Reli; mabehewa, vichwa vya treni, kungoa reli na mataruma na kuuza kama chuma chakavu; kuviuza karakana, majengo na mali mbalimbali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, *RAHCO* bila ya kuzingatia umuhimu wa Reli ya Tanzania kwa Taifa, imekuwa inatumia fedha nyingi kwa kufanya utafiti wa kujenga njia ya Reli kutoka Tanga - Arusha - Musoma hadi Nchini Uganda wakati huduma za usafiri kwa nchi ya Uganda hadi Sudan ya Kusini unaweza kufanywa kwa kuimarisha Reli ya Tanga - Ruvu na kuunganishwa na Reli ya Kati bila ya kujiingiza katika gharama. Ni muhimu sana kukiimarisha kile kilichopo ili kifanye kazi vizuri na hivyo kuwa na sehemu nzuri ya kuanzia. Kinyume na hapo, ni kuharibu fedha za walipa kodi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi Rasmi ya Upinzani inaitaka Serikali ikabidhi karakana, majengo, reli, mabehewa, vichwa vya treni, mitambo na magari kwa ujumla mali zilizokuwa za Shirika la Reli (*TRC*) kwa *TRL* ili kazi ianze haraka ya kuifufua Reli ya Tanzania, wakati Serikali ikijaanda kwa hatua ya kuunda Sheria nyingine.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali isiingie mikataba ya kukodisha vichwa vya treni na mabehewa, badala yake ikubali kufufua vichwa vya treni, mabehewa, na karakana. Kwani utaratibu wa ukodishaji huiingizia Serikali gharama na ni mzigo mkubwa kwa kulipia, na

pia kusababisha vichwa vya treni, mabehewa kwari (*quaries*) na karakana kuachwa kukarabatiwa na hivyo kutelekezwa. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali baada ya kufanya utafiti wake wa kitaalamu, ilibaini ukweli wa hujuma hii. Hivyo Serikali ilitoa fedha kiasi cha Dola million tatu za Kimarekani kwa ajili ya kurudisha vichwa 25 vya treni, mabehewa 23 ya abiria na makontena 25 ya vipuri ambavyo vilikwenda India:-

- (a) Je, ni kwa nini Wizara ya Uchukuzi imezuia kurudishwa vichwa 15 vya treni, mabehewa 23 ya abiria na makontena 25 ya vipuri na badala yake kuanza mchakato wa kutafuta wanunuzi?
- (b) Je, fedha zilizotolewa na Serikali kiasi cha Dola milioni tatu kwa ajili ya kusafirishia, zilitumikaje?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Menejimenti ya Mpito iliipokea *TRL* ikiwa na madeni makubwa. Ukiacha madeni yanayotakiwa kulipwa kwa *RITES* na *IFC*, yapo madeni ya wadai wa kibiashara wa hapa nchini na madeni ya malimbikizo ya malipo ya wafanyakazi na yale ya kisheria (*PPF, NSSF, SDL, VAT*, na kadhalika) yaliyofikia Shilingi bilioni 10.82 hadi kufikia mwezi Juni, 2011.

Mheshimiwa Mwenyekiti, asilimia 60 ya madeni haya yaliingizwa kwenye bajeti ya Serikali ya mwaka 2011/2012 lakini hadi sasa ni Shilingi bilioni 1.1 tu ndizo zimelipwa kwa *TRL*. Kwa kuwa Menejimenti ya Mpito haikupata mtaji wa kufanyia biashara, *TRL* imeshindwa

kuyalipa na imeendelea kulimbikiza madeni ya wafanyabiashara, wafanyakazi na mifuko ya jamii hadi kufikia Shilingi bilioni 11.1 ilipofika Januari, 2012.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa muda wa takribani miezi mitano sasa *TRL* imekuwa ikitumia fedha kidogo inazozipata kununua mafuta kwa ajili ya treni za abiria na kuacha mizigo ya wateja iliyopakiliwa kwenye mabehewa ikiwa imesimama kwenye stesheni mbalimbali. Mwezi Aprili kulikuwa na *tariffs* kuwa *TRL* ilishindwa kusafirisha mizigo takribani 18. Treni nyingi zilisimama kwenye vituo mbalimbali kama Korogwe, Morogoro, Dodoma na kadhalika kwa siku zinazozidi 40 kwa sababu ya kukosa fedha ya kununulia mafuta ya dizeli. Suala hili limesababisha malalamiko mengi kutoka kwa wafanyabiashara wa ndani na nje ya nchi. Kuonyesha jinsi hali ilivyo mbaya sana, ni kwamba behewa huchukua siku 45 hadi siku 90 kusafirishwa kutoka Dar es Salaam hadi Kigoma.

Mheshimiwa Mwenyekiti, bajeti ya Serikali ilitenga Sh. 795,220,083/= ili kuliwezesha shirika kulipia shughuli za ulinzi ambazo hazijatolewa kwa Shirika na kusababisha Kampuni ya *Ultimate Security Tanzania LTD* kuishitaki *TRL* kwa madai ya Sh. 1,286,323,200/=-, fedha ambayo ilitakiwa kulipwa na Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mbali na miradi ya maendeleo, Menejimenti ya Mpito iliomba katika Bajeti ya Serikali ya mwaka 2011/2012 kiasi cha Shilingi bilioni 63.7 kwa ajili ya mtaji wa kufanyia biashara (*Working Capital*). Kiasi hiki kilitokana na Mpango wa Biashara ulioandaliwa na Menejimenti ya Mpito na kukubaliana

na Wizara ili kuiwezesha *TRL* kumudu kulipia gharama za uendeshaji. Hata hivyo, Serikali iliweza kutenga kiasi cha Shilingi milioni 900 tu ambazo hata hivyo fedha zilizotolewa ni kiasi kidogo sana mpaka sasa hivi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na hali mbaya ya kifedha katika Shirika la *TRL* kutokana na Serikali kushindwa kuiwezesha, sasa hivi *TRL* imetengeneza madeni ya kibiashara hapa nchini yanayofikia Shilingi bilioni 11 ambapo wadai mbalimbali wameipeleka Kampuni Mahakamani na waliobaki hawako tayari kuikopesha *TRL* tena, kwani *TRL* haikopesheki tena kwa sasa.

Kambi Rasmi ya Upinzani inataka kufahamu mambo yafuatayo:-

- (1) Ajira ya wafanyakazi wa Reli, Serikali itoe tamko: Je, wameajiriwa na Shirika la Umma au Kampuni binafsi (*TRL*)?
- (2) Utaratibu wa mishahara na kupandishwa madaraja kwa watumishi wa Shirika la Reli, marekebisho hayajafanyika kwa zaidi ya miaka 17: Nini hatima yake?
- (3) Watumishi wa Reli kutoaminiwa na Taasisi za Fedha kupata mikopo kama wafanyakazi wengine: Serikali inasema nini kuhusiana na tatizo hilo?

- (4) Mazingira hatarishi ya kufanyia kazi na kufanyakazi kwa muda mrefu bila malipo ya ziada: Serikali itoe kauli kuhusiana na hilo.
- (5) Serikali ina mpango gani wa kutoa motisha na kuwapa vitendea kazi watumishi hao wa reli?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi Rasmi ya Upinzani inawapongeza wafanyakazi wa karakana kuu Morogoro, Dar es Salaam na Tabora kwa uzalendo wao, uhodari, uaminifu na kujituma kwa kufanya kazi katika mazingira magumu angalau tunaona treni zikitembea. Tunaitaka Serikali iboreshe majengo ya Karakana, vitendea kazi, upatikanaji wa vipuri na kuboresha mazingira ya kazi na maslahi ya wafanyakazi hao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa sasa nchi yetu inafikiria kupanua usafiri wa reli kwa ajili ya kuhudumia nchi zote ambazo hazina bandari. Kitendo cha kushindwa kukiendeleza Chuo cha Reli maana yake ni kuwa tuanze kutafuta wataalam wa kuendesha reli yetu. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kukifufua Chuo cha Reli ili azma ya kuhudumia nchi zinazozunguka maziwa makuu iweze kufikiwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hatuwezi kuendesha Reli hata kama miundombinu itakuwa ni bora bila ya kuwa na wataalam. Hivyo basi, mkakati wa makusudi uwekwe kuendeleza Chuo cha Reli Tabora.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mawasiliano ya uhakika na kuaminika katika usafiri wa reli ni jambo la muhimu



sana ili kuhakikisha usalama wa abiria na mizigo kwa ujumla wake. Hivyo basi, Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kulieleza Bunge usalama na uhakika wa mawasiliano katika usafiri wa reli ukoje? Pia itueleze, mkongo wa mawasiliano wa Shirika unafanyakazi kwa kiwango gani?

Mheshimiwa Mwenyekiti, mfumo wa Reli unahitaji kufanyiwa ukarabati mara kwa mara ili kuhakikisha usalama, na kwa kipindi chote toka reli hii ilivyojengwa na Mjerumani, utaratibu wa usalama ulikuwa ndio huo. Kwa masikitiko makubwa, baada ya kubinafsisha reli yetu ikapelekea kutokuwepo na mfumo wa uhakika wa kuhakikisha usalama wa reli. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kurudisha na kuuimarisha mfumo wa ukaguzi wa usalama wa njia ya reli. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, majengo na samani. Hali ya majengo yote ya stesheni za reli ni mbaya sana, yamechakaa na hakuna utamaduni wa matengenezo ya mara kwa mara kama ilivyokuwa huko nyuma. Mfano mzuri ni jengo la stesheni ya Kigoma liko katika hali mbaya sana kiasi kwamba kama hatua hazitachukuliwa mapema, ni dhahiri tutapoteza historia, kwani litadondoka. Mbali ya kupoteza historia, linaweza kusababisha madhara makubwa. Pia samani katika vituo vyote vya reli zimechakaa na hazitoshelezi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kama ambavyo tumeeleza hapo mwanzo, Serikali tayari imevunja mkataba na *RITES* ambayo ilikuwa imeingia ubia na Serikali kuliendesha Shirika la Reli. Je, bado kuna umuhimu wa kuendelea kuwa na mashirika mawili ya

Serikali ambayo yote yanahudumia reli? Kazi zinazofanywa na *RAHCO* ni mojawapo ya kazi zilizokuwa zikifanywa na Shirika la Reli, hivyo basi Serikali haina budi kurudisha kazi zile zote zilizokuwa zinafanywa na Shirika hilo ili kuondoa ukiritimba usiokuwa na maana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi Rasmi ya Upinzani inaipongeza *RAHCO* kwa kazi walizokuwa wanazifanya kwa kipindi chote cha kuundwa kwake japokuwa tunapenda kupata ufafanuzi wa mali (nyumba, viwanja na mali nyinginezo) zilizokuwa za *TRC* zilizouzwa tulipata kiasi gani? Kwa kipekee tunataka kujua Kilabu ya Relwe Gerezani imeuzwa au imekodishwa? Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutoa majibu kwa umma.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Shirika la Reli lina maeneo mengi sana hapa nchini. Swali ni je, *RAHCO* imechukua hatua gani kuhakikisha maeneo hayo yote yamepimwa na yamepatiwa hati miliki na hatua za kukabiliana na wavamizi wa maeneo hayo?

Mheshimiwa Mwenyekiti, kumekuwepo na matengenezo ya reli ya mara kwa mara kati ya stesheni ya Kilosa na Stesheni ya Gulwe. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kuzingatia ushauri wa kitaalam unaotolewa wa kupunguza au kumaliza tatizo katika eneo hilo:-

- (1) Ujenzi wa Bwawa la Kidete na mabwawa mengine manne ya Msagali, Kimagai, Bwigiri na Hombolo ambayo yatapunguza kasi ya maji

katika Mto Mkondoa na mito mingine inayopeleka maji kwenye bonde la Wami.

- (2) Kuwepo na ushirikiano wa Ofisi ya Waziri Mkuu - TAMISEMI, Wizara ya Kilimo, Chakula na Ushirika, Wizara ya Maji, Ofisi ya Makamu wa Rais (Mazingira) na Wizara ya Uchukuzi ya kuona namna bora ya kuwaendeleza wananchi wanaoishi katika eneo hilo na kuwepo na kilimo cha umwagiliaji cha kitaalam kuliko ilivyo sasa.
- (3) Kusimamia sheria zilizopo za hifadhi ya reli na kuondoa au kupunguza shughuli za maendeleo ya binadamu katika maeneo ya hifadhi ya reli.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Katika zoezi zima la kuanzisha huduma za treni kati ya Ubungo Maziwa na Stesheni *TRL* imepewa majukumu ya kukarabati mabehewa 14 ya abiria na injini tatu aina ya 64. Baada ya ukarabati huo, ni kuwa, Treni hizo zitakuwa Mbili na kila Treni itakuwa na mabehewa Sita. Kila behewa kwenye hizo treni linakadiriwa kuwa litabeba abiria 150. Kwa ujumla wake ni kuwa treni hizo zitabeba jumla ya watu 14,400 kwa siku moja kama wananchi watakuwa tayari kupanda treni hizo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, taarifa ni kuwa, tayari Serikali imeshatoa fedha kwa Kampuni ya Reli kwa ajili ya ukarabati wa mabehewa 14 na injini tatu kwa ajili ya kuendesha mradi huo na Ukarabati wa Mabehewa umeanza kwenye Karakana ya Dar es Salaam na unagawanyika kwa awamu mbili, na kuwa mradi huu

unatarajiwa kuanza ifikapo mwezi Septemba mwaka huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika mradi huu fedha kwa ajili ya kukarabati mabehewa, Shirika la Reli baada ya kufanya tathmini iliomba Serikalini kiasi cha Sh. 345,107,560/= kwa ajili ya ukarabati wa mabehewa 14. Fedha hizo zilitolewa na Serikali bila kikwazo chochote kile na bila kuchelewa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa upande wa injini, makisio ya ukarabati yaliyoombwa na Shirika yalikuwa kiasi cha Shilingi bilioni 1.4. na Serikali ilishatoa fedha hizo kwa ajili ya ukarabati wa injini hizo na Mpaka mwezi Juni zilikuwa zimeshatumika Sh. 817,730,480/= kwa kufungulia *L/C (Letter of Credit)* na kiasi cha Sh. 582,269,520/= zilitarajiwa kutumika kununulia vifaa vinavyopatikana hapa nchini kwa ajili ya ukarabati wa injini hizo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali imekubali kutumia kiasi cha Shilingi bilioni 1.745 kwa haraka bila hata kuidhinishwa kwenye bajeti na Bunge hili kwa ajili ya kukarabati Mabehewa na injini za usafiri wa Dar es Salaam (Ubungo – Stesheni) ambapo ni eneo lisilozidi kilomita 10, na usafiri upo, ila tatizo ni foleni na wakati huo huo kuna mradi mkubwa wa mabasi yaendayo kasi (*DART*) unaendelea kutekelezwa kwenye eneo hilo hilo na kuacha kutatua matatizo lukuki ya usafiri kwenye Reli ya kati.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mfano, malipo ya kununulia vipuri vya kukarabati mabehewa ya abiria 31

kwa ajili ya safari ya Kigoma - Dar es Salaam - Mwanza zinahitajika kiasi cha Shilingi bilioni 1.488. Ila fedha hizi hazikutolewa na badala yake Serikali inasema kuwa hakuna fedha na hata hazikutengwa kwenye bajeti hii. Kutokupatikana fedha hizi kumesababisha Shirika la Reli kushindwa kuongeza idadi ya treni za abiria kwenda Mwanza na Kigoma na kubaki na huduma ya sasa ya DSM/KGM mara mbili kwa wiki tu lakini za Ubungo - Stesheni zinapatikana bila kikwazo chochote.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi ya Upinzani inajiuliza, hivi ni kwanini reli ya kati kila mara tunaambiwa kuwa kuna ufinyu wa bajeti, hakuna fedha za kukarabati mabehewa, hakuna fedha kwa ajili ya injini hizi za Mradi wa Ubungo Stesheni zimetoka wapi, wakati huo huo hakuna fedha zilizotengwa kwa ajili ya matengenezo ya reli ya Kaliua hadi Mpanda eneo ambalo linategemewa sana na nchi katika kusafirisha mahindi toka Mkoa wa Rukwa na Katavi kuja maeneo yanayoathirika sana na njaa?

Kambi ya Upinzani, inataka kupata majibu ya kina kama fedha hizi ziliidhinishwa na Bunge ni fungu lipi la bajeti, au zimetolewa kwenye fedha ya kukarabati reli ya kati? Tunawaeleza nini wananchi wanaotegemea reli ya kati kama njia pekee ya usafiri ambao miaka nenda miaka rudi wamekuwa wakilalamikia mabehewa na ubovu wa injini uliokithiri, lakini hawakusikilizwa?

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa Mpango wa Maendeleo wa Taifa umeainisha kuwa tunapaswa kuwekeza kiasi cha Shilingi trilioni 2.097 kwa kipindi cha

miaka mitano ya mpango kwa ajili ya reli ya kati, kununua injini na mabehewa kujenga reli ya Isaka mpaka Kigali, kufanya upembuzi yakinifu kwa ajili ya reli ya Musoma – Arusha na Mtwara, Songea, Liganga na kuhakikisha kuwa upembuzi yakinifu kwa ajili ya reli ya mjini unakamilika.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mwaka huu wa fedha, mpango ulielekeza kuwa tulipaswa kutenga kiasi cha Shilingi bilioni 272.065 kwa ajili ya kazi hiyo. Ila kwa mwaka huu wa fedha zimetengwa kiasi cha Shilingi bilioni 85 tu kwa ajili ya miradi yote ya maendeleo kwa ajili ya Wizara hii. Kambi ya Upinzani tunahoji, hivi kwa mwendo huu tutatimiza kweli mpango wa Taifa wa maendeleo? Au ni kuwahadaa wananchi kwa ahadi za uongo?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Reli ya *TAZARA* nayo ina matatizo mengi ambayo hayapishani na yale yanayoikabili Reli ya Kati kama vile: kutokuwa na mtaji wa kutosha wa kuendesha reli hiyo, uchakavu na uchache wa injini na mabehewa, njia ya reli kutokuwa na usalama wa kutosha na pia mawasilino ya mtandao wa reli kutokuwa wa uhakika. Pia kutokuwepo na safari za kutosha na uhakika kwa mujibu wa ratiba zake na hivyo kuleta usumbufu kwa abiria.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mbali na matatizo hayo, pia sheria inayoendesha Shirika hili la Tanzania na Zambia nayo inatakiwa ifanyiwe marejeo upya ili iweze kukabiliana na changamoto za wakati huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa upande wa bajeti ya matumizi mengineyo, katika mwaka 2011/2012 Wizara haikuweza kulipa deni la wastaafu wa TAZARA Sh. 22,961,396,972/= na badala yake imeendelea kuwaacha wazee wetu hawa wakiendelea kuhangaika kufuatilia madeni ya mafao yao bila kusikilizwa kama ambavyo umekuwa ni utamaduni wa Serikali ya CCM kuwadhulumu wazee kama ilivyo kwa wale wa Jumuiya ya Afrika Mashariki.

Kambi ya Upinzani inataka kupata maelezo ya kina, ni kwa nini fedha zilizoidhinishwa na Bunge hazikutolewa na fedha hizo zilikwenda wapi? Kwani hii itatusaidia kufanya uchambuzi wa kina katika kupitisha bajeti ya mwaka huu wa fedha. Hatukubaliani na tabia ya kuidhinisha tarakimu za fedha na wakati fedha halisi hazionekani kutolewa kwenye utekelezaji.

Aidha, tunataka kujua wastaafu wa TAZARA watalipwa lini madeni yao na siyo kuendelea na ahadi kila mara bila utekelezaji? Kadhalika tunataka kujua behewa za mizigo zilizokwama Zambia na kufanya kazi kati ya Zambia na Kongo tumepoteza kiasi gani kwa muda wote huo na ni nani atalipa hasara hiyo? Je, Serikali ina mpango gani kwa hilo?

Mheshimiwa Mwenyekiti, inasemekana kwamba shehena yote ya shaba kutoka Zambia imekuwa haipimwi kwenye mizani iliyopo Dar es Salaam kwa miaka yote na kutozwa gharama nafuu zaidi kuliko mizigo ya kawaida, kwa kuwa eti sheria inampa mamlaka Mkurugenzi Mkuu wa TAZARA ambaye siku zote ni Mzambia kuweka kiwango anachotaka. Kama

hivyo ndivyo, tunaitaka Serikali na wadau wa *TAZARA* waangalie kasoro hii na *TAZARA* ifidiwe kwa hasara iliyokwishapata.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Bandari zetu ndiyo utajiri tuliobarikiwa na Mwenyezi Mungu ili kujikwamua na umasikini unaotukabili, lakini tu kama tutakuwa na dhamira nzuri ambayo itaambatana na mipango mizuri. Hali halisi inaonyesha kuwa Mataifa mengi ya nchi za Asia ya Mbali zimetumia vizuri fursa za kuwa na bandari katika kuinua uchumi za Mataifa yao. Tanzania nchi ambayo bandari zake zina uwezo wa kuhudumia nchi ambazo hazina bandari, hii ni fursa kubwa sana ambayo Watanzania tumeichezea na sasa nchi zisizokuwa na bandari zinaanza kutafuta milango mingine kwa ajili ya kupokea na kusafirisha bishaa zake za ndani na nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mpango wa Taifa wa Maendeleo umeweka malengo kuwa ifikapo mwaka 2015 Mamlaka ya Bandari itaweza kuwa na uwezo wa kupakua mzigo wa tani milioni 9.87 ukilinganisha na uwezo wa sasa wa kuhudumia mzigo wa tani milioni 7.13, kupunguza muda wa kupakua mizigo kutoka wastani wa siku 12.5 za sasa na kufikia siku saba na kuongeza uwezo wa meli kugeuza baada ya kufika kutoka wastani wa siku 4.4 za sasa mpaka siku mbili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kufanikisha mpango huu, ulihitajika uwekezaji wa Shilingi bilioni 995,400 na hizi ni kwa ajili ya kujenga na kupanua gati 13 na 14 katika Bandari ya Dar es Salaam, kujenga Bandari ya Mbegani Bagamoyo, kupanua gati la



Bandari ya Mwambani Tanga, kupanua Bandari ya Mtwara, na kununua vyombo vya usafiri kwa ajili ya ziwa Tanganyika, Victoria na Nyasa. Mpango wa utekelezaji ni kuwa, kwa mwaka huu wa fedha tulipaswa kutenga kiasi cha Shilingi bilioni 200 kwa ajili ya kujenga gati 13 na 14 katika Bandari ya Dar es Salaam.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na suala hili kuwa katika Mpango wa Taifa wa Maendeleo na Serikali kutoa ahadi hapa Bungeni mwaka 2011 kuhusiana na ujenzi wa gati hizi bado mpaka leo hatujaanza ujenzi na wala hatujaweza kufahamu gharama halisi zinazohitajika kwa ajili ya ujenzi huo. Kambi ya Upinzani tunataka kupata majibu, Serikali imefikia wapi katika kuhakikisha kuwa gati hizi zinajengwa mara moja kwa ustawi wa uchumi wa Taifa na tukizingatia ushindani ambao upo kwa majirani zetu hasa Kenya na Msumbiji?

Mheshimiwa Mwenyekiti, kama tulivyosema hapo juu kuwa Serikali haina dhamira na nia ya kweli katika kusukuma maendeleo kupitia Wizara hii, kwani haiwezekani ukaimarisha uchukuzi wa reli na barabara bila ya kuimarisha bandari. Kwani katika bajeti ya mwaka huu, hakuna hata senti moja kwa ajili ya kuimarisha bandari katika bahari ya Hindi. Pamoja na uwekezaji unaofanywa Mtwara, lakini bado hatuoni umuhimu wa kuwekeza katika Bandari ya Mtwara, huu ni upofu wa ajabu!

Mheshimiwa Mwenyekiti, inasikitisha na inashangaza kwa watu wenye akili timamu wakafikiria

kujenga Bandari Bagamoyo badala ya Mtwara. Leo tunaipeleka wapi nchi hii? Tunajua yapo mazungumzo ya kuuza Bandari ya Mtwara, jambo ambalo Watanzania wote kwa ujumla wetu hatulikubali. Lakini urasimu unaofanywa na Serikali kuhusu lango kuu la meli kuongezwa kina na kujengwa kwa gati 13 na 14 katika Bandari ya Dar es Salaam na kuimarishwa kwa magati yaliyopo ni kwa faida ya nani? Kwa sababu Serikali ilikwishatoa tamko Bungeni, Kambi ya Upinzani inataka kujua utekelezaji umefikia wapi? Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali ilieleze Bunge, hivi kama mpango wa Maendeleo ya Miaka Mitano haufuatwi, Mpango wa Maendeleo wa Wizara hii unafuata nini hasa? Au kuna maana gani ya kuwa na Mpango elekezi wa miaka mitano?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Udhhibiti wa Usafiri wa Nchi Kavu na Majini ilianzishwa kwa Sheria ya Bunge Na. 9 ya mwaka 2001. Mamlaka ilianza kazi kisheria tarehe 20 Agosti, 2004, kwa Tangazo la Serikali Na. 297/2004, Mamlaka ya Udhhibiti na Usafiri wa Nchi Kavu na Majini (*SUMATRA*) ndiyo yenye jukumu la kuratibu shughuli za usafiri na kuhakiki ubora wa vyombo vinavyotumika kama ilivyoainishwa katika sheria inayounda Mamlaka ya *SUMATRA*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya tukio baya ambalo lilihusisha meli ya MV. Bukoba mwezi Mei, 21 mwaka 1996 ambapo zaidi ya watu 800 walipoteza maisha Serikali ilihitaji kupata funzo juu ya usalama wa usafiri wa majini na kuchukua hatua za kuzuia ajali za aina hii, itakumbukwa sasa ndani ya kipindi cha mwaka mmoja katika Pwani ya Zanzibar kama Taifa

tumeendelea kuruhusu ajali hizo kutokea na kupoteza Watanzania walio wengi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa Watanzania wanajiuliza, nini majukumu ya Mamlaka ya Usafiri wa Nchi Kavu na Majini, yaani *SUMATRA*? Swali hili limekuja pale mamlaka ilipojikita kutafuta takwimu za abiria waliokuwemo katika ajali na kutangaza idadi ya waliopoteza maisha na sio kutekeleza majukumu yake kisheria.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vyombo hivi vinavyotumika katika usafiri wa majini vimeonekana kupata usajili hata kama viwango vyake vya ubora kutokidhi vigezo, huku mamlaka huhitajika kufanya ukaguzi wa vyombo hivyo kabla ya usajili. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutoa majibu mbele ya Bunge: Je, vyombo vya usafiri majini hufanyiwa ukaguzi wa kina vinapoingizwa nchini?

Mheshimiwa Mwenyekiti, ajali ya meli ya MV. Skagit. Meli ya MV. Skagit iliyotokana na jina la "*star gate*" ilizuiliwa kutembea zaidi ya maili 20, yaani kilometa 32 kutoka bandari ya makimbilio salama. Pia ilizuiliwa na kutakiwa kutembea katika maeneo tulivu ya bahari ili chombo hicho kisiweze kupata hitilafu kutokana na mtikisiko wa abiria. Kambi ya Upinzani inachelea kuafiki kauli ya Serikali ya kutokuwa na taarifa hizi za uwepo wa chombo ambacho kinafanya kazi pasipo kuwa na sifa na kuendelea kutoa huduma kwa wananchi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, meli ya MV. Skagit ilipata hati ya ukaguzi tarehe 7 Mei, 2005 na muda wake kwisha mwaka 2010 tarehe 17 Mei na ukaguzi mwingine ulitakiwa kufanyika kabla ya kumaliza muda wake ambao ni Mei, 2010. Meli hii iliyotengenezwa na *VT Halter Marine* mwaka 1989 ilitakiwa kutumika kwa kusafirisha abiria mwisho mwaka 2006. Kambi ya Upinzani inataka kujua tatizo la Tanzania kutumia vifaa vilivyokwisha muda wake na kuhatarisha maisha ya Watanzania. Serikali imekuwa ikichukua hatua gani pale inapotokea vyombo kama hivi kuingia nchini? Serikali haioni ni kufanya mzaha na maisha ya Watanzania?

Mheshimiwa Mwenyekiti, itakumbu kuwakwa mwezi Septemba, 2011 ilipotokea ajali ya meli *MV. Spice Islander* iliyozama Zanzibar, Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar ilitangaza Tume ya Kuchunguza ajali ile, lakini taarifa haijatolewa mpaka sasa. Pia baada ya ajali ya MV. Skagit ya tarehe 18 Julai, 2012 Tume imetangazwa kupewa jukumu la kuchunguza ajali hii. Kambi Rasmi ya Upinzani inataka kujua ni lini taarifa ya ajali za meli *MV. Spice Islander* na MV. Skagit zitakuwa tayari?

Mheshimiwa Mwenyekiti, itakumbukwa kuwa, ajali mbili hizi zilizotokea kipindi kisichozidi mwaka mmoja; ajali ya *MV. Spice Islander* ilizama mwezi Oktoba, 2011 na Meli ya MV. Skagit ya mwezi Julai, 2012. Ajali zote zimetokea kwa meli zote zikitokea Dar es Salaam. Kutokana na hali hii, ni dhahiri uzembe ulifanyika kwa Mamlaka za Tanzania Bara kuruhusu vyombo hivi vikiwa vimezidi mzigo na abiria kuzidi uwezo wa meli.

Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kwa nia njema kuwawajibisha waliohusika na kutoa ruksa kwa safari za meli huku zikiwa na mzigo uliozidi na kusababisha ajali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala la usajili wa meli zinazofanya biashara ya usafirishaji wa abiria na mizigo kati ya Dar es Salaam na Zanzibar hufanyika Zanzibar pasipo Tanzania Bara kuwa na ushiriki kama mamlaka inayosimamia, ni suala ambalo linaonesha mamlaka hizi kutojua huduma hizi zinatolewa kwa Watanzania wote, hivyo kuhitajika kutoa huduma kwa pamoja. Hivyo basi, Kambi ya Upinzani inapendekeza kuwepo na ukaguzi kwa mamlaka zote za Bara na Visiwani ili kujiridhisha na usalama wa vyombo vinavyofanya safari kati ya Bandari za Bara na Zanzibar.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala la uokoaji limeendelea kuwa ni changamoto pale ajali zinapotokea na vyombo vinavyohusika kuchelewa kutoa huduma ya uokoaji kwa wakati na kutoa sababu ya vyombo hivyo kutokuwa na vifaa vya kuwezesha kutoa huduma. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutoa majibu mbele ya Bunge ni kwa sababu zipi vitengo hivi vimeshindwa kuwezesha ili kuweza kutoa huduma kwa ufanisi na wakati?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mamlaka ya Usafiri wa Anga, (*Tanzania Civil Aviation Authority - TCAA*). Mamlaka ya Usafiri wa Anga (*TCAA*) ndiyo yenye jukumu la kusimamia shughuli za usafiri wa anga nchini. Mamlaka hii ni moja kati ya mamlaka muhimu sana katika kuchangia mapato ya Taifa. Kwa mantiki hiyo, hapana budi kwa Serikali kupitia Wizara ya Uchukuzi

kutilia maanani Mamlaka hii na kuipatia kila msaada ili ibaki kuwa miongoni mwa mihimili mikuu ya uchumi wa Taifa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mamlaka hii inakabiliwa na changamoto ya udhaifu wa miundombinu muhimu katika kutekeleza majukumu yake, huku Serikali ikiendelea kutenga bajeti ndogo katika Wizara. Hivyo Mamlaka imeendelea kuwa tegemezi kwa viwanja vinavyomilikiwa na Mamlaka tofauti ambavyo havikidhi mahitaji.

Kwa hiyo, Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali pamoja na hali inayoelezwa kuwa uchumi wetu ni duni, lazima itoe kipaumbele katika kuboresha miundombinu na vitendea kazi. Ikumbukwe kuwa Shilingi hutafutwa kwa Shilingi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kumekuwepo na mfumo ambao unafanywa na Serikali katika kutoa ajira za marubani kwa marubani wa nje ya nchi na wakati huo huo Serikali imekuwa ikitoa elimu kwa marubani wa Kitanzania. Tatizo linalojitokeza ni pale Serikali inapoacha kutoa ajira kwa vijana Wazalendo waliopata taaluma hiyo na kutoa ajira kwa marubani wa nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, itakumbukwa kuwa taaluma ya hiyo ni gharama kubwa kuipata, na Watanzania walio wengi wamefanikiwa kujigharamia kupata taaluma hiyo. Kambi Rasmi ya Upinzani inaitaka Serikali kubadili mfumo wa kutoa ajira za marubani kwa wataalamu wa nje na kutoa kipaumbele kwa

wananchi wetu waliofanikiwa kupata taaluma hiyo na kuwaacha bila kuwa na ajira ni kuwashawishi kuingia na kuitumia taaluma yao vinginevyo ikiwa ni pamoja na kuihujumu nchi kiusalama hasa nchi inapoingia katika vita.

Mheshimiwa Mwenyekiti, *ATCL* ni kama Kampuni binafsi kwa mujibu wa kifungu cha tatu cha Sheria iliyoianzisha, na hivyo utawala wake, mfumo wa muundo wa uongozi, na taratibu za kibiashara zina mtazamo wa kampuni binafsi. Sheria ya Makampuni inahitaji makampuni binafsi kuwa na kiwango cha chini cha wanahisa wawili. Kuwa na kampuni iliyosajiliwa kwa hisa moja ni kinyume cha sheria. Lakini ukweli ni kwamba *ATCL* inamilikiwa na Serikali ya Tanzania, kwa hiyo, ni chombo cha umma.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa Taarifa ya Mkaguzi Mkuu wa Hesabu za Serikali, iliainisha tatizo kubwa lililokuwa likiikabili Shirika la *ATCL* lilikuwa ni kuendesha shughuli zake bila Bodi ya Wakurugenzi ambayo ingekuwa ikiangalia shughuli zake na kutoa maamuzi ya msingi. Kipindi cha Bodi iliyopita kiliishia mwezi Machi, 2010 na Bodi nyingine haikuundwa mpaka Agosti, 2010 ambapo Serikali iliiongezea muda Bodi ya zamani hadi tarehe 31 Machi, 2011. Kwa hiyo, tangu mwezi Aprili, 2011 mpaka Machi, 2012, ilipotolewa ripoti *ATCL* iliendelea kutokuwa na Bodi ya Wakurugenzi. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutoa majibu mbele ya Bunge kuhusu mwenendo wa Shirika la *ATCL* ikiwa na maelezo ya Bodi ya Wakurugenzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Taarifa ya Mkaguzi wa Hesabu za Serikali iliainisha kwamba mwaka 2007, mwekezaji kutoka Kampuni ya China ya *Sonangol International Holdings Limited* alisaini Mkataba wa makubaliano na *ATCL* wa kununua asilimia 49 ya hisa za *ATCL*. Hata hivyo, hakuna dalili za mwekezaji huyo kulipia hisa hizo hadi sasa. Hivyo basi, tangu Juni, 2011 Serikali ya Tanzania iliendelea kuifadhili *ATCL* wakati mwekezaji mwingine akiendelea kutafutwa. Kambi ya Upinzani ingependa kujua ni hatua zipi zilizochukuliwa na Serikali mpaka sasa?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Taarifa ya Mkaguzi Mkuu wa Hesabu za Serikali iliainisha matatizo ya kukosekana kwa mifumo ya udhibiti, ikiwa ni pamoja na kutokuwa na Kamati za Ukaguzi na miongozo ya Kamati hizo. Hata hivyo, *ATCL* inakabiliwa na matatizo makubwa zaidi ya kiutawala ikiwa ni pamoja na Serikali kutoa maamuzi ya kiutendaji ya *ATCL* bila kuihusisha Bodi ya Wakurugenzi ya *ATCL*. Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kuendesha shughuli zake kwa mujibu wa sheria ikiwa ni pamoja na kuhakikisha Bodi ya Wakurugenzi inakuwepo na kuhusishwa katika uendeshaji wa shughuli za *ATCL*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Shirika la Ndege Tanzania (*ATCL*) lilikodisha Ndege aina ya *Air Bus 420-214* mwaka 2007 kutoka kwa Kampuni ya Wallis Trading ya Lebanon kwa muda wa miaka sita na Serikali iliweka dhamana ya mkopo huo kupitia kwa Msajili wa Hazina. Mkopo uliokuwa na thamani ya kiasi cha Dola za Marekani 60,000,000 na hadi kufikia tarehe 30 Juni, 2011



dhamana hiyo pamoja na riba ni Shilingi za Kitanzania bilioni 108.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwezi Julai, 2009 ndege hiyo ilipelekwa Ufaransa kwa ajili ya kufanyiwa matengenezo makubwa yanayojulikana kama *12 years check* na kukamilika matengenezo lakini haikurudishwa kwa sababu *ATCL* walikosa fedha za kulipia matengenezo USD 3,009,495.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Serikali mpaka leo inadaiwa jumla ya Dola za Kimarekani 39,000,000 na Kampuni ya Wallis Trading ya Lebanoni ambako ndiko ndege hiyo ilikodishwa japo haijaweza kufanya kazi, lakini Serikali inalazimika kulipa kutokana na dhamana ambayo iliwekwa na Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa nyaraka zilizopo ni kuwa mnamo tarehe 27 Machi, 2012 Wawakilishi wa Kampuni hii wakiongozwa na Bwana Diab wakiambatana na Mawakili wao (Majina yapo) walikuwa na kikao na Wizara ya Fedha ambapo kwa upande wa Serikali iliwakilishwa na aliyekuwa Kaimu Katibu Mkuu wa Wizara ya Fedha na ambaye alikuwa Msajili wa Hazina.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kikao hicho, muhtasari unaonyesha kuwa Wakili wao alipendekeza kuwa kutokana na Serikali kuwa mstari wa mbele katika kuvutia wawekezaji alitaka Kampuni ya Wallis ipewe fursa ya kuwekeza kwenye Sekta ya Madini au *Real Estate* na hivyo uwekezaji huo utakuwa mbadala wa deni ambalo wanadai Serikali, ila Mwakilishi wa Wallis

alitaka ama wapewe majengo na ardhi inayomilikiwa na *ATCL* vilivyopo Dar es Salaam ila walijulishwa kuwa majengo na Ardhi ya *ATCL* vimeshachukuliwa na Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kikao hicho Wawakilishi hao wa Wallis walitaka wapatiwe Bandari ya Mtwara ili waweze kuiendesha mpaka deni lao litakapokuwa limekwisha, na makubaliano kwenye kikao hicho yalikuwa kuwa Wallis wafanye utafiti kwa kushirikiana na Msajili wa Hazina na *TIC* ili waweze kujua kati ya mapendekezo waliyotoa ni wapi wataona fursa ya kufaa na hivyo wataweza kupatiwa eneo hilo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, taarifa hizi ni kwa mujibu wa barua ya tarehe 3 Aprili, 2012 iliyoandikwa na *A. H. Wettern* kwa niaba ya Wallis kwenda Wizara ya Fedha na nakala ya barua husika ikapelekwa kwa Mwanasheria Mkuu wa Serikali.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mnamo tarehe 16 Mei, 2012 Kampuni ya Wallis waliandika barua kwa Katibu Mkuu wa Hazina na nakala kutolewa kwa Mwanasheria Mkuu wa Serikali ya kukumbushia maazimio na makubaliano ambayo waliyafikia pamoja na utekelezwaji wa kulipa madeni.

Kambi ya Upinzani, tunataka kupata majibu kuhusiana na mambo yafuatayo:-

- (i) Je, Wallis walishafanya utafiti na matokeo yake ni kuwekeza kwenye sekta gani?

- (ii) Bandari ya Mtwara ipo salama? Serikali inatoa tamko gani kuhusiana na wale wote ambao wameshiriki kwenye vikao vya makubaliano hasa katika kutwaa rasilimali za nchi ili kulipia madeni yaliyosababishwa kwa uzembe wa baadhi ya watumishi?
- (iii) Ni lini madeni haya yatalipwa ili Taifa liondokane na aibu hii na pia waliohusika kuingia mikataba hii watachukuliwa hatua gani?

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia Kambi ya Upinzani inaishauri Serikali kuangalia utaratibu wa kuanzisha Shirika Jipya la Ndege badala ya hili ambalo tunaendelea kulibeba bila ya kuwa na faida yoyote kwa Watanzania. Hali kadhalika, tunaitaka Serikali iachane na utaratibu wa kutafuta Wanasheria binafsi kupitia Mkataba baina ya *ATCL* na Wallis ni kuongeza gharama zisizo na tija kwa Watanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, madhumuni ya kuanzishwa kwa Wakala huu ni kusimamia, kuendesha na kuendeleza Viwanja vya Ndege, na pia kuboresha nyenzo na huduma zitolewazo kwenye Viwanja vya Ndege Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, miradi ambayo kwa sasa inatakiwa kukamilishwa ni ya ujenzi wa viwanja vya Tabora, Kigoma, Mwanza, Kagera, Mpanda, Arusha, Songwe na vinginevyo ambavyo vimetengewa fedha. Wakala usimamie kwa karibu kuhakikisha kuwa viwanja vyetu vinajengwa kwa viwango vinavyohitajika.

Kambi ya Upinzani inataka maelezo kama ndege za abiria zinatua kwenye Uwanja wa Ndege wa Kigoma wakati ukarabati unaendelea. Je, ni kwa nini ndege za abiria hazitui Uwanja wa Ndege wa Tabora ambapo pia ukarabati unaendelea?

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutoa majibu kuhusu kufanyika kwa ukaguzi maalum kwenye fedha za ujenzi wa *VIP terminal* iliyopo kwenye Uwanja wa Ndege wa Kimataifa wa Julius Nyerere.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kumekuwepo zoezi la kuwahamisha wananchi waliojenga karibu na Viwanja vya Ndege. Kufuatia tamko la Waziri wa Uchukuzi alipokuwa akifanya ufunguzi wa Bodi mpya ya *KADCO (Kilimanjaro Airport Development Company)* alitangaza kuhakiki wananchi walio ndani ya eneo la *KIA* kutolewa mapema kupisha shughuli za uendelezaji wa uwanja huo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kauli iliyotolewa na Waziri wa Uchukuzi - Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe wakati akitoa maagizo ya kuwaondoa wananchi waliokuwa na makazi eneo la uwanja wa *KIA* na kuripotwa na gazeti la *Daily News* la tarehe 2 Julai, 212 akisema, nanukuu: "Huu siyo wakati wa kufanya siasa katika mambo ya msingi ya maendeleo na usalama wa nchi." Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kutambua maendeleo ya nchi ni pamoja na ya wananchi, pia usalama wa nchi ni pamoja na wananchi kuwa salama, hivyo ni vyema Serikali ikaliona hilo na siyo

kufanya siasa katika ustawi wa wananchi. Tunaitaka Serikali itoe fidia ya maeneo kwa wananchi watakaohamishwa. Aidha, Serikali itafute fedha za kulipa fidia kwa wananchi ili kuwezesha mradi wa Uwanja wa Ndege Kigoma unaoendelea ukamilike kwa wakati.

Mheshimiwa Mwenyekiti, wakazi ambao kwa moyo mmoja walipisha ujenzi wa Uwanja wa Ndege wa Mpanda, lakini hadi sasa bado wanadai mapunjo ya thamani halisi ya ardhi iliyochukuliwa kwa ajili ya ujenzi huo wa Uwanja wa Ndege. Sheria ya Ardhi Na. 4 ya mwaka 1999 kifungu cha 3(g) fidia lazima ilipwe kamilifu ya haki na kwa wakati (*to pay full, fair and prompt compensation to any person*). Kwa nukuu hiyo, wananchi wote wanaodai kutokana na Serikali kutwaa maeneo yao, ni lazima walipwe kwa mujibu wa sheria, na tathmini ni lazima ifanywe na mtathmini huru.

Mheshimiwa Mwenyekiti, migogoro ya fidia ya ardhi ni mingi mno katika sekta hii ya viwanja vya ndege pamoja na eneo la Kipunguni Dar es Salaam. Hivyo basi, Serikali ifanye majadiliano na maridhiano na wale wote wanaohisi hawajatendewa haki wakati wanapisha ujenzi wa Viwanja vya Ndege.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pamoja na majukumu ya kuanzishwa kwake, mamlaka hii ni muhimu kwa maendeleo na ustawi wa Taifa lolote duniani na hasa kwa wakati huu wa mabadiliko makubwa ya tabianchi. Mamlaka hii ni lazima iwezeshwe kwa fedha na vitendea kazi ili iweze kufanikisha majukumu yake na kutoa taarifa zilizo za kweli na sahihi katika kusaidia

utendaji wa shughuli za kila siku, kwa kuwa shughuli zote za mwanadamu zinategemea hali ya hewa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kambi ya Upinzani inaitaka Serikali kuboresha uwezo, miundombinu, vitendea kazi na utaalum kwa watumishi wa Mamlaka ili watekeleze majukumu yao kwa ufanisi mkubwa. Vile vile Chuo cha Hali ya Hewa Kigoma kitengewe fedha za kutosha na majengo na nyumba za watumishi, mabweni na Maktaba vyote vikamilishwe ili tuweze kupata wataalam wengi na wenye weledi katika sekta hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ninawashukuru sana Waheshimiwa Wabunge kwa kunisikiliza. Ninakushukuru wewe binafsi kwa kunipa nafasi hii ya kuwasilisha maoni ya Kambi ya Upinzani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa niaba ya Kambi ya Upinzani naomba kuwasilisha taarifa yote pamoja na yale niliyoyaruka yaingizwe kwenye *Hansard* kama nilivyoyawasilisha asubuhi Mezani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru sana.  
(*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge, baada ya kumsikiliza Msemaji wa Kambi ya Upinzani kuhusu hoja hii, sasa naomba niwataje wachangiaji watakoachangia katika mada yetu hii ya leo nao ni hawa wafuatao:- Tutaanza na Naibu Kiongozi wa Kambi ya Upinzani - Mheshimiwa Kabwe Zitto, Mheshimiwa Kheir Ali Khamis, Mheshimiwa Mkiwa

Kimwanga, Mheshimiwa Godfrey Zambani, Mheshimiwa Amina Clement, Mheshimiwa Victor Mwambalaswa, Mheshimiwa Capt. John Chiligati, Mheshimiwa Mtutura Abdallah Mtutura na Mheshimiwa Hasnain Murji. Orodha itakapokuwa tayari, wataniletea hapa ndani, bado inaendelea kuchapwa. Kwa hiyo, angalau majina ya mwanzo niliyokwisha kuyapata ni hayo kama nilivyoyataja. Kwa hiyo, nitaanza kumwita Naibu Kiongozi wa Kambi ya Upinzania Bungeni, wakati huo huo Mheshimiwa Kheri Ali Khamis ajiandae. Mheshimiwa Godfrey Zambani.

**MHE. GODREFY W. ZAMBI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nimesimama kuomba mwongozo wako. Kanuni ya 68(7) inaeleweka.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Msemaji wa Kambi ya Upinzani alipokuwa anasoma taarifa yake ambayo katika ukurasa wa 21 amesema jambo ambalo nilifikiri pengine Viongozi wa Serikali wangeweza kulisemea. Lakini kwa kuwa mimi pia ni mwana-CCM wa Serikali inayotawala, nimeona ni vizuri nitake mwongozo wako. Katika kipengele cha para ya tatu.

**MWENYEKITI:** Ukurasa gani?

**MHE. GODREFY W. ZAMBI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ukurasa wa 21 Msemaji wa Kambi ya Upinzani amesema: "Umekuwa ni utamaduni wa Serikali ya CCM kuwadhulumu wazee." Sasa mimi nikuombe mwongozo wako kama Serikali ya Chama cha Mapinduzi inakubaliana kwamba umekuwa ni

utamaduni wake kuwadhulumu wazee kwa kutokuwalipa mafao yao. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba uniongeze katika hili kama Serikali inakubaliana au haikubaliani na itoe sababu hapa. Ahsante sana.

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge, nitatoa mwongozo huo baadaye. Mheshimiwa Zitto Kabwe.

**MHE. KABWE Z. ZITTO:** Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kutoa shukrani zangu za dhati kwa kupata fursa ya kuchangia hotuba hii muhimu sana na hasa kwa upande wa reli kwa sisi ambao tunatoka Mikoa ya Magharibi, Mkoa wa Kigoma, Mkoa wa Tabora na sehemu ya Mkoa wa Singida, Mkoa wa Dodoma, Morogoro mpaka Dar es Salaam. Lakini pili, Mwanza na Mpanda kwa maana ya matawi ya Reli ya Kati, ina umuhimu mkubwa sana wa reli ya hii ya Tanga.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kumpongeza sana Msemaji Mkuu wa Kambi ya Upinzani - Mheshimiwa Said Amour Arfi kwa mchango wake mzuri sana, na yote ambayo yamesemwa bila kujali miongozo. Lakini pili, nampongeza Mheshimiwa Mwenyekiti wa Kamati ya Miundombinu kwa hotuba nzuri ambayo imesheheni hoja nzuri sana. Nawapongeza Wajumbe wote kwa kazi nzuri ambayo wameifanya na pia Waziri na Naibu Waziri. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, nina mambo matatu. La kwanza, ni miundombinu ya Stesheni za Reli.



Mheshimiwa Mwenyekiti, nimezungumza hili mwaka 2008, mwaka 2009, mwaka 2010 nilipokuwa Waziri Kivuli wa Miundombinu kwamba kuna baadhi ya Stesheni za Reli zetu ni kubwa zinaweza zikatumika kwa shughuli za kibiashara na zikawa zinatunzwa vizuri. Kwa mfano, Stesheni ya Morogoro, Stesheni ya Dodoma, Stesheni ya Tabora na Stesheni ya Kigoma. Leo hii ukienda pale Stesheni ya Dodoma utakuta kama hakuna treni, pamelala.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Waziri wa Uchukuzi - Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe na mimi tunafanana kitu kimoja, sote tumesoma Ujerumani na Wajerumani ndio wamejenga huu mfumo wa reli. Huendi katika Stesheni yoyote ya reli na sehemu nyingine duniani, lakini ninazungumzia mahali ambako yeye Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe atakuwa anapajua kama Waziri ambapo Stesheni siyo shughuli ya kibiashara, Stesheni ni *Business Centre* pamoja na safari ambazo watu wanafanya; lakini kuna *Bookshops*, kuna mahoteli, kuna migahawa, kuna shughuli za kibiashara ambazo zinafanyika.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo hili tulilisema wakati ule Waziri ambaye sasa ni Waziri wa Elimu Shukuru Kawambwa alisema kwamba Serikali itaifanyia kazi. Lakini hatujaona taarifa yoyote ambayo imefanyika kuhusiana na jambo hili. Kwa hiyo, nilikuwa naomba kwa hizi Stesheni za Mikoa mikubwa tujaribu kuona namna gani ambavyo tutaihusisha Sekta Binafsi ili maeneo haya yawe maeneo ya kibiashara, pachangamke, pawe na fedha inatembea na kodi iweze kupatikana. Lakini pili, maeneo haya yataweza

kutunzwa vizuri kama shughuli za kibiashara zinakuwa zinafanyika.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna stesheni kama ya Kigoma ambayo sasa inatimiza miaka 100, ni Stesheni ambayo ni kubwa sana. Eneo lote la juu la Stesheni ya Kigoma linaweza likatengenezwa vizuri, likageuzwa kuwa hoteli nzuri tu ya kitalii, na bahati nzuri Stesheni ile imekaa inaangalia Ziwa na ndiyo mwanzo wa Mji wa Kigoma. Kwa hiyo, nilikuwa namwomba Waziri na Naibu Waziri wake na viongozi wenzao waangalie ambacho wanaweza wakafanya kwa sababu ni Stesheni kubwa sana. Kama ilivyosema Taarifa ya Kambi ya Upinzani Bungeni, ina hali mbaya sana. Sasa hivi inaweza ikaanguka wakati wowote na tukapoteza historia muhimu sana kwa nchi yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ukiona pale Stesheni ya Kigoma kuna *underground route*, njia ya chini ambayo inatokea Stesheni mpaka Bomani kwa Mkuu wa Wilaya ambapo sasa hivi anakaa Mkuu wa Wilaya kwa Wajerumani, ilikuwa Bomani anakaa Kamishna. Kutokea pale Bomani, mpaka anapoishi sasa Mkuu wa Mkoa wa Kigoma, lile jengo kwetu tunaliita Keiserhoff, ni jengo lilijengwa maalum kwa ajili ya Mfalme wa Ujerumani kuja kuzindua Reli ya Kati pamoja na kuzindua Liemba wakati Liemba imetengenezwa. Nitazungumza kidogo kuhusiana MV. Liemba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba Wizara iangalie uwezekano kwa kushirikiana na Wizara ya Maliasili na Utalii ile njia ya chini ya kutokea Jengo la Mkuu wa Mkoa mpaka Ofisi ya Mkuu wa Wilaya mpaka Stesheni

litengenezwe kuwa ni eneo la Utalii. Ni njia ambayo imejengwa miaka miaka 100 iliyopita na hivi sasa hakuna chochote ambacho kinafanyika. Kwa hiyo, ningepomba Wizara ichukue hiyo kama *challenge* tuweze kuona namna gani ambavyo tutakavyoweza kufanya.

Mheshimiwa Mwenyekiti, MV. Liemba mwaka 2009 nilihusika katika mazungumzo kati ya Serikali na Serikali ya Ujerumani wakati huo aliyekuwa Waziri Mkuu wa Jimbo la Niedersachsen alikuwa anataka kuanzisha mahusiano maalum ya Kimkoa kati ya *combined* ya Mkoa wa Tabora na Mkoa wa Kigoma na Jimbo hilo la Niedersachsen baadaye Waziri Mkuu yule akateuliwa kuwa Rais wa Ujerumani. Kulikuwa kuna nguvu sana ya Serikali ya Ujerumani kwa ajili ya kuifanyia ukarabati Meli ya MV. Liemba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimeona kwenye Taarifa ya Waziri kwamba Serikali ya Ujerumani imekubali. Lakini Serikali ilisema hivi hivi, mwaka 2009 na ninakumbuka nilimwuliza Waziri Membe kwenye mchango hapa, Waziri Membe akasema Serikali ya Ujerumani imekubali na *Senate* ya Ujerumani imekwishapitisha fedha wakati ule *Euro* milioni 13 kwa ajili ya ukarabati wa MV. Liemba. Tupate Meli ndogo mpya na MV. Lihemba iwe ni a *Floating Five Star Hotel* kwa ajili ya Utalii. Kwa sababu MV. Liemba ina historia kubwa sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nasikitika kwamba kwenye taarifa ya Waziri sasa imezungumzia hiyo hiyo

kwamba Serikali ya Ujerumani imekubali. Lakini haya ni mambo ambayo yamesemwa miaka mitatu iliyopita.

Kwa hiyo, nilikuwa naomba Mheshimiwa Waziri ashauriane na Waziri wa Mambo ya Nje, waweze kuangalia na kui-*correct* hii *Statement* ambayo wameweka hapa. Kwa sababu *Senate* ya Ujerumani mwaka 2009/2010 ilipitishwa *Euro* milioni 13 kwa ajili ya ukarabati wa MV. Liemba. Kwa hiyo, tungepata *status* hiyo badala ya kupata maelezo tu ya kutwambia kwamba Serikali inalifanyia kazi wakati jambo hili halijaweza kukamilisha.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo la tatu na la mwisho, *Transport Services* kama Sekta ya uchumi. Takwimu zinaonyesha kwamba katika mwaka 2011/2012 Sekta ya Usafiri imeliingizia Taifa *dollar* milioni 600 kama fedha za kigeni.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, ukitoa dhahabu na ukatoa utalii, sekta ya usafiri na usafirishaji ndiyo sekta ya tatu kwa kuingiza fedha nyingi za kigeni katika nchi yetu (*Transport Services*), lakini hatuoni juhudi za makusudi za kuifanya sekta hii ikue zaidi. Tulikutana na watu wa bandari kule Zambia wanapoteza biashara ya Zambia na tulishawahi kuongea hapa Bungeni. Reli inajengwa kutokea Zambia kwenda Angola, reli inajengwa kutokea Zambia kwenda Nacala *Port* Msumbiji, Reli ya *TAZARA* haina uwezo wa kubeba mizigo ambayo tunapakia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Zambia wameongeza uzalishaji wa *copper* pale mwaka huu wa 2012

watafikia tani milioni moja za *copper*, tukipata nusu tu ya mzigo huu tutapata fedha nyingi za kigeni. Kwa sababu kila tani ambayo inasafirishwa sisi tuna dola ambazo tunapata kati ya Dola 30 na 40, watu wa bandari wataweza kunisahihisha. Kwa hiyo, maana yake, ni lazima tuimarisha bandari. Tunapotenga fedha nyingi sana katika reli hii ya kati ambapo sasa hivi hatuasafirishi *copper* ya Congo tena, *copper* ambayo inatoka Lubumbashi inabidi iende Zambia ama ije kwa *TAZARA* ambayo ni kidogo sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini hivi sasa kuna malori yanatoka Lubumbashi kuelekea bandari za Afrika Kusini na bandari za Angola. Kwa hiyo ni lazima kuna kipindi fulani niliwahi kupendekeza hapa kwamba tuwe na *Economic Intelligence Unit* katika Idara ya Usalama wa nchi yetu, kuweza kuhakikisha kwamba, tunawasoma, wenzetu wanafanya hivi, wanatusoma, sisi kwa nini hatufanyi hivi. Mheshimiwa Mwakyembe kama Waziri anayehusika na Idara ya Usalama, hataki tufanye hiki kitu, anzisha wewe kwenye *Transport Services* na tutaku-*support*. Tuwe na Idara ya kupima, maana yake kwa nini turuhusu Zambia na Msumbiji wajenge reli, tungeweza kujua namna ya kufanya kuhakikisha kwamba tunaimarisha reli yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba hili tuweze kuliangalia. Sasa hivi reli ya kati tukiitengeneza kwa kuikarabati tu, tukasafirisha tani milioni moja na nusu kwa mwaka mzigo wa kwenda na mzigo wa kurudi, tutapandisha maradufu mapato ya fedha za kigeni kutokana na *transport services*. Mheshimiwa Waziri hii ndio *legacy*, haya ndiyo mambo ya kuangalia sio

mambo madogo madogo. Mambo ya kuangalia ni kuweka *legacy* nchi ipate fedha za kigeni kwa kutumia faida yetu ya kijiografia. Hakuna *legacy* nyingine yoyote isipokuwa kuifanya nchi ifaidike na jiografia ambayo Mwenyezi Mungu ametupatia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mheshimiwa Lissu amenipa mchango, lakini mwandiko wake mbaya sana nimeshindwa kuusoma, kwa hiyo, naomba niishie hapa. (*Kicheko*)

**MWENYEKITI:** Nakushukuru sana Mheshimiwa Zitto Kabwe hiyo habari ya kupeana mchango na Tundu Lissu nadhani kiti haijaona na haijui. Kwa hiyo tutaendelea na utaratibu wa uchangiaji kama nilivyosema nitamwita sasa Mheshimiwa Kheri Ali Khamis na Mheshimiwa Mkiwa Kimwanga ajiandae.

**MHE. KHEIR ALI KHAMIS:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana kwa kunipa nafasi ya kuchangia hoja iliyoko mbele yetu. Kwanza namshukuru Mwenyezi Mungu kwa kunipa uhai na uzima pamoja na Wabunge wenzangu kuwepo hapa leo. Pili, niwapongeze Mheshimiwa Waziri pamoja na watendaji wake wote kwa bajeti nzuri waliyoiwasilisha leo, lakini pia nitangulie kusema kwamba naunga mkono hoja hii. Tatu, naomba kutoa mkono wa pole kwa wote wale ambao wamepatwa na janga la kupoteza maisha katika meli ya *MV. Skagit* ambayo ilitokea mwezi uliopita.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Watanzania wengi kwa ujumla wetu tunategemea sana vyombo vya usafiri wa

majini kwa asilimia kubwa na tunapendelea hiyo na si kama tunapenda, lakini kutokana na hali ya maisha na mazingira tuliyonayo. Tukiangalia katika historia ya nchi yetu tuna meli kama tano sasa hivi zimeshapata ajali. Ilipata ajali *MV. Victoria*; kule Zanzibar imepata ajali *MV. Fatih*, *Spice Islander*, kuna meli ambayo ilikuwa inapita pale *MV. Mtwara* pamoja na *MV. Skagit*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, zote hizi tukiangalia kuna chanzo ambacho kinasababisha hizi ajali. Meli nyingi ambazo zinapakia abiria utakuta kwamba chanzo cha ajali ni wingi wa abiria wanaopakiwa ndani ya vyombo vile. Ushahidi tumeuona katika *MV. Bukoba* ambayo ilizama baada ya kuondoka tu kuacha bandari na *MV. Spice Islander* ambayo ilizama muda mfupi tu baada ya kuondoka bandari ya Zanzibar na *MV. Skagit* ambayo ilizama wakati inakaribia bandari ya Zanzibar, lakini vyote hivi chanzo chake hiki ni kupakia kupita uwezo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mtu anajiuliza hii meli inapopakia kupita uwezo hakuna watu wanaoziangalia. Kwa mfano, meli ya *MV. Skagit* ilipoondoka Dar es Salaam ilikuwa imepakia abiria, lakini inawezekana meli hii abiria waliopakiwa huwa ni wengi zaidi kuliko uwezo wa kile chombo kilichopakia. Napongeza hatua iliyochukuliwa na Serikali zote mbili, Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar na Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kuanzisha ushirikiano kwa hizi mamlaka mbili zinazohusika na vyombo vya usafiri wa baharini yaani *SUMATRA* na Wizara ya Mawasiliano kule Zanzibar.

Mheshimiwa Mwenyekiti, uhusiano huu ulikuwa uwepo kuanzia zamani, sana nashangaa kwa nini walichelewa kuanzisha, kwa sababu vyombo hivi vinasafiri kati ya bandari hizi mbili, inapotoka hapa Dar es Salaam dhamana inakuwa ni Mamlaka za Usafiri wa Baharini kwa upande wa Dar es Salaam na zinapoondoka Zanzibar dhamana inakuwa ni Mamlaka ya Usafiri wa Baharini kwa Zanzibar.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ninachokumbuka katika miaka ya nyuma ilikuwa chombo hakiondoki mpaka kinakaguliwa kuhakikisha kwamba abiria walioingia katika chombo wote wamekaa katika nafasi zao na hakuna abiria ambaye yupo nje ya eneo wanalotakiwa kukaa. Ukiangalia sasa hivi vyombo vyetu vingi utakuta abiria wanakaa kwenye viti na wengine wamesimama hata pa kuweka mguu unatafuta. Wote tunajua mfanyabiashara yeyote lengo lake kuu ni kupata faida, kwa hivyo yeye anapakia kwa kadri mtu anavyotaka kuingia katika kile chombo bila ya kujali kama chombo kimejaa au hakijajaa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa mamlaka husika ilikuwa ndio zenye kazi ya kuangalia haya na bahati nzuri kuna baadhi ya vyombo vya bahari vina viti vya kukalia abiria, wote tunajua madhumuni ya kuweka viti katika vyombo vya usafiri. Unapopanda basi kutoka Dar es Salaam kuja Dodoma kila abiria anahakikisha kwamba amekaa juu ya kiti, hakuna abiria ambaye amesimama. Wakati unapouziwa tiketi unajua kabisa kama mimi kiti changu ni namba tano (5), sita (6) au saba (7). Vyombo vyetu vya baharini na vya maziwa



sasa hivi havina utaratibu huo, kama viti vimo basi havina namba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hivyo, kwanza kuingia katika chombo ni vurugu. Sasa ilikuwa baada ya kwisha kuingia mamlaka husika ziangalie abiria wote wamekaa kwenye viti na hakuna abiria ambaye amesimama. Nakumbuka katika mwaka fulani kuna vyombo abiria walishushwa, kwa sababu mara baada ya kupakia abiria mamlaka husika zinapita kuangalia kila abiria amekaa juu ya kiti na ambaye hakupata kiti anatolewa, anatoka nje ya chombo. Nadhani utaratibu huu ungeendelea kusudi kuhakikisha usalama wa maisha ya Watanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini pia kuna baadhi ya vyombo ukiviangalia havielekei kama vinaweza vikasafiri kukiuka bahari ya Hindi na hivi vinaruhusiwa kusafiri na kupakia abiria kutoka Zanzibar kwenda Dar es Salaam. Nishauri mamlaka zinazohusika zikazingatia hili kuangalia kama hivi vyombo kweli vinafaa kusafiria kabla havijaondoka bandarini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna vyombo sasa hivi vinaingia nchini lakini si vyombo vya kusafiri masafa marefu, ni vyombo vya mtu kutoka katika bandari kwenda Kisiwani kama kule kwetu Chumbe au amekwenda kisiwa cha Changuu au Tumbatu. Tujaribu kufanya kila njia tuokoe maisha ya Watanzania kuhakikisha kwamba vyombo vinavyotumika ni vyombo ambavyo vinafaa, vinapakia abiria kulingana na uwezo na pia vinapakia abiria kulingana na idadi inayoruhusiwa kwa kile chombo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lingine ambalo ningependa kugusia ni Chuo cha Usafiri cha Dar es Salaam (*DMI*). Nilijaribu kupitia hotuba ya bajeti ya mwaka jana 2011/2012, nimeona hakuna kiungo kati ya hotuba ya mwaka jana na hotuba ya mwaka huu, kuna pengo kati yake. Ukipitia hotuba ya bajeti ya mwaka jana, naomba ninukuu "Tayari Chuo Kikuu cha Dalian (*Dalian Maritime University*) kimeshaandaa michoro ya majengo ya chuo, bajeti yao ya ujenzi wa chuo imeshakamilika na mchakato wa vibali vya mradi wa ujenzi unaendelea".

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa tulitarajia labda katika bajeti ya mwaka huu tusikie huu mchakato unaoendelea umefikia wapi, lakini kilichofuata tukaambiwa chuo kimepata kiwanja Mkuranga, lakini hakuna maelezo mengine zaidi na nikiukuu hotuba ya bajeti ya Kamati ya Miundombinu inasema kwamba: "Chuo hiki kilikuwa kijengwe na Chuo cha Dalian China na kulikuwa na makubaliano na makubaliano yamemalizika mwezi Septemba 2011". Sasa sijui Serikali ina mpango gani kuhakikisha kwamba hiki chuo cha Dalian wanajenga chuo *DMI* hapa Dar es Salaam.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini zaidi ya hapo ni kwamba ukiangalia hiki chuo cha Dalian utakuta kwamba kwa sababu muda unamalizika na hakuna *reaction* yetu sisi Watanzania inasemekana kwamba hivi sasa kuna nchi jirani wao wako tayari wakajengewe hiki chuo. Sasa kwa kupoteza muda Serikali yetu inaelekea wazi kwamba hapa sasa hivi kuna hatari ya kupoteza hii nafasi na tukiipoteza hii

nafasi ina maana wenzetu kule wataichangamkia. Badala ya watu wetu kuwapeleka chuoni hapo tukiwasomesha itabidi sasa tuwatoe kuwapeleka nchi nyingine jirani kwa fedha za kigeni na wale ambao walikuwa wanakuja hapa kutoka nje kuja kusoma hawatapata nafasi ya kuja hapa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana.

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge ningomba wale wanaobadilishana mawazo humu ndani wangepunguza sauti, wamekuwa wakijisahau sasa na sauti zao wamekuwa wakizipaza sana. Waheshimiwa Wabunge sasa naomba nimwite mchangiaji anayefuata nilisema nitamwita Mkiwa Kimwanga atafuatiwa na Mheshimiwa Godfrey Zambi.

**MHE. MKIWA A. KIMWANGA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ni wajibu wangu kumshukuru Mwenyezi Mungu kwa kunipa nguvu na afya kuweza kusimama hapa mbele yako nami niweze kuchangia bajeti iliyoko mbele yetu. Pia napenda niwaombe kheri Waislam wote katika mfungo huu wa Ramadhani katika kumi la pili, kumi la *maghfira* kwani kumi hili tunatakiwa tuongeze ibada ili tuweze kusamehewa madhambi yetu, *Inshallah* Mwenyezi Mungu atatusamehe madhambi yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia napenda niwashukuru wale wote walioungana nami katika msiba wa baba mkwe wangu, niliofiwa hivi karibuni tarehe 20 Julai, 2012, wakaungana nami na kunipa

pole, nawashukuru sana na nawaambia na mimi nawapenda.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza kabisa ningependa nichangie kuhusiana na Uwanja wa Ndege wa Mwanza. Imekuwa ni kawaida katika bajeti ya Wizara hii ya Uchukuzi tukiongelea mno Uwanja wa Ndege wa Mwanza na ahadi imekuwa kama hivi ilivyokuja leo ahadi kwamba BADEA wako njiani, uwanja huu uko karibu kuanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini ni suala ambalo kabisa liko wazi kwamba kilichokuwa kinakwamisha uwanja huu ni fedha ya ndani. Kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Waziri kwa kuwa amehakiki na kwamba wameshaweka sahihi katika ujenzi wa uwanja huu na BADEA wako tayari siku nyingi tuliokuwa tunakwamisha ni sisi wenyewe kwa fedha zetu za ndani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naiomba Serikali itoe fedha hizi za ndani ili uwanja mpya uweze kujengwa na uweze kuongeza uchumi wa nchi yetu kwani sasa hivi tunaingia kwenye Shirikisho la Afrika Mashariki, uwanja huu utakuwa kichocheo na unaweza ukaongeza mapato zaidi na hata watalii kama ilivyoielezwa Warubondo wanaokwenda Serengeti hawana haja ya kushuka KIA, ni rahisi zaidi kushuka katika Uwanja wa Ndege wa Mwanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hivyo, tunamwomba Mheshimiwa Waziri na Mheshimiwa Naibu Waziri nina uhakika kabisa na kazi wanazozifanya na nina imani kabisa sasa upele umepata mkunaji. Muukune upele

huu ili imani mliyoionyesha kwa Watanzania iweze kukamilika, kwani mmeanza vizuri, mmethubutu nina kila sababu ya kusema mmethubutu, kinachotakiwa ni Serikali iwape fedha za kutosha na ili muweze kuendelea na kufanya kazi hii Watanzania waendeleo kuwa na imani nanyi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nikitoka hapo napenda kuongelea Ziwa Victoria. Kipindi cha nyuma katika Ziwa Victoria kulikuwa na meli *Marine Service* ilikuwa inafanya shughuli zake katika maeneo ya Ziwa Victoria. Wakati wakulima wanapolima wanapeleka mazao yao mjini Mwanza na hasa katika kupunguza ukali wa maisha kwa vyakula katika Jiji la Mwanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naiomba Serikali sasa kupitia hawa *Marine Service* chini ya *TPA* irudishe ile meli ambayo ilikuwa ikipita katika vijiji vifuatavyo kwa ajili ya kuchukua bidhaa za mazao ya kilimo na kuvipeleka katika Jiji la Mwanza na ili wananchi waweze kununua chakula kwa gharama nafuu kulikoni kusafirisha kwa malori, gharama ya chakula inakuwa ghali sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kusoma maeneo hayo ambayo meli hii itengwe rasmi iweze kupita maeneo haya na ikiweza kupita Kijiweni ikitoka Kijiweni ikapita Mchangani, Mtama, Yezu, Zilangula pamoja na Kanyala, Mesome na Kahunda.

Mheshimiwa Mwenyekiti, chakula kilikuwa rahisi sana wakati meli ikipita katika maeneo haya.

Wakulima waliweza kunufaika na meli hii kwa ajili usafiri ulikuwa chini na uliweza kupakia mazao yao kwa gharama nafuu na wakaweza kuuza na kuendeleza mahitaji yao. Naiomba Serikali waweze kufuatilia hili ili tuweze kupunguza ugumu wa maisha kwa sababu tunasema gharama kubwa ya maisha inatokana na chakula na chakula kinaposafirishwa na malori inakuwa ni gharama kubwa zaidi ambapo mwananchi wa kawaida anashindwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini kwa kuwa Waziri na Naibu Waziri wameshathubutu nina imani kwa hili wataliweza liko miongoni mwa uwezo wao. Naomba Mheshimiwa Tizeba, yeye ni mkazi wa huku, mazingira ya wakulima hao anayafahamu ili waweze kukamilisha hayo lazima chakula chao waweze kuuza na waweze kujikimu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kuongelea suala linalofuata kuhusiana na bandari ya Dar es Salaam. Ni aibu mpaka leo miaka 50 katika bandari ya Dar es Salaam Bakhressa ameweza kutengeneza alichokitengeneza, lakini *TPA* wanashindwa kufunga *screen mashine* ya kuweza kumkagua mwananchi na hatimaye watu hufungulishwa masanduku wakakaguliwa. Kinachotia huzuni zaidi ni kwa ajili ya akinamama na watoto. Pale bandarini wanafungulishwa mabegi na sisi akinamama tunafahamu ni jinsi gani tunavyojihifadhi kwenye mabegi yetu, lakini yanawekwa wazi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, namwomba Mheshimiwa Waziri ashughulikie hili, ili *TPA* waweze kufunga *X-ray*

*machine* mara moja wananchi waweze kutumia *X-ray machine* kupitisha mizigo yao na kwamba yenyewe inaweza ikaona mbali zaidi hata kama kuna chochote kilichofichwa kulikoni kuwafungulisha watu mizigo yao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nichangie kuhusu bandari ya Dar es Salaam. Katika Bunge la Saba hapa tuliambiwa kwamba wanakwenda kuangalia ni gharama kiasi gani ambayo inaweza ikatumika katika ujenzi wa gati namba 13 na 14. Lakini nataka nijue hivi gharama hii inachukua muda gani mpaka ikamilike, kujulikana kwamba hapa hiyo gharama itamaliza ujenzi wa gati hili kulingana na hoja iliyokuja hapa Bungeni katika Bunge lako la Saba, katika mzozo wa kujua ni jinsi gani ya kuhakiki ile gharama.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tumeambiwa CCCC iko kwenye *black list* kuna *rumors* inatembea humu ndani. Lakini hawa CCCC ndio hawa wanajenga gati 17 na 18 Mombasa na sasa hivi wanakaribia kumaliza gati hiyo. Hivi sisi kama Watanzania tuna matatizo gani na uangalizi wa gharama hizi zitakamilika lini ili tuweze kujenga hii gati 13 na 14 ili tuweze kupokea mizigo na kuweza kuliingizia nchi yetu faida ambayo ingeweza ikawasaidia Watanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kuongelea Reli ya Kati, Reli ya Kati iliwasaidia sana wananchi wa Tanzania walio maskini na Reli ya Kati imechakaa. Namwomba Mheshimiwa Waziri aende pale Tabora ajue ni kitu gani kinachozuia treni kwenda Mwanza. Kwa sababu kuna fununu kwamba wenye mabasi ndio

hawa hasa chanzo kikuu cha kuzuia treni kutoka Tabora kwenda Mwanza. Kwa hiyo, ichukuliwe hali halisi na kama kuna mtu yeyote anayefanya shughuli hizi za kuweza kuzuia treni kujiendesha na kuweza kufika Mwanza achukuliwe hatua zinazostahiki.

Mheshimiwa Mwenyekiti, treni itakapofika Mwanza wananchi wa Shinyanga Malya wanafanya biashara zao na wanaweza kujipatia fedha na wakaendelea kufanya shughuli zao za kiuchumi. Tunasema maisha bora kwa kila Mtanzania, wananchi wanajishughulisha lakini pa kuuza vitu vyao hawana sisi sote ni mashahidi wakati treni inafanya kazi watu walikuwa wakiuza bidhaa zao na wanaweza kwenda kujikimu maisha yao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini si hilo, hata majengo yenyewe ya *railway* mfano kama *station* ya Mwanza imechoka sana. *Station* niliyokuwa najua mimi sio *station* iliyopo Mwanza. Mheshimiwa Zitto Kabwe ameongelea *station* ya Kigoma, tumekwenda kama Kamati *station* ya Kigoma inavuja mpaka sasa hivi. Mvua ikinyesha watendaji wanajiuliza wakae wapi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, tungeomba pamoja na kuimarisha reli, mabehewa, waimarishe vichwa vya treni na pia waimarishe majengo pamoja na hizo nyumba za wapigiliaji. Kwa sababu mara nyingi reli hii zimepata ajali kwa kufunguliwa nati kwa sababu yale makambi ya wapigiliaji yalishaondolewa na sasa hivi tunaomba yarudishwe kama Mheshimiwa Waziri alivyosema.



Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini cha mwisho ninachotaka kusema, haya maneno yasiishie kwenye karatasi. Haya maneno yatekelezwe kwa wakati muafaka na mmetuambia mpango huu utafanyiwa kazi 2012/2013. Tunamwomba Mheshimiwa Waziri na timu yake, yeye akiwa kama amiri jeshi tumesema amethubutu ili aweze kuitendea bajeti hii aliyoileta na ili tujue kabisa ameweza na tusebiri kusonga mbele. Lakini sio kusonga mbele kwa maneno tunahitaji kwa kuwa sasa hivi ameshathubutu yeye na timu yake wameweza. Kwani wameweza kufufua uchafu mwingi uliokuwepo katika Wizara hii ya Uchukuzi. Ninyi wenyewe mmeona *TRL* ilivyokuwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini la mwisho kabisa Mheshimiwa Waziri atakapokuwa anakuja kufanya majumuisho naomba anijibu. Wafanyakazi wa reli kwa sababu tunajua kabisa *TRL* wale wahindi wameshaondoka. Sasa ninachotaka kujua waje watuambie sasa hivi. Reli inaendeshwa na *TRC* au mwajiri wao ni *TRL* ili wafanyakazi wa *railway* waweze kujua wamesimamia wapi na waweze kujua mwajiri wao halali ni nani?

Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa kunipa nafasi.

**MWENYEKITI:** Nakushukuru sana Mheshimiwa Mkiwa Kimwanga. Waheshimiwa Wabunge nadhani msemaji wetu wa mwisho kwa kipindi hiki cha asubuhi atakuwa Mheshimiwa Godfrey Zambi na Mheshimiwa Amina Clement na Mheshimiwa Victor Mwambalaswa wajiandae wataanza jioni.

**MHE. GODFREY W. ZAMBI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa kunipa nafasi ya kuchangia kidogo. Lakini naomba nianze kwanza kwa kumpongeza sana kaka yangu Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe kwa kuchaguliwa kuwa Waziri au kuteuliwa kuwa Waziri wa Uchukuzi. Lakini pia nimpongeze Naibu wake kwa kuaminiwa pia na Mheshimiwa Rais kuwa Naibu wake na niwapongeze wataalam wote wa Wizara hii kwa kufanya kazi vizuri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini zaidi nampongeza sana Mheshimiwa Dkt. Mwakyembe kwa kuthubutu kwake si rahisi sana kwa Mawaziri kuweza kufanya au kutoka kama alivyoweza kufanya Mheshimiwa Dokta Mwakyembe usiku yupo *stand* pale Ubungo kukabilliana na madereva. Kazi waliopaswa wafanye wataalam wake, lakini yeye anasema hapana aende na mimi nampongeza sana kwa hilo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini pia amekuwa Waziri wa kwanza kupanda treni ya kati ambayo watu wengine wangeiona haina maana kutoka Dar es Salaam mpaka hapa Dodoma. Mheshimiwa Dkt. Mwakyembe tunampongeza sana maana kwa kufanya hivyo amejionea mwenyewe na kwa maana hiyo, utakuwa katika nafasi nzuri zaidi ya kuyatatua matatizo ya vyombo hivyo. Tunakuomba kama wenzangu wanavyosema huo uwe ni mwanzo tu, kama ni picha basi hiyo wanasema ni *trailer* tu, kazi bado. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niwapongeze wasemaji wengine wote, Mwenyekiti wa Kamati Mheshimiwa Serukamba, lakini pia na ndugu yangu Mheshimiwa Arfi, lakini kwa Mheshimiwa Arfi naondoa yale maneno aliyosema Serikali ya CCM inawadhulumu wananchi. Katika hilo simpongezi kwa sababu Serikali ya Chama cha Mapinduzi haiwadhulumu wananchi wake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nianze na suala la *TAZARA*. Suala la *TAZARA* limekuwa ni tatizo kama donda ndugu. Ni suala la muda mrefu na naomba nikuombe sana kaka yangu Mheshimiwa Dkt. Mwakyembe, suala la *TAZARA* iliangalie kwa umakini wake sana. Suala la *TAZARA* limekuwa na pande mbili. *TAZARA* imekuwa inafanya vibaya kuanzia miaka ya 1995 na kuendelea na naomba niseme kwamba, nimefanya kazi *TAZARA* kwa zaidi ya miaka 10, kwa hiyo, naielewa vizuri *TAZARA*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tatizo kubwa la *TAZARA* ni utendaji mbovu. Kamati imekuwa inalia sana juu ya utendaji mbovu wa *TAZARA* na bahati nzuri, Bunge la Tisa nilikuwa Mjumbe wa Kamati ya Miundombinu, watendaji wakuu ndani ya Mamlaka ya *TAZARA* hawaelewani na hili limekuwa pia donda ndugu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sielewi kwa nini Serikali za nchi hizi mbili zinazomiliki *TAZARA* wanachelewa kufanya maamuzi ili kuhakikisha kwamba tatizo la kutokuelewana kwa viongozi wakuu wa *TAZARA* na naomba nipendekeze kwamba Mkurugenzi Mkuu wa *TAZARA* si lazima atoke Zambia. Naomba nipendekeze

viongozi wakuu hawa wateuliwe kwa sifa zao na si mahali gani anatoka.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nadhani muda huo umepita. Lakini pia Naibu *Managing Director* si lazima awe Mtanzania, atoke mahali popote ili mradi ana sifa za kuweza kuiendesha *TAZARA* maana hapo ndipo ugonjwa ulipo. Leo *Managing Director* wa *TAZARA* anaweza akaondoka ofisini, Naibu wake yupo lakini hamwachii ofisi, anaweza akamwachia mtu mwingine tu. Uliwahi kuona utendaji wa namna hiyo wapi? Kwa hiyo naomba hilo litazamwe sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini lipo tatizo upande wa pili. Yapo malipo ya wastaafu wa *TAZARA* hili na lenyewe limekuwa ni donda ndugu. Iko *Hansard* hapa Mheshimiwa Waziri anaweza akaisoma ya tarehe 12/4/2012, Mheshimiwa Angela Kairuki alipokuwa Mbunge kabla hajawa Naibu Waziri alimuuliza Mheshimiwa Waziri Mkuu swali na iko ukurasa wa 10 katika *Hansard* hii ya tarehe 12/4/2012.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Waziri Mkuu alisema sitaki kuinukuu, lakini niseme ya jumla kwamba tuliahidi kuipa *TAZARA* bilioni 22/- na Waziri Mkuu akasema tutatoa bilioni 7/- kwa awamu tatu mpaka tumalize deni hili. Lakini ipo taarifa kwamba deni hili si sahihi, ni pungufu zaidi ya hapo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini naomba nimshauri Mheshimiwa Waziri *Hansard* ni kumbukumbu Rasmi za Bunge, Waziri Mkuu alishasema kwamba *TAZARA* tunadaiwa bilioni 22/- kuweka *figure* nyingine maana

yake tuione Serikali inawadanganya Watanzania. Maana alisimama kiongozi wa shughuli za Bunge Serikalini akatamka hapa, iko kwenye *record* kwamba deni halisi la wafanyakazi wa TAZARA ni bilioni 22/-. Sasa tukiletewa *figure* nyingine sijui mtawaeleza nini Watanzania, sijui mtawaeleza nini wafanyakazi na wastaafu wa TAZARA kwa ujumla kwamba Serikali inaweza ikasimama Bungeni ikatoa taarifa za uongo. Jambo hili litakuwa ni hatari sana kwa mustakabali wa Serikali ya Chama cha Mapinduzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini pia Mheshimiwa Waziri, wapo wafanyakazi wa TAZARA ambao wamestaafu miaka mingi sana. Nina barua hapa walimwandikia Waziri wa Fedha, lakini kwa makosa wakaipitisha kwako sasa sina hakika kama unayo au namna gani. Wafanyakazi hawa kimsingi ni wa Serikali kwa sababu Shirika hili linamilikiwa na Serikali. Lakini wanapata pensheni za sh. 2,000/=, 5,000/=, 10,000/= mpaka 20,000/=.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mliwahi kuona wapi watu wametumikia zaidi ya miaka 20 au 25 pensheni wanayolipwa ni sh. 2,000/= na ya juu zaidi ni sh. 20,000/=. Naomba Serikali ilitazame hili na hawa wafanyakazi wa TAZARA wamefanya kazi kwa uadilifu na kustaafu waweze kupata stahili yao angalau kiwango cha kima cha chini ambacho wafanyakazi wengine wanapata. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nizungumzie suala la Kiwanja cha Ndege cha Songwe. Kiwanja hiki tumeambiwa kwamba kitakamilika mwisho wa mwaka

huu. Naomba Mheshimiwa Waziri atupe muda maalum ambao kiwanja hiki kitakamilika kujengwa. Lakini pia lipo suala la fidia kwa wananchi ambao maeneo yao yalichukuliwa kwa sababu ya kiwanja hiki, maana Mheshimiwa Rais alipokuja Mbeya karibu wiki moja iliyopita wapo wananchi ambao walitufuata pale, wakimfuata Mbunge wao Mheshimiwa Mchungaji Mwanjale, lakini pia wakapita kwangu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nia yao walitaka wamwone Mheshimiwa Waziri, bahati mbaya hawakufanikiwa, lakini bado wanadai kwamba, hawajaweza kufidiwa sawasawa. Kama wananchi hawa walijitoa kwa dhati, ni vizuri basi tusije tukajenga na kufungua kiwanja wakati wananchi waliochukuliwa maeneo yao bado wanaendelea kusononeka. Haitapendeza sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala la mwisho kama muda utaniruhusu naomba nizungumzie suala la *TMA* kidogo. Kwanza nimpongeze sana Dkt. Kijazi kwa kuteuliwa kuwa miongoni mwa Wajumbe katika *World Metrological Organization*, maana yake ametambuliwa kwamba ni mama ambaye anaweza na naomba niseme huyu mama nimefanya nae kazi kwa sababu nimefanya kazi Mamlaka ya Hali ya Hewa kama miaka mitatu, kwa hiyo namwelewa. Naomba Mungu amjalie aendelee kuiongoza mamlaka hiyo vizuri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lipo suala kwenye hotuba ya Waziri kwamba inanunuliwa rada nyingine ya pili. Rada ya kwanza imechukua miaka saba, nane

kununuliwa. Nafurahi kwamba kuna fedha zimetengwa zaidi ya bilioni tatu kwenye kitabu cha maendeleo. Sasa namwomba Mheshimiwa Waziri maana ziko tabia za kutenga pesa kwamba ziende kwenye shughuli za maendeleo baadaye tunastukia zimekwenda mahali pengine.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Rada ya kwanza imetumia miaka nane kuinunua, naomba hii nyingine isichukue kipindi hicho. Hii ni rai yangu kwa Mheshimiwa Waziri, maana wakati mwingine tumepuuza sana hali ya hewa ingawa hali ya hewa ndiyo inayofanya watu waweze kusafiri kwa ndege vizuri, watu waweze kulima kwa uhakika, wakijua misimu ya hali ya hewa na vitu kama hivyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nizungumzie jambo lingine. Nimeona kwenye kitabu *National Institute of Transport (NIT)*. Wakati nipo Kamati ya Bunge ya Miundombinu kilianza kujenga maktaba pale na ilikuwa inatumia hela nyingi na najua haijakamilika. Kwenye Kitabu cha Maendeleo zimetengwa karibu milioni 360/=.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa naomba nimuulize Mheshimiwa Waziri hizi milioni 360/= ni za nini? Tunaanzisha miradi inachukua zaidi ya miaka mitano, kumi. Kwa hiyo, kama jengo lilitakiwa litumie bilioni tatu au nne, linaweza kutumia zaidi ya bilioni kumi kwa sababu vifaa vya ujenzi vinapanda bei kila kukicha.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, nimwombe sana Mheshimiwa Waziri hela za kuendelea na ujenzi

wa Maktaba ya Chuo cha Taifa cha Usafirishaji ziko wapi, ndiyo hizi milioni 360/= au namna gani? Kama Serikali ikiendelea na utaratibu huu tutakuwa hatuna sababu ya kuanza miradi ambayo hatuna uhakika kwamba tutaendelea nayo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwisho, Chuo cha *DMI*. Nilisoma kwenye vyombo vya habari, kuna afisa mmoja iligundulika pale *DMI* anajilipa zaidi ya milioni 30, je taarifa hizi zina ukweli gani?

### **TAARIFA**

**MHE. PAULINE P. GEKUL:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru. Naomba nimpe taarifa mzungumzaji anayeendelea kuzungumza kwa mujibu wa Kanuni ya 68(8) kwamba aliyoyaeleza Kambi ya Upinzani inaingizia Serikali ya CCM siyo ya kweli. Yeye mwenyewe amekiri kwamba wazee wanalipwa shilingi...

**MWENYEKITI:** Mheshimiwa Paulina Gekul, hilo nilishasema kwamba nitalitolea mwongozo baadaye. Sasa hapo unataka kuingilia mamlaka ya kiti.

**MHE. GODFREY W. ZAMBI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba nimalizie dakika zangu chache, lakini pia ingekuwa taarifa yake nisingeweza kuikubali kwa sababu hakuna Serikali inayowadhulumu wananchi wake. Inaweza ikawacheleweshea tu haki zake, lakini sio kuwadhulumu.



Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niseme kwamba kuna afisa tulielezwa kwenye vyombo vya habari na nadhani Waziri analifahamu, alikuwa anajiidhinishia mshahara mwenyewe *DMI*. Nataka Serikali iseme imechukua hatua gani kwa afisa huyu na tunachunguza vipi kwenye taasisi zingine kwamba hakuna maafisa ambao wanajitayarishia marupurupu yao wenyewe na kujilipa wao wenyewe. Hili la *DMI* lilishazungumzwa kwenye vyombo vya habari. Naomba Mheshimiwa Waziri alitolee maelezo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya kusema hayo, naomba niseme pamoja na kuunga mkono, lakini naomba Mheshimiwa Waziri ayatolee ufafanuzi haya ambayo nimeyasema hapa. Ahsante sana. (*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Mheshimiwa Pauline nimekataa kuendelea na hoja yako hata kama ulikuwa na hoja nyingine ya msingi ulipaswa kwenda moja kwa moja kwenye ile hoja yako ya msingi. Unapoanza kwa kurejea hoja ile ambayo tayari alishaitolea Mwongozo Mheshimiwa Zambali alikuwa sasa na wewe unaanza kutoa Mwongozo juu ya Mwongozo.

Waheshimiwa Wabunge, nataka nimalize huu mwongozo ambao Mheshimiwa Zambali aliusema. Kama Mheshimiwa Zambali angekuwa ametumia Kanuni namba 63 ambayo inasimama kuwaelekeza Wabunge kutokusema uongo Bungeni. Lakini ingempasa Mheshimiwa Zambali mwenyewe *a-justify* huo uongo ambao anataka kuudhihirisha ndani ya Bunge umesemwa na angeanza kwa kutoa maelezo ya kukanusha uongo huo na hivyo mwongozo wa kiti

ingekuwa rahisi kushughulika na hicho kitu kilichosemwa.

Lakini Mheshimiwa Zamboni ametumia Kanuni namba 67 na yeye ametoa taarifa na kuomba kuelekeza Bunge hili kwamba kile kilichoandikwa katika Hotuba ile na kuiuliza Serikali yake kama kweli mnakubali hicho ndicho na hivyo ndivyo ilivyo. Sasa naomba nitoe Mwongozo kwamba, kwa kuwa Mheshimiwa Zamboni hakwenda kwenye Kanuni ile 63 ambayo ina vipengele vingi tu vinavyotoa maelekezo ya jinsi ya kushughulikia suala hilo ambalo linaweza kuwa na picha ya uongo ndani ya Bunge.

Nimwagize sasa Mheshimiwa Waziri maana ndiyo Serikali yenyewe atakapokuwa anajibu hapa, arejee kwenye ukurasa wa 21 na kile kifungu ambacho kimezungumzwa na Mheshimiwa Zamboni, basi upate nafasi ya kuwaeleza Watanzania yale yaliyoandikwa kwenye taarifa hiyo ya Kambi ya Upinzani na unayoyajua wewe na kwa niaba ya Serikali yako ili kuweka bayana hali halisi ya mambo haya yaliyojitokeza ndani ya sekta yako hiyo ya uchukuzi.

Waheshimiwa Wabunge, nafikiri huu utakuwa ni utaratibu mzuri wa kulifanyia kazi suala hili kuliko kuanza sasa kulumbana hapa na kupoteza muda bure, katika suala zima la kuwapa Waheshimiwa Wabunge nafasi ya kuchangia haya mawazo ya wananchi waliotumwa na wananchi wao.

Baada ya kusema haya naomba nitishe shughuli hizi za Bunge mpaka saa kumi jioni kama ilivyo kawaida baada ya kubadilisha Kanuni zetu.

*(Saa 07.15 mchana Bunge lilifungwa Mpaka Saa 10.00 jioni)*

*(Saa 10.00 jioni Bunge lilirudia)*

*Hapa (Mheshimiwa Sylvester M. Mabumba) Alikalia Kiti*

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge, tunaendelea na majadiliano kama tulivyoacha mchana, naomba niwataje ambao wataanza kuchangia sasa hivi. Tunaanza na Mheshimiwa Amina Andrew Clement atafuatiwa na Mheshimiwa Victor Mwambalaswa na Mheshimiwa Captain Mstaafu John Chiligati ajindae.

**MHE. AMINA ANDREW CLEMENT:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nashukuru kwa kunipa nafasi hii ili niweze kuchangia. Awali ya yote, napenda kumshukuru Mwenyezi Mungu kwa kunijalia leo hii nikawa mzima na mwenye afya njema na kuweza kusimama katika Bunge lako Tukufu na kuweza kuchangia. Namwomba Mwenyezi Mungu anijalie nichangie vizuri na nitakayoyachangia yawe na maslahi kwa Taifa na yashughulikiwe kama nitavyoomba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa majonzi makubwa napenda kutoa pole kwa Watanzania wote waliofikwa na maafa ya kuzama kwa meli huko Zanzibar.

Namwomba Mwenyezi Mungu wale walioguswa moja kwa moja kwa kupoteza jamaa zao awape moyo wa subira.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia napenda ku-*declare interest*, mimi nimefanya kazi za ubaharia kwa muda wa miaka tisa katika meli za Visiwani Zanzibar, meli za Serikali mbili M.V. Mapinduzi na M.V. Maendeleo lakini pia nina watu wengi wa karibu na mimi wanaofanya kazi Bandarini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nachukua fursa hii kuwapongeza Mheshimiwa Waziri Mwakyembe pamoja na Naibu wake Mheshimiwa Tizeba kwa kazi nzuri wanazozifanya baada ya kupewa Wizara hii. Waheshimiwa hawa wanastahili pongezi za dhati na tuwapongeze sana kwa kazi zao nzuri. Namwomba Mheshimiwa Mwakyembe aongeze juhudi katika kazi zake asiogope na asitetereke kwani hakuna lolote litakalomfika ila ni la Mwenyezi Mungu tu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, namwomba Mheshimiwa Waziri ajitahidi apite katika Mamlaka zake zote afanye kazi kama anavyofanya asirudi nyuma. Lakini zaidi katika pitapita zake namwomba aelekee Bandarini TPA aone na asikubali kuambiwa na mtu yeyote, aende akajionee mwenyewe kwa macho yake kwa sababu pale Bandarini ni mahali nyeti panapotuletea mapato katika nchi yetu, panatuingizia faida na fedha nyingi katika nchi yetu. Namwomba sana Mheshimiwa Waziri aende akatembelee katika hizo Taasisi zake zote ikiwemo Bandari kwa sababu Bandari yetu hivi sasa ina matatizo mengi makubwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nijielekeze Bandarini kwa sababu kama nilivyo-*declare interest* naweza kuielezea kidogo. Mheshimiwa Waziri katika Bandari yetu kuna vyombo pale, *tags* zinazofanya kazi saa 24 kutuingizia meli zetu ili kutupatia mapato, namwomba Mheshimiwa Waziri aliangalie hili sana. Je, hizi *tags* zetu zinazotupatia mapato kila siku zinafanyiwa ukarabati kwa wakati muafaka? Kila zinapofanya kazi kwa muda huwa ni Sheria zipelekwe *Dridock* zikachunguzwe na kufanyiwa ukarabati je, hizi *tags* zetu zilizopo Bandarini zinazotuingizia pesa kila siku zinafanyiwa ukarabati kwa wakati muafaka?

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile huko Bandarini hizi *tag* haziendi zenyewe, *tag* zinafanyiwa kazi na wafanyakazi kuna ma-*pilot*, kuna ma-*captain*, kuna *tag masters* na wafanyakazi wengine mainjinia na wengine wengine. Je, wafanyakazi hawa wanaangaliwa ki maslahi kwa sababu wana kazi ngumu, wanafanya kazi usiku na mchana kutupatia mapato katika nchi yetu kama nilivyotangulia kusema awali? Je, na wao maslahi yao yanaboreshwa?

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini wafanyakazi hawa vile vile wanasoma kweli kwa sababu chuo kilichopo ni *DMI*, lakini wanatakiwa kupata elimu zaidi, wapelekwe nje ya nchi kwa sababu zinaletwa *tags* hapa mpya za kisasa na siyo zile za kizamani, je, wafanyakazi hawa wanapatiwa mafunzo kulingana na zile *tags* zinazokuja hapa? Namwomba Mheshimiwa Waziri aliangalie hili ili wafanyakazi wetu waendeshe *tags* zetu kwa umahiri na wafanye kazi zao vizuri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nielekee huko huko Bandarini, kwa masikitiko makubwa Mheshimiwa Waziri namwomba pale Bandari ya Dar es Salaam kuna meli ilikuwa zamani ikiitwa Meli ya Magufuli, ile meli ya samaki, ni kweli ile meli siyo ya Bandari lakini iko mahali hatarishi na ilishazama. Je, tunajua hatima ya ile meli pale Bandarini, ikisogea kama likitokea wimbi na hali ya hewa sasa hivi siyo nzuri, mawimbi makubwa yakitokea ikisererereka ikaja kwenye lango si itasababisha ajali nyingine?

Mheshimiwa Mwenyekiti, namwomba Mheshimiwa Waziri aiangalie meli hii na aichukulie hatua za haraka kabla haijasababisha maafa. Pindi ikisababisha maafa wakati Wabunge tulishasimama Bungeni, tulishaongea na kusema itatokea ajali, tutalaumiana. Kwa masikitiko makubwa namwomba hili alisimamie, alishikie bango, yeye ndiye awe imara na awe mbele alisimamie. Juzi hapa imetokea ajali ya meli Zanzibar, lakini hapa Tanzania tuna vyombo vingi vinavyofanya kazi baharini pamoja na kwenye Maziwa Makuu, je, Tanzania tuna kitengo gani cha uokoaji?

Mheshimiwa Mwenyekiti, namwomba Mheshimiwa Waziri aandae Kitengo cha uokozi na uokoaji. Akiunda kitengo kilichokamilika ambacho pia kina *rescue boat* ya kuokolea na kutafutia kwa sababu nahisi pale ilipotokea ajali ya Zanzibar zingekuwepo *rescue boat* nadhani ingeweza kuiona ile meli imezamia upande gani na pia ingewahi wangeokolewa watu wengi sana wakiwa hai.

Mheshimiwa Mwenyekiti, najua Mheshimiwa Waziri kwa leo hawezi kulifanyia kazi, lakini ajitahidi kwa kushirikiana na Jeshi la Wananchi wa Tanzania, nao ni waokozi wakubwa wakati wa maafa wanakuwa mbele ashirikiane na *Navy* na Polisi, lakini yeye mwenyewe ashike bango kwa kukiandaa kitengo hicho.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Kitengo hiki naomba kisiwe Dar es Saalam tu kwa sababu hata kwenye Maziwa Makuu kila mara zinatokea ajali za *boat*, tusitegemee labda kwa kuwa inapita bahari zitazama pia ndege zinazopita angani, zinaweza kuanguka na kudondokea baharini. Namwomba Mheshimiwa Waziri hili aliangalie, hii itasaidia hata watalii wakija kutoka nje wakijua kuwa nikienda Tanzania iko *rescue boat* na kitengo kamili cha uokoaji, ataona usalama wa maisha yake upo atapanda boti akiwa na amani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kumkumbusha Mheshimiwa Waziri pale Bandarini kuna watu wanakaimu nafasi kwa muda mrefu hawajapatiwa mafao yao na pia hawajathibitishwa katika zile nafasi zao wanazofanyia kazi. Hili pia alifanyie kazi kwa sababu hawezi mtu kukaa pale akakaimu nafasi kwa muda wa miaka mitatu mpaka minne bila ya kuthibitishwa watu hawa wapo na naomba hili alifuatilie na pia baadaye alifanyie kazi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naunga mkono hoja.  
Ahsante. (*Makofi*)

**MHE. VICTOR K. MWAMBALASWA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru sana kwa kunipa nafasi jioni ya leo ili niweze kuchangia hoja iliyo mbele yetu. Kwanza kabisa napenda nilete salamu za wananchi wa Wilaya ya Chunya kwa Mheshimiwa Jakaya Mrisho Kikwete kwa kumteua Ndugu yangu Harrison Mwakyembe kuwa Waziri wa Uchukuzi. Pili, napenda kuleta salamu za wananchi wa Chunya kwa kumshukuru Mwenyezi Mungu kwa kumrudisha salama Ndugu yetu Profesa Mwandosya kutoka katika matibabu, mwacheni Mungu aitwe Mungu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niongelee uwanja wa Ndege wa Songwe, uwanja wa Songwe ni mwaka wa kumi na kumi na moja sasa bado haujakwisha. Hadithi yake inafanana kabisa na barabara ambayo naipigia kelele kila siku ya Mbeya-Chunya – Makongorosi itakwisha mwaka huu, itakwisha mwaka huu. Uwanja wa Songwe ulikuwa uishe mwaka 2010 Aprili, ikashindikana, wakasema mwezi Novemba ikashindikana, mwaka jana ilikuwa uishe mwezi Aprili ikashindikana, uishe Novemba ikashindikana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa naomba ninukuu kwenye kitabu cha hotuba ya bajeti ya Mheshimiwa Waziri ukurasa wa 52: "Kuhusu kiwanja cha Ndege cha Kimataifa cha Songwe kazi ya ujenzi wa barabara ya kutua na kurukia ndege pamoja na ujenzi wa barabara ya kuingia kiwanjani na maegesho ya magari vimekamilika. Kazi za ujenzi wa maegesho ya ndege *apron* na majengo zinaendelea na zinategemea kukamilika mwishoni mwa mwaka huu."



Mheshimiwa Mwenyekiti, najua kuwa Wizara ya Uchukuzi kwa sasa hivi pumu limefika kwa mkohozi, kwa hiyo, nina imani kuwa Mheshimiwa Waziri atatuchukua Wabunge wa Mkoa wa Mbeya, Iringa, Ruvuma na Rukwa twende kupanda ndege ya *ATC* kwenda uwanja wa Songwe mwezi Desemba.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nawaambia wananchi wa Mikoa hiyo wananchi wa Mkoa wa Mbeya, Iringa, Ruvuma na Rukwa jiwekeni sawasawa ili muweze kunufaika na fursa ya uwanja kwa kuuza mazao yenu nje ya nchi, matunda, mboga, maua, ndizi na maparachichi, jiwekeni sawasawa wananchi wa mikoa hiyo minne.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niongelee uchumi wa jiografia ambao Mwenyezi Mungu ametujalia Watanzania; tuna bahari, tuna bandari nyingi; wenzetu wa Kenya nimesoma vyombo vya habari mwezi huu wanafanya *Donors Conference Hong Kong* wanataka wapate wawekezaji waweze kupanua bandari ya Lamu iwe ya kisasa na vile vile wajenge reli kutoka Lamu mpaka *Juba, Southern Sudan* na kwenda Ethiopia. Wanataka wachukue fursa ya kuchukua mafuta ya *Southern Sudan* yapitie Kenya ili nchi ya Kenya ifaidike kibiashara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimeona Mheshimiwa Waziri ameanza, tufanye hivyo hivyo, tuwaite *donors* watusaidie kujenga bandari ya kisasa kama ni ya Malindi au nyingine yoyote na kujenga reli kutoka hapa kwenda Musoma mpaka Uganda ili tuweze kunufaika kusafirisha mafuta ya Uganda kwenda nje ya nchi, kwa

sababu mafuta ya Uganda yalivyo ni kama matope huwezi ku-*refine* pale walipo inabidi waende waka-*refine* nje.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, tuchangamke wasije wenzetu Wakenya wakatuzidi katika mbio hizi. Pia tukijenga hiyo reli ya kutoka Tanzania mpaka Uganda, hata mizigo ya *Southern Sudan* ni karibu zaidi kutokea *Southern Sudan* kupitia Uganda, kuja mpaka kwenye Bandari zetu kuliko kwenda Lamu ambako ni mbali zaidi. Najua Mheshimiwa Waziri atachangamka katika hili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niongelee Bandari ya Dar es Salaam. Kwenye hotuba ya Mheshimiwa Waziri kuna mipango kabambe ya kupanua bandari ya Dar es Salaam. Ipanuliwe iwe ya kisasa, gati namba 13 na 14 mimi nasema pamoja na kupanua bandari ya Dar es Salaam tutakuwa bado hatujatumia *potential* ambayo bandari hii inayo kwa nchi ambazo zinatuzunguka. Nimwombe Mheshimiwa Waziri awaamrishe watu wa Mamlaka ya Bandari wakodishe *block trains*, ziko nchi nyingi ambazo zina mabehewa ambayo hayafanyi kazi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mfano, *South Africa* sasa hivi Uchumi wao kidogo umedorora, kuna *train* nyingi yanakaakaa na mabehewa yapo mengi yanakaakaa basi wakodishe walete hapa na waanzishe pale bandarini *block trains*, ambazo zinaanzia bandarini, mizigo ikitoka melini inakwenda moja kwa moja kwenye *wagons*, halafu wakikodisha

hizo *block trains* pale Mbeya nafasi ya Malawi *Cargo Center* waikodishe iwe ni bandari ya nchi kavu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hiyo wakikubaliana na Mamlaka ya Mapato mizigo ikitoka bandarini inakwenda moja kwa moja mpaka Mbeya. Kwa hiyo, hata mambo ya ushuru yanaweza kufanyika Mbeya na hii itasaidia kutoa *decongestion* pamoja na kuwa *PTA* wameanzisha kutoa mizigo kwa masaa 24, lakini bado haitasaidia. Mpango wa *SAGCOT* wa kuongeza chakula, Kusini mwa Tanzania karibu unaanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, utakaopoanza kutakuwa na mazao mengi ya chakula kutoka Mikoa hiyo kutakuwa na mazao mengi sana ambayo yatahitaji kwenda nje ya nchi. Kwa hiyo, naomba Mamlaka ya Bandari pamoja na Mheshimiwa Waziri wajiweke sawa katika hili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimesomasoma kuna kampuni fulani ya Congo ambayo ilikuwa inasafirisha Shaba na *Cobat* kwenda bandari ya Durban, lakini imeona kuwa kule ni mbali sana, lakini imerudi Tanzania na kutumia bandari ya Dar es Salaam kama itakuwa kwao, *port* iko Mbeya, mizigo yao inafika iko Mbeya wanajua iko bandarini tutakuwa tumewarahisishia sana na tutakuwa tumewapa *incentive* ya kuleta mizigo yao ipitie Tanzania na kukuza biashara ya Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, namfahamu sana Dkt. Mwakyembe, najua atayatenda haya, sisi Watanzania tusiwe wa kuiga, tuwe kama zamani miaka ya 50 ambayo wenzetu katika ukanda huu walikuwa

wameiga mambo yote kutoka kwetu. Sasa hivi tunaanza kuiga Rwanda, Kenya hawa walikuwa wanaiga mambo kwetu, naomba Mheshimiwa Mwakyembe aifanye Tanzania iwe ya kuigwa kama ilivyokuwa zamani.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimefurahi sana kuchangia hoja hii na naunga mkono hoja. *(Makofi)*

**MHE. CAPT. JOHN Z. CHILIGATI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana kwa kunipa nafasi ili nichangie hoja iliyo mbele yetu. Kwanza, ningependa kutoa pole nyingi kwa Watanzania wenzangu ambao kwa namna moja au nyingine wamepoteza ndugu zao katika ajali ya meli iliyotokea hivi karibuni kule Zanzibar. Vilevile tunampa pole sana Mbunge mwenzetu komredi Selasini kwa kufiwa na baba yake. Vile vile tujipe pole sisi Wabunge na Wafanyakazi wa Bunge kwa kumpoteza mfanyakazi wa Bunge ambaye amezikwa leo hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vile vile tumkaribishe Waziri Mwandosya kwa kuwa tulimkosa muda mrefu lakini kwa neema za Mwenyezi Mungu leo amejiunga na sisi tunasema karibu sana, baada ya hapo nianze kwa kumpongeza Mheshimiwa Waziri na Naibu Waziri kwa uteuzi wao walioteuliwa na Mheshimiwa Rais kuendesha Wizara hii nyeti na muhimu kabisa katika kukuza Uchumi wa nchi yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nataka kumhakikishia kabisa Mheshimiwa Waziri, mimi kama Waziri Mstaafu, kuwa ameanza vizuri na aendelee vizuri. Ameanza kwa

kwenda mwenyewe kwenye matatizo, hakuanza kwa kukaa ofisini na kusubiri matatizo, hiyo inaitwa *business as usual* yaani mambo kama kawaida. Ameanza kwa kwenda kuliko na matatizo hiyo inaitwa *Management by Walking Around*, hiyo ni sahihi kabisa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tumemwona alivyokwenda TAZARA siku abiria wamekwama, akaenda kuwakwamua mpaka Ubungo Terminal, tumeona pia amekuja kwa *train* toka Dar es salaam mpaka Dodoma kujionea mwenyewe matatizo ndani ya *train*. Hiyo ndiyo inayotakiwa, aendelee hivyo hivyo na Mungu ambariki. Naomba vile vile wasaidizi wake na wao wafuate nyayo zake maana akiwa peke yake atachoka haraka.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nataka nizungumzie usumbufu wanaoupata wasafirishaji wa mizigo hasa katika Kanda hii ya Kati yaani *Central Corridor* ambako mimi ndiko ninakofanyia kazi. Tunayo bahati kuwa tuna nchi nyingi zinazotuzunguka ambazo hazina bandari. Tunaweza tukafanya biashara nzuri sana na Uganda, Rwanda, Burundi, Congo DRC, lakini huo usafirishaji wenyewe una usumbufu mkubwa sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mtu akitoka Dar es Salaam na mzigo mpaka afike mpakani Rusumo, mpakani mwa Rwanda na Tanzania au Kabanga mpakani mwa Burundi, kwa utafiti ulifanywa mwaka jana, hilo lori linasimamishwa mara 50, ni kero. Ni urasimu ambao unafanya biashara inakuwa na kero mpaka baadhi ya nchi wanaona ni bora mizigo yao waishushie Bandari ya Mombasa ambako mizigo itafika

haraka zaidi kuliko Dar es Salaam, Rwanda wanafanya hivyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, safari ya siku mbili au siku tatu, hilo lori litachukua wiki nzima ndiyo lifike linakokwenda na lirudi. Kwa hiyo, kwa mwezi badala ya kufanya safari mbili, tatu au nne, hilo lori linafanya safari mbili tu. Tumepata bahati ya kupata mradi ambao unatatua tatizo hili, mradi ambao unataka hao wote wanaosimamisha magari ya mizigo wakae katika kituo kimoja kama ni mizani hapo hapo, trafiki wawe hapo hapo, *Immigration* wawe hapo hapo, Ushuru na Forodha wote wawe katika kituo kimoja kinaitwa *one stop transport inspection center*, kituo kimoja cha ukaguzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, huo mradi unasema kuwe na vituo vitatu tu, cha kwanza Vigwaza pale Pwani; cha pili, kiwe katikati ya nchi Manyoni na cha tatu kule mpakani ilikuwa Nyakahura, lakini nasikia sasa wamebadilisha itakuwa Nyakanazi ili tupate *junction* ya kwenda Kigoma mpaka DRC. Kwa hiyo, kwa mradi huu, lori likitoka Dar es salaam lisimame mara tatu tu basi siyo mara 50 tena, lisimame Vigwaza pale lichekiwe kila kitu, kituo cha pili Manyoni lichekiwe kila kitu na Kituo cha tatu Nyakanazi lichekiwe halafu linavuka mpaka.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tatizo, mradi huu uko katikati ya Wizara mbili, Wizara ya Ujenzi na Wizara ya Uchukuzi, sasa mtu wa kulivalia njuga anakosekana. Kwa hiyo, ni mradi ambao unajiendesha wenyewe. Ujenzi wanaona kuwa hawahusiki sana, Wizara ya

Uchukuzi nayo inaona haihusiki sana, uko katikati, namwomba Mheshimiwa Waziri mmoja wao alivalie njuga suala hili. Hata kama akiweza akaweka *Task Force* inayojumuisha Wizara zote mbili, ya kusimamia mradi huu na kuusukuma, mradi ambao wataalam wake wanatoka katika Wizara zote mbili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kama itawapendeza na sisi Wabunge wa maeneo hayo wakatuweka humo ili na sisi tuweze kusukuma katika Halmashauri zetu. Wakati mwingine wanaweza kuwa wanataka ardhi pale Manyoni waweke kituo hicho cha *one stop center*, mtaalam mmoja tu anaweza kuwa anawazungusha pale, sisi Wabunge wakitushirikisha tunaweza kukwamua, ili mradi uende haraka tutatue tatizo hili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vile vile usafirishaji Tanzania unakwisha saa kumi na mbili yaani jua likizama basi na sisi uchumi wetu unalala na sisi tunalala. Hebu jaribuni kushirikiana na wanaohusika, maana kilichosababisha usafiri usimame usiku ni ajali na majambazi. Sasa ajali na majambazi isiendeleo kuwa ndiyo sababu kwamba Tanzania wakati wenzetu tunaoshindana nao, uchumi wao unakwenda usiku na mchana, sisi wa kwetu saa kumi na mbili ikifika usafiri unalala.

Mheshimiwa Waziri na Wizara zinazohusika, Wizara ya Mambo ya Ndani wakae nanyi, muweke mikakati, kama wenzetu katika Afrika Mashariki tunaoshindana nao, uchumi wao unatembea saa 24, sisi uchumi wetu unatembea saa kumi na mbili, tutaachwa nyuma.

Nasikia hata vituo vyetu vya mipakani navyo ikifika saa kumi na mbili nao wanafunga, wakati wenzetu vituo vyao vya mipakani vinafanyakazi saa 24. Naomba sana Waziri suala hili azungumze na wenzake ili na sisi uchumi wetu uweze kutembea saa 24.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kengele ya kwanza imeshalia, naomba nimalizie na mambo mawili ya Singida ninakotoka. Jambo la kwanza, nimeona kwenye hela za Viwanja vya Ndege, matengenezo ya Kiwanja cha Ndege cha Singida nimeona pale ni sifuri. Sijui kwa nini ni sifuri kwa sababu bado na sisi tunahitaji uwanja mzuri, uwanja wa kisasa ili uweze kusimamia uchumi wa kisasa. Ningependa kupata maelezo kwa nini hatujatengewa fedha tuna sifuri?

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika sekta ya reli, nashukuru katika bajeti, Waziri amekumbuka reli ya kati, ametusomea na hela ambazo zimetengwa. Reli hii ina matawi mawili; tawi la Mpanda Kaliua limo kwenye hotuba yake, lakini tawi la Singida-Manyoni halimo kabisa. Ningependa kwenye majumuisho vile vile atuambie, kwa nini hili tawi hakulitaja kabisa, anataka kuliua ama vipi. Nia yetu ni lile tawi liendeleo ili litoe mchango katika uchumi wa Singida.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru sana.  
(Makofi)

**MWENYEKITI:** Nakushukuru kwa mchango wako. Sasa namwita Mheshimiwa Mtutura Abdallah Mtutura na Mheshimiwa Murji ajiandae.



**MHE. MTUTURA A. MTUTURA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru sana. Nianzie na viwanja vya ndege. Wilaya ya Tunduru tuliomba uwanja wa Ndege uliopo katikati ya Mji ufutwe na Serikali hii sikivu ya CCM ilisikia, chini ya Waziri Kawambwa, wakakubali uwanja ule umefutwa. Lakini tokea hapo tumekuwa tukifuatilia kukabidhiwa eneo lile la ardhi mpaka sasa bado hatujakabidhiwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naiomba sana Serikali kupitia Wizara ya Uchukuzi ituandalie utaratibu wa kukabidhiwa eneo lile ili tuweze kulipangia matumizi mengine, kwa sababu sasa hivi makorongo yanaendelea kupitia mvua za mwaka hadi mwaka.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini vile vile tumekuwa tunaelekeza maboresho kwenye bandari, lakini kiwanja cha Mtwara bado hatujaelekeza nguvu. Tunaomba tukitengee kiasi kizuri cha fedha ili uwanja huu uweze kutumika na usiku, kwa sababu sasa hivi mahitaji ya kutumia kiwanja hiki usiku ni makubwa sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti naomba ku-*declare interest*, mimi ni Mkurugenzi wa Bodi ya Bandari. Kwa kuwa sasa hivi mchango wangu utajikita kwenye bandari, naomba nitoe pongezi za dhati sana kwa wafanyakazi wote wa Bandari Tanzania. Wameonesha kwamba, Watanzania wanaweza kwa sababu Mamlaka ya Bandari ni miongoni mwa mashirika machache sana Tanzania ambayo yamekuwa yakifanya biashara za kutoa huduma na kutengeneza faida kubwa sana na kuliletea heshima kubwa Taifa letu. Kwa hiyo, nawapongeza Wafanyakazi wote,

naipongeza Menejimenti, pamoja na Bodi ikiongozwa na mpiganaji mashuhuri Mheshimiwa Raphael Mollel. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, tukiangalia vitabu vya bajeti mwaka hadi mwaka hatujawahi kuona fedha za Serikali ambazo zimekuwa zikielekezwa katika Mamlaka ya Bandari. Najua kwa sababu mamlaka hii imekuwa ikijiendesha yenyewe, lakini mzigo mkubwa walionao mamlaka ya bandari wa kuweka kiasi kikubwa cha fedha kwa ajili ya *super structure*, vile vile ya kutengeneza miundombinu ambayo siyo ya kifaida, lakini ni ya miradi ya kijamii, lakini vile vile mamlaka hii imekuwa ikilazimika kuchangia bajeti ya Taifa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hili sina ugomvi nalo, lakini ni namna gani mamlaka hii inawajibika katika katika kuchangia bajeti ya Taifa. Mamlaka ya Bandari kwa mujibu wa Kanuni ambazo tumekuwa tukizona inatakiwa ichangie asilimia kumi ya pato ghafi linalopata kwa mwaka. Kama hili likitekelezwa lilivyo maana yake mamlaka hii haitaweza kuwekeza katika miradi yake ya Kitaifa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naiomba sana Serikali ifanye moja kati ya mambo haya mawili, mchango wa mamlaka ya bandari uwe asilimia hiyo kumi ya *net profit* na siyo *gross revenue* kama inavyoelekezwa sasa hivi, ili mamlaka hii iweze kupata kiasi cha fedha cha kuweza kuwekeza katika miradi ya *super structure* kama inavyofanya sasa hivi. Kama hilo haliwezekani, basi kama inavyoelekeza katika mashirika mengine ya

umma, mamlaka hii nayo iwe inapata ruzuku ya kutosha ili iweze kuwekeza katika *super structure*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tumeona fedha nyingi zimeelekezwa kwenye *Railways, TANESCO*, lakini hatujaona kwenye kitabu hiki fedha yoyote iliyoelekezwa kwenye Mamlaka ya Bandari. Nawaomba sana huyu ni mtoto mzuri sasa tusije tukam-*overwork*, akashindwa kuyafanya yale mazuri ambayo Watanzania wanayatarajia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, sitasema mengi kuhusu gati Na. 14 na gati Na. 13 kwa sababu Waziri kwa kiasi kikubwa ameni-*pre-empty*, haya ambayo anayakusudia kuyafanya mimi kama mjumbe wa Bodi, nayaunga mkono na naamini kabisa Watanzania walio wengi watayaunga mkono.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini naomba tujilinganishe Watanzania na majirani zetu katika uwekezaji kwenye *superstructure* za bandari. Wenzetu kupitia mradi wao unaoitwa *LAPSET* kwa maana ya ujenzi wa bandari ya Lamu ambayo itakuwa inahudumia mpaka nchi ya Sudan Kusini, wao wanakusudia kujenga bandari katika eneo la Lamu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Bandari hii itakuwa na gati 30, sisi tuna suasua na gati mbili tu, wakati wenzetu wanakusudia kujenga gati 30 Lamu na katika gati hizo, zitakuwa na kina cha mita kumi na nane, sisi tunataka gati zenye mita 15, tunasuasua mchakato uko mbioni, tuko kwenye *feasibility study*, upembuzi yakinifu.

Naomba sasa ndugu zangu tuamke, tuongeze kasi, kinyume cha hivyo wenzetu watatupiga bao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ndugu zetu hawa katika ujenzi huo wa gati 30 wanataka kuwekeza dola za Kimarekani bilioni 3.5, sisi milioni mia tano suala likaletwa mpaka hapa Bungeni. Ndugu zangu tuamke.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala la bandari ya Mtwara, Bandari ya Mtwara ufanisi wake utakuwa wa kutosha endapo utakwenda sambamba na ujenzi wa bandari ya Nyasa - Bamba *Bay*. Naomba sana katika mipango yetu Serikali itusaidie sana kuhakikisha kwamba bandari ya Bamba *Bay* inajengwa kwa kasi, kwa haraka ili mizigo tunayoikusudia ya Malawi tuweze kuipata kwa sababu njia fupi kwa wenzetu wa Malawi ni kupitia bandari ya Mtwara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ni karibu nusu ya urefu wa kutoka Malawi kwenda Dar es Salaam, wakipata bandari ya Mtwara kupitia Bandari ya Bamba *Bay* kwa kweli mzigo wote wa Malawi utakuwa unapitia Tanzania na kutuletea mapato makubwa sana katika nchi yetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika suala la *railway*, namshukuru sana Mwenyekiti wetu na Serikali imetamka kwamba itahakikisha kwamba inatafuta fedha kwa ajili ya kutengeneza *standard gauge* kwenye reli yetu. Wenzetu wa Kenya wameshaanza, wanakusudia kujenga *standard gauge* ambayo itaiwezesha treni kutembea kwa kasi ya kilomita 160

kwa saa. Sisi ya kwetu *speed* yake nadhani inafanana na trekta.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, naomba *standard gauge* ijengwe kwani itatuhakikishia *speed* na ujazo mkubwa na uzito mkubwa wa uwezo wa reli yetu katika kusafirisha mizigo kutoka Bandari ya Dar es Salaam hadi kwenye nchi ambazo hazina bandari.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kuunga mkono hoja. Ahsante sana. (*Makofi*)

**MHE. HASNAIN M. MURJI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nami nichukue nafasi hii kukushukuru kwa kunipa nafasi hii ili nitoe mchango wangu katika Wizara hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza kabisa nimshukuru sana Waziri na Naibu Waziri, ni watu ambao ninawaheshimu sana, ni kaka zangu tunaheshimiana sana. Lakini leo nimefungua hiki kitabu, niliposoma ndani ya kitabu kwamba je, ni fedha kiasi gani zimetengwa angalau kwa bandari ya Mtwara. Au fedha kiasi gani zimetengwa kwa ajili ya uwanja wa ndege wa Mtwara, au fedha kiasi gani zimetengwa kwa ajili ya Mtwara, hakuna hata shilingi moja.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa bahati mbaya kwamba ukija ukurasa wa 102 utakuta kwamba ni Mtwara-Lindi-Bamba *Bay* nilifarijika kidogo, lakini nilipokuja kuangalia fedha za ndani hakuna, fedha za nje hakuna, fedha za jumla hakuna na anayegharamia ni migodi kwa kweli nilisikitika sana. Kwamba kitabu chote fedha zote ambazo tutaziidhinisha katika Wizara

hii hakuna hata thumni moja ambayo imetengwa kwa ajili ya Mtwara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, inasikitisha kwamba leo Mtwara ndiyo eneo pekee ambalo linaangaliwa na wawekezaji, ni eneo ambalo linaangaliwa ndani ya nchi hii, lakini hakuna fedha iliyowekwa kwa ajili ya uwanja wa ndege wa Mtwara, hakuna fedha iliyowekwa kwa ajili ya bandari ya Mtwara. Naomba wakati Mheshimiwa Waziri anahitimisha hoja yake atueleze kidogo kuhusu hili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia niendeleo kumshukuru Naibu Waziri alikuja Mtwara, katika ziara yake nami nikashiriki, niliposhiriki katika ziara yake tulikwenda *airport* akaona hali halisi ya ile *airport*. Kile kiwanja cha ndege kina karibu miaka saba hakijatumika na ndani ya miaka saba kilikuwa kinakarabatiwa lakini hatimaye alipofika Naibu Waziri akakiangalia na akaagiza kwamba ndani ya mwezi mmoja uwanja uwe umefunguliwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ni kweli kabisa sasa uwanja umefunguliwa na uwanja umeanza kufanya kazi, lakini jambo la kusikitisha ni kwamba panaweza pakatokea ajali moja mbaya sana ndani ya uwanja wa ndege wa Mtwara. Sababu ni kwamba, sasa hivi ile sehemu ya abiria iliyofanyiwa ukarabati imeongezwa *height* kwenda juu, na ile *tower* iliyokuwepo sasa imelingana na jengo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nasikitika kwa nini wanaruhusu ndege kutua pale, kwa sasa hivi mtu

aliyepo tower hawezi kuiona ndege inakotoka na akaweza kuiongoza ile ndege, lakini uwanja umefunguliwa. Nakumbuka Naibu Waziri aliagiza kwamba haraka sana fedha itafutwe kokote hii tower ifanyiwe marekebisho, lakini mpaka leo hakuna kilichofanyika. Hali ni ile ile, uwanja umefunguliwa, *tower* iko chini inalingana na jengo la abiria.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini jambo lingine tena labda nimpe tu taarifa Naibu Waziri kwamba jengo limefunguliwa hata viti vya kukaa vya abiria havitoshi. Viti vilivyowekwa pale ni vichache mno kiasi kwamba, inaleta usumbufu mpaka abiria wengine wanakaa chini, hii ni hatari pia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kama nilivyosema eneo ambalo watu wanaliangalia ni Mtwara, ule uwanja ni lazima uangaliwe kwa jicho la kila aina. Mtu kufika Mtwara kwanza unatua uwanjani, unaanza kuona neema ya Mji ukoje, lakini ukifika uwanjani ukaona hali kama ile inasikitisha hata wawekezaji wanavunjika moyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini lile jengo limekarabatiwa, juzi kulikuwa na ziara ya Wabunge wote tulikwenda Mtwara kwa ajili ya kwenda kuzindua bomba la gesi. Wabunge wengi tulikuwepo pale *Airport*, lile jengo limekarabatiwa, lakini lina nyufa maeneo mengi, inasikitisha! Hata sijui aliyepitisha mpaka mkandarasi akalipwa au hajalipwa sijui, lakini lile jengo bado halijakaa vizuri lina nyufa nyingi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini pia eneo la *parking* ya magari bado ni chakavu mno, hakuna kilichofanyika. Naomba niendeleo kuomba, nimekatishwa tamaa kwamba, katika kitabu cha Waziri hakuna hata thumni moja ya *Airport* ya Mtwara. Sasa sijui fedha hizi mtazitoa wapi. Naomba Waziri atakapohitimisha angalau utuchotee kutoka sehemu zingine, ulete pale tuukarabati ule uwanja.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba niongelee suala la bandari, naomba Waziri utakapo-*wind up* waeleze Watanzania na hasa Wanamtwara kwamba Bandari ya Mtwara haijauzwa. Wenzetu walikuja pale wakawatangazia watu wa Mtwara na Watanzania wote kwamba Bandari ya Mtwara imeuzwa, Mbunge wenu yuko wapi, Wabunge wa CCM wako wapi. Waziri waambie leo kwamba Bandari ya Mtwara haijauzwa. Naomba Mheshimiwa Waziri alieleze suala hili.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo lililofanyika katika Bandari ya Mtwara kukodisha lile eneo dogo ambalo mmelikodisha katika kampuni ya gesi ni kwa sababu Bandari ya Mtwara siku zote inajiendesha kwa hasara meli nyingi zilikuwa haziji Mtwara, lakini baada ya kuona hivyo mkalikodisha lile eneo dogo. Sasa Bandari ya Mtwara inajiendesha kwa faida baada ya kukodisha eneo lile, lakini kwa miaka yote Bandari ya Mtwara ilikuwa inajiendesha kwa hasara.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Bandari ile tunaitumia wakati wa msimu wa korosho, huo ni wakati pekee ambapo meli zinakuja Mtwara na bandari ile ndiyo



inakuwa iko *busy*, lakini baada ya msimu wa korosho kwisha ile bandari inakaa *idle* kwa muda mrefu sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, maamuzi ya kukodisha lile eneo ni kuiwezesha Mamlaka ya Bandari hususan Mtwara kuweza kuwa ndani ya faida kwa sababu ni eneo ambalo lilikuwa linakaa bure kwa kipindi kirefu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lile eneo ambalo lililokodishwa kwa wawekezaji kwenye kampuni za gesi, sasa ndiyo imeleta chachu ya kuweza na wao kuhamasika kuweza kutusaidia kujenga bandari ya kisasa, eneo la Msangamkuu, bila kuwaweka pale maana yake leo tusingeweza kuwapata wale wawekezaji wa kuja kujenga Bandari ya Mtwara. Kwa hiyo, naomba Waziri atakapo-*wind-up* uwaeleze Watanzania kwamba Bandari ya Mtwara haijauzwa na haitauzwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini pia nitoe masikitiko yangu, leo wanafanya kikao cha wadau wa Bandari Mtwara, lakini hakuna hata Mbunge mmoja wa Mtwara aliyeshirikishwa katika kikao kile cha bandari, kuna nini na Wabunge? Waziri kuna ugomvi gani na Wabunge?

Mheshimiwa Mwenyekiti, leo Kamati ya Nishati na Madini, imekwenda kuzindua mradi wa bomba la gesi, Wabunge wote wa Mtwara tumesafirishwa pale kwenda kushuhudia, iweje ninyi? Leo mnafanya mikutano mikubwa, mkutano wa wadau wa bandari na wadau ni sisi Wabunge.

Mheshimiwa Mwenyekiti, alipokuja Naibu Waziri, nilishiriki kikao chao na watendaji nikawaambia kwamba leo wenzetu Wapinzani wanasema kwamba, Bandari ya Mtwara imeuzwa, nani atakayekwenda kusema kwenye mikutano ya hadhara kwamba bandari haikuuzwa, ni mimi Mbunge. Sasa tusiposhirikishwa hatutajua hayo mambo yenu ya ndani ili tukawaeleze wananchi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba sana Waziri afuatilie jambo hilo, ni jambo la kusikitisha kwamba, kikao cha wadau kinafanyika, lakini hakuna hata Mbunge mmoja wa Mtwara aliyeshirikishwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuhusu kuendeleza Bandari ya Mtwara, tunaomba sana Bandari ya Mtwara muiendeleze. Sasa Waziri na yeye ameingia kwenye Baraza la Mawaziri, tunaomba alishawishi Baraza la Mawaziri angalau mizigo ya *transit* iletwe Bandari ya Mtwara, kwa sababu ile Bandari tutakaa tunawapa wawekezaji, tunawapa wafadhili miaka yote tu, kwa nini tuwape wao? Inabidi tufanye hivi kwa sababu hakuna biashara inayofanyika katika Bandari ya Mtwara, inajiendesha kwa hasara. Leo kama mkiweza kuleta meli za mizigo inayokwenda *transit* ishuke pale Bandari ya Mtwara, vijana watapata ajira, hoteli watu watakula na magari yatakuwa yako *busy*. Leo tunajenga barabara kutoka Mtwara kwenda Masasi, tunatoka Masasi mpaka Tunduru, tunatoka

Tunduru mpaka Songea, Mande tumeunganisha mpaka Mbeya, maana ya kujenga ile barabara ni nini kila kitu mna-*dump* Dar es Salaam, kuna nini? Kwa nini msiruhusu hata Bandari ya Mtwara ikafunguka? Ukiwauliza mara sijui tatizo la *TRA*, ukiwauliza *TRA* wanakuambia tatizo ni Bandari, ukiwauliza Bandari wanatupiana mpira...

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha  
kwa muda wa mzungumzaji)*

**MWENYEKITI:** Ahsante Mheshimiwa Mbunge, nakushukuru sana.

**MHE. MCH. PETER S. MSIGWA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru sana kwa kunipa nafasi hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naanza kwa kumpongeza Waziri, Mheshimiwa Dkt. Mwakyemba pamoja na Mheshimiwa Dkt. Tizeba kwa kuteuliwa kwao kushika nafasi hii. Lakini napenda kabisa kwa kuanza niwaombe, najua ninyi ni wageni katika ofisi hii lakini Serikali hii ya CCM, ni lini mtatuondolea aibu hii ya kukosa ndege katika Taifa hili? Ni fedheha, ni aibu, inaudhi na inakera kwa Taifa kama hili lenye umri wa miaka 50 kutokuwa na *National Carrier*. Ninaomba mtakapokuja kwenye majumuisho yenu mtuambie ni kwa nini mpaka sasa tunasuasua kuwa na ndege mmoja, nyingine tumekodi, katika umri huu wa miaka 50 na lini tutaondokana na tatizo hili? Kwa kweli inaudhi, ukisafiri nchi za wenzetu wanajivunia mashirika yao ya ndege, ni *pride* ya taifa lao, lakini Tanzania

hatuna pamoja na uzuri wa taifa kwenye nembo ya ndege inatutia aibu, ni lini Serikali ya Chama cha Mapinduzi itatuondoa katika aibu hii? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya kusema hayo, ninaomba Mheshimiwa Waziri, aniambie ni vigezo gani vinavyotumika kwa *Air Tanzania* kwenda Tabora, kwenda Kigoma, kwenda *KIA*, kwenda Mwanza na siyo kwenda Mbeya, Iringa, Songea? Napenda nijue ni vigezo gani kwa sababu nakumbuka wakati wa *East Africa* ndege zilikuwa zinatua, watu walikuwa wanasoma magazeti haya ya *Kenya Daily National* saa mbili asubuhi Iringa wanasoma, ndege zilikuwa zinasafiri nchi nzima. Naomba ifike mahali kama Taifa usafiri wa ndege isionekane kama ni *luxury*, tuone kwamba ni *necessity* ambayo inaweza ikakuza uchumi katika nchi yetu. Naomba Wizara itupe mipango madhubuti ni namna gani usafiri wa anga unaweza ukaboreshwa kwamba Tanzania nzima mtu anayetaka kupanda ndege apande, anayetaka kwenda kwa punda aende, kwa bajaji aende lakini Tanzania kupanda ndege watu wengine wanaweza. Ndege hakuna, Iringa tunawafanya biashara wengi wenye uwezo, Mbeya ambako anatoka Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe kuna wafanyabiashara wengi wanaotaka kupande ndege, urasimu huu wa *Air Tanzania* ni kigezo kipi kinatumika iende Tabora, Kigoma na Mwanza lakini siyo Iringa, Mbeya na Songea na hapa Dodoma hakuna? Kuna vi-*charter* tu vinakuja hapa ukitaka kwenda Dar es Salaam mpaka ufike Iringa ndio uende Dar es Salaam, urasimu huu ni wa nini? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia bei imekuwa kubwa sana wakati watu wanaweza ku-*afford*. Kwa hiyo, naomba uwanja wetu wa Nduli na Iringa imefunguka, ni mahali ambapo ni *strategic centre*, mkijiunganisha pamoja na Wizara ya Maliasili ambayo inachangia Pato la Taifa ni ya pili, kama usafiri wa anga ukifunguka na watalii wakaja kwa wingi wataleta mapato mengi sana ikiwa kiwanja cha ndege cha Nduli kikitumika badala ya watalii kupanda *Charter* waende moja kwa moja kule, mahoteli mengi yanajengwa Iringa sasa hivi. Kiwanja kile tunaomba kitengenezwe ili uchumi wa Iringa ukue na ukikua uchumi kwa kuongeza watalii, uchumi wa Tanzania nzima utaongezeka. Nakuomba kaka yangu Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe hilo suala mliangalie kwa makini. Najua Uwanja wa Songwe ukipanuka utaleta na ndege Iringa kama alivyosema Mbunge wa Lupa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo la pili ambalo napenda nilizungumzie ni suala la usafiri wa mabasi. Nimebahatika kwenda katika Nchi za Kusini (*SADC*) wenzetu mabasi yanasafiri usiku. Ni suala la kiuchumi, inawezekana wakati ule Waziri Mkuu alikuwa ameona sababu fulani alisababisha mabasi yasisafiri usiku lakini tukiangalia kiuchumi tuna *creep* bila sababu. Kwa mfano, zamani tulikuwa tunatoka Iringa saa nne, tunafika Dar es Salaam asubuhi, unafanya biashara zako, saa tatu, nne tena unarudi Iringa lakini sasa hivi unalazimika mtu kukaa siku mbili ambazo unatumia pesa na unapoteza muda bila sababu. Naomba hili suala tuliangalie kwa makini, tuangalie zile sababu zilikuwa ni zipi kwa sababu wenzetu wote wa Kusini ambao uchumi wao unakimbia, ndugu yangu

amezungumza hapa kwamba ni *24 hours* wanashughulika na uchumi, sisi tunalala chini. Kwa hiyo, tuliangalie suala hili, mshirikiane na maeneo mengine yanayohusika tubadilishe mabasi yatembee usiku, ni suala la kiuchumi, ili uchumi ukue.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika suala hili ukienda kwa mfano mpaka wa *Beitbridge* kati ya *South Africa* na Zimbabwe wanafanya kazi masaa 24, mabasi yanasafiri, malori yanasafiri, watu wanafanya *business*, uchumi unaongezeka. Ukija mpaka wa Zimbabwe na Lusaka - Chilundu pale wanafanya kazi masaa 24. Hapo Tunduma tunashindwa nini kufungua masaa 24 kazi ifanyike watu wasafirishe magari yao, watu wafanye biashara, muajiri watu wengine, kitu gani kinatushinda? Huhitaji kuwa na elimu ya *degree* kufikiri mambo kama haya. Naomba Wizara ifanye kazi ihakikishe tunapanua ajira ili watu wengine wafanye kazi. Uchumi wetu unasuasua kwa sababu hatutaki kujifunza kutoka kwa watu wengine. Kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Waziri, tunapoliangalia suala hilo tuliangalie kwa mapana, tuangalie sababu zilizofanya tuzuie magari yasisafiri usiku na zile sababu kama zinatufaa sasa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, wenzangu wamezungumza kuhusu majirani kuhama kwenda Bandari ya Durban, kutoka Lusaka mpaka Durban ni kilometa 1600 na kitu na kutoka Dar es Salaam mpaka Lusaka ni kilometa 1500, tofauti yake ni ndogo lakini urasimu tuliokuwa nao na shida watu wanazozipata, kutokuwa waaminifu, wanaona ni bora waende Durban, ukienda Durban mambo yako yanakwenda

harakaharaka ile tofauti ya kilomita 100 mtu ataona taabu. Nilikuwa na rafiki zangu wengine wakati tukiwa Durban wanaona Dar es Salaam ni usumbufu, wanaamua kuongeza hizo kilomita 100 wanakwenda Durban kuliko kuja Dar es Salaam. Kwa hiyo, kwa sababu tuko kwenye ushindani kibiashara, naomba Wizara iyafanyie kazi mambo haya, watu wanataka *customer care*, wanataka *customer service*. Haya mambo tuyafanye kwa ajili ya kukuza uchumi wa Taifa letu. Kwa hiyo, haya ni mambo ya kuzingatia ambayo vinginevyo tutapoteza, tukiwapoteza Wazambia, tunaweza tukawapoteza na Wamalawi, wakahamia Msumbiji wakijenga barabara zao baadaye tutakosa watu wa kuja kutumia bandari zetu ambacho ni kitu cha muhimu na cha msingi katika Taifa letu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo lingine ambalo nataka nilizungumzie ni namna ya kuboresha watendaji wetu. Tanzania tumekuwa na maneno mengi sana lakini hatuwaandai watendaji wetu. Wachina wana methali moja wanasema kama una mpango wa mwaka mmoja panda mpunga na kama una mipango ya miaka 20 panda miti lakini kama una mipango ya karne moja endeleza watu. Ningeomba katika Chuo cha Uchukuzi, tuwaandae watu wawe *competent*, tu-*invest* katika watu ambao hawa watu wataingia katika biashara ya ushindani. Tumeingia katika biashara za ushindani lakini hatuja-*invest* katika watu, matokeo yake watu wanapokwenda kwenye shughuli mbalimbali wanakuwa *incompetent*, tunashindwa na watu wengine ambao wana ujuzi, wana fikra, wana uwezo wa kuhoji na kudadisi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, ningemshauri Mheshimiwa Waziri la kwanza ambalo ni kubwa naomba ndege zianze kutua Iringa, Mbeya na Songea kwa sababu na sisi tunaweza kupanda ndege siyo watu wa kanda ya Ziwa tu, tunaomba *Air Tanzania* ije. Hilo ni la kwanza ambalo nilisitiza, aibu hii ambayo Chama cha Mapinduzi kimetuletea ni lini itatoka, ni aibu kubwa, tusioneane aibu na wala tusimung'unye maneno, miaka 50 ya Uhuru kukosa ndege mtatutoa lini katika aibu hii, hii Serikali inayojiita sikivu?

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya kusema hayo, nakushukuru kwa kunipa nafasi. (*Makofi*)

**MHE. KOMBO KHAMIS KOMBO:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza na mimi nikushukuru kwa kuweza kupata nafasi hii ya kuweza kutoa mawazo yangu katika Wizara ya Uchukuzi. Nianze kwa kusema kwamba yatosha kuwa funzo kwa Watanzania kutokana na maafa ambayo yameshatokea kutokana na vyombo vifuatavyo:-

(i) *MV. Kabul* iliyotaka Tanga kwenda Pemba na wakafa watu wote waliokuwemo kwenye chombo hicho;

(ii) *MV. Bukoba* ambayo iliteketeza umati wa Watanzania;

(iii) *MV. Spice Islanders* ambayo iliteketeza maelfu ya Watanzania;



- (iv) Kama hiyo haitoshi juzi tumeingia katika *MV. Skagit* ambayo nayo imeteketeza mamia ya Watanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, yatosha kuwa funzo kwa Wizara zetu za Uchukuzi. Kwa hili napenda nichukue nafasi kumpongeza aliyekuwa Waziri wa Uchukuzi Zanzibar kwa kuweza kuwajibika kutokana na tukio hili ingawaje kwa njia moja au nyingine watu walio chini yake ndio wahusika wakuu lakini yeye ameweza kuchukua nafasi ya kuwajibika. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa niseme kwamba Serikali zetu zote mbili ile ya Zanzibar na ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, zina wajibu sasa wa kuchukua tahadhari na hatua kuhakikisha kwamba wamenunua meli ambazo zitaweza kuwachukua watu wetu hasa wanaotumia maeneo ya Ziwa na maeneo ya Bahari. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, lingine ni suala la reli. Lazima tukubali kwamba uchumi wa nchi unakua kwa kutumia bahari zetu lakini unakua kwa kutumia reli zetu. Niseme kwamba njia za reli ni suluhu ya matatizo ya watu wa chini ambao wanafanya biashara zao lakini vile vile kwa usafiri. Reli ni suluhu ya wanyonge. Kama reli ni suluhu ya wanyonge basi Mheshimiwa Waziri ana wajibu wa makusudi kuhakikisha kwamba njia zetu za reli zimejengwa haraka iwezekanavyo ili wanyonge wa Tanzania tuweze kuzitumia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile niseme kwamba ni kweli ni aibu na fedheha kuambiwa leo Serikali ambayo ina miaka 50 kukaa kwake madarakani, lakini tunashindwa kuwa na ndege zetu. Tunashindwa hata na Rwanda na Burundi ambao wamekuja kujitawala juzi. Ni aibu, ni fedheha, ni matusi kwa Serikali. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile suala la njia za reli, mimi naungana na wale waliosema na hata na mwenyewe Waziri aliposema kwamba wataweza kuunganisha reli pamoja na bandari ili kuweza kukuza uchumi wa nchi. Kwa hiyo, naomba kwa njia zote, kwa bidii zote na kwa nguvu zote kwamba maneno haya yasije yakabakia kuwa ni maneno ya kwenye vitabu na kumbukumbu zitakazobakia kwenye madawati yawe ni maneno ambayo yanaambatana na matendo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, Watanzania tuna kila hali ya kusema kwamba umefika wakati sasa matatizo yanayoikumba nchi yetu kwa upande wa ndege na kwa upande wa usafiri wa majini basi tuone kwamba yamepatiwa suluhu na tuweze kusonga mbele.

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya kusema hayo machache, nakushukuru sana. *(Makofi)*

**MHE. RITTA E. KABATI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza kabisa na mimi nichukue nafasi hii kukushukuru kwa kupata hii nafasi. Vilevile nimshukuru sana Mwenyezi Mungu ambaye ameniwezesha kuwepo jioni hii ya leo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nianze na kumpongeza sana Mheshimiwa Waziri wa Wizara hii kwa kazi kubwa ambayo amekuwa akiifanya kwa kipindi kifupi tu ambacho amepata nafasi hii. Vilevile nimpongeze Naibu wake, niwapongeze Makatibu wote, nivipongeze vitengo vyote ambavyo viko katika Wizara hii kwa kazi kubwa ambayo wamekuwa wakiifanya. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi ni mjumbe wa Kamati ya Miundombinu, tulifanya ziara ya kutembelea vitengo na tulifanya ziara ya kutembelea kazi kubwa ambayo inafanywa na Wizara hii. Kwa kweli kuna changamoto nyingi sana ambazo ziko katika Wizara hii. Kwanza kabisa, ucheleweshaji mkubwa wa mafungu ambayo yanakuwa yakitengwa, kucheleweshwa kupelekwa katika Idara za Wizara hii kunasababisha utendaji mbovu au ucheleweshaji sana wa maendeleo katika Wizara hii. Kwa hiyo, naomba sana Serikali na kuishauri kwamba Wizara hii ni muhimu katika sekta zote, ijitahidi fedha ambapo tunakuwa tumezipitisha katika bajeti zetu ziende kwa wakati ili kuweza kusaidia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi nianze sasa kutoa mchango wangu katika Wizara hii. Kwanza kabisa na mimi nianze na viwanja vya ndege. Kabla sijaanza kuchangia Kiwanja cha Ndege kilichopo katika Kata ya Nduli, Jimbo la Iringa Mjini, kwanza kabisa nitambue uwepo wa Diwani wa Kata ya Nduli, Mheshimiwa Chonanga. Nimshukuru sana Mheshimiwa Chonanga kwanza nimpe pole kwa matatizo aliyoyapata lakini nimshukuru kwa kuja kuleta kero zake katika uchangiaji wa Wizara hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kiwanja kile cha ndege cha Nduli, nafikiri nimekuwa nikilalamikia mara nyingi sana. Kiwanja kile kina makorogesheni mengi sana katika njia ya kurukia ndege, nafikiri Mawaziri waliopita walishawahi kupitia pale, kiwanja kile hakina uzio kiasi kwamba mifugo na watu wanakatisha katikati ya uwanja, wakati wowote ajali inaweza ikatokea. Vilevile naomba Waziri atakapokuwa anajibu labda atueleze kama kiwanja kile kina hata hati ya kumiliki uwanja.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile tulipozunguka katika viwanja vya ndege tulikuta kuna tatizo kwamba viwanja vingi vya ndege vinakuwa havina umiliki na inatokea baadhi ya viwanja watu wanavivamia. Kwa hiyo, ningepomba labda wakati atakapokuwa anajibu tujue ni viwanja gani ambavyo vina hati na viwanja gani havina hati.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia nizungumzie kuhusiana na Kitengo cha *SUMATRA*. Kwanza kabisa niwapongeze japokuwa kuna matatizo mengi sana yanatokea lakini inaelekea kitengo hiki pia kinatengewa fungu dogo sana, kwa sababu utaona hata vifaa wanavyotumia ni vifaa vya hali ya chini, kuna wafanyakazi wachache sana wengine sio wataalam pengine wa ukaguzi wa vifaa hivyo. Kwa hiyo, naomba Serikali ingekiangalia hiki kitengo kwa ukaribu zaidi. Kuna baadhi ya Mikoa ambapo hakuna wafanyakazi wa *SUMATRA*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile naomba watakapokuwa wanajibu *SUMATRA* watueleze kama

wanashughulika na uboreshaji wa vituo vya daladala na *taxi*. Kwa sababu ukija katika Jimbo letu la Iringa kuna ajali nyingine ambazo zinatokea kwa sababu vituo viko barabarani, havijatengwa kati ya barabara na kituo pengine hii inasababisha pia ajali nyingi, watoto wanagongwa na abiria wanagongwa kwa sababu vituo vingi havijaboreshwa inavyotakiwa. Kwa hiyo, naomba wakati *SUMATRA* wanakagua pia waangalie na ubora wa hivi vituo kwa sababu ukienda kwenye kituo cha Kyesa pale Posta utakuta kiko barabarani, Mlandege vyote viko barabarani, kwa hiyo, wakati watakapokuwa wanakagua waangalie vitu hivyo pia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile labda nizungumzie kuhusiana na migomo ya madereva wa magari ya abiria na malori. Tumeshuhudia migomo mingi sana inayojitokeza sasa hivi ya madereva hawa wa malori na mabasi ya abiria. Je, sasa *SUMATRA* imeshajua tatizo lake ni nini? Lakini ukiwafuatilia sana hawa madereva utakuta mikataba mibovu, ningepomba sana hili jambo lingepangaliwa kwa sababu hawa madereva wamekuwa wakilalamikiwa hata Bima za Afya hawana, Bima za Maisha hawana, vilevile hata hawajajiunga na Mifuko ya Jamii na ndiyo maana wanakuwa wanaendesha gari pengine wanapata hata ajali kwa sababu wanakuwa wanaendesha magari huku hawajui kesho itakuwaje, wengine hawana mikataba, hata magari ya *taxi* si wote ni magari yao, pia tungeangalia kuwepo na utaratibu mzuri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile kumekuwepo na nauli kila siku zinabadilikabadilika. Pia suala hili lingeingaliwa kwamba nauli ambazo zinatakiwa hata katika daladala, sehemu nyingine unakuta wana-charge 1500 halafu zinakuwa hazieleweki zitapanda lini leo au kesho. Kwa hiyo, naomba hili pia liangaliwe.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna kitu kimoja kinanikwaza sana na hasa kuna lugha inayotumika kwa abiria wanaosafiri kwa *high way* kuchimba dawa. Hili jambo sio zuri, kwanza linatudhalilisha wanawake. Ni kwa nini hauko mfumo utakaotusaidia kuwepo na vituo ambavyo baada ya muda fulani watu wanakwenda kujisaidia au kufanya mambo mengine madogomadogo, lakini utakuta kwamba mnaifika kwenye pori unaambiwa kuchimba dawa. Jamani hii ni aibu sana na hasa sisi wanawake tukisafiri na watoto au tukisafiri na watu wengine, sehemu nyingine inakuwa sio pori lililofichika. Kwa hiyo, inatupa tabu sana kuona kwamba mpaka leo hii Tanzania hii watu wanasema kuchimba dawa, ningepomba hili atakapokuwa anajibu tujue kama liko chini ya *SUMATRA* au chini ya Ujenzi au sasa kuna mikakati gani inawekwa ili aibu hii isiendelee kututokea.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile haya mabasi ya daladala hayapo rafiki na walemavu. Walemavu wanapata shida sana wanaposafiri hata kwenye daladala. Je, lini italetwa Sheria ili ilazimishe magari yote yawekwe vitu maalum kwa ajili pia ya walemavu ili waweze kusafiri hata baiskeli zao. Kwa sababu mlemavu akishakuwa na baiskeli basi yeye hawezi kutembea popote maana lazima asafiri na baisikeli

yake. Naomba kwa kweli hili liangaliwe na ikiwezekana Sheria itungwe kwamba hivi vyombo vya usafiri pia viwe rafiki na walemavu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile labda nimpongeze mwanamke mwenzetu wa Kitengo cha Hali ya Hewa kwanza kwa kazi nzuri anayoifanya, kwa kweli nimpe hongera sana, lakini namwomba pia ajaribu kupita Iringa aचेकी kwa sababu vile vyombo vya hali ya hewa katika uwanja wetu pia aje avicheki. Wakati ule tulikuwa tunatumia vya Dodoma sasa sina uhakika kama sasa hivi tumeshawekewa vya uwanja wetu wenyewe.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vilevile nizungumzie kuhusiana na Shirika la Reli TAZARA. Ie migomo na yale maneno ya wafanyakazi kwa kweli yanasikitisha sana. Kwanza kabisa Shirika hili nafikiri liliundwa kwa mujibu wa Sheria, lakini bado lina upungufu katika...

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha kwa muda wa mzungumzaji)*

**MHE. RITTA E. KABATI:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naunga mkono hoja. *(Makofi)*

**MHE. MARIA I. HEWA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa nafasi uliyonipa nizungumze ndani ya Bunge hili machache tu kwa sababu ni dakika kumi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, awali ya yote, napenda tu na ninaendelea kumpongeza Rais wangu wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kwa kuwateuwa

miamba hawa wawili katika Wizara hii ya Uchukuzi, Mwakyembe na Tizeba. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Mheshimiwa Mwakyembe mkwe wangu ametoka katika Wizara ambayo yeye mwenyewe amesema zege ilikuwa hailali, kwa hiyo na Uchukuzi zege isilale. Mheshimiwa Tizeba ametokea Mwanza, mimi nikiwa Naibu Meya pale yeye akiwa ndiye Mhandisi wa Jiji, nafahamu utendaji wake. Kweli kwa kweli, Wizara imepata pamoja na kwamba na Wizara zingine zote kwa kweli katika hili Rais ameweka miamba katika Wizara hizi, nampongeza sana Rais wangu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini ninachotaka kusema cha kwanza, ninataka kuzungumzia juu ya bajeti ya Wizara hii. Mimi ninasema hivi, jamani *money*, pesa haitoshi kila leo, *money is never enough*. Naomba Wizara ya Uchukuzi, hebu chukueni kwamba hii pesa inatosha ili muwe na amani rohoni. Tunaitoa wapi nyingine ambayo tutakaa tuwaambie eti pesa inatosha, *there after, what next?* Mtashindwa kufanya kazi kwa amani, hebu bebeni kwamba hii pesa inatosha.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ninasema hivyo kwa sababu Mheshimiwa Magufuli kipindi kilichopita alikuwa Wizara ambayo alikuwa *nicknamed* kwamba ni Wizara ya Vitoweo, lakini mbali ya kuwa na Wizara ya Kitoweo aliweza kuwasha umeme kwenye mashamba yote, *ranches* zote zikawasha umeme na aliipokea fedha hiyo, aliipokea bajeti hiyo, sasa wewe Mwakyembe Baba yangu ulitokea huko na mliipokea.



Niombe sasa wewe ambaye umetoka kwenye mkondo wa kupokea bajeti yoyote iwayo, niombe muipokee bajeti hii. Mimi ninasema hivi, tatizo liko mahali, kama si Hazina basi liko labda kwenye Wizara ya Fedha. Ninachotaka kusema kwamba mara zote hata kama ni fedha kidogo, hata hiyo kidogo huwa haitoki jamani, wote mko kwenye bajeti mbalimbali. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, hiyo kidogo ikitoka yote asilimia mia, kuna kitu kitafanyika, lakini kuna kizingiti mahali ambapo hata hicho kidogo huwa hakitoki. Basi tuiombe Serikali fuatilieni hata kile kidogo kitoke, kikitoka kuna kitu kitafanyika nawaambieni. Kama ni Hazina kama na CAG anaingia huko si na yeye achunguze? Lakini bahati nzuri tulishapitisha hapa wakati tunajadili Kamati ya Fedha kwamba kila robo ya mwaka au nusu ya mwaka au robo tatu ya mwaka au sijui ni wakati gani, tutakuja kuziuliza hizihizi kidogo shilingi 371, je, zimetoka? Zikitoka, kazi itafanyika, ili reli ya kutoka Dar es Salaam ipite Tabora iende Mwanza iweze kuonekana, ya kutoka Dar es Salaam-Tabora-Kigoma iweze kuonekana nay a kutoka Dar es Salaam-Tabora-Mpanda iweze kuonekana kwa hiyo shilingi 371 hiyohiyo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, la pili, ninaamini walio wengi sasa hivi kuna usugu wa kufanyia kazi kwa njia ya simu. Uchukuzi, nimewaoneni jinsi mlivyoanza kazi kwa nguvu, kasi na nikaona Naibu Waziri wako amepanda kitu kinaitwa kiberenge, amecheki njia kwa kutumia kiberenge. Kwa lugha nyingine hutaki kupokea

simu, una nia njema ya kuona ni nini kiko njiani.  
(Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, vivyo hivyo Mheshimiwa Mwakyembe Mkwe wangu, nikuombe kabisa kwa sababu nimekuona umepanda kitu, kidudududu hivi, umepanda huko Dar es Salaam nimekiona sikukijua ni kitu gani na chenyewe nimeona mimi mwenyewe, umepanda ili uweze kuwezesha usafari wa Dar es Salaam uwe rahisi. Niombe msifanyie kazi kwa simu na Wizara zote ninazisihi msifanye kazi kwa simu, fanyeni kazi kwa kuona kwa macho na mwende, mtende kwa vitendo bila simu, futeni kuambiwa hapa sasa hivi tuko mbioni, sijui mchakato, sitaki kuyarudia hayo nilishayasema kipindi kilichopita. Hakuna, sitaki mfanye kazi kwa simu, fanyeni kazi kwa vitendo kama nilivyoona, pandeni viberenge, pandeni hivyo vyuma mnavyovipanda, nimeviona kwa macho yangu.  
(Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, la tatu, Uchukuzi, ninataka reli ifanye kazi. Jamani wanawake ndiyo walezi sasa hivi wa familia, wanataka mizigo itoke Dar es Salaam kwa njia ya reli waende Mwanza, Tabora, Mpanda, Kigoma, wana mizigo yao ili wawatunze waume zao, wasomeshe watoto wao, mwanamke sasa hivi ndiyo mlezi wa familia, wanaume mko wapi?  
(Kicheko/Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, tuwaambie wazi tu mizigo mizito inabebwa na njia ya reli tena kwa bei rahisi, inabebwa kwa njia hii ya reli na wafanyakazi sasa hivi, wajasiriamali wakubwa ni wanawake.

Naomba msitunyanyase wanawake, tupeni reli sisi tubebe mizigo kutoka Dar es Salaam, twende Tabora, twende Mwanza, twende Mpanda, twende Tanga tuwalee. *(Makofi/Kicheko)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, ninalisema hivi hili ni *obvious...*

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha kwa muda wa mzungumzaji)*

**MHE. MARIA I. HEWA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naunga mkono hoja. *(Makofi/Kicheko)*

**MHE. DAVID Z. KAFULILA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nashukuru kwa kunipatia nafasi ya kuchangia hoja hii muhimu kabisa jioni la leo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini awali ya yote, napenda pia kumpongeza Ndugu yangu Mheshimiwa Dkt. Harrison Mwakyembe na Mheshimiwa Dkt. Tizeba kwa nafasi kubwa ambayo wameipata kwa ajili ya kutumikia Taifa letu. Nawapongeza lakini pia nawapa pole kwa sababu natambua ukubwa na uzito wa jukumu ambalo lipo juu yao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, utafiti uliofanywa na taasisi ya *REPOA* mwaka 2007, unaonyesha kwamba sekta ya uchukuzi kwa maana ya bandari na reli pekee yake kama Tanzania itawekeza kwa kiasi cha kutosha, ndiyo sekta ambazo zinaweza zikaingiza fedha kwenye pato la Taifa kuliko sekta yoyote ile, kuliko madini,

nishati, kuliko sekta ya utalii, kuliko sekta yoyote ile katika uchumi. Lakini bahati mbaya sana kwamba tuna Serikali ambayo wataalam wanafanya tafiti, lakini bahati mbaya sana tafiti hizi hazitumiki. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, nasikitika sana kuona kiwango cha bajeti ya Uchukuzi kilivyo kidogo. Unapozungumzia uchukuzi, maana yake unagusa karibuni nusu ya uchumi wa nchi. Unapozungumzia uchukuzi kwa nchi kama ya Tanzania, nimekuwa nikitoa mfano siku zote kwamba Tanzania hii *geographical position* yake ni sawasawa na *geographical position* ya Netherlands. Netherlands ndiyo *hub* ya Europe, wanatumia bahati ile ya Mwenyezi Mungu kuwaweka katikati kuweza kuzi-*service* nchi zingine kwa usafiri wa meli, ku-*service* nchi zingine kwa usafiri mbalimbali na wanatumia nafasi hiyo kujenga uchumi wao. Sisi moja ya faida ambayo tunayo ni hiyo kwamba ni nchi ambayo tunapakana na nchi ambazo hazina bandari. Tukiweza kuwekeza kwenye bandari, reli, tunayo nafasi ya kufanya Taifa hii kuwa kituo cha Afrika. Lakini bahati mbaya sana wenzangu wanazungumza kwamba miaka hamisini Taifa limefika, Taifa linafika umri wa kustaafu, lakini bado hatuna ndege ya uhakika. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, haya ni mambo ambayo yanaumiza. Nchi ya Rwanda, ni nchi ambayo haina madini, ni nchi ambayo milima yake imejaa mawe, nchi ya Rwanda ni nchi ambayo haina utajiri, nchi ya Rwanda ukubwa wake ni sawasawa na Mkoa wa Kagera, ina ndege saba. Ni aibu nchi kama ya Tanzania ya tatu kwa dhahabu Afrika, ya kumi na moja

kwa mito mingi duniani, ya kwanza kwa amani duniani, ina kila sababu ya kuwa nchi tajiri, lakini inapewa huduma ya ndege na nchi ya Rwanda yaani tunapata *service* ya ndege Rwanda kwamba kuna *Rwanda Airways* kwa hiyo inakuja Rwanda – Dar es Salaam. Hayo ni mambo ya aibu! (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, utafiti umefanywa na Kamati ya Miundombinu mwaka jana unaonyesha kwamba asilimia 60 ya mapato yote ya utalii yanaishia kwenye usafiri wa ndege. Tunazungumza kwamba kila mwaka, nchi hii ina vyanzo vingi vya utalii, mbona hatuoni faida ya utalii, kwa sababu hatujawekeza kwenye uchukuzi, kwa sababu hatujawekeza kwenye ndege. Yanakuja makampuni ya nje, yanawekeza kwenye ndege, sisi utalii ni wa kwetu, wanafaidika na vyanzo vyetu badala ya sisi kufaidika na vyanzo vyetu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi nawaomba Ndugu zangu, Dokta nakuheshimu, Madaktari wote nawaheshimu, naomba msaidie Serikali. Bajeti ya Uchukuzi inapaswa kuwa bajeti kubwa, tunahitaji kuona bajeti ya Uchukuzi ikiwa bajeti kubwa. Hapa tutapiga kelele lakini mwisho wa siku kama pesa hampewi, kama pesa haionekani, sijui inakokwenda ni wapi, tunachoshana misuli tu hapa. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, tunahitaji bandari ya uhakika. Nchi ya Malawi ingetegemea bandari ya Dar es Salaam kwa urahisi wake, Zambia ingetegemea kwetu, Congo ingetegemea kwetu, Burundi wangetegemea kwetu, Rwanda wangetegemea

kwetu lakini kwa sababu hatuna bandari yenye uwezo na hata tungepata bandari, kwa sababu hatuna reli yenye uwezo. Nimewaambia kwamba tunatumia reli ambayo teknolojia yake ni ya karne ya 18 leo karne ya 21, Reli ya karne ya 18 unakwenda kutoa *order* ya kutengeneza *engine* ya kupita kwenye reli *meter gauge* wanakuambia hiyo itabidi utoe *special order* maana hata wataalamu wameshaanza kusahau sasa jinsi ya kutengeneza hivyo vitu maana havipo tena.

Mheshimiwa Mwenyekiti, *this is shame*. Hii nchi tuna kosa gani? Tuna kosa gani sisi? Mnapewa nafasi ya kuongoza nchi kama hii, mnashindwa kutajirisha Watanzania, mmepewa nchi gani muweze kuwatajirisha? Hii ni nchi ambayo kila mmoja angekuwa anafaidi utajiri wa nchi hii lakini hakuna kitu ambacho kinafanyika. Ukizungumzia reli, unazungumzia uchumi. Ukisoma *Transport Economics*, wanasema kwamba, usafiri wa reli ni nafuu mara 10 ya usafiri wa barabara. Mnazungumzia mfumuko wa bei ya bidhaa mbalimbali, lakini bei ya bidhaa kupanda moja ya sababu yake ni usafiri kuwa gharama, *transport cost* ni kubwa. Ni kubwa kwa sababu watu wanasafirisha bidhaa kutoka Dar-es-Salaam mpaka Kigoma kwa malori; gharama yake ni mara 10 ya reli. Tungekuwa na reli, bei ingeshuka kwa 10%; tunazungumza kila kukicha, lakini bado mipango iko ileile, mambo ni yaleyale. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, ifike mahali wenzangu wa Chama Tawala, haya mambo ifike mahali mfanye maamuzi. Kamati Kuu ya Chama inapokaa mfanye maamuzi, sasa tunataka reli safari hii. Wazungu

wanakuja hapa wa Benki ya Dunia, wanazungumza kwenye *corridors*, wanafanya *influence* tu kwamba, mkijenga *standard gauge*, haina umuhimu wowote ule, zinafanyika *lobbying* tunazifahamu. Naomba niseme hii kauli hii, najua sio kauli rahisi kutoka Serikalini, lakini kuna *lobbying* ya *institution* kama Benki ya Dunia, ku-*discourage* kujenga *standard gauge*. Hii nchi ni ya kwetu, mwambieni Mheshimiwa Rais kwamba, yeye ndiye amepewa dhamana ya kuiongoza hii nchi. Hawawezi wakaja watu nje ya nchi, Benki ya Dunia sijui wanatoka huko, wanakuja ku-*influence* kwamba, wana-*discourage* msijenge *standard*, nani amewaambia? Hawa wanataka tuwategemee miaka yote; hii ni nchi ambayo ina uwezo wa kujitegemea. Wala hatuhitaji kujenga Taifa ambalo eti Mkuu wa Nchi mpaka asafiri kwenda Ulaya, ndio tuishi sisi hapa, haiwezekani! Mnaweza mkasafiri humuhumu ndani, mkajenga uchumi wetu sisi wenyewe. Hakuna sababu, misaada kiduchu, masharti mengi, bado masimango, kwa nini msifanye kazi ndani ya nchi hiihii tujitegemee? (Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, haya mambo yanauma. Kigoma pale usafiri wa meli, meli ambayo ni ya Mwongozo, meli ambayo tangu Mjerumani ndio ameiacha pale, hakuna usafiri. Safari ya kutoka Kigoma Mjini kwenda mwisho wa Jimbo langu, ukipanda leo saa 08.00 unafika kesho saa 10.00 kwa sababu meli imezeeka. Bado huduma ya meli hiyo ni mara moja kwa mwezi. (Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, unakwenda mwisho wa Jimbo, watu wanasikia redio za Kongo, maana

hawako *connected* kabisa na nchi hii; haya mambo yanauma. Mnashindwa vipi kupata uhakika wa meli? Mmedai uhuru, mwaka 1958 Nyerere anahutubia *UN*, anasema kwamba, sababu ya kutaka uhuru ni kwa sababu sio tu kuwaondoa hawa weupe, lakini ni kwa sababu hawa weupe wameshindwa kubadilisha maisha yetu. Sasa leo meli waliyoiacha ndio ambayo hiyohiyo Kigoma tunaitumia; tulikuwa na sababu gani ya kuwaondoa? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, ni lazima ifike mahali mmjiulize wenyewe, palikuwa na sababu gani ya kumwondoa mkoloni kama reli aliyoiacha ndio hiyohiyo, meli alizoziacha ndio hizohizo na ndege hamwongezi; haiwezekani! Nawaombeni kwa sababu najua hamwezi kutoka leo, lakini kipindi hiki cha mpito, wakati mnajandaa kutoka...

**WABUNGE FULANI:** Mmmh!

**MHE. DAVID Z. KAFULILA:** Wakati tunaelekea kwenye uchaguzi, mjitahidi mfanye machache, kutoka mtatoka tu. Mtatoka kwa sababu, sababu za kutoka zipo na uwezo wa kuwatoa tunao na nyie wenyewe mnajua. Tukiongea kwenye *corridor* huko mnasema nyie wenyewe kwamba hali ni mbaya humu. (*Makofi/Kicheko*)

**MBUNGE FULANI:** Waambie! (*Makofi*)

**MHE. DAVID Z. KAFULILA:** Mheshimiwa Mwenyekiti...

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha)*



*kwa muda wa mzungumzaji)*

**MWENYEKITI:** Nakushukuru sana. Namwita sasa Mheshimiwa Mangungu. Mheshimiwa Conchester Rwamlaza na Mheshimiwa Injina Mfutakamba wajiandae.

**MHE. MURTAZA A. MANGUNGU:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nashukuru kwa kunipa nafasi lakini nianze tu kwanza kwa kuwatakia kheri Waislamu wote Duniani kwa mfungo huu kwa sababu tangu ianze Ramadhani, leo ni siku yangu ya kwanza kuchangia. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia napenda kutoa pole kwa wale wote ambao wameguswa na ajali ambayo imetokea kule eneo la Chumbe.

Mheshimiwa Mwenyekiti, hakuna ndoto ambayo inaweza ikawa inamfurahisha mtu aliyeiota kama ndoto ya mchana. Mchangiaji aliyepita, naamini ametoa ndoto akiwa yuko macho. CCM ni imara na haiwezi ikayumbishwa na maneno ya kutungatunga au kuzua tu. Siku zote nimekuwa nikimheshimu sana mchangiaji huyo lakini niseme tu kwanza, taarifa za kusema kwamba, *Europe* nzima inategemea bandari za Holland, akafanye upya huo utafiti; ni kweli bandari ya Rotterdam ni *hub* kwa bandari za Ulaya, hiyo *Europe* ambayo kama yeye alikwenda kutembea wiki moja, wengine tumekuwa huko tukiishi kwa miaka mingi zaidi. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, naanza kwa kusema hivi, kuna mtawala mmoja wa Ufaransa alikuwa akiitwa

Napoleon; yeye alisema hivi, dunia inateseka, watu wanateseka, si kwa sababu ya vurugu, dhuluma au maasi ya watu wabaya, bali ni sababu ya ukimya wa watu wema yaani watu wema kutokuchukua hatua kupambana na maovu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, imani yangu, Mheshimiwa Dokta Mwakyembe, Mwalimu wangu na Injinia Tizeba, ni watu wema na njia wameionesha kutokana na utendaji wao kwa kipindi kifupi sana. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, nianze mchango wangu kwa kwenda kwenye *DMI – Dar-es-Salaam Marine Institute*. Naomba sana, Chuo hiki kipewe uwezo kama hotuba ya Waziri ilivyoainisha kwamba kuna uchimbaji mkubwa sana wa gesi na uvumbuzi mkubwa sana wa gesi hivi sasa. Tunaitaka Serikali, ikiye uwezo Chuo cha *Dar-es-Salaam Marine Institute* ili kiweze kutoa wataalam ambao watashiriki katika uchimbaji wa gesi, hasa vijana kutoka Mikoa ya Lindi, Mtwara na Pwani na kule *Delta* anakotoka Mheshimiwa Marombwa pamoja na Mafia na Korogwe pamoja na kuwa hakuna bahari. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kipindi kirefu sana Kamati yetu ya Mashirika ya Umma ambayo imekuwa ikifanya kazi nzuri, lakini kwa ufinyu wa mawazo ya wachache, wanasema kwamba, Kamati yetu haifanyi kazi vizuri. Lipo tatizo la Chuo cha *DMI* na mkataba wa *Darian University* cha China. Niseme tu kwamba, nampongeza sana Katibu Mkuu wa Wizara, alikuja kwenye Kamati yetu, ametoa maelezo na ametoa

ahadi ya kuweza kusimamia hili zoezi likamilike na ujenzi wa chuo kile uanze mara moja. Tunakutakia kheri na tuko tayari kuwaunga mkono. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, tumekuwa na matatizo ya usafiri wa majini kwa kipindi kirefu. Mheshimiwa Serukamba wakati anawasilisha hotuba ya Kamati yake hapa leo, alizungumzia suala la zile meli tulizokuwa na mkataba za *CINOTASHIP* baina ya Tanzania na China. Naishauri Serikali sasa ifike wakati, taarifa nilizonazo mimi kwamba meli hizi ziko tatu basi hii meli moja ije hapa iweze kufanya kazi katika Ukanda wetu wa Pwani ili kuondoa matatizo ya usafiri wa meli ambapo Serikali inaweza ikashindana vizuri na watu binafsi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika hotuba hii yote ambayo mimi nimeisoma, lazima binadamu uwe na chaguo; mimi nachagua hotuba hii kwenye ukurasa wa 77 katika Aya ya 123 Mheshimiwa Waziri amezungumzia kwamba Chuo cha Usafirishaji kimepata mkopo kutoka *World Bank*, kuanzisha ukaguzi wa magari yaliyotumika hapa ndani. Nasema kwamba Serikali itafute fedha, iwaongezee uwezo na itoe agizo sasa zile pesa ambazo tumekuwa tunazipoteza kuwapa watu wa nje, magari yaje kukaguliwa hapa ndani ili kukuza ajira, lakini vilevile kuondoa ubabaishaji. *TBS* naamini kabisa hili mmelisikia, Wizara ya Viwanda na Biashara, tunaiomba msimamie ili kuweza kukuza ajira ya vijana hapa nchini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuhusiana na suala la reli. Tumekuwa tunazungumzia matatizo ya *TAZARA*,

tumezungumzia matatizo ya *TRC* lakini kwa kuanza na *TAZARA*, miradi ya reli siku zote imekuwa ni ya gharama kubwa kwa nini sasa hamleti mpango mkakati kwamba tukope pesa ili tuweze kujenga reli mpya ili tuweze kufanyia matengenezo reli tulizonazo? Kwa nini hili halifanyiki? Tunasubiri, siku zote tumekuwa tunalalamika, tunazungumzia tunajipanga kwa yaleyale ambayo tumekuwanayo kila siku. Tungeweza kujenga reli kutoka Tunduma mpaka Sumbawanga, kwa kiasi kikubwa sana tungeweza kuondoa hii *domination* ambayo inafanywa na wenzetu wa Zambia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, lingine ambalo nilitaka kusema ni kwamba reli – *TRL*, wana matatizo ya kupata mzigo wa kutosha lakini tumekuwa tunatoa misamaha ya kodi mingi sana kwa makampuni ya madini. Sasa kwa kuwa wao tunawapa misamaha ya kodi basi tuhakikishe kwamba na wao wanatupa mizigo ili Shirika letu la Reli liweze kupata mzigo wa uhakika. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika hotuba hii nimeisoma, hakuna hata eneo moja ambalo tumeainisha kwamba bandari ya Kilwa itaendelezwa. Lakini vilevile uwanja wa ndege wa Kilwa ambao kwa kipindi cha zaidi ya miaka minne sasa hatuna gari la zimamoto. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, lingine ambalo nilitaka kulisema ni kwamba kwa kuzingatia Kanuni ya 61(1) kwamba hili ninalolizungumza linaweza likawa na maslahi binafsi kwamba makampuni haya ambayo

yanamiliki yaani *Inland Container Depots*, yamekuwa hayapewi *transfer fee* ya makontena kutoka kwenye bandari kwenda katika maeneo yao. Kwa hiyo, tunaomba Serikali mlisimamie hili kwa haraka na tuweze kuondoa matatizo ya makampuni haya kutegemea kuchaji *storage*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, la mwisho kabisa nilitaka kusema kwamba bandari ya Mwambani kama inavyoitwa ambayo imekuwa inajengwa katika eneo la Ndumi; kwa nini haiitwi *Ndumi Port* na inaitwa *Mwambani Port*? Naomba hili mliangalie kwa makini na lisimamiwe vile ambavyo inatakikana, kila eneo lipate haki yake vile ambavyo inastahili. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutokana na haya ambayo nimeyasema, sidhani kama Mheshimiwa Waziri atapenda mimi niunge mkono hoja hii kwa sababu maeneo ya Kilwa kama nilivyosema, hayajapata chochote pamoja na uendelezaji wa gesi ambao umekuwa ukipatikana. (*Makofi*)

## TAARIFA

**MHE. JAMES F. MBATIA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, natumia Kanuni ya 64(1)(a) inasema Mbunge wakati wa kuzungumza ndani ya Bunge lako Tukufu hatatoa taarifa ambazo ni sahihi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nilitaka tu kutoa Taarifa kwamba Ulaya yote bandari ambayo ni kubwa na inayotoa huduma na ambayo inaweza kupokea meli yenye ukubwa wa tani 465,000 kutoka Brazil ni Bandari

ya Rotterdam, iliyoko Uholanzi. Kwa hivyo, Taarifa za Mbunge alizokuwa amesema kwamba Netherlands ndio yenye bandari kubwa kuliko zote katika *Europe* nzima ni sahihi na dunia ya leo bandari ambayo ni kubwa kuliko zote ni Shangai. (*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Ahsante Mheshimiwa, nakushukuru. Taarifa hiyo aliyehusikanayo imeshamfikia, unaipokea au?

**MHE. MURTAZA A. MANGUNGU:** Mheshimiwa Mwenyekiti, taarifa nilizozitoa ni sahihi na nilikiri kwamba Rotterdam ni *hub port*, Antwerp ni bandari kubwa na zipo na hizo sehemu zote, yeye mwenyewe Mheshimiwa Mbatia anajua kwamba mimi nafahamu, nimeishi Brussels na ninaelewa. (*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Ahsante nakushukuru. Mheshimiwa Rwamlaza na Mheshimiwa Injini Mfutakamba, ajiandae.

**MHE. CONCHESTA L. RWAMLAZA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana kwa kunipa nafasi na mimi niweze kuchangia mawazo yangu kidogo kuhusu hoja iliyoko mbele yetu ya makadirio ya Wizara ya Uchukuzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kwanza nianze na Kitabu cha Hotuba ya Waziri, ukurasa wa 49, Aya ya 78, ambayo inatuonesha takwimu za watu waliokufa na waliookolewa. Naomba ninukuu ametueleza kuwa:-

*“Mheshimiwa Spika, katika kipindi cha Julai 2011 hadi Juni 2012, idadi ya ajali za vyombo vya majini*

*zilizoripotiwa Tanzania zilikuwa 15 ambapo jumla ya watu 581 waliokolewa na 17 kupoteza maisha.”*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna sentensi nyingine pale inayoendelea, nafikiri mimi nakuwa na wasiwasi kwamba inawezekana labda hizi takwimu si sahihi kwa sababu tukiangalia hata ajali iliyotokea juzi ya *MV Skagit*, iliwa watu wengi zaidi ya hapo. Mimi nafikiri Mheshimiwa, labda kama uliandika taarifa za watu waliokufa kwenye madimbwi lakini kama ni kwenye maziwa sio hizi. Nafikiri labda afanye sahihisho hapa maana sikubaliani naye kwamba kweli waliokufa idadi ni hiyo. *(Makofi/Kicheko)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya masahihisho hayo, naomba kuchangia hoja hii nikiongea kwanza kuhusu vyombo vya majini na hususan meli zetu ambazo zinasafiri kati ya Mwanza na kwenda Bukoba na sisi tuna meli moja ambayo inaitwa *MV Victoria*. Kama alivyotangulia kusema Mheshimiwa Kafulila, utaona kwamba ajali hizi zinasababishwa na vyombo hivi vimezeeka kwa kweli. Meli ya *MV Bukoba*, *MV Victoria*, nafikiri zina umri wa kumzidi Mheshimiwa Tizeba, nikiangalia. Inawezekana amezaliwa, ameikuta inaanza kufanya kazi na mpaka leo. Kinachoshangaza, hii meli haizai meli nyingine. Biashara hizi zimekuwa ni biashara kichaa zinazoendeshwa na mashirika haya. *(Makofi/Kicheko)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi nashangaa jinsi meli inavyoweza kuendeshwa kwa miaka 50 isiweze kupata faida ikanunua meli nyingine. Inatia mashaka kwamba inawezekana hii miradi katika bandari mbalimbali za

nchi hii ni miradi ya watu binafsi au labda kuna ufiisadi wa kimapato kama uliojitokeza juzi ambao tuliusikia *TANESCO* na mambo mengine. Mimi namwomba Mheshimiwa Waziri na hasa Mheshimiwa Naibu Waziri kwa sababu unatoka hukohuko; maana na wewe kusafiri mpaka upite humohumo ndani ya maji, mkaangalie ni kwa nini bandari hizi, vifaa hivi ambavyo vinasafiri na vinafanya biashara; kwa sababu, meli hizi zinafanya biashara, zinabeba mizigo, lakini hata siku moja hazizalishi faida. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi nimekuwa nikijiuliza hata akina mama ambao wanafanya kazi sokoni, anaanza na tenga moja baada ya mwaka anakwambia nina matenga matatu ya nyanya, sembuse hii? Ni nini kinachoendelea hapa? Tumeahidiwa sisi baada ya ajali ya *MV Bukoba* kwamba tungeweza kupewa meli, hakuna. Matokeo yake kwa kweli hata hii meli ya *MV Victoria*, sio salama. Mtakuja kushtuka pale itakapoleta madhara kama hizi meli nyingine zinazoanguka majini. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya hapo, napenda kuongelea uwanja wa ndege wa Bukoba Mjini. Nakumbuka wakati nimekuja kwenye Bunge, swali langu la kwanza nililouliza, swali namba 15 kule kwenye kikao cha kwanza nikiwa bado mgeni niliuliza kuhusu hatma ya wananchi wa Bukoba Mjini hasa katika Kata ya Kasahi ambao nyumba zao zilipata nyufa kutoka na milipuko ya baruti. Nilipewa majibu na kabla majibu hayo hayajamalizika nakumbuka siku hiyo nilikuwa *embarrassed* japokuwa nilikuwa mgeni sikuweza kutupa miongozo kama sasa hivi, sasa hivi



ningeweza kwa sababu nimeweza kupata uzoefu na mimi ningetupatupa miongozo hapo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini nilijibiwa na wakati huo aliyekuwa Naibu Waziri wa Mambo ya Ndani ambaye ndiye Mbunge wa Bukoba Manispaa, akasema mimi naongea mambo ya kisiasa, watu wale wamewahi kulipwa kitu ambacho si kweli, si sahihi. Mpaka sasa hivi Mheshimiwa Waziri navyokwambia ule uwanja una miradi miwili, mradi uliotangulia na wa sasa ambao nashukuru Serikali uwanja wetu unapigwa lami sasa hivi lakini huu mradi wa kwanza watu walifanya tathmini wakalipwa awamu ya kwanza mradi wa kwanza, lakini baadaye zililipuliwa baruti kubwa, nzito ambazo ziliathiri nyumba zinazozunguka maeneo hayo na hususani maeneo ya majengo mapya yanayozunguka eneo hili, kuna shule tatu pale, shule ya msingi Zamzam, shule ya msingi Tumaini, shule ya msingi Bilele ziliathirika na shule hizo zinafunga mpaka kabisa na uwanja wa ndege. Kwa hiyo, tukaomba kwamba vipi watu wale ambao baada ya kurudia kupiga baruti nyumba zao zimeathirika kwa nyufa zitaweza kulipwa. Kwa kweli Waziri alinipa majibu mazuri japokuwa mwenzangu alitaka kuona kwamba mimi nafanya mambo ya kisiasa, mimi sifanyi mambo ya kisiasa ni kwamba wale watu wanadai na wanaomba kulipwa fidia na kwa vile majibu niliyopata ya swali hilo kwa vile Waziri aliahidi kwamba angeweza kufanya tathmini, naomba tathmini hiyo iendelee, naomba wananchi ambao wameathirika kutokana na milipuko hiyo walipwe. Lakini pia shule zile tatu ambazo mlituahidi kwamba mngeweza kuzihamisha, nini kinaendelea mpaka sasa hivi, shule zile ziko karibu na

uwanja wa ndege, ndege zinapita na hazikuhamishwa, kwa hiyo, unaweza kuona jinsi gani wanafunzi na Walimu wao wanavyopata madhara. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna malalamiko mengine ambayo bahati nzuri nimeongea kwa juujuu na Naibu Waziri lakini hakuweza kunipa majibu lakini naona yanaweza kueleweka zaidi nikiyasema hapa. Uwanja wetu unapigwa lami sasa hivi, ni vizuri kabisa, tunafurahi maana yake na sisi katika uwanja wetu ndege zinaweza kutua lakini kuna mvutano kati ya *Surveyor* wa *TAA* pamoja na mkandarasi. Mkandarasi anasema *Surveyor* amepindisha ule uwanja na ameupeleka katika hali ambayo siyo sawasawa lakini pia ameongeza katika ku-*survey* kipengele cha kupiga baruti wakati baruti zilishapigwa wakati wa mradi wa kwanza, mradi ule uliotangulia. Sasa ni kitu gani ambacho wanalalamika, ni kwa nini ameongeza kupiga baruti wakati baruti zile zilipigwa wakati wa mradi wa kwanza. Lakini pia wanasema wanataka ile ndege ya *Precision Air* iende kutua pale wakati matengenezo yanaendelea, Mkandarasi anasema kitu hicho si sahihi, ni hatari kwa maisha na kazi zao wanazozifanya labda wangekubali ile ndege ya *Oliko Air* iweze kutua, ile ni ndogo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba Waziri afuatilie jambo hili ili Mkandarasi pamoja na *Surveyor* waweze kukaa pamoja, mradi huo hauwezi kuendelea bila kutoa mashaka kwa sababu kuna malalamiko pale, kwamba *TAA* wana mtu ambaye ana-*conspire* na huyo *consultancy*, *consultancy* ni mtu wa South Africa, pale kwenye ofisi ya *TAA* kuna mtu ambaye anataka

kupindishapindisha mambo. Kwa hiyo, nakuomba ili kama huna taarifa nalo basi naomba ofisi yako au ninyi wenyewe mfuatilie na muone ni jinsi gani mnaweza kusaidia ili kusudi mradi huu uweze kuendelea.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kitu kingine ambacho napenda kuulizia, zamani kule sisi katika Mkoa wetu kulikuwa na mradi wa kujenga uwanja mkubwa eneo la Kajunguti, ambao ni kilomita 30 kutoka pale Bukoba Manispaa. Siku zote katika maswali yote tunayouliza tunapewa majibu kwamba ule mradi unaendelea. Mimi napenda kuuliza, je, huo mradi wa Kajunguti unaendelea au ndiyo umekwisha kabisa baada ya kupanua uwanja huo? Lakini Waziri akumbuke kwamba uwanja uko katikati ya watu, uwanja wa Bukoba Manispaa ni mzuri sawa lakini uko katikati ya watu, tungependa na sisi kupata uwanja katika eneo la Kajunguti ambapo ungeweza kuleta maendeleo makubwa katika eneo letu, watu wangepewa kupeleka wasafiri, magari yangeweza kupeleka wasafiri lakini pia watu wangepanga mahoteli kwa hiyo tungeweza kupanua uchumi wa mji wetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mimi hayo ndiyo yalikuwa ya kwangu leo naomba kwa kweli mfuatilie mambo ya Mkandarasi, naomba meli yetu ifikiriwe na kwa muda mrefu kwa kweli nilikuwa nikipambana maana kama wanavyosema sisi wa Kanda wa Ziwa baada ya kua reli sisi tunasumbuka sana, maisha ya watu wa Mkoa wa Kagera ni maisha duni na mimi nimesema nitaendelea kupiga kelele kila wakati. Bidhaa za kujengea nyumba mpaka ufunge mkanda, watu maisha yanakuwa duni, vyakula vinakuwa bei juu

kwa sababu ya watu kuua reli na kwa kweli tukubali na nyie watu wa Chama cha Mapinduzi lazima mkubali kwamba hapo mmechemsha kwa kweli. Hakuna sababu ya kutowatoa madarakani, tuwatoe kwa sababu mmeshindwa. Kama ukiangalia Awamu ya Kwanza waliacha wametujengea vitu hivi, hata kama vingeeendelezwa baadaye vikaendelea katika teknolojia za sasa hivi tukaona kwamba vilikuwepo hamkuuwa kabisa. Nenda pale Mwanza uangalie, Mheshimiwa Tizeba amefika pale umeangalia pale Mwanza South palivyo na mambo mengine huwezi kuamini kwamba ilikuwa ni miundombinu safi na najiuliza kwamba mtoto ambaye ana miaka kumi na tatu sasa hivi huwezi kumuuliza treni, haijui!

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha  
kwa muda wa mzungumzaji)*

**MWENYEKITI:** Ahsante nakushukuru.

**MHE. CONCHESTA L. RWAMLAZA:** Ahsante sana.  
*(Makofi)*

**MHE. ENG. ATHUMANI R. MFUTAKAMBA:**  
Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kunipa fursa hii nami niweze kuchangia hotuba ya Wizara ya Uchukuzi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nami niungane na Waheshimiwa Wabunge wengine kwa kutoa pole kwa ndugu zetu waliopata ajali ya meli Zanzibar na pia nimpe pole Mheshimiwa Selasini kwa kufiwa na baba yake mzazi. Wale waliotangulia mbele ya haki,

Mwenyezi Mungu Roho zao azistiri, wale walioumia wapate nafuu haraka iwezekanavyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kuanza kwa kuunga mkono hoja kwa asilimia mia moja. Niseme tu kwenye suala la ujenzi wa gati 13 na 14, Rais wa China, Hu Jintao mwezi Desemba atakuwa ametoka madarakani, nimefarijika sana kusikia kwamba utaratibu unafanyika wa ujenzi huu na lango kuu la bandari, hii ni muhimu sana na hasa ukiwa uboreshwaji wa reli hizi mbili, reli ya kati na reli ya TAZARA utafanywa, kwa sababu tutaweza kuweka ushindani mkubwa na bandari ya Nankala, Mozambique, Durban, bandari ya Mombasa ambako kule gati namba 17 na 18 inajengwa na kampuni ya kutoka China. Hivyo basi, tihakikishe kwamba mkopo unapatikana haraka na ujenzi unaanza mara moja ili nasi tuanze kupata faida kubwa ya kusafirisha mizigo nchi ambazo hazina bandari jirani zetu za DRC, Rwanda, Burundi, Malawi, Zambia na pia kuwapelekea mizigo, bidhaa ambazo zinatoka nchi za nje. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, nije kwenye ujenzi wa kilomita 89 kati ya Kitaraka kwa jirani yangu Mheshimiwa John Lwanji, Manyoni Magharibi pamoja na Jimbo la Igalula. Mheshimiwa Waziri amezungumzia katika kipengele cha 29 cha hotuba ya bajeti, ningependekeza tu, kwa sababu tunao vijana wengi kwenye maeneo hayo na mradi huu ni wa gharama kama shilingi bilioni 28 basi ni vizuri nguvu kazi za vijana hawa wa Malongwe, vijana wa Goweko, Tura na vijana wa Igalula, Itulu nao wakafikiriwa katika ajira hizi kwa sababu wana uwezo wa kuinua reli na kupata

mafunzo mazuri ya ujenzi wa reli kwa sababu wamekuwa kwenye maeneo hayo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, tusipate vijana wengi kutoka kwenye maeneo tofauti, hawa vijana nao wanahitaji ajira na kuajiriwa. Ninafikiri Mheshimiwa Waziri atalizingatia hilo. Hili ni faraja kubwa kwa sababu Jimbo la Igalula jana amelitaja Mheshimiwa Simbachawene kwenye jibu lake la umeme, leo Igalula imetajwa kwenye reli, jana imetajwa kwenye umeme, kwa hiyo, ni neema kabisa katika utekelezaji wa Ilani ya Uchaguzi ya Chama cha Mapinduzi. Wana Igalula mkae katika mkao wa kuchimba mashimo ya nguzo na kuinua mataluma na kuweka reli nzito ya ratili 80 ili usafiri wa reli uwe wa uhakika na salama. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, nije kwenye suala la uuzaji wa tiketi za treni, hili tatizo nimepewa taarifa liko Dar es Salaam, watu wanaambiwa lazima waende na kitambulisho na barua kutoka kwa Mtendaji wa Serikali ya Mtaa, utaratibu huu una maana gani? Kwa sababu mtu ametoka Goweko, mtu ametoka Lutende, katoka Loya, katoka Miswaki, Simbadamalu, Mwamakoyesengi, unamwambia lete barua kutoka kwenye Serikali ya Mtaa, arudi kule apate barua ndiyo apate tiketi? Kama hili linatokea Mheshimiwa Waziri tunaomba ulitizame.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lakini nina uzoefu pale Kigoma, wanajipanga foleni watu 20, ikifika wa 25 wanaambiwa tiketi zimekwisha nendeni kwa duka fulani huko tiketi inayouzwa shilingi 19,000 Kigoma - Dar es Salaam inakwenda kuuzwa shilingi 35,000. Hili

Mheshimiwa Waziri tunaomba ulitizame, hatutaki wananchi wapate kero kama hizi kwa kutoza gharama kubwa kwa sababu usafiri wa reli ni usafiri wa watu wa kawaida na ni muhimu sana kwa uchumi wetu hasa sisi tunaotoka kwenye maeneo ambayo reli hii inapita.  
(Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, nakuja sasa kwenye suala la *ATCL*, mimi naamini kabisa kwamba tunaweza kuboresha usafiri wa anga kama tukiingia ubia na kampuni za ndege zenye uzoefu. Mazungumzo yalishafanyika katika Wizara na Shirika la Ndege la *Emirates*, mazungumzo yalishaanza na Shirika la Ndege la *Turkish Airline*, naomba Mheshimiwa Waziri afuatilie kwa karibu ili kuona kama tunaweza kushirikiana na mashirika haya ili na sisi tukachukua nafasi nzuri kama iliyochukua *Kenya Airways* kwa kushirikiliana na *KLM*. Nafikiri kwa kufanya hivyo na sisi tunaweza ku-*create* Dar es Saalam iwe *hub* hasa kwenye nchi za maeneo ya Afrika Mashariki, Afrika ya Kati na pia Kusini mwa Afrika kwa sababu ya vivutio vyetu vingi vya utalii na uwekezaji mkubwa unaokuja, tuna wasafiri wengi wanaokuja Tanzania na usafiri huu unahitajika sana. Kwenye sehemu ya utalii, karibu asilimia 60 au 70 ya matumizi ya msafiri anayekuja kutembelea nchi yetu inatokana na uuzaji wa tiketi. Tukiwa na ushirika hasa *ATCL* ikishirikiana na haya mashirika mengine tutaongeza sana pato letu, uchumi utapanuka na hivyo ajira zitakuwa nyingi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nijikite kwenye ujenzi wa reli hasa tukielekea upande wa kuweka *standard gauge*, ninaamini kabisa kibajeti itakuwa changamoto

kubwa sana kujenga reli ya kati na reli ya Tanga mpaka Musoma. Reli ya kati, mwekezaji *Vital* kutoka Algeria alishafika Wizarani na kuleta mapendekezo na mimi nilikuwa Naibu Waziri wakati ule.

*(Hapa kengele ililia kuashiria kwisha kwa muda wa mzungumzaji)*

**MWENYEKITI:** Nashukuru Mheshimiwa.

**MHE. ENG. ATHUMAN R. MFUTAKAMBA:**  
Mheshimiwa Mwenyekiti, waitumie *Vital Company*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naunga mkono hoja kwa asilimia mia moja, nakushukuru sana. *(Makofi)*

**MWENYEKITI:** Ahsante sana. Nawashukuru Waheshimiwa Wabunge. Kama ambavyo asubuhi tulitangaziwa kwamba Waziri Mkuu yuko nje kwa shughuli za kikazi, hivyo kesho kipindi kile cha maswali kwa Waziri Mkuu hakitakuwepo.

Pia naomba niwataje ambao baada ya kipindi cha maswali na majibu kesho wataanza kuchangia, tutaanza na Mheshimiwa Augustino Manyanda Masele, atafuatiwa na Mheshimiwa Sabreena Hamza Sungura na baadaye atafuatiwa Mheshimiwa Rukia Kassim Ahmed na wengine watatajwa kadri tunavyoendelea.

Mwisho, nawaomba samahani sana Waheshimiwa Wabunge kwamba jina langu limekuwa likipotoshwa kila wakati hapa. *(Makofi/Kicheko)*



Mimi naitwa Sylvester Masele Mabumba, mkishindwa Mabumba semeni Sylvester Masele, Mbunge wa Dole inatosha. *(Makofi/Kicheko)*

Nawashukuru, naahirisha kikao cha Bunge mpaka kesho saa tatu asubuhi.

*(Saa 12.00 jioni Bunge liliahirishwa mpaka siku ya Alhamisi, Tarehe 2 Agosti, 2012 Saa Tatu Asubuhi)*