



Baada ya Nasaco kubinafsishwa mwaka 1990-2000 kama mmliki pekee wa biashara, shughuli za kuhesabu mizigo kwenye meli zilikosa mtu wa kuzisimamia pia hakukuwapo kanuni.

Uteuzi wa mawakala umekuwa ukifanyika kwa kuangalia masilahi ya watu binafsi au kampuni badala ya masilahi ya Taifa.

Uamuzi au utaratibu huo umesababisha Serikali kupoteza fedha nyingi.

Serikali inavyopoteza mabilioni bandarini

Mawakala wa mashirika ya meli wasiowaaminifu ndio wanao hesabu mizigo na wamekuwa wakifanya magendo, wizi, na udokozi wa mizigo.

Veneranda Sumila, Mwananchi

Kupata mabilioni ya shilingi kunaanza baada ya meli kushusha mizigo bandarini. Mizigo hiyo inaposhushwa ni lazima ifanyiwe taratibu kadhaa kabla ya kumfikia mwenye mizigo wake na hakika kazi hiyo inaingizia fedha nyingi Bandari ya Tanzania.

Kwa mujibu wa takwimu, Tanzania ina utajiri mkubwa kutokana na shughuli zinazofantika katika Bandari ya Tanzania kuliko nchi yoyote ya Afrika. Tanzania ina bandari 10 kubwa katika mwambao wa Bahari ya Hindi huku nyingine zikiwa Ziwa Nyasa, Ziwa Tanganyika, na Ziwa Victoria.

Sekta ya usafirishaji majini Tanzania ni msaada mkubwa kwa nchi jirani ambazo zinatimia Tanzania kama lengo la kutolea na kuingizia bidhaa zao kwenda katika soko la kimataifa.

Pamoja na ukweli kuwa bandari hizo zinapokea kiasi kikubwa cha mizigo, Tanzania haina kanuni zinazoratibu biashara hiyo ambayo msingi wake ni kuhesabu mizigo. Shirikisho la Kuhesabu Mizigo kwenye Meli (Tashita) limesema pamoja na kuwapo na umuhimu mkubwa wa takwimu katika sekta ya usafiri wa majini bado Tanzania haina kanuni za kuendesha shughuli hiyo.

Tanzania Shiptally Association (Tashita) imesema kutokana na kukosekana kwa kanuni za kuendesha shughuli hiyo, kumesababisha sheria ya wakala wa usafirishaji wa majini ya mwaka

2002 (Shipping Agency Act of 2002) kuwa ya upande mmoja inayofaidisha mawakala wa kampuni kubwa za meli duniani bila kuangalia nchi ambayo meli hiyo inaenda kutia nanga na kupakua au kubeba mizigo.

Tanzania yapoteza mamilioni

Mawakala wa usafirishaji majini ambao sio lazima wawe wameruhusiwa kisheria kufanya shughuli za utakwimu baada ya mizigo kushushwa kwenye meli, wamekuwa wakifanya kazi hiyo na kusababisha taifa kukosa fedha nyingi wakati wa kukusanya kodi.

“Huku ndiko kwenye mwanya mkubwa ambao unaweza kuinyima Tanzania mamilioni ya fedha kama sehemu ya kodi,” anasema Makamu Mwenyekiti wa Tashita, Hezekiah Teveli.

Tangu mwaka 2004 shirikisho hilo limekuwa likijaribu kushawishi serikali kuweka kanuni maalumu zitakazowezesha sekta ya usafirishaji majini kuchangia pato la taifa kwa kiwango kinachostahili.

“Pamoja na juhudi zote hizi mpaka sasa hakuna kanuni hizo. Tumekuwa tukisema kwamba kazi ya kuhesabu mizigo ya kwenye meli nchini inafanywa kama vile ni shughuli ya ndani ya kampuni, na hii inaweza kuwa njia ya kukwepa kodi na kuinyima Serikali mapato, lakini serikali bado haijatutikiliza,” amesema Teveli.

Utafiti uliofanywa na Tashita kuhusu mabadiliko katika Sheria ya Wakala wa Usafirishaji majini (Shipping Agency Act of 2002) na kanuni zake kwa lengo la kuipa meno zaidi zinaonyesha kwamba kuna matatizo mengi zaidi katika sekta ya kuhesabu mizigo ambayo yanatakiwa yashughulikiwe ili

taifa lifaidike na sekta hiyo.

Kwa mujibu wa taarifa hiyo ya utafiti, shughuli za kuhesabu mizigo, sasa zipo kwa wakala wa meli zinazolingiza mizigo kwa kutumia kampuni dada.

“Ukiangalia majina unaona kwamba hawa ni mawakala wa mashirika au kampuni za meli. Wanateuliwa na kampuni au mashirika hayo ya meli na wanafanya kazi kwa kuangalia masilahi ya kampuni au mashirika wanayowakilisha. Mawakala hao hawawezi kwa namna yoyote kujali masilahi ya taifa na kuacha yale ya kampuni ya mashirika ya meli wanayowasilisha

“Kutokana na mazingira yanayojitokeza katika kazi za kuhesabu mizigo, shughuli hii inastahili kufanywa na mtu mwingine na wala si mwakilishi wa meli husika kampuni dada ya meli. Kunatakiwa kuwapo na kanuni zinazohakikisha kwamba utaratibu huu unafuatwa. kanuni hizo hapa nchini hazipo,” inasema sehemu ya ripoti hiyo.

Kwa mujibu wa utafiti, kampuni inayofanya shughuli za kuhesabu mizigo kwenye meli zinafanya shughuli za ndani na hawalipi kodi kwa kufanyakazi hiyo ya kuhesabu mizigo, ambayo katika mazingira ya kawaida wanastahili kulipa.

Utafiti huo umeonyesha wazi kwamba sheria ya wakala wa usafirishaji majini ya mwaka 2002 ni ya upande mmoja na inawanufaisha zaidi mawakala wa meli nchini badala ya Taifa. Tatizo lingine katika sekta ya kuhesabu mizigo melini ni kukosekana kwa takwimu za uhakika za mizigo ambazo zinajitegemea.

“Takwimu za mizigo katika meli zinazojitegemea zinatoa manufaa pande zote zinazohusika na shughuli hiyo,” sehemu ya utafiti huo umebainisha.

Kwa mujibu wa Teveli, takwimu zinazojitegemea pia ni muhimu kwa watoa bima (PI) kwani takwimu na kuwapo

1961-1967

Wakati wa uhuru shughuli za kuhesabu mizigo, ilikuwa kazi inayojitegemea chini ya uendeshaji wa watu binafsi kwenye sekta ya usafirishaji wa majini.

1971-1973

Baada ya Azimio la Arusha, shughuli za usafirishaji majini zililaifishwa, mawakala wa meli wakawa chini ya Shirika la Taifa la Wakala wa Meli nchini (Nasaco).

1975-1976

Kazi ya kuhesabu mizigo, biashara muhimu inayojitegemea katika sekta ya usafirishaji majini, ilichukuliwa na NASACO.

Moja ya meli ya mizigo ikiwa katika Bandari ya Dar es Salaam, Tanzania. Picha ya Maktaba

kwa hesabu za kuaminika katika malipo. Takwimu zinazojitegemea pia zinasaidia katika makadirio sahihi ya hesabu za kodi kwa ajili ya malipo ya kampuni mbalimbali.

Utafiti huo umebaini kwamba kusekana kwa kanuni za kuendesha shughuli za kuhesabu mizigo ya meli ni kikwazo kikubwa kiuchumi kwani upo uwezekano wa hujuma katika uingizaji au utoaji wa mizigo nchini.

Mamlaka makubwa kwa mawakala wa meli

Kampuni hizo kimsingi yanatoa ushawishi mkubwa kwa mawakala ambao wanawateua, wengi wao wakiwa ni kutoka makampuni dada ili kutekeleza matakwa yao.

“Kuwapo kwa ushawishi huo kunaonyesha wazi katika sheria ya wakala wa usafirishaji majini ya mwaka 2002 (Shipping Agency Act of 2002) ambayo inatoa mamlaka makubwa kwa mawakala wa meli na kuwanufaisha zaidi, watu binafsi kwa kulinda masilahi ya wenye meli,” inasema sehemu ya utafiti huo.

Kwa mujibu wa utafiti, sheria hiyo haigusi kabisa huduma nyingine kama ya kuhesabu mizigo katika meli, shughuli muhimu katika kulinda masilahi ya taifa na wananchi wake.

Mbali na hayo utafiti huo umebainisha kwamba kampuni ya kimataifa ya kuhudumia makontena ya Tanzania (TICTS) ina tatizo katika shughuli za kuhesabu mizigo nchini.

Tujadliane kupitia Ujumbe mfupi SMS kwa 15774 ukianza na neno BIZ na kufuatia ujumbe wako. Ujumbe wako mfupi ni bure, hautozwi.

BEST-AC

Tuboreshe mazingira ya biashara
Doing business, let's make it easy



**UKURASA HUU
UNADHAMINIWA NA
BEST-AC NA MWANANCHI**