

KAMPUNI YA HUDUMA ZA MELI



**TAARIFA YA UTENDAJI WA KAMPUNI YA HUDUMA ZA MELI (MSCL)
KWA BODI TEULE YA WAKURUGENZI**

**Ofisi ya Afisa Mtendaji Mkuu
S.L.P. 2385
MWANZA.**

**Email: info@mscl.co.tz
Website: www.mscl.co.tz**

FEBRUARI, 2020

YALIYOMO

1.0 UTANGULIZI

Kampuni ya Huduma za Meli (Marine Services Company Limited – MSCL) imeendelea kutoa mchango wake katika kutoa huduma za usafiri kwa njia ya maji katika Maziwa Makuu ya Victoria, Tanganyika na Nyasa. Kampuni hii iliyoanzishwa kwa Sheria ya Makampuni (Sura ya 212) tarehe 8 Desemba, 1997 na inamilikiwa na Serikali kwa asilimia 100. Kabla ya kuanzishwa kwa MSCL, huduma hizi zilikuwa zinatolewa na kitengo cha usafirishaji wa majini chini ya Usimamizi wa Shirika la Reli (TRC). MSCL iliwekwa chini ya Tume ya Kurekebisha Mashirika ya Umma (PSRC) Mwaka 2004 kwa ajili ya kurekebisha ili hatimaye ibinafsishwe. Kutokana na sababu mbalimbali ikiwa ni pamoja na kukosekana kwa mwekezaji mahiri, Kampuni hii haikubinafsishwa. Huduma zinazotolewa na MSCL zimeendelea kuchangia katika kuboresha na kuimarisha utendaji wa sekta mbalimbali za maendeleo nchini.

Huduma za usafiri wa abiria na mizigo zinazotolewa katika Maziwa makuu ya Victoria, Tanganyika na Nyasa zimewezesha mwingiliano wa shughuli za kijamii na kiuchumi kati ya Tanzania na nchi jirani za Uganda, Kenya, Sudan Kusini, Rwanda, Burundi, Jamhuri ya Kidemokrasia ya Kongo (DRC), Zambia na Malawi. MSCL imekuwa ni kiungo muhimu cha kutoa huduma hizo za kusafirisha abiria na mizigo kwa wananchi waishio katika mwambao wa Maziwa Makuu na Visiwa katika maziwa hayo vikiwemo Visiwa vya Ukerewe. Vile vile, MSCL imekuwa tegemeo kuu la usafiri kwa wananchi waishio katika maeneo yasiyofikika kwa urahisi kwa usafiri mbadala na kuwezesha huduma zake kuwa za gharama nafuu, kuunganisha usafiri kwa njia ya maji kati ya Tanzania na nchi jirani na huduma hizo kuchangia katika ukuaji wa uchumi wa Viwanda.

1.1 MAJUKUMU YA KAMPUNI

Majukumu ya MSCL ni kusafirisha abiria na mizigo katika Ziwa Victoria, Ziwa Tanganyika na Ziwa Nyasa kwa kutumia meli inazomiliki.

1.2 UMUHIMU WA KAMPUNI YA MSCL

Umuhimu wa huduma zitolewazo na Kampuni ya MSCL ni pamoja na:

- i. Kuwa kiungo muhimu cha usafiri wa abiria na mizigo kwa gharama nafuu kwa wananchi waishio katika mwambao wa maziwa makuu;
- ii. Kiunganishi muhimu cha shughuli za kijamii na kiuchumi kati ya Tanzania na nchi jirani za Uganda, Kenya, Sudan Kusini, Rwanda, Burundi, DR-Congo, Zambia na Malawi;
- iii. Kichocheo kikubwa katika kukuza uchumi wa nchi za maziwa makuu ikijumuisha Tanzania kwa kuunganisha Bandari za Dar es Salaam, Tanga na Mtwara na nchi za Uganda, Sudan Kusini, Rwanda, Burundi na DR Congo katika usafirishaji wa shehena mbalimbali;
- iv. Ni tegemeo muhimu la usafiri kwa wananchi waishio katika maeneo yasiyofikika kwa urahisi katika maziwa makuu na hivyo kuwa njia mbadala ya usafiri hususan maeneo ya visiwani kama Ukara na Ukerewe; na
- v. Kusaidia kuboresha utendaji katika utoaji wa huduma za reli ya Kati na Bandari ya Dar es Salaam.

1.3 DIRA

Kuwa Kampuni inayoongoza kwa huduma za usafiri wa majini zenye ushindani, tegemeo na zenye kumjali mteja katika ukanda wa maziwa makuu.

1.4 DHIMA

Kutoa huduma ya usafiri yenye kuongoza, inayotegemewa, ya uhakika, endelevu na salama kibiashara katika kuhudumia vizuri wateja wake katika maziwa ya Victoria, Tanganyika na Nyasa.

1.5 MAADILI YA MSINGI

Usalama (Safety), Uadilifu (Integrity), Umoja (Teamwork), Thamani kwa Mwenye Hisa (Shareholder's Value) na Rafiki kwa Mazingira (Environmentally friendly).

2.0 HISTORIA YA KAMPUNI

2.1 Uanzishwaji wa MSCL na mpango wa kuibinafsisha

Kampuni ya Huduma za Meli iliundwa kutokana na Kitengo cha Huduma za Meli (Usafiri wa Majini -Marine Division) cha lililokuwa Shirika la Reli Tanzania (TRC). Kitengo hiki awali kilikuwa Idara chini ya Shirikia la Reli. Mahitaji ya kuboresha huduma yaliyofanyika chini ya Ufadhili wa Shirika la Maendeleo la Denmark (DANIDA) yalipelekea Idara hii kugeuzwa na kuwa kitengo kilichojitegemea kwa baadhi ya mambo pia kikawa na Menejimenti yake ambayo iliripoti kwa Mkurugenzi Mkuu wa Shirika la Reli. Kujitegemea huku kwa kitengo hiki hakukuwa kwa moja kwa moja kwani baadhi ya mambo yalifanyiwa maamuzi moja kwa moja na Menejimenti kuu ya shirika la Reli Makao makuu. Miongoni mwa mambo haya ilikuwa suala la sera, fedha na mipango pamoja na suala la utumishi.

Kitengo hiki kiliendelea kufanya kazi vizuri kwa faida kikiruzuku (subsidize) shughuli za Shirika la Reli zilizokuwa zikiendeshwa kwa hasara kwa muda mrefu kutokana na uchakavu wa miundombinu mbalimbali ya Shirika ikiwemo Injini na mabehewa.

Itakumbukwa kuwa kwenye miaka ya 1990 kulikuwa na zoezi kubwa la kubinafsisha Mashirika ya Umma yaliyokuwa yakiendeshwa kwa hasara ili kuyaletae tija.

Kutokana na utafiti uliofanywa na watalaam ilionekana kuwa isingekuwa kazi rahisi kubinafsisha Shirika la Reli Tanzania likiwa kama lilivyokuwa kwa maana ya Huduma la Reli –Miundombinu ya Reli (njia) na huduma za uendeshaji wa mabehewa na Kitengo cha Meli kwa pamoja. Ilionekana kuwa isingewezekana kupata mwekezaji mmoja wa kulichukua Shirika zima.

Kutokana na maelezo hayo hapo juu, iliamuliwa kuwa Kitengo cha Meli kitenganishwe na Huduma za Reli. Maamuzi yalifanyika kuwa Kitengo cha Huduma za Meli kianzishwe kama Kampuni inayojitegemea ili kurahisishwa

ubinafsishaji wa taasisi hizo mbili mpya kwa maana ya Shirika la Reli na Kampuni ya Huduma za Meli (MSCL).

Ili kufanikisha azma hiyo, mwaka 1997 Menejimenti ya Shirika la Reli iliteua Mkandarasi yaani Kampuni ya Uwakili ya “**Rutenge & Co. Advocates**” ya **Dar es salaam** iliyoandaa MEMORANDUM and ARTICLES OF ASSOCIATION za kuanzisha Kampuni ya Huduma za Meli. Kampuni hiyo ilisajiliwa chini ya sheria ya Makampuni sura 212 mnamo tarehe 8 Mwezi Desemba 1997 na kupewa cheti cha usajili **Na. 33117**.

Bodi ya kwanza ya watu tisa (9) ya Kampuni hii iliteuliwa na Bodi ya Shirika la Reli Tanzania ikiaminika kuwa Kampuni ya Huduma za Meli ni Kampuni Tanzu ya Shirika la Reli. Kampuni ya Huduma za Meli ilianza kufanya kazi rasmi tarehe 1 Mwezi wa Agosti 1998. Kampuni hii ilianza kazi bila kuwa na fedha yoyote Benki baada ya fedha zote zilizokuwepo kuhamishiwa Shirika la Reli. Mtaji iliyoanza nao kuzalisha mapato ulikuwa ni mafuta yaliyokuwa kwenye meli siku hiyo.

Aidha Serikali kupitia gazeti lake GN Na.125A la tarehe 21 Juni, 1999 iliamisha rasmi miundombinu yote inayohusu usafiri wa maziwa ya Victoria, Tanganyika na Nyasa kutoka lililokuwa Shirika la Reli Tanzania (TRC) kwenda MSCL. Miundombinu hiyo ni pamoja na Meli zote (isipokuwa Meli ya MV Umoja iliyoonekana kama ni sehemu ya muendelezo wa Reli majini), majengo ya ofisi, karakana, majengo ya stoo, bandari na miundombinu yake pamoja na vyelezo viliamishiwa MSCL. Tangu hapo MSCL ilianza kuendesha shughuli zake kama Kampuni Tanzu ya TRC.

Ikumbukwe pia kuwa lengo la kutenganisha Kitengo cha Meli na Shirika la Reli ilikuwa ni kurahisiha ubinafsishaji wa taasisi hizi mbili. Ilitegemewa kuwa Kampuni ya Huduma za Meli isingefanya kaza zaidi ya miezi sita kabla ya kubinafsishwa. Kutokana na hilo hata uuandaaji wa MEMARTS zake haukuwa wa umakini wa kutosha. Kutokana na hilo tunashuhudia mapungufu mengi ya

kiufundi na kiukweli (both technical and factual/ reality mistakes) uhalisia wa mambo.

Mfano Kampuni ilianza na mtaji wa Meli na miundo mbinu ya kibandari na mali nyingine kama majengo ya thamani kubwa vyote vikiwa na thamani ya mabilioni ya Shilingi lakini inaonyesha katika MEMARTS za Kampuni kuwa mtaji wa hisa za MSCL ni shilingi za Tanzania milioni moja (Tshs 1,000,000/=), (rejea aya ya 4, kurasa wa 7 wa Articles of Association na aya ya 5 ya memorandum of Association). Hili ni Kinyume na uhalisia.

Pia katika ukurasa wa 6 wa “Memorandum” na ukurasa wa 27 wa “Articles of Association” inaonyesha kuwa MSCL itakuwa ni Kampuni Tanzu ya Shirika la Reli (Subsidiary Company). Suala hili pia lilikuwa ni mapungufu makubwa ya kisheria kwani Shirika la Reli lilikuwa limeshatangazwa kubinafsishwa (A gazzetted Specified Body) kisheria ni kama limefilisika na hivyo haliwezi kuhodhi (Kumiliki) hisa kwenye Kampuni nyingine.

Kibaya zaidi TRC chini ya Sheria ya Mwaka 2007 iliishakufa lakini kwa mujibu wa MEMMARTS bado inamiliki hisa zote za MSCL. Kwa kipindi cha 2007 hadi 2018 sasa kilichokuwepo ni TRL badala ya TRC.

Malengo ya Serikali ya kubinafsisha MSCL ndani ya miezi sita yalishindikana na ikaendelea kufanya kazi ikijiendesha bila ruzuku yoyote ya Serikali. Hata hivyo kwa kipindi chote hicho MSCL ilikuwa ikijiendesha kwa hasara isipokuwa mwaka mmoja ndiyo ilipopata faida. Sababu za MSCL kuendeshwa kwa hasara kwa kipindi hicho ni kutokana na uchakavu wa meli zake na miundombinu ya kibandari. Kutokana na hilo, faida yote iliyokuwa ikipatikana ilimezwa na uchakavu (depreciation of assets) kwa mujibu wa taratibu na kanuni za kiuhasibu.

Hatimaye ubinafsishwaji wa MSCL haukufanikiwa kutokana na sababu mbalimbali ikiwemo ya kutojitokeza kwa wawekezaji wenye uwezo wa kiuchumi na kiutaalam.

Mnamo mwaka 2004 mabadiliko mengine yalishuhudiwa. Serikali ilipitisha Sheria ya Mamlaka ya Bandari Tanzania (The Ports Act, 2004). Kutokana na hatua hiyo bandari zote katika pwani ya bahari na kwenye maziwa makuu zikiwemo zilizokuwa chini ya MSCL na miundombinu yote ya kibandari zilihamishiwa Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA). Hatua hii pia ilihusisha meli moja ya uokozi iitwayo MT.Linda.

Mpango wa kuibinafsisha Kampuni ya MSCL ndiyo uliophelekea miundombinu yake zikiwemo Bandari zote za Maziwa Makuu (yaani zilizoko Ziwa Victoria, Tanganyika na Ziwa Nyasa), ghala za kuhifadha mizigo, majengo yote ya kibiashara na Ofisi zote, Vyelezo (Floating Docks, Slipways, Oil jets) na Karakana zote kuhamishiwa katika Mamlaka ya Bandari mnamo mwaka 2006. Katika mpango huo Kampuni ilibakia na jukumu la kusimamia na kuendesha meli tu hadi pale mnunuzi wa meli hizo atakapopatikana.

Hali hiyo ya sintofahamu kwa MSCL iliathiri kwa kiasi kikubwa utendaji wa Kampuni kwani licha ya kwamba hapakuwa na Uwekezaji uliokuwa ukifanyika katika kipindi hicho cha mpito lakini pia hapakuwa na mikakati yoyote ya kuzifanyia matengenezo meli za Kampuni na hivyo kupelekea meli nyingi kuharibika kutokana na Uchakavu wa mitambo.

Aidha Kampuni ilisitisha ajira za kudumu na kuanza kutoa ajira za mikataba ya muda mfupi na hivyo kupunguza morali ya Utendaji kazi baina ya watumishi sambamba na kutokea wimbi kubwa la wafanyakazi kuacha kazi na kwenda kutafuta sehemu zenye ajira za uhakika na maslahi bora.

2.2 Kushuka kwa Uzalishaji wa Mapato ya MSCL

Kusimama kwa meli nyingi za MSCL kulisababisha kupungua kwa Uzalishaji wa Mapato kiasi cha kupelekea Kampuni kushindwa kujiendesha yenyewe kibiashara na hivyo kushindwa kutimiza majukumu yake mengi ikiwemo kushindwa kulipa mishahara ya watumishi. Hadi mwanzoni mwa mwezi Septemba, 2018 malimbikizo ya mishahara ya watumishi yalifikia kiasi cha

Shilingi bilioni 3.8 kutokana na miezi 27 ya kutolipwa mishahara. Hata hivyo Mheshimiwa Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania **Dkt. John Pombe Magufuli** aliridhia kulipa malimbikizo hayo wakati wa hafla ya Utiaji Saini wa miradi minne ya maendeleo iliyofanyika katika Bandari ya Mwanza Kusini tarehe 03 Septemba, 2018.

Aidha, katika Mkakati wa kuiwezesha Kampuni iweze kujiendesha yenyewe kibiashara iliridhia kuipatia MSCL kiasi cha **Shilingi 5,916,209,500** kuanzia Aprili, 2019 hadi Juni, 2021 kwa ajili ya kulipa mishahara ya watumishi wakati utekelezaji wa miradi ya ukarabati na ujenzi wa meli ikiendelea kutekelezwa.

2.3 Mkakati wa kuifufua MSCL

Hata hivyo kwa kutambua Umuhimu wa huduma za MSCL Serikali iliamua kufuta uamuzi wake wa kutaka kuibinafsisha MSCL na kuamua kufanya Uwekezaji mkubwa ili kuhuisha Utendaji wa Kampuni hii. Sambamba na Uwekezaji mkubwa unaoendelea kufanywa na Serikali kupitia miradi ya Maendeleo pia Serikali iliamua kuweka Uongozi mpya wa MSCL ili kuweka chachu mpya ya Utendaji kazi mwishoni mwa mwaka 2016.

Mkakati huo ulifanikiwa kumpata Afisa Mtendaji Mkuu Bw. Eric B. Hamissi kutoka Benki ya Uwekezaji Tanzania (TIB – Corporate Bank), Meneja Utumishi na Rasilimaliwatu aliyeazimwa kwa muda kutoka Ofisi ya Mkuu wa Mkoa, Mwanza. Wengine ni pamoja na Mwanasheria aliyeazimwa kutoka Ofisi ya Mkuu wa Mkoa wa Shinyanga, Meneja Manunuzi na Ugavi aliyeazimwa kutoka Halmashauri ya Wilaya ya Meatu na Mkaguzi Mkuu wa ndani aliyeazimwa kutoka Halmashauri ya Jiji, Mwanza.

Pia katika kuimarisha safu ya Uongozi na Idara ya Ufundi, Serikali kupitia Tume ya Utumishi wa Umma iliridhia kutoa kibali cha kuajiriwa kwa Mhandisi Abel Gwanafyo akiwa ni mstaafu kutoka Jeshi la Wananchi (JWTZ), Kamandi ya Wanamaji.

2.4 Kubuniwa kwa Mpango Mkakati wa Muda Mfupi

Mara baada ya kuingia madarakani Uongozi mpya uliamua kubuni Mpango Mkakati wa muda mfupi (Short term Turnaround Strategy) ili kunusuru na kuhuisha hali ya Utendaji wa Kampuni.

Katika Mpango Mkakati wake wa muda wa miezi 24 ulioanzia mwezi Januari 2017 hadi Disemba 2018 maarufu kama “Short term turnaround Strategy”, Kampuni iliazimia na kufanikiwa kufanya yafuatayo ili kuhuisha Utendaji wa Kampuni:-

- i) Kuongeza idadi ya meli zinazofanya kazi kwa kuzifanyia ukarabati meli ambazo zilihitaji kufanyiwa matengenezo madogo ili kuanza kufanya kazi tena.***

Kampuni ilipata mkopo nafuu kutoka Mamlaka ya Bandari (TPA) ili kufanikisha utekelezwaji wa matengenezo ya baadhi ya meli zake tatu kama ilivyoazimiwa katika Mpango Mkakati wake wa muda mfupi. Mkopo huo wa Shilingi milioni 300 uliwezesha Kampuni kuzifanyia ukarabati meli tatu za **MV.Clarias** kwa kuiboresha hali yake na kuifanya izidi kuvutia wateja, meli ya mizigo ya **ML.Wimbi** na meli ya kubeba mafuta ya **MT.Sangara**. Pia Kampuni ilifanikiwa kuifanyia matengenezo ya muda madogo meli ya kubeba mabehewa ya **MV.Umoja** japo mitambo yake bado inakumbwa na changamoto mbalimbali za kiufundi kutokana na ukweli kuwa injini zake ni za muda mrefu (tangu ilipojengwa mwaka 1964) na vipuri vyake kwa sasa havipatikani katika soko.

Mradi huo mdogo ulisaidia kuongeza idadi ya meli kutoka moja (ambayo ndiyo pekee iliyokuwa ikifanya kazi wakati Uongozi mpya ukiingia madarakani) hadi meli tano japo kwa sasa zimebaki nne kutokana na kusimamishwa kwa meli ya MV.Liemba mwezi Oktoba, 2018.

ii) Kuimarisha kitengo cha Ufundi kwa kutafuta wataalamu mahiri kwa ajili ya kuratibu utendaji wa mitambo ya meli za Kampuni

Kampuni imefanikiwa kumpata mhandisi ambaye ni awali alikuwa ni mstaafu wa Jeshi la Wanamaji (Navy Army) kabla ya kurejeshwa kwenye ajira ya Jeshini na Mheshiniwa Rais wa Jamhuri ya Tanzania tarehe 08 Desemba, 2019. Mtumishi huyo kwa sasa ndiye anayeongoza idara ya Ufundi.

iii) Kuweka mipango na mikakati ya kudhibiti mapato na matumizi ya Kampuni

Kampuni kwa kushirikiana na Mamlaka ya Serikali Mtandao (e – GA) imeshafunga na kuanza kutumia mfumo wa kielektroniki kwa ajili ya kukatia tiketi za abiria kati ya Bandari ya Mwanza Kaskazini na Nansio - Ukerewe. MSCL itaendelea kufunga Mfumo katika vituo vyake vyote vya kukusanyia mapato. Mfumo huo unawezesha mapato ya MSCL kuingia kwenye mfumo wa malipo ya Serikali (GePG) na hivyo kuweka uwazi na kuzuia mianya ya ubadhirifu katika ukusanyaji wa mapato.

Aidha MSCL imeanza kutumia Mfumo wa kielektroniki wenye dhamira kuu ya kurahisisha utoaji wa taarifa za fedha na utawala sambamba na udhibiti wa mali na dhima za Kampuni (ERMS) ulioandaliwa na e – GA kuanzia mwaka wa fedha 2019/2020.

iv) Kupunguza wafanyakazi wasiokuwa na tija kwa Kampuni kwa sasa.

Kampuni ilendesha zoezi la kuwaondoa katika ajira wafanyakazi ambao uwepo wao kwa sasa hauna tija wala ufanisi kwa utendaji na uendeshaji wa Kampuni. Zoezi hili ambalo liliendeshwa kwa ufanisi limefanikiwa kupunguza wafanyakazi wapatao 74 hadi sasa. Njia zilizotumika kuwapunguza watumishi hao ni pamoja na kutohuisha mikataba yao pale muda wake ulipoisha, kustaafu kwa mujibu wa sheria, vifo na wengine kuacha kazi wenyewe.

v) Kuratibu na kukamilisha mchakato wa manunuzi kwa ajili ya kuwapata wakandarasi wa utekelezaji wa miradi ya maendeleo

Kampuni ilifanikisha mchakato ya manunuzi kwa ajili ya kuwapata wakandarasi wa utekelezaji wa miradi mikubwa ya maendeleo ambapo tayari miradi minne inaendelea na Utekelezaji wake. Miradi hiyo ni ile ya Ujenzi wa meli moja mpya yenye uwezo wa kubeba abiria 1,200 na tani 400 za mizigo katika Ziwa Victoria, Ujenzi wa chelezo cha kujengea meli katika Ziwa Victoria na miradi ya Ukarabati mkubwa wa meli za MV.Victoria na MV.Butiana na hatimaye kutiwa saina mikataba yake tarehe 03 Septemba 2018.

vi) Kuongeza wigo wa biashara

Kwa kushirikiana na wadau wa Ushoroba wa Kati (Central corridor key stakeholders) ambao ni Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari (TPA), Shirika la Reli la Tanzania (TRC) na Shirika la Reli la Uganda (URC), Kampuni ya MSCL ilifanikiwa kurudisha tena huduma ya usafirishaji wa shehena ya mizigo kati ya Bandari ya Dar es Salaam na Kampala – Uganda kwa njia ya mabehewa kupitia reli ya kati na kwa njia ya maji kati ya Mwanza na Portbell – Uganda na hatimaye kwa njia ya reli hadi Kampala. Kampuni kwa kutumia meli yake ya kubeba mabehewa ya MV.Umoja iliyoko ziwa Victoria imekuwa ni kiunganishi muhimu (Intermodal link) kati ya reli ya Kati na Uganda.

Huduma hizi zilirudishwa rasmi tarehe 24 Juni 2018 baada ya kuwa zimesimama kwa kipindi cha miaka 10.

3.0 MUUNDO WA KAMPUNI

MSCL inasimamiwa na Bodi ya Wakurugenzi ambayo Mwenyekiti wake huteuliwa na Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania. Aidha, MSCL inaongozwa na Afisa Mtendaji Mkuu ambaye huteuliwa na Waziri mwenye dhamana na masuala ya uchukuzi na ndiye Mtendaji Mkuu wa Kampuni na Afisa Masuuli. Mtendaji Mkuu anasaidiwa na Mameneja. MSCL ina ofisi zinazoongozwa na Mameneja katika mikoa ya Mwanza, Kigoma na Mbeya.

Kwa kuzingatia muundo uliopo sasa, MSCL ina Idara 4; Vitengo 4 na watumishi 107. Idara na Vitengo hivyo ni kama ifuatavyo:

- i) Idara ya Utumishi na Rasilimaliwatu;
- ii) Idara ya Fedha na Uhasibu;
- iii) Idara ya Masoko na Biashara;
- iv) Idara ya Ufundi na mitambo;
- v) Kitengo cha Manunuzi na Ugavi;
- vi) Kitengo cha Ukaguzi wa ndani;
- vii) Kitengo cha Sheria; na
- viii) Kitengo cha TEHAMA.

Hata hivyo tayari imeshaandaa Muundo mpya ambao umelenga kuboresha utendaji na kuongeza ufanisi kwa kukidhi mahitaji ya sasa na ya baadaye. Tayari Muundo huo umeshaidhinishwa na Kamati ya Rais ya Utekelezaji kwa ajili ya kuanza kutumika. Pia Muundo wa Ikama ya watumishi (Scheme of Services) nao umeshaidhinishwa na Tume ya Utumishi wa Umma kwa ajili ya kupata idhini ya kuanza kutumika sambamba na Muundo mpya wa Kampuni. Muundo mpya wa Taasisi umelenga kukidhi mapungufu yaliyokuwemo kwenye Muundo wa zamani ambapo unatarajiwa kuongeza ufanisi wa utendaji kazi na pia kuongeza nafasi na vitengo muhimu kwa ajili ya kuimarisha Usalama, matengenezo na matunzo ya meli, utunzaji wa mazingira, kupunguza na kukabiliana na viatarishi mbalimbali (Risk Management).

Aidha pia Muundo huo umelenga kuwaongezea watumishi morali ya utendaji kazi na kuboresha mazingira ya utumishi kwa ajili ya kuvutia na kuendelea kubakisha nguvu kazi mahiri. *(Tafadhali rejea **Kiambatisho "A"** kuhusu Muundo mpya).*

4.0 UTENDAJI WA KAMPUNI ULIVYO KWA SASA

Utendaji wa Kampuni umeainishwa kupitia Idara na vitengo vyake kama inavyoonekana hapo chini:-

4.1 UTENDAJI WA IDARA YA RASILIMALIWATU NA UTAWALA

Kwa sasa Kampuni inajiendesha ikiwa na watumishi mia moja (100) kwa mchanganuo ufuatao:-

Kituo	Watumishi wa Mkataba	Watumishi wa Kudumu	JUMLA
Makao Makuu	14	13	27
Tawi la Mwanza	19	38	57
Tawi la Kigoma	8	5	13
Tawi la Kyela	3	0	3
JUMLA KUU	44	56	100

Pia kuna watumishi watatu (Maafisa wa Jeshi la Wananchi wa Tanzania) wanaofanya kazi kwa utaratibu wa kuazimwa (Secondment).

Changamoto:

Idara ya Rasilimaliwatu na Utawala inakabiliwa na changamoto zifiatazo:-

(i) Uhaba wa watumishi

Kwa sasa Kampuni ina watumishi 100 wa kada mbalimbali ikiwa na upungufu wa watumishi 277 ikilinganishwa na idadi inayotakiwa ili kutimiza Ikama, yaani watumishi 377. Upungufu huu umetokana na kushuka kwa mapato ya Kampuni uliosababishwa na meli zake nyingi kutofanya kazi.

(ii) Viwango vidogo vya mishahara

Kwa muda mrefu Kampuni imekuwa ikilipa viwango vidogo vya mishahara ikilinganishwa na watumishi wengine wa Serikali. Mpaka kufikia Januari 2020 kiwango cha chini cha mishahara kilikuwa Sh. 250,000/=. Viwango hivi vimesababisha kuondokewa

na watumishi wengi na kuiacha Kampuni ikiwa haina rasilimaliwatu ya kutosha.

(iii) Watumishi wengi kuwa na ajira za mikataba

Kama jedwali linavyoonesha hapo juu, watumishi 44 kati ya 100 waliopo wameajiriwa kwa masharti ya Mikataba isiyozidi miaka miwili, wengi wao wakiwa wameendelea kuhuisha mikataba hiyo kwa miaka mingi iliyopita.

Ajira hii ya mikataba imekuwa ikiwakatisha tamaa sana watumishi kwani wamekuwa hawana uhakika ya muendelezo wa jaira zao hali ambayo pia huchangia kuondokewa na watumishi wengi pindi wanapopata ajira zenye masharti bora zaidi.

(iv) Ufinyu wa bajeti kwa ajili ya mafunzo

Kutokana na kushuka kwa uzalishaji katika Kampuni, kumekuwa na ufinyu wa bajeti ya kuendesha mafunzo mbalimbali ili kuwajengea uwezo watumishi wetu.

(v) Uhaba wa vitendea kazi

Kampuni kwa ujumla imekuwa ikikabiliwa na uhaba mkubwa wa vitendea kazi hususan Ofisi, samani, komputa n.k. Hali hii imewafanya watumishi hawa wachache waliopo kufanya kazi kwa kubanana sana hivyo kupunguza ufanisi wa kazi.

Mkakati wa kutatua changamoto:

- (i)** Kampuni imeomba kibali cha kuajiri watumishi 65 ili kujaza nafasi zinazohitajika kujazwa mapema kukidhi hitaji la ujio wa meli ya MV. Victoria, MV Butiama na MV Mwanza (*Tafadhali rejea **Kiambatisho “B”***). Aidha, pia Kampuni imeomba jeshini kupewa watumishi 36 kwa masharti ya Secondment (*Tafadhali rejea **Kiambatisho “C”***).

- (ii) Kuanzia tarehe 01 Februari, 2020 Kampuni ilipata kibali cha kulipa mishahara mipya yenye viwango bora zaidi na hivyo kupunguza tofauti ya mishahara kati yetu na Taasisi nyingine za Serikali. Aidha, mishahara hii itaendelea kuboreshwa kwa kadri uzalishaji wa Kampuni utakavyokuwa ukiimarika.
- (iii) Pia menejimenti kupitia Wizara yetu imeomba Ofisi ya Rais – UTUMISHI kubadilisha Ajira za watumishi wa mikataba kuwa za Kudumu kwani watumishi hawa wamefanya kazi katika Kampuni hii kwa muda mrefu na wana sifa zinazostahili katika utumishi wa Umma.
- (iv) Kampuni imeendelea kutumia mapato ya ndani kutoa mafunzo hususan kwa kada ya ubaharia ili kuhakikisha shughuli za uendeshaji wa meli zinakuwa endelevu. Aidha, Menejimenti iliomba ufadhili kutoka Taasisi ya **“Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency - CCTTFA”** ili kugharimia mafunzo kwa kada nyingi zaidi kwa nia ya kuwajengea uwezo watumishi.
- (v) Menejimenti imewasilisha mapendekezo Wizarani ili kupita tena mgawanyo wa rasilimali kati ya TPA na MSCL ili kupata namna bora zaidi ya mgawanyo wa rasilimali hizo kwa faida ya taasisi na Serikali kwa ujumla.

4.2 UTENDAJI WA IDARA YA FEDHA NA UHASIBU

Idara ya Fedha una majukumu yafuatayo:-

- Kusimamia mwenendo wa masuala ya fedha na hesabu za Kampuni
- Kutengeneza taarifa za fedha na kuhakikisha zinawashilishwa kwa mamlaka husika kulingana na taratibu.

- Kuratibu shughuli za ukaguzi wa taarifa za fedha.
- Kusimamia ukusanyaji wa mapato na matumizi ya fedha katika Kampuni na kufuatilia upatikanaji wa fedha kutoka vyombo husika.
- Kushauri Menejimenti juu ya masuala yanayohusiana na usimamizi wa fedha na mali za Kampuni.

Muundo wa Idara

Idara ya fedha ina jumla ya vitengo vinne (4) ambavyo ni Kitengo cha mapato (Revenue), Kitengo cha matumizi (Expenditure) na Kitengo cha Usambazaji (Supplies), kazi za vitengo hivyo ni kama ifuatavyo:-

4.2.1 Kitengo cha Matumizi (Expenditure Unit)

- i. Kufanya usuluhishi wa kimaheسابu kati ya benki na vitabu vya kumbukumbu vya Kampuni (Bank Reconcilliation).
- ii. Kuandaa bajeti ya matumizi ya kawaida.
- iii. Kuandaa malipo
- iv. Kuandaa taarifa za fedha na kuziwakilisha sehemu husika kwa wakati.
- v. Kuhakikisha uwepo wa nyaraka zote za malipo kabla na baada ya kulipa
- vi. Kuhakikisha taratibu na sheria za kifedha zinatekelezwa.
- vii. Kutunza “cashbook”.
- viii. Kuandaa mishahara ya watumishi na taarifa mbalimbali za mishahara na kupeleka sehemu husika.
- ix. Kushughulikia matatizo yote ya mishahara inayotokea kwa watumishi.

4.2.2 Kitengo cha Mapato (Revenue)

- i. Kuhakikisha mapato yanakusanywa na kumbukumbu sahihi zinawekwa.
- ii. Kuhakikisha kuna udhibiti mzuri wa mapato ya Kampuni.
- iii. Kuhakikisha kuwepo na majalada ya kumbukumbu kwa mapato ambayo bado hayajakusanywa.

4.2.3 Kitengo cha Usambazaji (Supplies)

- i. Kusimamia kumbukumbu za madeni ‘Creditors’ na kuhakikisha kuwepo na majalada ya kumbukumbu kwa malipo yasiyolipwa.

- ii. Kusimamia taarifa za fedha za ‘store’ kwa kuweka kumbumbuku za manunuzi kwenda ‘store’ na matumizi.

4.2.4 Vyanzo vya mapato vya Kampuni

Kampuni ina vyanzo vikuu viwili (2) vya mapato:-

Mapato ya ndani

Haya ni mapato yatokayo na huduma za Meli, kwa kipindi cha kuanzia mwaka 2014 hadi mwaka 2019, Kampuni imeweza kukisanya kiasi cha shilingi bilioni 14.5 kama mapato ya ndani ikiwa ni wastani wa shilingi bilioni 2.4 kwa mwaka.

Ruzuku

Hii ni fedha kutoka Serikalini kwa ajili kusaidia ‘Subsidize’ gharama Uendeshaji na Miradi ya Maendeleo, Kwa kipindi cha kuanzia mwaka 2012 hadi sasa Kampuni imepokea ruzuku ya kiasi cha shilingi bilioni 142 kwa ajili ya miradi na uendeshaji.

4.3 BAJETI YA KAMPUNI

Bajeti ya Kampuni ya Huduma za Meli (MSCL) huandaliwa kila Mwaka wa Fedha kwa kufuata matakwa ya sheria ya bajeti, Mpango wa maendeleo wa Taifa, Ilani ya uchaguzi ya Chama tawala kilichopo madarakani, Mwongozo wa maandalizi ya bajeti unaotolewa na Wizara ya fedha na mipango kila mwaka pamoja na Mpango mkakati wa Kampuni (Strategic Plan). Afisa bajeti huwa na jukumu la kuratibu mwenendo mzima wa uandaaji wa bajeti hadi inapokamilika.

Bajeti ya Kampuni imegawanyika katika makundi makuu mawili, kundi la kwanza ni bajeti inayohusu matumizi ya kawaida ya Kampuni pamoja na bajeti ya mishahara ya wafanyakazi (Recurrent Expenditure) na kundi la pili ni bajeti ya fedha za miradi ya maendeleo (Development Expenditure).

Wakuu wa idara huanza kwa kujadiliana na watumishi waliopo chini yao ili kuainisha mahitaji yaliyopo katika Idara zao, na ndipo kikao cha Menejimenti hufanyika ili kuweka vipaumbele vya Kampuni katika bajeti ya mwaka husika.

Baada ya ukomo wa bajeti (Budget Ceiling) kutolewa na Wizara ya Fedha kwa upande wa fedha za maendeleo, kitabu cha bajeti kinakamilishwa na kupitishwa na Baraza la Wafanyakazi na hatimaye kupitishwa na kusainiwa na Bodi ya Wakurugenzi ya Kampuni kikiwa kimesainiwa na Mwenyekiti wa Bodi.

4.3.1 Bajeti ya fedha za maendeleo kati ya mwaka 2017/2018 hadi 2019/20 na maoteo ya mwaka wa fedha 2020/2021

Katika mwaka wa fedha 2017/18, bajeti ya fedha za maendeleo kulingana na ukomo wa bajeti uliotolewa ilikuwa **shilingi 24,496,000,000**. Fedha hiyo ilitolewa yote na Serikali, hata hivyo kiasi hicho cha fedha hakikuweza kutumika katika mwaka huo kutokana na kutokamilika kwa taratibu za manunuzi kwa miradi iliyokuwa imepangwa kutekelezwa na badala yake kiasi hicho kilitumika katika mwaka uliofuata (2018/19) baada ya kusaini mikataba minne na makandarasi.

Katika mwaka wa fedha 2018/19, bajeti ya fedha za maendeleo iliyopitishwa kulingana na ukomo wa bajeti ilikuwa **shilingi 20,000,000,000**. Hata hivyo, fedha iliyotolewa na Serikali ilikuwa ni **shilingi 36,353,900,000** hii ni kutokana na malipo yaliyohitajika kwa makandarasi wanaotekeleza miradi minne iliyokuwa imesainiwa.

Katika mwaka wa fedha 2019/20, Serikali ilipitisha bajeti ya **shilingi 70,000,000,000**. Hadi kufikia tarehe 31 Januari, 2020 Serikali ilikuwa imeishatoa kiasi cha **shilingi 38,879,069,885**.

Katika mwaka wa fedha 2020/2021, Kampuni imeotea kiasi cha **shilingi 131,352,362,000** kutumika katika miradi ikiwa ni kuendelea kugharamia miradi inayoendelea pamoja na miradi mipya.

4.3.3 Miradi ya Maendeleo inayotekelezwa na Kampuni

Kwa sasa Kampuni inaendelea na utekelezaji wa miradi minne iliyosainiwa mnamo tarehe 03 Septemba, 2018 ikishuhudiwa na Mheshimiwa Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania **Dkt. Jonh Pombe Joseph Magufuli**. Miradi hiyo ni sehemu ya miradi minane iliyokuwa imeishapata makandarasi. Miradi inayotekelezwa na MSCL inahusu Ujenzi wa meli moja mpya ya kubeba abiria na mizigo katika Ziwa Victoria, Ujenzi wa Chelezo cha kujengea meli katika Bandari ya Mwanza Kusini na Ukarabati mkubwa wa meli za MV.Victoria na MV.Butiana zilizoko Ziwa Victoria. Hali ya utekelezaji wa miradi hiyo ni kama ifuatavyo: -

- i) Mradi wa Ujenzi wa Meli moja mpya katika Ziwa Victoria itakayokuwa na uwezo wa kubeba abiria 1,200 na tani 400 za mizigo kwa wakati mmoja. Ujenzi wa meli hii unatekelezwa na Mkandarasi aitwaye GAS Entec Company Ltd. akishirikiana na **KANGNAM Corporation** (zote kutoka Korea Kusini) pamoja na **SUMA JKT** kwa gharama ya kiasi cha **Shilingi Bilioni 89.76**. Mradi huu ulioanza kutekelezwa rasmi kuanzia mwezi Januari 2019 unatarajiwa kukamilika mwezi Januari 2021 na hadi sasa umefikia **asilimia 52** ya utekelezaji wake. Hadi sasa Mkandarasi ameshalipwa jumla ya **Shilingi Bilioni 39.249** sawa na **asilimia 43.72** ya gharama zote za mradi.
- ii) Mradi wa Ujenzi wa Chelezo cha kujengea meli katika Bandari ya Mwanza Kusini kitakachokuwa na uwezo wa kubeba meli hadi yenye uzito wa **tani 4,000**. Mradi huu unatekelezwa na Mkandarasi aitwaye **STX Engine Co. Ltd** akishirikiana na **SAEKYUNG Construction Co. Ltd.** zote kutoka nchini Korea Kusini kwa gharama ya **Shilingi Bilioni 36.4**. Mradi huu ulioanza kutekelezwa rasmi mwezi Januari, 2019 kwa sasa umefikia **asilimia 80** ya utekelezaji na unatarajiwa kukamilika mwezi Machi, 2020. Hadi sasa Mkandarasi ameshalipwa jumla ya **Shilingi Bilioni 32.85** sawa na **asilimia 90** ya gharama zote za mradi.

- iii) Mradi wa ukarabati wa meli ya MV.Victoria unaotekelezwa na Kampuni ya **KTMI Co. Ltd** kwa kushirikiana na **Yuko's Enterprises (EA)** ya Tanzania kwa gharama ya **Shilingi Bilioni 22.71**. Mradi huo ulioanza kutekelezwa mwezi Machi, 2019 kwa sasa umefikia **asilimia 75** ya utekelezaji na unatarajiwa kukamilika mwezi Machi, 2020. Hadi sasa Mkandarasi ameshalipwa jumla ya **Shilingi Bilioni 9.47** sawa na **asilimia 40** ya gharama zote za mradi.
- iv) Mradi wa ukarabati wa meli ya MV.Butiana pia unatekelezwa na Kampuni ya **KTMI Co. Ltd** kwa kushirikiana na **Yuko's Enterprises (EA)** kwa gharama ya **Shilingi Bilioni 4.9**. Mradi huo ulioanza kutekelezwa mwezi Machi, 2019 kwa sasa umefikia **asilimia 70** ya utekelezaji na unatarajiwa kukamilika mwezi Machi, 2020. Hadi sasa Mkandarasi ameshalipwa jumla ya **Shilingi Bilioni 2.09** sawa na **asilimia 40** ya gharama zote za mradi.

4.3.4 Miradi ambayo imeishapata makandarasi lakini mikataba yake haijasainiwa ni pamoja na;

- i. Ujenzi wa meli moja mpya ya kubeba abiria na mizigo - Ziwa Tanganyika
- ii. Ukarabati mkubwa wa meli ya MV Liemba – Ziwa Tanganyika
- iii. Ukarabati mkubwa wa meli ya MV Umoja - Ziwa Victoria
- iv. Ukarabati Mkubwa wa meli ya MV Serengeti - Ziwa Victoria

Jumla hiyo ya miradi nane hapo juu imekuwa kwenye mipango ya Kampuni tangu mwaka wa fedha 2017/18 hadi 2019/20, hata hivyo katika mwaka wa fedha 2019/20 Kampuni iliongeza miradi mitatu mipya katika bajeti ya fedha za maendeleo ambayo ni;-

- i. Ujenzi wa meli moja mpya ya mizigo (Wagon ferry) katika Ziwa Victoria
- ii. Ujenzi wa meli moja mpya ya mizigo (Barge) katika Ziwa Tanganyika
- iii. Ukarabati wa meli ya MT Sangara iliyopo Ziwa Tanganyika

Miradi hiyo ilifanya idadi ya miradi inayotakiwa kutekelezwa kufikia 11 katika mwaka wa fedha 2019/20. Hata hivyo kati ya miradi iliyosainiwa, miradi mitatu ambayo ni Ujenzi wa Chelezo, Ukarabati wa MV Victoria na MV Butiama inatarajiwa kukamilika mwezi Machi, 2020. Baada ya miradi hii kukamilika, miradi itakayoendelea katika mwaka wa fedha ujao 2020/2021 itabaki 8.

4.3.5 Maoteo ya miradi ya maendeleo inayotegemewa kutekelezwa na Kampuni katika mwaka wa fedha 2020/2021

Katika mwaka wa fedha 2020/2021, Kampuni inategemea kuendelea na utekelezaji wa miradi 8 ambayo haitaweza kukamilika au kuanza katika mwaka mwaka huu wa fedha na kuongeza miradi mipya 3 ambayo ni;-

- i. Usanifu na Ujezi wa meli moja mpya kubwa ya mizigo katika Bahari ya Hindi
- ii. Ukarabati Mkubwa wa meli ya MT Nyangumi na,
- iii. Ukarabati mkubwa wa meli ya MT Ukerewe

Kwa kuzingatia miradi inayoendelea katika taasisi nyingine za Serikali hususani TPA na TRC, miradi kama maboresho ya Bandari ya Dar es salaam na ukarabati unaoendelea wa Reli iliyopo (Meter Gauge Rail) pamoja na ujenzi wa Reli ya kisasa (Standard Gauge Railway) sambamba na fulsa zilizopo baharini, Kampuni inajiandaa kuongeza wigo wa shughuli zake kwa kuelekea baharini pamoja na kuongeza meli za kubebea mizigo katika maziwa makuu ili kuendana na kasi ya maendeleo ya usafirishaji yanayokua kila kuchapo nchini na Duniani kote.

4.4 UTENDAJI WA IDARA YA MASOKO NA BIASHARA

Idara hii inahusika na utafutaji wa masoko kwa ajili ya huduma zinazotolewa na Kampuni, kupendekeza bei za tozo za huduma zitolewazo na Kampuni, kuratibu safari za meli za Kampuni, kushughulikia malalamiko au maoni yawateja, kuandaa Mpango Mkakati wa Kampuni na kutoa taswira ya Taasisi kwa wadau.

4.4.1 Safari zinazofanywa na meli za MSCL

Kwa sasa Kampuni ina jumla ya meli nne zinazofanya kazi ambazo ni ;-

- i) **MV.Clarias** inayofanya kazi kati ya Mwanza na Visiwa vya Nansio – Ukerewe kila siku.
- ii) **MV.Umoja** inayofanya safari zake kati ya Mwanza na Port Bell – Uganda kufuatana na upatikanaji wa mizigo hususani ya mabehewa.
- iii) **ML.Wimbi** inayofanya safari zake kati ya Mwanza na Jinja/Port Bell – Uganda.
- iv) **MT.Sangara** ambayo hufanya safari zake kati ya Kigoma, Bujumbura - Burundi, Uvira na Kalemie (DRC).

4.4.2 Usafirishaji wa abiria na mizigo

Utendaji wa MSCL katika usafirishaji wa abiria na mizigo umekuwa ukipungua mwaka hadi mwaka kutokana na sababu zilizoenezwa hapo juu. Aidha, mapato yatokanayo na usafirishaji wa abiria na mizigo yamekuwa yakipungua. **Jedwali Na.4.1** inaonesha hali ya utendaji wa Kampuni kwa kipindi cha miaka saba (7) iliyopita yaani kuanzia mwaka 2012/2013 hadi Machi, 2018/2019.

Jedwali 4.1 Idadi ya abiria, mizigo na mapato 2012/2013 – 2018/2019

S/N	MWAKA	ABIRIA	MIZIGO (TANI)	MAPATO
1	2012/2013	217,799	124,319	8,818,031,671.00
2.	2013/2014	279,987	86,330	6,253,128,773.00
3.	2014/2015	207,695	40,181	5,553,089,575.00
4.	2015/2016	132,019	38,356	2,357,932,248.71
5.	2016/2017	75,008	24,333	1,183,273,421.69

6.	2017/2018	75,705	20,933	1,222,964,110.00
7.	2018/2019	105,983	29,580	1,600,169,896.00

Chanzo: Takwimu za MSCL

Hata hivyo takwimu zinanonesha kuwa Utendaji huo umeanza kupanda kuanzia mwaka wa fedha uliopita (2018/2019) ikiwa ni matokea ya Mpango Mkakati wa muda mfupi ambao pamoja na mambo mengine ulihusisha na matengenezo madogo kwa ajili ya kurejesha meli tatu kwenye Utendaji. Pia Mkakati huo ulihusisha Ufungaji wa mifumo ya kielektroniki ya kukusanyia mapato na kudhibiti matumizi.

4.4.3 Mambo yaliyofanyika kwenye Idara hii

Pamoja na mambo mengine Idara hii imefanikiwa kufanya yafuatayo:-

- a) Kuandaa Mpango Mkakati wa Kampuni (MSCL Corporate Strategic Plan 2019/20 – 2023/2024) kwa mara ya kwanza.
- b) Kufanikisha ufungaji wa mfumo wa kukusanyia mapato ya Taasisi kwa kushirikiana Wakala ya Serikali Mtandao (e – GA).
- c) Kuanzisha TV ya Kampuni (Online TV) inayojulikana kama Meli TV.
- d) Kuandaa maandiko ya mapendekezo (Concept Notes) ya Ujenzi wa meli mpya za mizigo katika Ziwa Tanganyika na Ziwa Victoria.
- e) Kwa kushirikiana na Wadau washirika (yaani Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari – TPA, Shirika la Reli Tanzania – TRC na Shirika la Reli Uganda – URC) kufanikisha kurejesha huduma za usafirishaji wa mabehewa kati ya Bandari ya Mwanza na Port Bell -Uganda baada ya huduma hizo kusimama kwa zaidi ya miaka 10. Pia juhudi hizi zilifanikisha kuandaliwa kwa tozo ya pamoja (joint tariff) ili kuwapunguzia kero wateja.

4.4.4 Changamoto zinazojitokeza

Katika Utendaji wa Idara zipo changamoto chache zinazojitokeza ambazo ni pamoja na hizi zifuatazo:-

- Ukosefu wa meli za Uhakika kwa ajili ya kutoa huduma na kukidhi Soko hususani katika Ziwa Tnganyika.
- Upungufu wa watumishi mahiri kwenye fani ya Masoko (Marketing field).

4.4.5 Mipango ya Idara kwa ajili ya kuboresha huduma

- ❖ Idara imepanga kukamilisha maandalizi ya tozo mpya (tariff review) ili kuendana na matakwa ya Soko.
- ❖ Kuanzisha safari mpya pindi miradi ya Ujenzi wa meli mpya na ya Ukarabati wa meli zilizopo itakapokamilika.
- ❖ Kubuni vyanzo vingine vya mapato kama vile kuanzisha huduma ya matangazo kupitia TV zilizomo kwenye meli za kubeba abiria na kuanzisha safari za kitalii.

4.5 TAARIFA YA KITENGO CHA SHERIA

4.5.1 Hadhi ya kisheria ya MSCL

Kampuni ya Huduma za Meli ilianzishwa chini ya Sheria ya Makampuni Cap. 212 kama ilivyofanyiwa marekebisho mwaka 2002 na kutangazwa katika gazeti la Serikali GN. Na. 125A la tarehe 21 June 1999. Hata hivyo, tangu kipindi hiki Kampuni hajawahi kupeleka kwa Msajili wa Makampuni (BRELA) taarifa za kila mwaka “Annual Return” kama Sheria ya Makampuni Cap 212 inavyoelekeza katika kifungu Namba 128 tangu Kampuni hii ianzishwe.

Hata hivyo, kuna marekebisho katika Makao Makuu ya Kampuni kutoka Dar es Salaam kuja Mwanza na suala hili hajawahi kujulishwa Msajili wa Makampuni (BRELA) kama inavyohitajika katika kifungu na. 111 cha Sheria ya Makampuni Cap 212. Pia Bodi ya Wakurugenzi imekuwa ikibadilishwa mara kwa mara tangu Kampuni ianzishwe.

4.5.2 Taarifa ya kesi za MSCL

Kwa kipindi cha miaka mitatu (3) yaani toka mwaka 2017 hadi mwaka 2020 Kampuni ya Huduma za Meli imekuwa na mashauri 16 ambayo baadhi yameshatolewa uamuzi na kuisha na mengine yanaendelea hadi sasa kutokana na Walalamikaji kukata Rufaa katika Mahakama za Juu. Taarifa ya kesi inaambatanishwa katika ***Kiambatisho “D”*** kwa ufafanuzi zaidi.

4.5.3 Changamoto.

Katika kipindi hiki cha miaka mitatu (3) kitengo cha Sheria kimekuwa na changamoto kubwa ya ya upungufu wa watendaji.

4.5.4 Matarajio ya Kitengo cha Sheria

Kubadili jina la Kampuni ya Huduma za Meli (Marine Services Company Limited – MSCL) na kuwa Shirika la Meli Tanzania (Tanzania Shipping Corporation) na hatimaye kuwezesha kutungwa kwa Sheria yake itakayoiongoza Taasisi.

4.6 UTENDAJI KATIKA IDARA YA UFUNDI

Idara hii inahusika na kuratibu pamoja na kusimamia matengenezo ya meli (both ship maintenance and repairs). Hii Idara ni mhimili mkubwa wa Uendeshaji wa Taasisi kwani Uimara wa vyombo (meli) unategemea zaidi ufansi wa Idara hii.

4.6.1 Hali ya meli za MSCL

Kwa sasa ni meli nne tu zinazofanya kazi kati ya meli 14 na boti moja. Hali ya meli hizo ni kama ilivyoainishwa kwenye jedwali hapo chini:-

Jedwali Na.4.2: Hali ya Meli za MSCL kwa kila Ziwa

JINA LA MELI		MWAKA WA KUJENGWA	UWEZO WA MELI		HALI YAKE YA SASA	MUDA WA KUANZA KUZALISHA MAPATO
			ABIRIA	MIZIGO (Tani)		
A: TAWI LA MWANZA (ZIWA VICTORIA)						
1.	MV. UMOJA	1964	-	1,200 (loose cargo) au Behewa 19	Inafanya kazi japo mitambo yake imechakaa. Itafanyiwa ukarabati mkubwa pindi mkataba wake utakaposainiwa.	Inaendelea kufanya kazi
2.	MELI MPYA (MV.MWANZA)	2019 - 2021	1,200	400 & Magari madogo 20	Iko kwenye ujenzi na inatarajiwa kukamilika Januari, 2021	Januari, 2021

JINA LA MELI		MWAKA WA KUJENGWA	UWEZO WA MELI		HALI YAKE YA SASA	MUDA WA KUANZA KUZALISHA MAPATO
			ABIRIA	MIZIGO (Tani)		
3.	MV. VICTORIA	1960	1,200	200	Iko kwenye ukarabati mkubwa na inatarajiwa kukamilika Machi, 2020	Aprili, 2020
4.	MV. Serengeti	1988	593	350	Imesimama, ukarabati unasubiri kusainiwa kwa mkataba.	Julai 2020
5.	MV. Butiama	1980	200	100	Iko kwenye ukarabati mkubwa	Aprili ,2020
6.	MV. CLARIAS	1961	216	10	Inafanya kazi	Inaendelea kuzalisha
7.	MT. Nyangumi (Meli ya kubeba mafuta)	1958	-	350	Imesimama, itatengenezwa katika mpango wa MSCL wa muda mrefu.	Mpango wa muda mrefu.
8.	ML.Wimbi	1938	-	120	Inafanya kazi	Inaendelea kuzalisha
9.	ML.Maindi	1938	-	120	Imesimama, itatengenezwa katika mpango wa MSCL wa muda mrefu.	Mpango wa muda mrefu.
10.	MT. Ukerewe (Meli ya uokozi – “Motor Tug”)	1983	-	540	Imesimama, imetengewa fedha za matengenezo katika mwaka wa Fedha 2020/2021.	Inategemeana na kukamilika kwa taratibu za manunuzi kwa ajili ya kumpata Mkandarasi.
B: TAWI LA KIGOMA (ZIWA TANGANYIKA)						
1.	MELI MPYA	2019 - 2021	600	400	Inatarajiwa kuanza kujengwa pindi Mkataba wa Ujenzi wake utakaposainiwa	Inategemeana na kusainiwa kwa Mkataba husika
2.	MV. Liemba	1913	600	200	Imesimama, ukarabati unasubiri kusainiwa kwa mkataba.	Inategemeana na kusainiwa kwa Mkataba husika
3.	MT.Sangara (Meli ya kubeba mafuta)	1981	-	400	Inafanya kazi japo mitambo yake imechakaa. Inatarajiwa kufanyiwa ukarabati	Inaendelea kufanya kazi

JINA LA MELI	MWAKA WA KUJENGWA	UWEZO WA MELI		HALI YAKE YA SASA	MUDA WA KUANZA KUZALISHA MAPATO	
		ABIRIA	MIZIGO (Tani)			
				kwenye mwaka wa fedha 2020/2021		
4.	MV.MWONGOZO	1982	800	80	Imesimama, inasubiri tathmini ya kitaalamu.	Mpango wa muda mrefu
5.	BOTI YA SEA WARRIORS	-	10	-	Imesimama, iko kwenye mpango wa muda mrefu.	Mpango wa muda mrefu
C: TAWI LA KYELA (ZIWA NYASA)						
1.	MV. SONGEA	1974	200	43.5	Imesimama, iko kwenye mpango wa muda mrefu.	Mpango wa muda mrefu
2.	MV. IRINGA	1974	138	5	Imesimama, iko kwenye mpango wa muda mrefu.	Mpango wa muda mrefu

Chanzo: Takwimu za MSCL

4.6.2 Changamoto zinazoikabili Idara ya Ufundi

Idara hii imekuwa ikikabiliwa na Upungufu wa wataalamu kwa muda mrefu na hivyo kuathiri Utendaji wa Idara husika. Sababu kubwa inayopelekea uhaba wa wataalamu ni kutokana na kuwepo kwa maslahi duni.

Ni matarajio ya Kampuni kuwa kupitishwa kwa Muundo mpya sambamba na kuidhinishwa kwa malipo ya viwango vipya vya mishahara kwa pamoja itasaidia kupata watumishi mahiri watakaotumika katika Idara hii.

Aidha Idara ya Ufundi imekuwa ikipata changamoto ya Utendaji kutokana na uhaba wa vitendea kazi kama vile karakana na vipuri.

4.6.2 Mkakati ya Idara

Idara imeweka mkakati wa kuzifanyia matengenezo ya mara kwa mara (regular preventive maintenance) meli za Kampuni ili kuhuisha Utendaji kazi wake. Pia Idara ina mpango wa kuhakikishia kuwa vipuri hitajika vinakuwepo kwenye stoo

ya Kampuni na melini ili kukidhi mahitaji ya dharura na hivyo kuepusha uharibifu mkubwa kwa mitambo ya meli hizo.

5.0 MIPANGO YA KAMPUNI

Mipango ya Kampuni imeainishwa kwenye Andiko la Mpango Mkakati wa Kampuni (MSCL Corporate Strategic Plan) ambalo kwa sasa linasubiri idhini kutoka kwa Katibu Mkuu – Uchukuzi.

Mipango hiyo ni pamoja na hii ifuatayo :-

- i) Kuongeza idadi ya meli kwa kujenga jumla ya meli mpya 8 ifikapo mwezi Juni, 2024,
- ii) Kuzifanyia Ukarabati mkubwa meli 11 zilizopo,
- iii) Kununua boti 3 mpya za Mwendu kasi kwa ajili ya shughuli za Uokoaji na kitalii.
- iv) Kuzifanyia matengenezo ya mara kwa mara (preventive maintenance) meli za Kampuni ili kuhuisha Maisha ya meli hizo.
- v) Kuanzisha huduma za Usafirishaji wa mizigo katika Ukanda wa Bahari Hindi.
- vi) Kuhakikisha Mpango wa Uokozi unaandaliwa na kuanza kutumika ifikapo mwezi Juni, 2024,
- vii) Kuhakikisha Ukaguzi kuhusiana na Usalama na masuala ya utunzaji wa mazingira katika meli za MSCL unafanyika ifikapo mwezi Juni, 2024,
- viii) Kurudisha safari za meli kuelekea vituo mbalimbali katika maziwa yote matatu ambazo zilisitishwa kutokana na uhaba wa meli au kukosekana kwa soko katika siku za nyuma na pia kuanzisha njia mpya ifikapo mwezi Juni 2024.
- ix) Kubadilisha jina la Kampuni na kuwa Shirika la Meli Tanzania na kuwezesha Utungaji wa Sheria yake.

6.0 HITIMISHO

Hii ni taarifa fupi ya Utendaji wa Kampuni iliyojikita katika kutoa picha ya Kampuni tangu kuanzishwa kwake na vipindi tofauti ilivyopitia. Kwa ujumla Utendaji wa Kampuni umeanza kuhuishwa kutokana na Uwekezaji mkubwa unaofanywa na Serikali kupitia miradi mikubwa ya maendeleo inayoendelea kutekelezwa na mingine iliyotengewa fedha kwenye Bajeti ijayo ya Serikali.

Sambamba na jitihada hizo zinazoendelea kufanywa na Serikali pia Menejimenti ya Kampuni imeweka mikakati mbalimbali ya kuhakikisha kuwa Kampuni inakua na hatimaye kuwa mahiri yenye kutoa huduma Salama, Bora na zenye Ushindani kwa wateja wake katika Ukanda wa maziwa na Bahari Hindi. Ni matarajio ya Kampuni kuwa kupitia Mpango Mkakati wake MSCL itaondokana na utegemezi kwa Serikali na kuanza kutoa Gawio kwa Serikali ifikapo mwaka 2021/2022.

Eric B. Hamissi

Afisa Mtendaji Mkuu