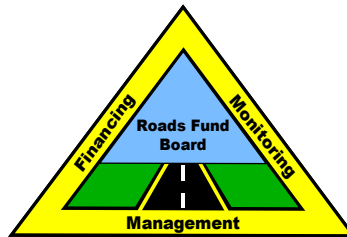




JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA

BODI YA MFUKO WA BARABARA



**TAARIFA YA MAFANIKIO YA BODI YA MFUKO WA BARABARA KATIKA KIPINDI CHA
SERIKALI YA AWAMU YA NNE CHA MWAKA 2005-2015**

TAARIFA KWA VYOMBO VYA HABARI – AGOSTI 2015

**Imeandaliwa na:
Bodi ya MfukowaBarabara**

1. UTANGULIZI

Katika kipindi cha miaka ya 1980- 2000, hali ya mtandao wa barabara ilikua mbaya sana kwa kukosa fedha za matengenezo ya barabara. Barabara zilizokuwa zinajengwa zilikuwa hazifanyiwi matengenezo inavyopaswa na hivyo kufikia kuharibika na kuhitaji ukarabati ili kuzirejesha kwenye hali nzuri. Hali hii ilipelekea Serikali chini ya Wizara ya Ujenzi na Wahisani wa maendeleo kukaa chini na kuona haja kuwa na mikakati itakayoweza kuboresha sera za taifa katika Sekta ya barabara hususani katika mfumo wa kutoa fedha za matengenezo ya barabara.

Ili kuwezesha mabadiliko haya yaanze, Mfuko wa Barabara na Bodi yake vilianzishwa kwa Sheria ya Tozo za Barabara ya 1998 (Roads Tolls Act 1998 ammendment No 2) kama ilivyorekebisha na Sheria ya Tozo za Barabara na Mafuta Sura 220 ya mwaka 2006 na kuitwa " Road and Fuel Tolls Act Cap 220. Ikiwa ni sehemu ya mabadiliko (reforms) ya uendeshaji wa sekta ya barabara, Mfuko ulianzishwa ili kugharimia matengenezo ya barabara kuu, mikoa, wilaya, miji na ujazio (feeder roads) kama zilivyoainishwa kwenye Sheria ya Barabara ya Mwaka 2007. Kwa mujibu wa Sheria ya Barabara ya 2007, mtandao wa barabara (Tanzania Bara) una jumla ya kilomita 87,581.0. Kati ya hizo kilomita 35,000 sawa na asilimia 40 ni barabara kuu na mikoa na kilomita 52,581 sawa na asilimia 60 ni barabara za wilaya, miji na ujazio (**angalia Jedwali Na. 1**). Thamani ya mtandao huu wa barabara unakadiriwa kuwa sawa na T.shs trilioni 12.4 (USD bilioni 6.2).

JEDWALI NA:1: MTANDAO WA BARABARA TANZANIA BARA

Na.	Daraja la Barabara	Barabara za lami		Barabara zisizo za lami		Jumla Kuu	
		Kilomita	Asilimia ya Jumla	Kilomita	Asilimia ya Jumla	Kilomita	Asilimia ya Jumla
1	Barabara Kuu	7,342.1	8.4%	5,443.9	6.2%	12,786.0	14.6%
2	Barabara za Mikoa	1,321.1	1.5%	20,892.9	23.9%	22,214.0	25.4%
3	Barabara za Wilaya, Miji na Ujazio	1,325.5	1.5%	51,255.5	58.5%	52,581.0	60.0%
	Jumla Kuu	9,988.7	11.4%	77,592.3	88.6%	87,581.0	100.0%

Chanzo: TANROADS na TAMISEMI

Barabara Kuu na Mikoa hufanyiwa matengenezo na TANROADS wakati barabara za Wilaya, Mijina Ujazio (feeder roads) hutunzwana Halmashauriza Wilaya, Mijina Majiji.

2. Muundo, Malengo na Majukumu ya Mfuko wa Bodi ya Barabara

2.1 Muundo wa Bodi ya Mfuko wa Barabara

Bodi ya Mfuko inaundwa na jumla ya wajumbe tisa ikijumuisha wajumbe toka Serikalini na wale wa Sekta Binafsi wakiwakilisha watumiaji wa barabara kupitia kwenye vyama mbalimbali. Wajumbe wa sasa wa Bodi ni kama inavyoonekana kwenye **jedwali Na. 2** Hapa chini;

JEDWALI NA:2: WAJUMBE WA BODI YA MFUKO WA BARABARA

S/N	JINA	UTEUZI	ASASI ANAYOIWAKILISHA
1.	Dkt James Wanyancha	Mwenyekiti	SektaBinafsi
2.	Inj.Musa I Iyombe	Mjumbe	KatibuMkuuWizarayaUjenzi
3.	Bw. Jumanne A. Sagini	Mjumbe	KatibuMkuuOfisiya Waziri MkuuTawalazaMikoanaSerikalizaMitaa
4.	Dkt.ServaciusLikwelile	Mjumbe	KatibuMkuuWizarayaFedha
5.	Inj.VenNdyamkama	Mjumbe	MkurugenziwaBarabara WizaraUjenzi
6.	Bi Agnes Nyamuhisa	Mjumbe	MuunganowaWashirika Tanzania
7.	Bw. Leopold B Kabendera	Mjumbe	Chama cha WaendeshajiUtalii Tanzania
8.	Bw. FulgenceBube	Mjumbe	Chama cha Wasafirishaji Tanzania
9.	Inj. Peter D. Chisawillo	Mjumbe	Chama cha WafanyaBiashara, ViwandanaKilimo Tanzania

Bodi ya Mfuko wa Barabara inasaidiwa na Sekretariati yenye wafanyakazi 15 ambao hutekeleza majukumu ya Bodi ya kila siku. Sekretariati inaongozwa na Meneja wa Mfuko wa Barabara Ndugu Joseph O. Haule ambaye pia ni Katibu wa Bodi.

2.2 Malengo ya Bodi

Malengo ya Bodi ni haya yafuatayo:

- (i) Kukusanyafedhazakutoshakwaajili ya matengenezo ya barabara
- (ii) KuhakikishaupelekajifedhakwawakalawaBarabarakwauthabitinakwawakati.
- (iii) Kuhakikishakuwafedhazinatumikavizuriiliwatumiajiwabarabarawaonethamani ya fedhazao (Valueformoney).
- (iv) Kuelimishawatumiajibarabarajuu ya umuhimuwakutunzabarabara na matokeo ya kiuchumi ya kuwa na barabaranzuri.

2.3 Majukumu ya Bodi ya Mfuko Wa Barabara

Majukumu ya Bodi kama yalivyoainishwa katika Sheria ya Tozo za Barabara na Mafuta Sura 220 ya mwaka 2006ni pamoja na:

- (i) Kumshauri Waziri mwenye dhamana na barabara kuhusu vyanzo vipya vya ushuru wa barabara, marekebicho ya viwango vilivyopo vya ushuru na kuhusu kanuni za ukusanyaji wa ushuru wa barabara kwa madhumuni ya kuhakikisha kuwepo kwa mtiririko endelevu wa fedha kwa ajili ya shughuli za barabara,

- (ii) Kuhakikisha kunakuwepo na ukusanyaji mzuri na upelekaji wa makusanyo ya ushuru wa barabara kwenye Akaunti ya Mfuko;
- (iii) Kutoa fedha kutoka kwenye Mfuko kupeleka TANROADS (wakala wa Barabara wa Taifa Tanzania), Serikali za Mitaa na Wakala nyingine za barabara;
- (iv) Kuhakikisha kuwa shughuli za TANROADS, Serikali za Mitaa na Wakala nyingine za barabara na Mfuko zina ufanisi mzuri wa kiufundi na kifedha;
- (v) Kufuatilia matumizi ya fedha zilizopeleka TANROADS, Serikali za Mitaa na wakala nyingine za barabara kwa madhumuni ya malengo ya Mfuko;
- (vi) Kutoa mapendekezo mengine yoyote kwa Waziri wa Barabara yatakayoonekana ni muhimu ili kuiwezesha Bodi kutimiza majukumu yake.

3. TARATIBU ZA FEDHA ZA MFUKO WA BARABARA

Sheria ya Tozo za Barabara na Mafuta Sura 220 inaitaka Bodi ya Mfuko wa Barabara kuingia mikataba ya utendaji na Mtendaji Mkuu wa TANROADS au wakala nyingine inayopewa fedha na Mfuko. Bodi pia inatakiwa kuwasilisha taarifa ya mwaka kwa Waziri mwenye dhamana na barabara katika kipindi cha miezi mitatu, baada ya kumalizika mwaka wa fedha kulingana na shughuli zake na za asasi zilizopewa fedha.

Kwa mujibu wa sheria, fedha za Mfuko wa Barabara zina masharti yafuatayo:

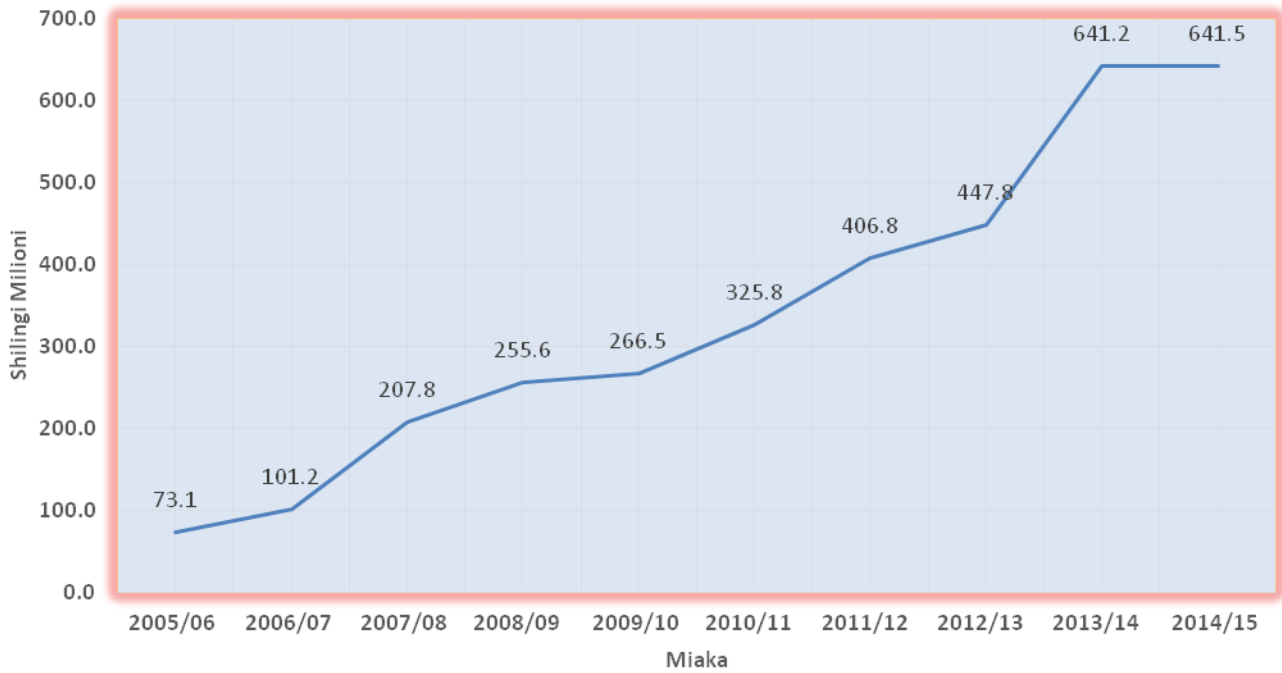
- (i) Fedha zote zinazokusanywa kama ushuru wa barabara zitawekwa katika akaunti ya Mfuko wa Barabara.
- (ii) Kiasi cha asilimia **isiyopungua tisini(90%)** ya fedha iliyowekwa katika Mfuko itatumika kwa utunzaji na matengenezo ya barabara zilizoainishwa pamoja na gharama za kiutawala zinazohusiana na shughuli hizo katika Tanzania Bara kulingana na mipango ya utendaji iliyoidhinishwa ambayo imepangwa na TANROADS kwaupandewabarabarakuu na mikoja na MamlakazaHalmashaurikwaupandewabarabarazawilaya na miji, kwamujibuwabajetiiliyoidhinishwana Bunge.
- (iii) Asilimia **isiyozidikumi(10%)** yafedhailiyowekwakatikaMfukoitatumikakwauendelezajibarabar apamojanagharamazakiutawalakatika Tanzania Bara kwakufuatamipangonabajetiiliyoidhinishwana Bunge.

4. MAPATO NA MATUMIZI KWA MIAKA KUMI ILIYOPITA

4.1 VyanzoVyaMapatonaMakusanyo

Mfuko wa Barabara una vyanzo vitatu vya mapato, ambavyo ni; tozo ya mafuta ya petroli na dizeli (Fuel levy) , ushuru wa magari ya kigeni mipakani (Transit charges) na tozo kwa magari yanayozidisha uzito (Overloading fees). Tozo kwa magari yanayozidisha uzitosiyochanzochamapatoyakutegemewakwa vile kinapaswakupunguakadiriutekelezajiwasheriyabarabaraunavyofanikiwakudhibitimakosahayo. **Mchoro Na. 1** Unaonyesha makusanyo ya mapato ya Bodi na jinsi yalivyokuwa yakiiongezeka katika kipindi cha miaka kumi.

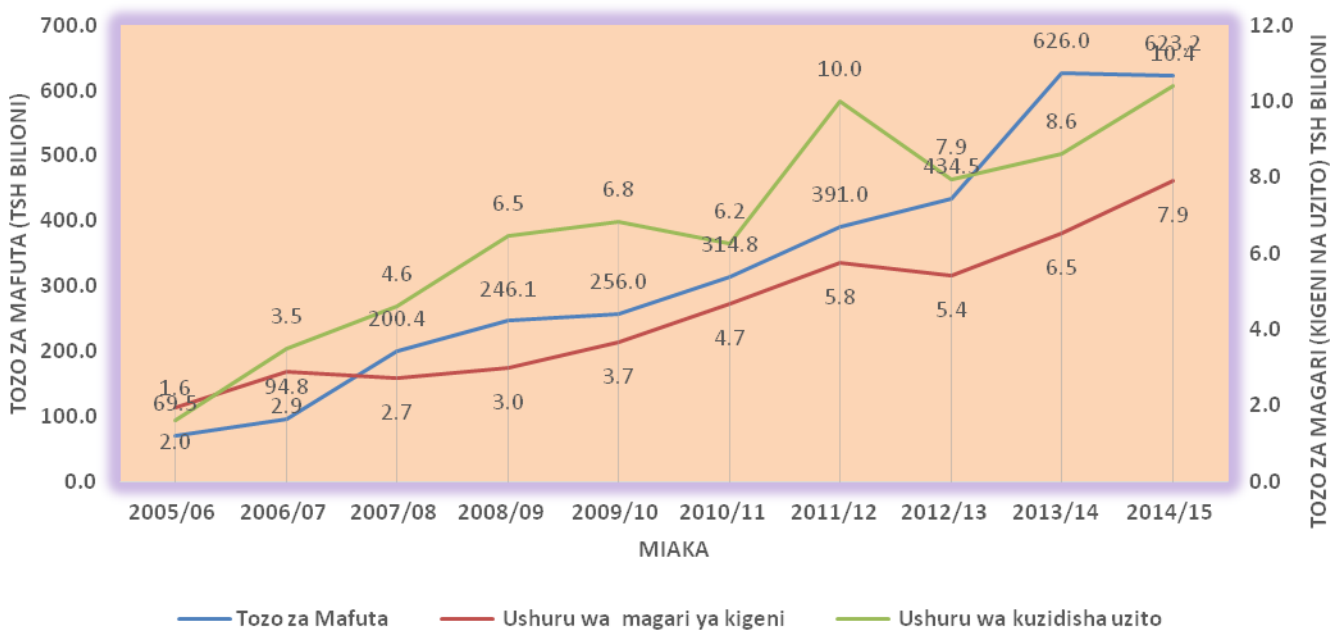
MCHORO NA.1: JUMLA YA MAPATO KWA KILA MWAKA (TSH MILIONI)



Chanzo :Bodi ya Mfuko wa Barabara

Jedwali hapo juu linaonyesha jinsi mapato ya Mfuko wa Barabara yamekuwa yakiongezeka katika kipindi cha miaka kumi kutoka shilingi bilioni 73.082 mwaka 2005/6 hadi shilingi milioni 641,501 mwaka 2014/15 ongezeko ambalo ni asilimia 778. Mchango wa kila chanzo cha mapato umeonyeshwa katika **Mchoro Na. 2** hapa chini.

MCHORO NA.2: MAPATO YA KILA CHANZO (TSH BILIONI)



4.1.1 TozoyaMafuta

Tozo ya mafuta ni chanzo kikuu cha mapato ya Mfuko ambacho huchangia kiasi cha asilimia 97 ya mapato yote ya Mfuko. Kupitiachanzohikiwatumiajiwabarabarahuchangiashilingi 263/= kwakila lita yapetroli au dizeliwanayonunua. KiasikikubwachamafutahupitiaBandariya Dar es Salaam. Chanzo hiki ni kipimo cha juhudi za serikali na wananchi kuboresha mtandao wa barabara nchini.



Picha Na. 1: MeliinashushamafutaBandariya Dar es Salaam

4.1.2 TozoyaMagariYanayozidishaUzito

Katika kipindi cha miaka kumiiliyopita,asilimia 2ya mapato yote yalitokana *na Tozo ya Magari Yanayozidisha Uzito*. Lengo la tozo hii ni kudhibiti magari ya mizigo na abiria yasizidisha uzito. Tozohiihukusanywakwenyevituovyamizani pale inapobainikakuwa gari limezidishauzitokinyumechasheria. Kiasikinachotozwahuendana na uzitoulizidishwa. Uzidishaji wa uzito ni chanzo kikubwa cha uharibifu wa mtandao wa barabara nchini. Kiwango cha tozo kwa vyovyote vile hakiwezi kufidia uharibifu unaofanywa na magari husika. Hiki ni chanzo ambacho siku wafanyabiashara watakapo timiza wajibu wao wa kutozidisha uzito kitafutika, hakitachangia kitu chochote. Picha hapa chini inaonyesha mizani ya kupima uzito wa magari Makambako ambayo husaidia kujua kama gari husika limebeba mzigo wa uzito unaotakiwa.



Picha Na. 2: Mizaniya Makambako

4.1.3 Tozoyamagariyakigenimipakani

Mchango wa tozo ya magari ya kigeni mipakani ilichangia asilimia **1** ya mapato ya Mfuko. Kiwango kinachotozwa ni dola za kimarekani 16 kwa kilomita 100 (USD16/100km) kwa ekseli zaidi ya mbili na Dola za Kimarekani 6 kwa kilomita 100 kwa magari yenye ekseli mbili (USD6/100km). Mchango wa chanzo hiki unategemea ubora wa barabara zetu na ufanisi wa Bandari ya Dar es Salaam kuvutia wafanyabiashara wa nchi za jirani kutumia miundombinu yetu kusafirishia mizigo. Picha hapa chini inaonyesha ofisi za mpakani Tunduma ambako ni moja ya vituo vya kukusanya tozo ya magari ya kigeni.



Picha Na 3: Kituo cha forodha Tunduma

4.2 Mgawanyo wa Fedha za Mfuko

Mgawanyo wa fedha za Mfuko wa Barabara kwenda Wakala wa Utekelezaji kwa kipindi cha miaka kumi umeonyeshwa katika **Jedwali Na.2** hapa chini:

**Jedwali Na. 2: Migao ya Fedha za Mfuko kwa miaka kumi iliyopita
(Tsh. Bilioni)**

Mwaka	WakalawaBarabara	Ofisiya Waziri Mkuu TAMISEMI	WizarayaUjezi	BodiyaMfukowaBarabara	Jumla
2005/06	46.74	22.26	5.19	0.86	75.05
2006/07	53.32	25.44	5.92	1.05	85.74
2007/08	144.19	63.64	14.79	1.81	224.44
2008/09	147.00	68.10	15.16	1.86	232.11
2009/10	178.97	85.53	20.22	2.41	287.13
2010/11	180.19	85.42	19.72	2.41	287.74
2011/12	259.28	123.90	29.20	4.16	416.54
2012/13	293.93	135.88	31.47	4.54	465.82
2013/14	314.54	149.78	34.95	5.04	504.31
2014/15	211.50	114.46	23.41	3.18	352.54
Jumla	1,829.65	874.40	200.03	27.33	2,931.41

Chanzo: Bodi ya Mfuko wa Barabara

4.3 UFUATILIAJI WA MATUMIZI YA FEDHA ZA MFUKO WA BARABARA

Kwa mujibu wa Sheria ya Tozo za Barabara na Mafuta Sura 220 ya mwaka 2006, Bodi ya Mfuko wa Barabara inatakiwa kuingia Mikataba Ya Utendaji na Mtendaji Mkuu - TANROADS, Wizara ya Ujenzi, Ofisi ya Waziri Mkuu- TAMISEMI au Wakala mwingine anayepewa fedha za Mfuko. Mikabata hii huelezea kwa kina barabara zitakazofanyiwa matengenezo, kazi zitazofanyika na bajeti. Aidha mkataba unaelezea kwa kina vigezo na viashiria vya utekelezaji na vya kisera. Mkataba wa kiutendaji, ndiyo msingi wa ufuatiliaji. Bodi hufuatilia matumizi ya fedha za mfuko kwa njia nneambazo ni:

- (i) Kupitia taarifa za utekelezaji ambazo huandaliwa na Wakala husika ambazo hutoa taarifa za utekelezaji za robo mwaka kuonyesha matumizi ya fedha dhidi ya/ ukilinganisha na kazi zilizofanyika.
- (ii) Wajumbe wa Bodi na Sekretariat kutembelea maeneo ambako barabara zinafanyiwa matengenezo.
- (iii) Kupitia taarifa ya Mkaguzi na Mdhhibiti Mkuu wa Hesabu za Serikali ambaye hufanya ukaguzi wa utunzaji wa kumbukumbu za mapato na matumizi ya fedha za Mfuko kila mwaka.
- (iv) Kupitia taarifa ya Wataalamu Elekezi ambao hufanya ukaguzi wa kiufundi (technical and preventive audit). Wataalamu hawa huajiriwa na Bodi kupitia mchakato wa zabuni.

5. MAFANIKIO YA UTEKELEZAJI WA MAJUKUMU YA BODI

Katika kipindi cha miaka kumi Bodi ya Mfuko wa Barabara imepata mafanikio makubwa katika utekelezaji wa majukumu yake: Baadhi ya mafanikio ni kama ifuatavyo:

- (i) Kuongezeka kwa makusanyo ya mapato ya Mfuko wa Barabarakutoka Tsh. bilioni 73.08 mwaka 2005/6 hadi Tsh. bilioni 641.94 mwaka 2014/15 ongezeko ambalo ni asilimia 778 .
- (ii) Mtandao wa barabara umeboreshwa kwa kiwango kikubwa tangu TANROADS na Halmashauri za Wilaya zianze kupata fedha kutoka Bodi ya Mfuko wa Barabara. Kwa ujumla hali nzuri ya barabara huleta faida kubwa kwa: mtoa huduma (mmiliki wa chombo cha usafiri); mtumiaji wa huduma ya usafiri na usafirishaji, na hivyo kuwa kichocheo cha kuleta maendeleo na kupunguza umaskini. Miongoni mwa faida ni kama ifuatavyo:
 - a) **Kushuka kwa gharama za uendeshaji na matengezo ya magari:** Utafiti uliofanywa mwaka 2003 na Benki ya Dunia katika nchi zilizopo kusini mwa jangwa la sahara (Sub-Saharan Africa), Tanzania ikiwemo ulionyesha kuwa kwa kila Dola ya Kimarekani moja (USD 1) ambayo haiwekezwi na serikali katika matengenezo ya barabara huongeza gharama za matengenezo na uendeshaji wa gari kwa Dola za kimarekani 2 hadi 3 (USD 2-3) mzigo ambao hubebwa na Mwenye gari. Kwa mantiki hiyo kwa kila USD 1 inayowekezwa kwenye matengenezo ya barabara hupunguza gharama ya uendeshaji na matengezo kwa kiasi cha USD 3. Idadi kubwa ya magari yatumikayo nchini si mapya (reconditioned), hata hivyo yanaendelea kutumika na kwa kuwa barabara zetu zipo katika hali nzuri kwa hiyo gharama za matengenezo na uendeshaji zinastahimilika.
 - b) **Kupungua kwa gharama za matengenezo ya barabara:** Barabara isipofanyiwa matengenezo ya mara kwa mara huharibika kidogo kidogo. Utafiti uliofanywa Afrika ya Kusini na "the South Africa National Road Agency" unaonyesha kuwa; kama uhalibifu mdogo usipofanyiwa matengenezo, kuna uwezekano wa barabara nzima kuharibika kabisa na kuhitaji kujengwa upya. Ikiwa matengenezo yatafanywa baada ya miaka mitatu tangu uhalibifu utokee, gharama za matengenezo hupanda mara 6 zaidi na mara 18 ikiwa matengenezo hayatafanywa katika miaka mitano. Mwaka 2006, matengenezo makubwa (rehabilitation) ya Barabara ya Shekilango (kilomita 3.8) katika Manispaa ya kinondoni iliharimu kiasi cha shilingi bilioni 3.0, kwa kuwa haikuwa inafanyiwa matengenezo stahiki kwa

wakati. Kama ingekuwa inafanyiwa matengenezo mara kwa mara gharama yake ingekuwa ni shilingi milioni 300.0. Aidha takwimu za TANROADS za mwaka 2009 zilionesha kuwa gharama ya kufanya ukarabati wa barabara ya lami ni shilingi milioni 750 kwa kilomita, wakati ujenzi wa barabara mpya ni shilingi milioni 1,200.0. Gharama hizi hutumika kama barabara haifanyiwi matengenezo ya mara kwa mara na hivyo kuharibika. Ikiwa matengenezo yakifanywa kwa kufuata utaalamu, gharama hukadiriwa kufikia shilingi milioni 450.0 tu. Matengenezo ya mara kwa mara hupunguza gharama za matengenezo na hiyo kupunguza mzigo wa walipa kodi.

- c) **Kupungua kwa Muda wa kusafiri na gharama za usafirishaji.** Ubora wa hali ya barabara huchangia sana kiwango cha nauli kinachotozwa kwa abiria na mizigo na muda unaotumika kusafiri kutoka sehemu moja kwenda nyingine. Aidha, idadi ya magari yanayotoa huduma katika njia yoyote hutegemea ubora wa barabara. Ushindani huwa mkubwa katika barabara iliyofanyiwa matengenezo. Utafiti ulifanywa mwaka 2006 na TANROADS kwa pamoja na Jumuiya ya Ulaya kupitia mradi wa RUSRIM ulibaini kuwa gharama ya nauli kati ya Mbamba Bay na Songea Mjini ilishuka kutoka shilingi 10,000.0 kabla ya matengenezo ya barabara hadi shilingi 5,000.0 baada ya matengenezo kukamilika. Aidha muda wa kusafiri ulipungua kutoka masaa 6-8 mpaka masaa 3 tu. (RUSRIM, 2006).

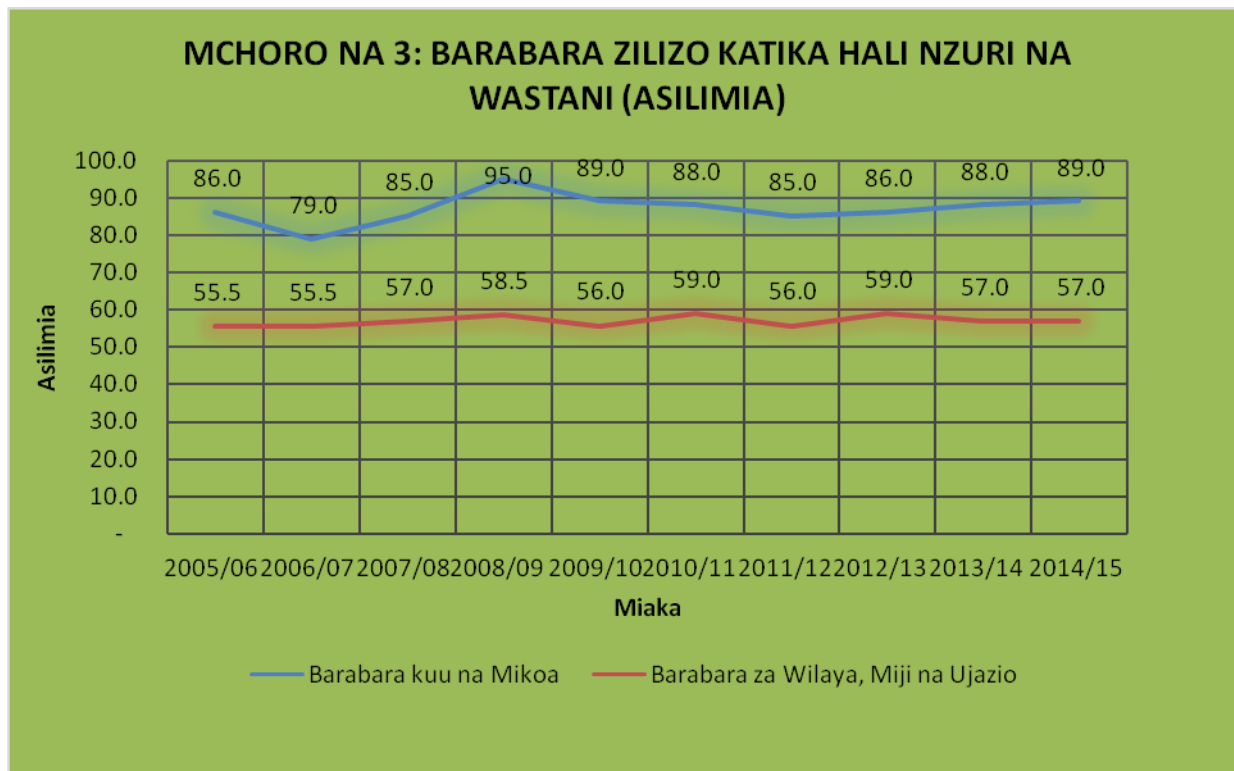
JEDWALI NA. 3: FAIDA YA MATENGENEZO YA BARABARA -KUPUNGUA MUDA WA KUSAFIRI NA NAULI

Kutokahadi	Umbali (kilomita)	Mudawakusafiri (masaa)		Nauli (Shilingi)	
		kabla	baada	kabla	baada
Njombe-Ludewa	160	6 – 12 hrs	2-3 hrs	5-7,000	2-3,000
Njombe- Makete	110	6 – 12 hrs	2 – 3 hrs	6,000	4.5
Songea- Mbambabay	170	6-8 hrs	3	10,000	5,000

Chanzo: TANROADS 2006

- d) **Barabara nyingi kupitika katika kipindi chote cha mwaka:** Barabara nyingi na hasa za vijijini zinapitika karibu mwaka mzima. Hii inatoa fursa kwa wakulima kupata pembejeo na mahitaji mengine ya bidhaa kwa wakati na bei nafuu. Aidha wakulima wanaweza kupeleka bidhaa za mazao sokoni wakati wote na kwa bei nzuri kutokana na usafiri wa uhakika kuwepo. Aidha hali hii inatoa fursa ya wananchi kuzifikia kiurahisi na wakati wote huduma muhimu ikiwa ni pamoja na afya na elimu.
- e) **Kuongeza kwa biashara na nchi jirani:** kutokana na mtandao wa barabara kufanyiwa matengenezo mara kwa mara, inchi jirani za Zambia, Malawi, Burudi, DR Congo, Rwanda na Uganda hutumia barabara zetu kupitishia mizigo Bandari ya Dar es Salaam na hivyo kuchangia kuinua uchumi wetu. Wangeweza kutumia Bandari nyingine kama vile Mombasa-Kenya au Maputo –Msumbiji.

Mchoro Na. 3 Unaonyesha hali ya mtandao wa barabara kuu na za mikoa katika kipindi cha miaka kumi.



Chanzo: Bodi ya Mfuko wa Barabara

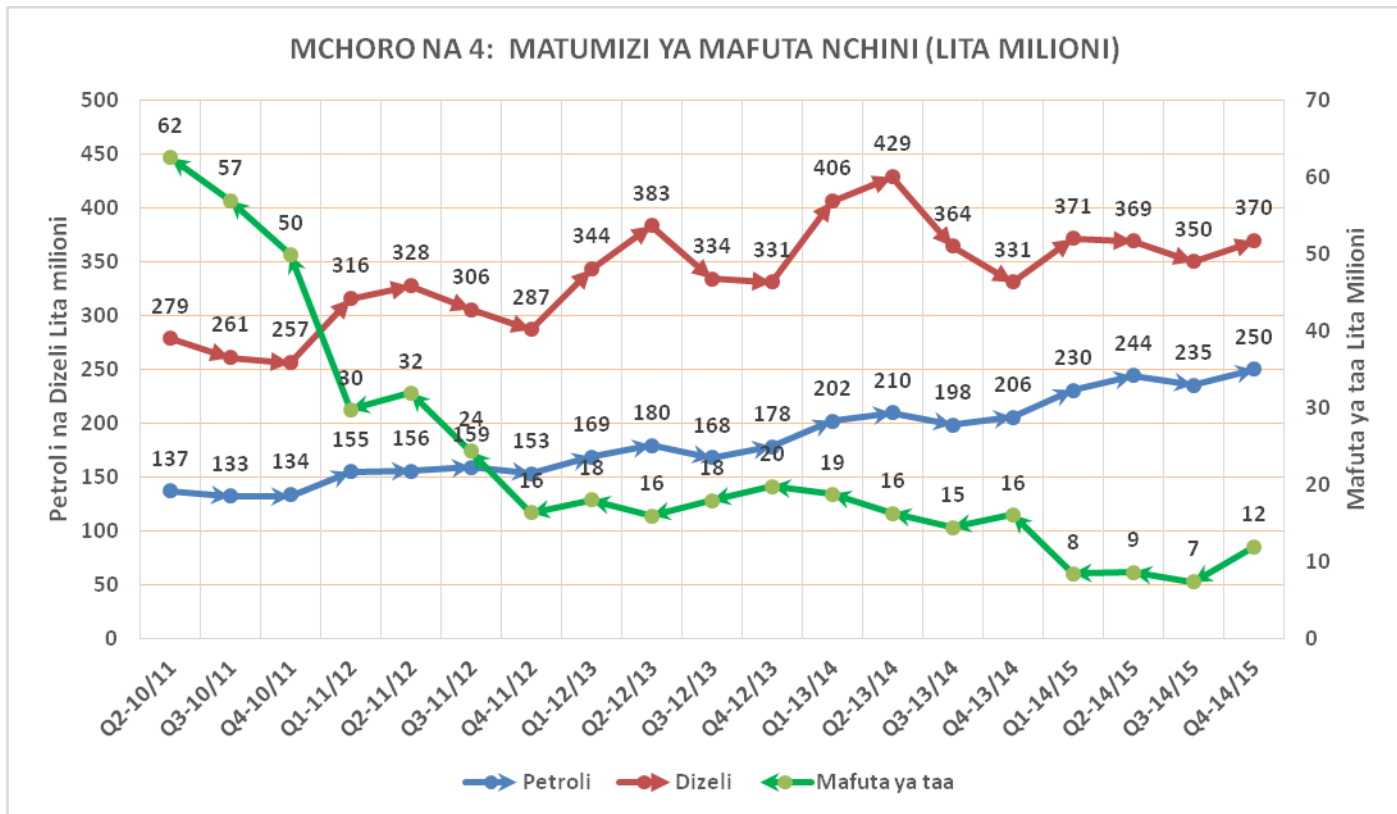
Kwa mtandao wa barabara kuu na za mikoa, barabara zenye hali nzuri zimeongezeka kutoka asilimia 86 mwaka 2005/06 hadi kufikia asilimia 89 mwaka 2014/15. Barabara za wilaya, miji na uzazio zimeongezeka kutoka asilimia 55 mwaka 2005/06 hadi kufikia asilimia 57 mwaka 2014/15.

(iii) Tozo za barabara zimekusanywa kikamilifu na kuwekwa kwenye akaunti ya Mfuko. Bodi iliendelea kuwa na mahusiano mazuri na Mamlaka ya Mapato Tanzania (TRA) na TANROADS. Aidha takwimu mbalimbali zinazohusu vyanzo vya mapato zilikusanywa na kufanyiwa tathmini. Takwimu zilikusanywa kutoka Mamlaka za Udhhibiti za EWURA na Mamlaka ya Bandari.

(iv) Bodi ilifuatilia matumizi ya fedha za Mfuko wa Barabara kwa njia nne zilizotajwa hapo juu ambazo kwa njia moja au nyingine zimesaidia katika kuboresha utendaji wa kazi za barabara. Katika upande wa ukaguzi umeimarishwa kwa kuongeza wigo wa kukagua. Mwaka 2004/05 ukaguzi ulifanyika kwa sampuli ya mikoa mitano. Hadi kufikia mwaka 2014/15 ukaguzi umeongezeka na umefanyika katika mikoa 21. Mwaka 2015/16 ukaguzi unatarajiwa kufanyika katika mikoa yote 25 nchini Tanzania bara. Matokeo ya ukaguzi umebaini kwamba miradi mingi imekuwa na thamani halisi ya fedha zilizotumika. Pale ambapo kumekuwa na kazi mbaya hatua zimechukuliwa dhidi ya watendaji wa taasisi kwa mfano kushushwa cheo, na mkandarasi mfano kurudia kazi zilizobainika kuwa mbovu.

(v) Bodi ilifanya tafiti mbalimbali kwa lengo la kupanua wigo wa mapato na kuziba mianya ya uvujaji wa mapato. Matokeo ya tafiti hizi yametumika katika kuishauri Serikali namna ya kuziba mianya ya ukwepaji kodi ikiwemo suala na uchakachujaji na uuzaji wa mafuta ambayo hayajalipiwa kodi ambayo yameagizwa kwa ajili ya nchi za jirani. Mwaka 2009, Bodi ilifanya utafiti kuhusu Tozo za Mafuta, ambapo ilibaini kwamba kiasi kikubwa cha mafuta ya taa yaliyokuwa yanaingizwa nchini

yalikuwa yakitumika kwenye uchakachuaji na hivyo Serikali na Bodi kupoteza mapato. Uchakachuaji ulishamiri kwa kuwa mafuta ya taa hayakuwa yanatozwa kodi. Mwaka 2011/12, Serikali kupitia ushauri wa Bodi, ilipopandisha kodi ya mafuta ya taa na hiyo bei yake kukaribiana na petroli na dizeli. Baada ya hatua hiyo uagizaji wa mafuta ya taa ulishuka kutoka lita milioni 62 katika robo ya pili ya mwaka 2010/11 hadi lita milioni 7 robo ya tatu mwaka 2014/15 kama **Mchoro Na 4** linavyoonyesha.



(vi) Kwa kupitia asilimia 10 % ya fedha za Mfuko wa Barabara Bodi imegharamia miradi mikubwa ifuatayo:

- a) Barabara ya Kawe - TPDF Firing Range, barabara hii yenye urefu wa kilomita 5.2 ilijengwa kati 2007 na 2008. Barabara hii imesaidia kwa kiasi kikubwa kupunguza msongamano wa magari yanayotoka mjini Dar es Salaam kuelekea maeneo ya Mbezi beach, Tegeta hadi Bagamoyo.



Picha Na 4: *Kabla ya Matengenezo*

Baada ya matengenezo

- b) Ujenzi wa Barabara za Mawe Kigoma na Mwanza, barabara za aina hii zina gahama nafuu kuzitengeza, zinadumu kwa muda mrefu bila huharibika, na hata zikiharibika matengenezo yake ni rahisi na pia inatumia nguvu kazi na hivyo basi inasidia kuwapa ajira wenyeji wa maeneo hayo.



Picha Na 5: Ujenzi wa barabara za mawe ukiendelea



Picha Na 6: Mhe: Dr. John Pombe Magufuli akikagua barabara iliyojengwa kwa mawe mjini Mwanza.

- c) Daraja la Mabatini Mwanza, daraja hili limejengwa kwa fedha za Mfuko wa Barabara ili kuongeza usalama wa waenda kwa miguu na hivyo kupunguza ajali.



Picha Na 7: Daraja la Mabatini Mwanza

- d) Bonde la Mpunga, ni mradi ambao ulilenga kuondoa mafuriko ambayo hutokea kila mvua ikinyesha katika eneo la Msasani jijini Dar es salaam. Mradi huu umesaidia sana kupunguza mafuriko ambayo yalikuwa yanatokea kila mvua ikinyesha na hivyo kuharibu mali na kuathiri afya za wakazi wa maeneo hayo.



Picha Na 8: Eneo la bonde la mpunga na jengo la Mayfair Plaza

e) Daraja la Mbutu

Daraja hili lenye urefu wa mita 40 liko mkoani Tabora wilaya ya Igunga Hili daraja limisaidia sana katika kufungua mawasilano katika vijiji vya wilaya ya Igunga na kuunganisha Mkoa wa Tabora nashinyanga. Aidha daraja la Mwanhunzi mkoani Simiyu lilijengwa kwa fedha za Mfuko wa Barabara.



Picha Na 9: Daraja la Mbutu



Picha Na 10: Daraja la Mwanhunzi



Picha Na 11: Mhe. Dr Jakaya Mrisho Kikwete, Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania akifungua Daraja la Mwanhunzi

(vii) Bodi ya Mfuko wa Barabara iliandaa sera za namna ya kutumia fedha za mfuko ikiwemo kutoa upendeleo wa kazi za barabara kwa wakandarasi wazawa, wanawake na kutumia nguvu kazi.

- a) Kwa kupitia sera hii miradi ya matengenezo ya barabara imekuwa ikifanywa na wakandarasi wazawa na hivyo imesaidia kukuza uwezo wa wakandarasi wazawa kiuchumi na kiutalaam. Aidha imesaidia kupunguza mitaji kupelekwa nje ya nchi (capital flight) hasa kama wakandarasi ni wa kigeni.
- b) Kupitia Mkataba wa Utendaji (Performance Agreement) Bodi ilielekeza Wakala wa Barabara na Halimashauri za Wilaya kutumia asilimia 20 ya fedha za mfuko kufanya

miradi kwa nguvu kazi. Sera hii ya upendeleo ya kutumia nguvu kazi imesaidia kuongeza ajira kwa wananchi na hasa vijana na akina mama.

- c) Wanawake pia wanapata upendeleo kwa kupitia sera ya Bodi kupewa kazi za barabara ambazo zimewasaidia kuwakuza kiuchumi na kiutalaam.

(viii) **Kugharimia ununuzi wa vivuko:** Kupitia asilimia kumi ya fefha za Mfuko Wa Barabara zilitumika kununua vivuko na kufanyia matengenezo makubwa ya vivuko hivyo. Baadhi ya vivuko ambavyo vimenunuliwa ni pamoja na kivuko cha Msanga Mkuu -Mtwara, Kahunda Maisome, -Mwanza na Malagarasi -Kigoma



Picha Na 12: Kivuko cha MV Malagarasi

(ix) Kwa kuwa RFB ina mfumo nzuri wa kugawa na kufutulia fedha za matengenezo ya barabara, baadhi ya wadau wa maendeleo wamekuwa wakitumia Bodi katika kusimamia matumizi ya fedha zinazohusu matengenezo ya barabara, wahisani hao ni kama vile DANIDA na DFID.

(x) Bodi ya Mfuko wa Barabara ni Bodi ya mfano kwa Africa na duniani kwani wawakilishi toka nchi nyingi wanakujakujifunza mambo mengi kuhusu uendeshaji wa Mfuko wa Barabara. Mwaka huu Bodi ya Mfuko imetembelewa na ugeni kutoka Sudani na Afghanistan. Picha hapa chini

inaonyeesha wataalamkutoka Afrighanistani walivyokuja kujifunza jinsi Bodi inayofanya kazi ili nao waanzishe ya kwao.



Picha Na 13:
Ujumbekutoka Sudaniya Kusini awenyeji wa wakibadilishanama wazo. Aliyesimani Mwenyekiti wa Bodi ya Mfukowa Barabara, Dr James Wanyanchana Kushotokwakeni Menejawa Mfuko –Ndg Joseph Haule.



Picha Na 14: Ujumbekutoka Afghanistan uliokuja Tanzania kwenyeziarayakujifunzakuhusuMfukowaBarabaraukiwanawenyejiwao.

6. CHANGAMOTO ZA BODI KATIKA UTEKELEZAJI WA MAJUKUMU YAKE

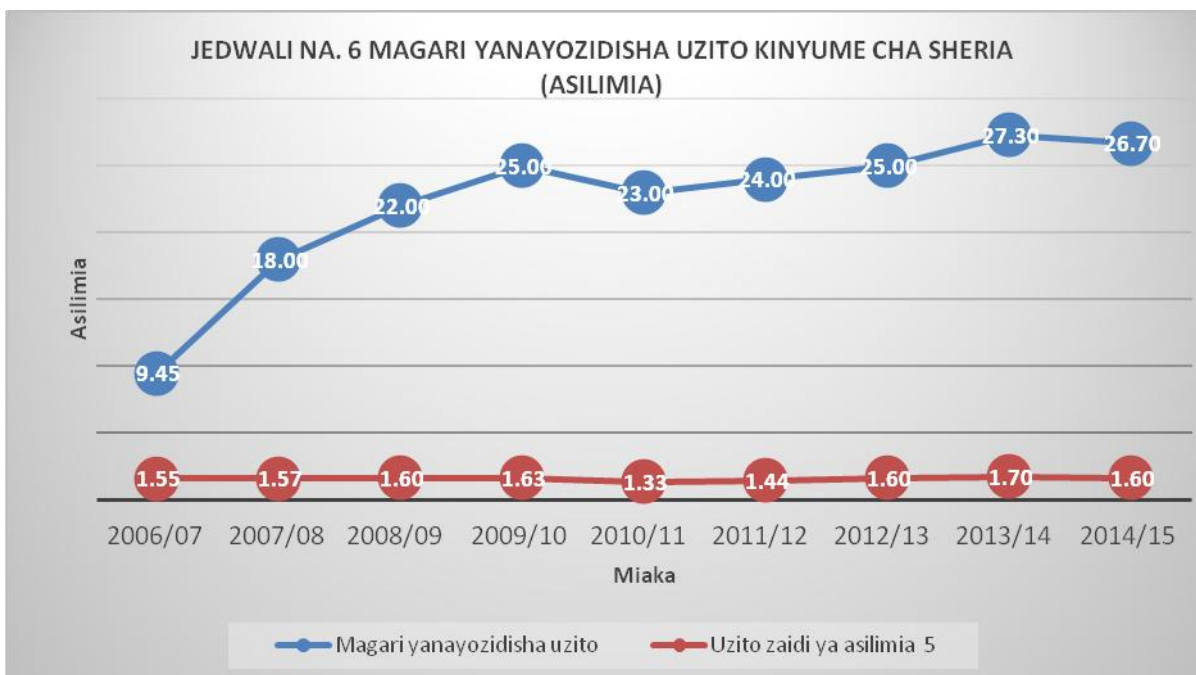
Pamoja na mafanikio yaliyotajwa hapo juu Bodi inakabiliana na changamoto zifuatazo:

- (i) **Fedha kutotosha:** Ingawa Makusanyo ya Mfuko yamekuwa yakiongezeka, fedha zimekuwa hazikidhi mahitaji halisi ya matengenezo ya barabara. Kwa mfano mahitaji halisi ya matengenezo ya barabara kuu, mikoa na wilaya kwa mwaka 2014/15 bila kujumuisha mahitaji ya malimbikizo ya matengenezo (backlog maintenance) ilikuwa ni shs. bilioni 892.8 wakati fedha zilizopatikana ni Tshs billioni 570.9 ambayo ni asilimia 64 ya mahitaji.

Kutotosha kwa fedha kumeathiri zaidi matengenezo maalum.

- (ii) **Barabara nyingi ni za udongo/ changarawe:** Asilimia 91.5 ya urefu wa mtandao wa barabara ni wa aina ya barabara za udongo/ changarawe. Barabara za aina hii huathirika sana mvua kubwa zikinyesha na kurudisha nyuma juhudi za Bodi. Mathalani, mwaka 2011/12 Serikali ilibidi kutumia TSh bilioni 20.43 nje ya bajeti kugharamia matengenezo ya dharura. Aidha gharamakubwahutumikakwaajili ya matengenezo ya sehemukorofi (spot improvement) ilikuzifanyabarabarazetuziwezekupitika. Kuna umuhimu wakuongezafedhakwaajili ya kujengabarabarazakudumuzalaminakupunguzabarabarazavumbi/changarawe.

- (iii) **Kupanda kwa Gharama za matengenezo ya barabara:** Gharama za kufanya matengenezo ya barabara zimeongezeka sana kutokana na kupanda kwa bei ya mafuta, mishahara, vifaa vya ujenzi na mitambo ya ujenzi.
- (iv) **Malimbikizo ya Matengenezo(backlog maintenance):** Kuna malimbikizomakubwa ya matengenezo ya mtandao wa barabara ambao umesababisha barabara nyingi kuwa kwenye hali mbaya. Inakadiriwa kuwa kwa hivi sasa malimbikizo kwa mwaka ni shilingi bilioni 1,035.2 kwa Barabara za Kuu na za Mikoa na shilingi bilioni 1,306.4 kwa Barabara za Wilaya, Ujazio na Mijini.
- (v) **Uzidishaji wa mizigo kwa watumiaji wa barabara:** Uzidishaji uzito umeendelea kuwa tatizo pamoja na juhudi zinazofanywa kukabiliana nalo. Mpaka mwaka 2014/15 kiasi cha asilimia 26.7ya magari yaliyopimwa yalikuwa yamezidisha uzito. Kiasi hicho kimeongezeka kutoka asilimia 9.45 ya mwaka 2006/07. Hata yale yanayozidisha zaidi ya asilimia 5 yameongezeka kutoka asilimia 1.55 mwaka 2006/7 hadi asilimia 1.60 mwaka 2014/15. Kitendo cha kuzidisha uzito husababisha barabara zetu zichakae haraka kuliko ilivotarajiwa. Hali ya uzidishaji unaonyeshwa hapa chini kwenye **Jedwali Na.6**



- (vi) **Uharibifu wa samani za barabarani:**Baadhi ya watu wasio waaminifu huharibu samani za barabara (road furniture) kama vile alama za barabarani na mifuniko ya mifereji kuibiwa na kuuzwa kama chuma chakavu. Watu hawa wanarudisha nyuma juhudi za Bodi na Serikali kuboresha barabara zetu.

7. MIKAKATI YA KUSHUGHULIKIA CHANGAMOTO

(i) Kuongeza ukubwa wa mfuko.

Bodi inategemea kuongeza mfuko kwa kiasi kikubwa kwa kupanua wigo ili kuweza kukidhi mahitaji yote ya matengenezo ya barabara. Bodi itaendelea kupendekeza kwa Serikali vyanzo mbalimbali vya mapato yakiwemo yale yanayotokana na vyanzo vinavyohusiana na matumizi ya barabara kama vile:

- a) Ada za Ukaguzi wa magari
- b) Ushuru wa magari makubwa ya mizigo

- c) Tozo ya gesi asilia na mafuta ya mimea yatumikayo katika magari
- d) Matumizi ya Hifadhi ya barabara

(ii) Kuimarisha ufuatiliaji wa matumizi.

Bodi imeandaa mwongozo unaoelezea pamoja na mambo mengine hatua za kuchukuliwa kwa wale watakaotumia kinyume na taratibu fedha za Mfuko .Mwongozo huo utanza kutumika baada ya kupita ngazi husika.

Ili kubaini na kurekebisha mapema mapungufu yoyote katika kazi za matengenezo ya barabara wakati zinafanyika Bodi inawatumia Wahandisi ushauri (Technical Consultants) kwa ajili ya kufanya ukaguzi wa kiufundi na ubora wa kazi (Technical and value for money audit) hizo. Kwa vile ufuatiliaji huu hufanyika wakati miradi ya matengenezo ya barabara ikiwa inaendelea (preventive audits) inarahisisha kufanya marekebisho pale kwenye mapungufu, kuliko kusubiri kazi zimesharibika. Mkakati huu husaidia sana kuboresha utendaji wa kazi za matengenezo ya barabara.

(iii) Kuongeza juhudi katika kuziba mianya ya uvujaji wa mapato.

Bodi itaimarisha ushirikiano na taasisi zingine kama vile TRA,EWURA SUMATRA katika kubuni na kuchukua hatua ili kupunguza uvujaji wa mapato kama vile uchakachujaji wa mafuta, uuzaji wa mafuta yanayo kwenda nje ya nchi kwenye soko la ndani n.k.

(iv) Kuongeza uwezo wa kutumia fedha za mfuko.

Bodi itasimamia kikamilifu kuongeza uwezo wa kutumia fedha za Mfuko kwa Wakala wa barabara kwa wakati uliopangiwa ili kufikia malengo yaliyokusudiwa.

(v) Kuongeza ufanisi

Bodi itaendelea kuboresha mifumo ya kazi na kuongeza uwezo wa watendaji wa Sekretariati ili kuleta ufanisi katika shughuli za kiutendaji za Bodi.

(vi) Mapendekezo ya kuboresha Sheria ya Mfuko wa Barabara.

Bodi imewasilisha mapendekezo ya kuiboresha sheria iliyoanzisha Bodi, sambamba na hili Bodi pia imeandaa rasimu ya Kanuni za Sheria ya Mfuko wa Barabara ambazo zitaweka bayana mwongozo wa matumizi ya fedha za Mfuko .Haya yatawezesha kutoa adhabu kali kwa watendaji wanaohusika na matumizi mabaya ya Mfuko na kuongeza ufanisi katika utendaji wa shughuli za Bodi.

(vii) Kuthibiti uzidishaji wa uzito

Bodi kwa kushirikiana na Wakala wa Barabara wamepanga kufanya tathmini ya mfumo wa upimaji magari kwenye vituo vya mizani kwa lengo la kuboresha ufanisi. Vile vile Bodi itashauri viwango vya tozo viongezwe ili kumaliza tatizo la magari kuzidisha uzito.