

MGOGORO

Vuguvugu la 'mgomo' madereva wa malori

Mwandishi Wetu,
Mwananchi

Dar es Salaam. Vuguvugu la kusimama kwa shughuli za usafirishaji wa mizigo mikoani na nje ya nchi kwa malori linanukia nchini, baada ya madereva kutangaza kusudio la kugoma kushinikiza Serikali kutatuliwa kwa changamoto zao.

Kwa mujibu wa tangazo la mpango wa mgomo huo, huduma za usafirishaji mizigo kupitia malori zinatarajiwa kusitishwa kuanzia Julai mosi, 2026, kuishinikiza Serikali ifanyie kazi masilahi ya madereva na kuboresha barabara ili kuelewa ajali.

Hata hivyo, tayari Mamlaka ya Udhidihi Usafiri Ardhini (Latra), ilieleza kuwa, imebaini tetesi za mgomo huo na inafanya juhudi za kuhakikisha inakutana na uongozi wa madereva kwa mazungumzo ya kutafuta mwafaka.

Taarifa ya mpango wa mgomo huo, zimesambazwa katika makundi mbalimbali sogosi ya WhatsApp wiki hii, zikiambatanishwa na kaulimbiu ya: "Sauti ya Dereva Isikike, Haki Yetu Itendeke."

Alipotafutwa jana, Msemaji Mkuu wa Serikali, Gerson Msigwa kuhusiana na suala hilo, alisema ndio kwanza analisikia na kuomba apewe muda kulifuatilia.

"Ndio kwanza nakusikia ukiongelea suala hilo, naomba nipe muda nifuatilie niweze kujua ukweli wake," alisema Msigwa.

Waziri wa Kazi, Ajira na Mahusiano, Deus Sangu, alipopiwa juzi, simu yake ilita bila kupokewa na hata alipoandikiwa ujumbe mfuji hakujibu.

Wakati kwa Waziri wa Uchukuzi, Profesa Makame Mbarawa, simu yake haikuwa ikiita kabi-
sa licha ya kupigiwa kwa

nyakati tofauti.

Naibu wake, David Kihenzile simu yake ilita bila kupokewa.

Taarifa ya mgomo

Kwa mujibu wa taarifa hiyo yenye anwani ya Mkombizi Driver Africa Group, madereva wamechoka kusubiri utekelezaji wa uamuzi uliofikwa katika mikutano mbalimbali kati yao na Serikali.

"Baada ya juhudi kubwa za muda mrefu za kuwasilisha kero na madai yetu, ikiwamo kukutana na mshimani Waziri Mkuu ambaye alitoa maelekezo ya kuundwa kwa Kamati Maalumu ya kushughulikia matatizo ya madereva.

"Mpaka sasa maelekezo hayo hayajatelezwa na hakuna majibu ya kuridhisha yaliyotolewa licha ya makumbusho mbalimbali," inaeleza sehemu ya



taarifa hiyo.

Kutokana na hali hiyo, kundi hilo limetangaza rasmi kusitisha huduma za usafirishaji wa mizigo nchi nzima kuanzia saa 12:00 asubuhi ya Julai mosi, 2026.

Iwapo mgomo huo utatelezwa, unaweza kuathiri kwa kiwango kikubwa mnyororo wa usafirishaji wa bidhaa nchini na katika nchi jirani zinazotegemea Bandari ya Dar es Salaam kwa usafirishaji wa mizigo.

Madai ya madereva

Katika tangazo hilo, madereva waliwasilisha madai saba wanayotaka yashughulikiwe, ikiwamo kuongeza kiwango cha chini cha mshahara kutoka Sh350,000 hadi Sh1 milioni kwa mwezi.

Lingine, wanataka masharti ya uhuishaji wa leseni yaralishishe, huku madereva wenye uzoefu wa zaidi ya miaka 15 wakitaka kuondolewa baadhi ya masharti wanayoyaoona kuwa mizigo usio wa lazima.

Tatu, wanapinga gharama za mafunzo ya leseni zinazofika Sh375,000, wakisema kiwango hicho ni kikubwa ukilinganisha na mshahara wanayopokea.

Nne, wanataka Bandari Kavu (ICD) zote zilizopo ndani ya Jiji la Dar es Salaam zihamishiwe Kwala, wakiamini hatua hiyo itapunguza msongamano mkubwa wa magari unaoendelea kushuhudiwa jijini.

Tano, wanataka Serikali iboreshe miundombinu ya barabara wanazodai kuwa chanzo kikubwa cha ajali zinazohusisha magari makubwa. Sita, wanataka kuwepo kwa mfumo bora zaidi wa kusikiliza na kutatua changamoto za madereva kwa wakati.

Dai la saba ni kuhoji uwepo wa maofisa wa Latra barabara, wakitaka mamlaka hiyo ijieleze kuhusu msingi wa kisheria wa baadhi ya shughuli zake za ukaguzi.

Vyama vya madereva

Ingawa vyama vya madereva wa malori waliozungunza na Mwananchi vilidai hawautambui mgomo huo, kwa upande mwingine baadhi yao wamekiri kuwepo kwa changamoto zilizo-
orodheshwa na kwamba zimekuwa zikijadiliwa kwa muda mrefu.

ZAIDI >

Wamiliki wanena

Rais wa Chama cha Wasafirishaji Tanzania (TAT), Omari Kiponza amesema chama chake hakijapokea taarifa rasmi za mgomo huo na kimeziona taarifa hizo kupitia mitandao ya kijamii kama wananchi wengine.

Hata hivyo, alionya kusimamisha kwa huduma za usafirishaji wa mizigo akisema kuna uwezo wa kuleta madhara makubwa kwa uchungu wa nchi.

Mwenyekiti wa Chama cha Wamiliki wa Malori ya Kati na Madogo Tanzania (Tamstoa), Chuki Shabani alisema chama chake hakijapokea malalamiko rasmi kutoka kwa madereva wala taarifa ya kusudio la mgomo.

Katibu wa Chama cha Wafanyakazi Madereva Tanzania (Tadwv), Ally Kimaro alisema changamoto inayowakabili ni utekelezaji haffu wa mikataba ya ajira licha ya kuwepo kwa makubaliano yaliyofikiwa kati ya wadau na Serikali.

Alisema baadhi ya waji-
jiri wamekuwa wakikiuka masharti ya mikataba huku usimamizi ukiwa dhafi.

Kwa upande wake, Mwenyekiti wa Chama cha Madereva wa Mabasi na Malori ya Masafa Marefu Tanzania (TLDR), Shabani Dede alisema changamoto nyingi zilizotajwa katika tangazo hilo ni za kweli, lakini suluhisho lake si mgomo bali mazungumzo.

Dede, alisema madai mengi yaliwasilishwa serikalini tangu Juni mwaka jana, lakini mchakato wa kuyafanyia kazi ulipungua kasi kutokana na shughuli mbalimbali za kitaifa, ikiwamo uchaguzi mkuu.

Alitaja masuala ya masilahi, mikataba ya ajira na ubovu wa miundombinu kuwa miongoni mwa changamoto kuu zinazowagusa madereva wengi nchini.

"Kuhusu mshahara, tulipendekeza madereva walipowe kwa dola kwa sababu

sehemu kubwa ya safari wanazofanya zinahusisha matumizi ya fedha za kigeni. Mapendekezo yetu yalikuwa dereva alipewe angalau Dola 500 kwa mwezi," alisema.

Aidha, alisema chama hicho kilipendekeza malipo ya safari yaongezwe kutoka Sh700,000 hadi Dola 800 za Marekani, huku posho za kuchelewa njiani (overstay) zikiongezwa ili kuendana na hali halisi ya gharama za maisha.

Latra yasema inafuatilia

Kaimu Ofisa Mawasiliano na Uhusiano kwa Umma wa Latra, Fungo Augustus alisema mamlaka hiyo ipo tayari kusikiliza hoja za madereva na kuchukua hatua kwa yale yatakayobainika kuwa ndani ya mamlaka yake.

"Makundi ya madereva yapo mengi na waliotoa tamko hili si chama kinachotambulika rasmi. Hata hivyo, tutawatafuta ili tuwasikilize. Yapo madai yanayohusu Latra na mengine yanayohusu taasisi nyingine za Serikali," alisema.

Kuhusu madai yanayohusisha Latra, Augustus alisema mamlaka hiyo inatekeleza majukumu yake kwa mujibu wa sheria na kwamba hatua zinazochukuliwa dhidi ya baadhi ya magari mara nyingi huhusiana na ukiukwaji wa masharti ya ajira au matumizi ya madereva wasio na sifa zinazotakiwa.

Mtazamo mbadala

Mwenyekiti wa Chama cha Wafanyakazi wa Malori Tanzania (Chawamata), Nuhu Mgodo alisema pamoja na kutounga mkono mgomo huo, baadhi ya malalamiko yaliyotolewa yana mantiki.

Hata hivyo, alisema chama chake hakikubaliani na hoja ya kupinga mafunzo ya madereva.

"Ukweli ni kwamba kazi yoyote inafanyika vizuri zaidi ikiwa mhusika amepewa mafunzo stahiki. Tabia ya zamani ya kupata leseni bila mafunzo ya kutosha imechangia baadhi ya matafito tunayoyaoona barabara," alisema.

Kuhusu madai ya kuondolewa kwa Latra barabara, Mgodo alisema mamlaka hiyo ipo kwa mujibu wa sheria na ina wajibu wa kusimamia sekta ya usafiri.



EXCITING NEW ROLES IN A GROWING NATIONAL ASSOCIATION

The Union of Daycare Center Owners in Tanzania (UVIWATA) is recruiting for two new positions, come join our new team!

UVIWATA is an emergent social organization formally established in 2025 and headquartered in Dar es Salaam, with mandate to operate throughout mainland Tanzania. UVIWATA unites daycare and early childhood center owners to promote collaboration, professional standards, and quality care for young children. Its mission focuses on advocating for an enabling environment for daycare centres, strengthening member-owned centers, coordinating capacity-building efforts, supporting strategic investment initiatives, and providing essential educational resources. By engaging national government and the wider stakeholder community, UVIWATA supports private daycare and early childhood services to be effective, sustainable, and impactful, thereby improving learning outcomes and positively influencing young children's development, as well as supporting a rapidly growing ecosystem of childcare microenterprises across urban centres nationwide.

UVIWATA operates in close partnership with the Dar es Salaam regional association of daycare owners (UVIWADA) and Children in Crossfire Tanzania (CIC), leveraging strategic, operational, and technical mandates to support the symbolic growth of regional and national associations. This is an exciting moment in UVIWATA's organizational journey as we establish our Secretariat and recruit key leadership roles to drive forward our mission.

Positions Available:

1. Head of Programmes

This new role will provide technical and management leadership to UVIWATA's institutional formation and emergent childcare programming across its apex

mandate and network of subnational operations. Reporting to the UVIWATA Chairperson, the Head of Programmes will coordinate strategic institutional partnership arrangements, lead membership engagement, promote quality, equitable and sustainable childcare, represent UVIWATA in national childcare sectoral platforms, and strengthen institutional capacity at national and subnational levels.

2. Finance & Operations Manager

This role will provide leadership and day-to-day administration of UVIWATA's finances and operations, ensuring strong financial stewardship, operational systems, and HR support. The Finance & Operations Manager will oversee all financial transactions, compliance with donor and government requirements, procurement, and organizational support functions across both national and subnational operations. Given the emergent status of UVIWATA, this position will have a key role to set-up effective systems at all levels and that can evolve with growth.

How to Apply

Detailed JOB DESCRIPTIONS and APPLICATION FORMS for both positions can be accessed from:

Head of Programmes: <https://bit.ly/3PUnJ6q>

Finance & Operations Manager: <https://bit.ly/4dvl1f2>

Please note we will not consider applications submitted in any other format than the online forms provided. Only shortlisted candidates will be contacted for interview.

Closing date for applications: end of day, **Wednesday 10 June 2026**.

Tomhuri Jumanne Juni 2, 2026 Pg 6.

Kwanini UDART mnawakamua wananchi hivi?

DAR ES SALAAM

NA MWANDISHI WETU

Kila kona ya nchi yetu wananchi wanalia kuhusu ugumu wa maisha kutokana na kupanda kwa gharama mbalimbali za vitu.

Hali hii imesababisha wananchi wengi kushindwa kumudu gharama za maisha kutokana na kila kitu kupanda bei, vikiwamo vyakula, usafiri na mafuta ambayo sasa ndiyo habari kubwa kwa kila mtu.

Pamoja na maumivu makali ambayo watu wanapitia, bado kila kukicha wanapaswa kutoka na kwenda kuhangaika ili kupata mkate wa siku kwa ajili ya familia zao.

Leo sitaki kutoa simulizi ya maisha magumu, ninaamini kila mmoja wetu anatambua anavyopitia kipindi hiki.

Kwa sababu tukitaka kila mtu asimame na kueleza kuhusu makali ya maisha, ninaamini ukurasa huu hautatosha kuandika yote.

Wiki iliyopita Kampuni ya Mabasi Yaendayo Haraka (UDART), imeanza kutoa huduma za mabasi ya kutoka Mbezi Luis hadi Kivukoni baada ya kusitisha huduma hiyo kutokana na matukio ya vurugu za Oktoba 29, 2025.

Kila mmoja wetu anakumbuka vurugu hizo zilivyosababisha hasara na uharibifu mkubwa wa miundombinu ya kutolea huduma kuanzia eneo la Fire hadi Mbezi. Huduma hii imerejea baada ya miezi minane kupita.

Kurejea kwa huduma badala ya kuwa faraja, imegeuka kilio kikubwa kwa wananchi baada ya UDART kupanga nauli mpya ya Sh 2,000 kwa kila abiria anayetoka Mbezi - Kivukoni.

Nauli hii imezua manung'uniko makubwa miongoni mwa wananchi kuwa ni kiasi kikubwa ambacho hakikutangazwa hadharani na mamlaka husika, ikiwamo Mamlaka ya Udhambi wa Usafiri Ardhini (LATRA), ambayo kisheria ndiyo yenye dhamana ya kusimamia upangaji wa viwango vya nauli.

Ikumbukwe kabla ya nauli hii, kampuni hii ilipoanza kutoa huduma zake baada ya vurugu ilitangaza nauli ya Sh 1,000 kutoka Kivukoni - Kimara Mwisho kwa kila abiria na kusisitiza kuwa nauli hiyo ni ya mpito, itafanyiwa

marekebisho, lakini hakuna dalili yoyote ya mabadiliko na maisha yanaendelea.

Katika nauli mpya, tangu Jumamosi iliyopita imezua taharuki na malalamiko mengi miongoni mwa wananchi ambao wanasema kiwango hiki ni kikubwa mno, walau kingekuwa Sh 1,500. Wanasema hivi kwa sababu ukipanda basi pale Mbezi Luis hadi Kimara Mwisho nauli yake ni Sh 500, kisha Kimara Mwisho hadi Kivukoni ni Sh 1,000, sasa iweje ifike Sh 2,000 kutoka Mbezi hadi mjini?

Kwa utaratibu wa LATRA wa kupanga viwango, unaonyesha umbali usiozidi kilomita 10 nauli yake ni Sh 700, kuanzia kilomita 11 hadi 15, nauli ni Sh 800, kilomita 16 - 20 nauli ni Sh 900, kilomita 21 hadi 25 nauli ni Sh 1,000, kilomita 26 - 30 nauli ni Sh 1,200, kilomita 31 - 35 nauli ni Sh 1,400 na kilomita 36 - 40 nauli yake ni Sh 1,500.

Swali linakuja, kiwango hiki kipya wametumia kanuni gani au umbali wa kilomita ngapi? Umbali wa Mbezi Luis hadi Kivukoni ni kilomita ngapi hadi mtoze nauli hii? Hatutaki kurudia makosa ya nyuma, hebu tusonge mbele sote bila masikitiko.

Hii ni aibu kwa kampuni hii ambayo imepewa dhamana ya kusafirisha abiria kutoza kiwango chote hiki bila maelezo! Magari yao mengi yanatumia gesi, si mafuta, maana hapa tungeambiwa gharama za mafuta zimechangia ongezeko la nauli mpya.

Najua hapa utaambiwa mambo mengi ambayo yametokana na yaliyopita, lakini ukweli ni kwamba wananchi wanaumia kwa kiwango hiki ambacho hata kama ni mtumishi kukimudu ni vigumu.

Ukiangalia watumiaji wa usafiri huu kabla ya kufika kituoni wanatoka pembezoni mwa jiji, ambako hulazimika kutumia usafiri wa pikipiki, kisha kuunganisha mabasi.

Kibaya zaidi, kwanini UDART wamepanga nauli hii kimya kimya bila kutoa taarifa kwa umma? Hii ni nauli kubwa ambayo hakuna ruti inayotoza kiasi hiki popote ndani ya Jiji la Dar es Salaam.

Kwa msingi huo, tunaitaka UDART la LATRA kuja na majibu ya msingi ambayo yataondoa manung'uniko haya mabaya ambayo yameanza kujitokeza kwa wananchi.

Kwanini mamlaka hizi zinataka kugombanisha wananchi na serikali? Ndiyo maana tunasisitiza nauli hii ishushwe na kubaki walau Sh 1,500 ili kumpunguzia mzigo mwananchi wa kawaida. Kwanini UDART mnawakamua wananchi hivi?