

JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA



WIZARA YA UJENZI NA UCHUKUZI

**MAELEZO YA AWALI KUHUSU MAPENDEKEZO YA KURIDHIA
MKATABA BAINA YA SERIKALI YA JAMHURI YA MUUNGANO WA
TANZANIA NA SERIKALI YA DUBAI KUHUSU USHIRIKIANO WA
KIUCHUMI NA KIJAMII KWA AJILI YA UENDELEZAJI NA
UBORESHAJI WA UTENDAJI KAZI WA BANDARI TANZANIA (*INTER-
GOVERNMENTAL AGREEMENT-IGA BETWEEN THE UNITED
REPUBLIC OF TANZANIA AND THE EMIRATE OF DUBAI
CONCERNING ECONOMIC AND SOCIAL PARTNERSHIP FOR THE
DEVELOPMENT AND IMPROVING PERFORMANCE OF PORTS IN
TANZANIA*)**

JUNI 2023

MAELEZO YA AWALI KUHUSU MAPENDEKEZO YA KURIDHIA MKATABA BAINA YA SERIKALI YA JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA NA SERIKALI YA DUBAI KUHUSU USHIRIKIANO WA KIUCHUMI NA KIJAMII KWA AJILI YA UENDELEZAJI NA UBORESHAJI WA UTENDAJI KAZI WA BANDARI TANZANIA

A: UTANGULIZI

- 1. *Mheshimiwa Spika***, Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania (TPA) ilianzishwa kupitia Sheria Na. 17 ya mwaka 2004. Mamlaka hii ilirithi na kuchukua majukumu ya iliyokuwa Mamlaka ya Bandari Tanzania (Tanzania Harbors Authority-THA) iliyoanzishwa kupitia Sheria ya Mamlaka ya Bandari Na. 12 ya mwaka 1977 baada ya kuvunjika kwa iliyokuwa Jumuiya ya Afrika Mashariki na kupewa majukumu zaidi ya kumiliki, kuendesha na kuendeleza bandari zilizopo pwani ya Bahari ya Hindi na Maziwa Makuu.
- 2. *Mheshimiwa Spika***, Sheria hiyo ya Bandari Na. 17 ya Mwaka 2004 inaipa TPA majukumu ya kumiliki, kusimamia, kuendesha na kuendeleza maeneo yote ya bandari Tanzania Bara. Madhumuni makuu ya kuanzishwa kwa TPA yameainishwa katika Kifungu cha (5) cha Sheria hiyo ambayo ni kuhakikisha Tanzania inaendelea kunufaika na faida ya kijiografia ikiwemo: kuchagiza usimamizi bora na ufungamanishaji wa tija wa bandari zilizopo pwani ya Bahari ya Hindi na Maziwa Makuu; kuhakikisha kunakuwa na tija katika huduma zinazotolewa za upakiaji na ushushaji wa mizigo pamoja na abiria; kuendeleza, kuboresha na kusimamia miundombinu ya kibandari; kusimamia usalama wa bandari; na kuingia mikataba au makubaliano na mtu au taasisi yoyote kwa ajili ya utoaji wa huduma za bandari.

3. **Mheshimiwa Spika**, Serikali imeendelea kuwekeza kwenye bandari zake kwa vipindi tofauti kwa kutumia vyanzo vyake na fedha za mikopo katika kutekeleza mikakati kwa lengo la kuboresha sekta ya bandari nchini. Mkakati uliochukuliwa hivi karibuni ni utekelezaji wa Mradi mkubwa wa uboreshaji wa Bandari ya Dar es Salaam (*Dar es Salaam Maritime Gateway Project – DMGP*) ambao umehusisha: uimarishaji na uongezaji wa kina cha Gati Na. 1-7; ujenzi wa gati jipya la kuhudumia magari; na uongezaji wa kina cha lango la kuingia bandarini. Uzoefu umeonesha kuwa uwekezaji wa namna hii una faida kubwa kwa nchi iwapo bandari itaendeshwa kwa tija na ufanisi mkubwa kwa kutumia teknolojia ya kisasa.
4. **Mheshimiwa Spika**, pamoja na kuchukua hatua mbalimbali za maboresho ya Bandari ya Dar es Salaam, bado ufanisi katika utoaji huduma za bandari haujafikia viwango vinavyotakiwa kimataifa. Hali ya sasa ya utendaji wa Bandari ya Dar es Salaam imeendelea kuwa ya kiwango cha chini ikilinganishwa na bandari shindani kikanda. Kwa mfano, wastani wa meli kusubiri nangani kwa Bandari ya Dar es salaam ni siku 5 ikilinganishwa na siku 1.25 kwa Bandari ya Mombasa na siku 1.6 kwa Bandari ya Durban. Ufanisi mdogo wa Bandari ya Dar es Salaam umetokana na changamoto mbalimbali zikiwemo: kukosekana kwa mifumo ya kisasa ya TEHAMA; kutokuwepo kwa maeneo ya kutosha ndani na nje ya bandari kwa ajili ya kuhifadhia shehena pamoja na maegesho ya meli; na kukosekana kwa mitambo ya kutosha na ya kisasa ya kuhudumia shehena ambayo teknolojia yake inabadilika mara kwa mara na ina gharama kubwa ya uwekezaji na uendeshaji.

5. **Mheshimiwa Spika**, athari za kutokuwa na ufanisi katika Bandari ya Dar es Salaam ni pamoja na: meli kusubiri muda mrefu nangani ambako kunasababisha kuongezeka kwa gharama ya kutumia bandari ya Dar es Salaam, kwa mfano gharama za meli kusubiri nangani kwa siku moja ni takriban Dola za Marekani 25,000, sawa na takriban Shilingi milioni 58 kwa siku; meli kutumia muda mrefu kupakia na kupakua shehena gatini kwa wastani wa siku 5 ikilinganishwa na siku 1 inayokubalika kimataifa; meli kubwa kutokuja katika bandari ya Dar es Salaam kutokana na kuchukua muda mrefu kuhudumiwa. Hali hii husababisha bandari yetu kuwa bandari inayolishwa shehena na bandari zingine (feeded port) na hivyo kuongeza gharama ya kutumia bandari hiyo na kuikoshesha nchi mapato ambayo yangeweza kutumika katika utekelezaji wa miradi mikubwa ya kimkakati nchini ambayo ingesaidia kukuza uchumi na kuboresha huduma za wananchi. Pia, kunaongeza gharama katika mnyororo mzima wa usafirishaji (*total route costs*) kutoka nje ya nchi, kupitia katika bandari yetu kwenda nchi za jirani zinazotumia bandari hiyo. Kwa mfano, gharama ya kusafirisha kasha moja kutoka nje ya nchi (on transit) kwenda nchi ya Jamhuri ya Kidemokrasia ya Congo (DRC) zinafikia takriban Dola za Marekani kati ya 8,500 hadi 12,000. Hii ni gharama kubwa sana ikilinganishwa na Bandari shindani.

6. **Mheshimiwa Spika**, kwa kutambua kuwa Serikali pekee haitaweza *kutatua* changamoto zilizopo kwenye Bandari ya Dar es salaam, kuanzia miaka ya 2000, Serikali ya Awamu ya Tatu kupitia Tume ya Rais ya Kurekebisha Mashirika ya Umma (PSRC) iliingia mkataba wa upangaji na uendeshaji (*lease and concession agreement*) na Kampuni ya Kimataifa ya Uendeshaji wa Vitengo vya Makasha, Hutchison ya Hong-Kong China. Mkataba huo ulidumu kwa miaka

ishirini na mbili (22) kuanzia mwaka 2000 hadi mwaka 2022 na uliipa haki ya kipekee Kampuni hiyo kwa ajili ya kuendesha shughuli za kuhudumia makasha katika gati namba 8 hadi 11 za Bandari ya Dar es Salaam. Wakati huo huo TPA ikiendesha na kuhudumia maeneo mengine ya Bandari hiyo.

7. **Mheshimiwa Spika**, ili kutatua changamoto za Bandari zilizopo na kwa kuzingatia dhima ya Serikali ya kuboresha Sekta ya Bandari nchini ili kuongeza ufanisi na mchango wa Sekta ya Bandari katika mapato ya nchi, ajira na kuchagiza sekta nyingine za kiuchumi, Serikali ilifanya maamuzi ya kutafuta Wawekezaji wapya wanao endana na dhima ya Serikali. Hatua hizo zilikusisha kupokea mapendekezo ya Wawekezaji mbalimbali wakiwemo kampuni ya Hutchison (Hong Kong), Antwerp/Brugge (Belgium), PSA International (Singapore), DP World (Dubai), Abu Dhabi Ports (Abu Dhabi), Adani Ports and Logistics (Mundra-India), Kampuni ya CMA-CGM (France) pamoja na Kampuni ya Maersk (Denmark). Lengo kuu ni kufungua masoko ya kimkakati katika eneo la bidhaa na biashara ya usafirishaji ndani ya nchi na kanda zinazotuzunguka.
8. **Mheshimiwa Spika**, katika kupitia mawasilisho ya kampuni hizo pamoja na sifa zao kimataifa, Serikali iliamua kuanzisha majadiliano na kampuni ya DP World kwa kuzingatia uzoefu wake katika uendeshaji wa shughuli za bandari barani Afrika, Asia, Ulaya na Amerika ya Kaskazini na Kusini. Kampuni hii ina uzoefu na utaalumu wa kuchagiza mnyororo mzima wa usafirishaji (*end to end total logistics chain solution*) kutoka maeneo ambayo bidhaa zinatoka mpaka kufika kwa Walaji. Uendeshaji wa maeneo maalum ya kiuchumi (special economic zones) karibu na bandari, usafirishaji baharini na

nchi kavu (kupitia njia ya reli), uwekezaji mkubwa katika maeneo mbalimbali ambayo imewekeza na pamoja kuajiri Wazawa katika maeneo hayo. Aidha, kwa upande wa makampuni mengine ambayo TPA ilipokea mapendekezo yao, yalionesha nia ya kuwekeza bandarini pekee na sio kuchagiza mnyororo mzima wa usafirishaji. Pia, baadhi ya makampuni hayo hayana uzoefu wa kuendesha shughuli za bandari barani Afrika wakati Kampuni ya DP World inaendesha takriban bandari sita (6) barani Afrika na bandari zaidi ya 30 duniani kote kwa ufanisi mkubwa.

9. *Mheshimiwa Spika*, kwa kuzingatia nia ya Serikali kuvutia uwekezaji nchini, wakati wa maonesho ya Dubai Expo 2020 tarehe 28 Februari, 2022 Hati za Makubaliano takriban 30 zilisainiwa baina ya Taasisi za Serikali ya Tanzania na Sekta binafsi na Taasisi za Serikali za Dubai kwa lengo la kuvutia uwekezaji nchini ili kuchochea ukuaji wa uchumi na maendeleo ya nchi. Moja kati ya Hati ya Makubaliano hayo ni baina ya TPA na DP World iliyolenga kuanzisha ushirikiano wa uboreshaji, uendeshaji na uendelezaji wa maeneo ya bandari nchini.

10. *Mheshimiwa Spika*, ili kufanikisha utekelezaji wa Hati ya Makubaliano hayo, Serikali ilitaua Timu ya Wataalam ambayo ilipewa jukumu la kufanya majadiliano na Wataalam wa Serikali ya Dubai na kufanikisha kuandaliwa na kusainiwa kwa Mkataba baina ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Serikali ya Dubai kwa mujibu wa taratibu zilizopo. Mkataba huo ni kuhusu ushirikiano wa kiuchumi na kijamii kwa ajili ya uendelezaji na uboreshaji wa utendaji kazi wa bandari Tanzania.

11. *Mheshimiwa Spika*, lengo la Mkataba huu ni kuweka msingi wa makubaliano (framework agreement) baina ya nchi na nchi ili kuwezesha kuanza kufanyika kwa majadiliano na kuingiwa kwa mikataba mbalimbali (Mikataba ya Nchi Mwenyeji, Upangishaji na Uendeshaji) ya uwekezaji na uendeshaji wa maeneo ya bandari nchini.

12. *Mheshimiwa Spika*, kwa mujibu wa masharti ya Mkataba huo unapaswa kuridhiwa na Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kwa mujibu wa Ibara ya 63(3)(e) ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ya mwaka 1977 ili utekelezaji wake uweze kuanza. Hivyo, Serikali kupitia Wizara ya Ujenzi na Uchukuzi ilianzisha mchakato wa kupata ridhaa ya Serikali ya kuwasilisha Mkataba huu Bungeni kwa ajili ya kuridhiwa.

B: UFAFANUZI KUHUSU MKATABA WA IGA

13. *Mheshimiwa Spika*, Kwa mujibu wa Ibara ya 2 ya Mkataba wa IGA, lengo lake ni kuweka msingi wa ushirikiano baina ya Serikali mbili kwa maeneo mahsusi yaliyoainishwa ndani ya Mkataba husika (Rejea Appendix 1 ya Mkataba) ambayo utekelezaji wake utafanyika kupitia Mikataba Mahsusi baina ya taasisi zilizoainishwa katika Mkataba wa IGA kama taasisi tekelezi ambazo ni TPA na DP World. Hivyo, Mkataba huu hauna masharti yanayoifunga Serikali kuhusu maeneo ya ushirikiano yaliyoainishwa pasipo uwepo wa Mikataba Mahsusi wa utekelezaji wa miradi itayojadiliwa na kukubaliwa na pande mbili.

14. *Mheshimiwa Spika*, Mawanda ya uwekezaji chini ya Mkataba huu yatahusisha uendelezaji na uendeshaji wa baadhi ya maeneo ya Bandari na sio bandari yote kwa ujumla wake. Aidha, uendelezaji na

uendeshaji huo utafanyika kupitia Mikataba Mahsusi ya Miradi (*Project Agreements*) ambayo itajadiliwa na kuingiwa kwa kila eneo la ushirikiano na itahusisha matumizi ya ardhi pekee na sio umiliki wa ardhi ikiwa ni pamoja na Serikali kuhakikisha kuwa Sheria, kanuni na taratibu za nchi zinazolinda umiliki ya ardhi ya Watanzania zinazingatiwa na kusimamiwa ipasavyo.

15. Mheshimiwa Spika, Mkataba huu umeainisha **Awamu kuu mbili** za maeneo ya ushirikiano. **Awamu ya kwanza** itajumuisha: kusimamia, kuendesha na kuendeleza baadhi ya Magati katika Bandari ya Dar es Salaam; kuboresha Gati la Majahazi na Gati la Abiria katika Bandari ya Dar es Salaam ili kuvutia vyombo vikubwa zaidi na meli za kitalii kutia nanga katika Bandari ya Dar es Salaam; kuwekeza katika maeneo yaliyotengwa katika Bandari Kavuu; kufanya uwekezaji katika Mifumo ya Kisasa ya TEHAMA ya kuendeshea shughuli za kibandari ili kuongeza ufanisi wa Bandari kuwa shindani; na kuwajengea uwezo Watumishi wa TPA ili waweze kutekeleza shughuli za Bandari kwa ufanisi katika maeneo mengine ya Bandari Nchini. Msisitizo wa Serikali ni kuhakikisha maeneo yote ya nchi yanabaki chini ya umiliki wa Serikali.

16. Mheshimiwa Spika, Katika Awamu ya Pili ya Miradi (Phase II), majadiliano yatafanyika kwenye maeneo mbalimbali ikiwemo: kuongeza thamani ya bidhaa; maeneo ya viwanda na miundombinu mingine itakayoongeza ufanisi katika usafirishaji wa bidhaa kwenda na kutoka nchi zinazotuzunguka; kuwekeza katika Bandari zingine za Bahari na Maziwa kama itavyopendekezwa na Serikali kupitia TPA kwa kuzingatia ulinzi na maslahi mapana ya Taifa; na kuwekeza katika vyombo vya usafirishaji wa shehena (matishari) katika maziwa makuu

ili kuunganisha bandari za Maziwa Makuu na bandari za nchi jirani kama itakavyopendekezwa na TPA na kukubaliana na Mwekezaji.

17. Mheshimiwa Spika, Ili kutoa fursa kwa Wawekezaji wengine kuwekeza katika maeneo mengine ya bandari nchini kwa lengo la kuleta ushindani, tija na ufanisi, uwekezaji tarajiwa chini ya Mkataba huu hautahusisha maeneo ya Gati namba 8 hadi 11 (Kitengo Na. 2 cha Makasha), Gati la Mafuta Kurasini Na. 1 (KOJ 1), Gati la Mafuta Kurasini Na. 2 (KOJ2), Boya la Kupokelea Mafuta (SBM) na Gati la Kuhudumia Magari katika Bandari ya Dar es Salaam pamoja na maeneo yote ya Awamu ya Kwanza na Pili ambayo hayatafikia muafaka katika majadiliano yatakayofanyika baada ya kuridhiwa kwa IGA. Uwekezaji huo pia, hautahusisha Bandari ya Tanga na Mtwara.

18. Mheshimiwa Spika, Mkataba huu unatoa haki ya upekee ya kufanya majadiliano kwa Awamu ya Miradi iliyoanishwa kwenye Mkataba huo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na mbili (12). Msingi wa kutoa haki hii ya kipekee ni kuwezesha pande mbili kufanya majadiliano na kumpa uhakika Mwekezaji kujadiliana katika maeneo pasipo kuwepo kwa majadiliano na Mwekezaji mwingine katika maeneo hayo hayo. Hivyo, iwapo kipindi hicho kitakwisha bila kufikia makubaliano, TPA inaweza kuanzisha majadiliano na Wawekezaji wengine katika maeneo hayo pasipo kuwepo kwa mgogoro wowote chini ya Mkataba huo.

19. Mheshimiwa Spika, Kuhusu muda, Mkataba huu utakuwa hai mpaka pale ambapo shughuli za miradi zitasitishwa au kuisha kwa muda wa mikataba ya nchi mwenyeji na mikataba ya miradi. Msingi wa Mkataba huu kuendana na mikataba ya miradi ni kutokana na kwamba unaweka msingi unaowezesha kuingia na kutekelezwa kwa mikataba

hiyo nchini. Iwapo Mkataba huu utakuwa na ukomo kabla ya kuisha mikataba ya miradi iliyo chini ya Mkataba huu, utekelezaji wa mikataba ya miradi baada ya kuisha kwa mkataba huu itakuwa batili. Vile vile, uhai wa Mkataba huu utawezesha kuingiwa kwa mikataba mbalimbali yenye masharti na muda wa ukomo tofauti na ambayo yote inategemea msingi wa uhai wa mkataba huu. Hivyo, endapo upande mmoja wa mkataba huu utajitoe, athari yake ni kufa au kuvunjika kwa utekelezaji wa mikataba yote ya miradi iliyoanzishwa chini ya Mkataba huu.

20. Mheshimiwa Spika, jukumu la Ulinzi na Usalama katika Bandari ya Dar es Salaam litaendela kusimamiwa na Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kupitia vyombo vyake vya Ulinzi na Usalama ambavyo vipo katika maeneo yote ya Bandari kwa kuzingatia Sheria za nchi na mikataba ya kimataifa. Suala hili limezingatiwa pia katika Mkataba wa IGA na kuwekwa bayana kwamba masuala ya Ulinzi na Usalama hayatakiukwa kwa namna yeyote wakati wa utekelezaji shughuli za uwekezaji. Vilevile, taasisi zote za Serikali ambazo zinahusika katika shughuli za bandarin zitaendelea kutekeleza majukumu yao kwa mujibu Sheria ndani ya eneo la bandari. Uwepo wa sekta binafsi kutoa huduma katika maeneo ya bandari umeendelea kuwepo na kusimamiwa na Serikali kwa miongo tofauti tofauti. Aidha, katika kipindi chote ambacho Sekta Binafsi imehusishwa katika uendeshaji wa bandari, hakujawahi kujitokeza tukio la kuhatarisha usalama wa nchi.

21. Mheshimiwa Spika, naomba kuwataarifu kwamba, uwepo wa ajira za Watanzania hususan watumishi wa bandari ya Dar es Salaam ni kipaumbele kikubwa cha Serikali sio tu katika Azimio hili bali katika kila

aina ya uwekezaji ambao nchi itaufanya. Ibara ya 13 ya Mkataba huu inaitaka DP World kuendeleza ajira za Watumishi wote waliopo, kuwaajiri Watanzania pamoja kuwaendeleza kitaaluma. Vilevile, Mkataba huu umeweka bayana sharti kwa Kampuni ya DP World kutumia Wakandarasi wa ndani katika manunuzi ya huduma na bidhaa pamoja na kusaidia Vyuvo vya mafunzo vya Tanzania katika masuala ya elimu ya usafirishaji majini.

22. Mheshimiwa Spika, naomba pia kuchukua fursa hii kuelezea manufaa ambayo yanatarajiwa kupatikana iwapo Bunge letu Tukufu litaridhia Azimio hili na kuwezesha Serikali kuendelea na hatua zinazofuata za majadiliano na Serikali ya Dubai. Baadhi ya manufaa yatakayopatikana ni pamoja na:

- i. Kupunguza muda wa meli kukaa nangani kutoka siku 5 kwa sasa mpaka masaa 24. Hii itapunguza gharama za utumiaji wa Bandari yetu. Matokeo yake itaongeza idadi ya meli zitazokuja Bandari ya Dar es Salaam kutoka meli 1,569 zilizohudumiwa mwaka 2021/22 mpaka kufikia takriban meli 2,950 ifikapo mwaka 2032/33;
- ii. Kupunguza muda wa ushushaji wa makontena kutoka siku 4.5 mpaka siku 2;
- iii. Kupunguza muda wa uondoshaji mizigo kutoka masaa 12 mpaka saa 1 kutokana na uboreshaji wa mifumo ya TEHAMA;
- iv. Kupunguza gharama ya usafirishaji wa mizigo kutoka nchi za nje kwenda nchi za Jirani, kwa mfano kutoka US\$ 12,000 mpaka kati ya US\$6,000 na US\$7,000 kwa kasha linalokwenda nchi ya Malawi, Zambia au DRC. Hii italetwa Watumiaji wengi kwenye Bandari ya Dar es Salaam;

- v. Kuongezeka kwa shehena inayohudumiwa kutoka tani milioni 18.41 za mwaka 2021/22 hadi kufikia tani milioni 47.57 mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 158;
- vi. Kuongezeka kwa Mapato ya Serikali yatokanayo na Kodi ya Forodha inayokusanywa katika shehena inayopitishwa bandarini kutoka Shilingi Trilioni 7.76 za mwaka 2021/22 hadi Shilingi Trilioni 26.7 za mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 244;
- vii. Kuongezeka kwa ajira zinazotokana na shughuli za bandari kutoka 28,990 mwaka 2021/22 hadi ajira 71,907 ifikapo mwaka 2032/33, sawa na ongezeko la asilimia 148;
- viii. Maboresho ya maeneo ya kuhudumia shehena ya makasha na kuweka mitambo yenye Teknolojia ya kisasa;
- ix. Kuendeleza eneo la kuhifadhi mizigo la Bandari Kavu kwa kuweka miundombinu ya kisasa ya kuhudumia aina zote za shehena;
- x. Maboresho ya magati ya kuhudumia Majahazi na Abiria ikiwa ni pamoja na kushawishi uingiaji wa meli kubwa za kitalii zitakazo ongeza idadi ya Watalii nchini na kuongeza pato la Taifa;
- xi. Kusimika Mifumo ya TEHAMA kwa ajili ya shughuli za bandari na kuwaunganisha wadau wake;
- xii. Mafunzo ya kuwajengea uwezo wafanyakazi wa TPA katika Bandari zote (knowledge and skills transfer);
- xiii. Uanzishwaji wa Maeneo Maalum ya Kiuchumi/Viwanda; na
- xiv. Kuchochea ukuaji wa sekta zingine za kiuchumi zikiwemo Sekta ya Kilimo, Mifugo na Uvuvi; kuchagiza shughuli za Viwanda na Biashara; kuchagiza ukuaji wa sekta ndogo za usafirishaji kwa njia ya reli (SGR, TAZARA na MGR) na

barabara; Watanzania kunufaika na teknolojia na ujuzi wa uendeshaji wa bandari kisasa; na kujenga mahusiano ya kidiplomasia.

23. Mheshimiwa Spika, iwapo Bunge lako litaridhia Mkataba huu, Serikali itahakikisha wakati wa kuandaa Mikataba ya Utekelezaji wa miradi iliyo chini ya Mkataba huu masuala muhimu yafuatayo yatazingatiwa:

- i. Mikataba itakayoandaliwa itaweka bayana kipindi cha utekelezaji wake na ukomo, muda wa marejeo na viasharia muhimu vya ufanisi wa kiutendaji (key performance indicators);
- ii. Uandaaji wa mikataba ya miradi utafanywa chini ya usimamizi wa Ofisi ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali kwa kuzingatia maslahi mapana ya Taifa;
- iii. Mikataba itakayoandaliwa italinda ajira za Wafanyakazi Wazawa na kuwajengea uwezo;
- iv. Mifumo yote ya TEHAMA itakayosimikwa na DP World inasomana na Mifumo ya Serikali;
- v. Taasisi mahsusi za Serikali zitaendelea na utekelezaji wa majukumu yake katika maeneo yote ya bandari; na
- vi. Kuhakikisha DP World anachukua hatua stahiki za masuala ya utafutaji wa masoko ya Bandari ya Dar es Salaam.

24. Mheshimiwa Spika, baada ya maelezo haya ya awali naomba sasa niwasilishe Azimio la kuridhia Kuridhia Mkataba baina ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na Serikali ya Dubai kuhusu Ushirikiano wa Kiuchumi na Kijamii ya Uendelezaji na Uboreshaji wa Utendaji Kazi wa Bandari Tanzania.