MUHTASARI WA SERA

Friedrich Ebert Stiftung

Bodaboda wa Dar es Salaam: Kuelekea Usafiri Endelevu na Uhakika wa Ustawi wa Maisha

Michaela Collord
Nice Amon Mwasasu

Muhtasari na malengo

Muhtasari huu wa sera unaeleza kwa kifupi ujumbe muhimu unaotokana na ripoti ya hivi karibuni kuhusu uchumi wa kisiasa wa sekta ya teksi, boda boda na bajaji ndani ya jiji la Dar es Salaam. Ripoti hiyo inatokana na uchambuzi wa data zilizotokana na mahojiano, uchunguzi wa madereva 150 wa teksi, bodaboda na bajaji, wakiwemo wanawake 47, na mapitio ya machapisho ya kitaaluma na tafiti mbalimbali, ripoti za serikali, na vyanzo vingine kama hivyo. Lengo la msingi la utafiti huu ni kuelewa vyema kuhusu mambo yanayowezesha—au kukwamisha—usafiri endelevu na mapato yenye usawa kwa madereva.

Uchumi siasa wa mageuzi

Bodaboda, bajaji na Teksi jijini Dar es Salaam zilianza kuibuka mwanzoni mwa miaka ya 2000 kama sekta inayojisimamia yenyewe. Baada ya kanuni rasmi za kwanza kutungwa mwaka wa 2010, juhudi zilizofuata za udhibiti na mipango zimekuwa za 'msimu', ambapo mara nyingi zimeshindwa kufikia malengo yaliyotarajiwa au kuwa na matokeo ya kudumu.

Hivi karibuni kumekuwepo na afua nyingi zilizoanza takribani mwaka mmoja baada ya Rais Samia kuingia madarakani (baada ya 2021), ambazo zina mchango chanya, ukiwemo msisitizo wa kuondoa unyanyapaa kwa boda boda, bajaji na teksi na kuanzisha mbinu shirikishi zaidi ya udhibiti na mipango.

Hata hivyo, bado kuna changamoto kadhaa, zikiwemo: (1) miundo ya utawala iliyogawanyika, na tabia ya kurejesha udhibiti kwenye mamlaka moja; (2) siasa; na (3) kuwa na maagizo mengi ya kutoka juu kwenda kwa vyama vya madereva. Zaidi ya hayo, changamoto mtambuka ni ya kuwekwa kwa msisitizo wa mara kwa mara kuhusu mageuzi ya kina na utekelezaji wa haraka bila kuzingatia haja ya kuwa marekebisho yanayoendana na muktadha uliopo. Mbinu hii inahatarisha kupuuzwa kwa matokeo yaliyopatikana kutokana na utaratibu na mipango inayoanzia chini kwenda juu.

Ustawi wa maisha ya madereva na mazingira ya kazi

Ili kuwepo na kanuni zenye usawa zaidi na usimamizi bora wa sheria kunahitajika uelewa sio tu kuhusu jitihada za kuleta mageuzi zilizopita bali pia kutambua uzoefu wa madereva na hali zao za kazi.

Kazi ya udereva boda boda, bajaji na teksi ni chanzo muhimu cha kujikimu kimaisha kwa madereva wanaume na

> Asilimia 68 ya wanaume na 78 ya wanawake walisema kuwa mapato yao yaliongezeka baada ya kujiajiri kama madereva wa bodaboda, bajaji na teksi.
>
> Madereva, wanawake na wanaume, wanawahudumia wategemezi 4-5 kwa wastani kutokana na kazi zao za boda boda, bajaji na teksi.

wanawake wa mijini, lakini inabakia kuwa kazi hatarishi na yenye vikwazo vinavyokwamisha kujiongezea kipato na kushindwa kuwekeza zaidi ya kujipatia riziki ya siku. Wanawake pia wanakabiliwa na changamoto ya kutengwa na ukatili wa kijinsia. Wahusika wapya wa sekta binafsi, kama vile kampuni zinazotoa mikopo ya vyombo vya usafiri na programu tumizi za usafirishaji, wanatoa fursa lakini wanaweza kudidimiza mapato na kuzidisha msongamano wa vyombo vya usafiri, na hivyo kuonyesha kuwa ipo haja ya kuwa na udhibiti mkubwa kwa kampuni hizi. Pia baadhi ya kanuni za kurasimisha sekta ya boda boda, bajaji na teksi pia zinaweza kuwa na athari mbaya.

Mbadala wa udhibiti na mipango

Uchambuzi huu unaleta mapendekezo kadhaa, ambayo tunayaweka katika mada kuu sita. Kwa pamoja, mapendekezo haya yanaweza kufanya huduma za usafiri kuwa endelevu na kuboresha ustawi wa maisha ya madereva.

(1) Kuboresha uratibu wa kitaasisi na kuheshimu uhuru wa serikali za mitaa na ubunifu katika kufanya mipango.

Ingawa watendaji mbalimbali wa serikali wamekuwa na jitihada za kutia moyo za kuleta mageuzi, ipo haja ya kuwa na uratibu bora wa ndani ya serikali kuhusu kudhibiti na kupanga juu ya boda boda, bajaji na teksi katika ngazi zote. Hii ni pamoja na kuimarishwa kwa uratibu kati ya wizara na taasisi za kitaifa. Lakini mamlaka za kitaifa za udhibiti na wafadhili wanapaswa pia kujifunza na kufanya kazi na mamlaka za mitaa.

Ndani ya jiji la Dar es Salaam, ni muhimu kuwa na uratibu bora kwa jiji zima. Kwa sasa Manispaa ya Ilala ndiyo inayounda Halmashauri ya Jiji la Dar es Salaam tangu lilipovunjwa mwaka 2021; hata hivyo, mchango wake katika kuratibu bado ni mdogo. Halmashauri ya sasa ya Wilaya ya Ilala imevutiwa na sekta ya boda bodada, bajaji na teksi, ikiwa imeanzisha jitihada mbalimbali. Hata hivyo, ni vigumu kuwa na uratibu wa jiji zima, na Halmashauri nyingine zijazo haziwezi kuendeleza utaratibu huu wa boda boda, bajaji na teksi.

Ingawa taasisi kama Mamlaka ya Usafiri Jijini Dar es Salaam (DUTA)—iliyopigiwa chapuo kwa muda mrefu na wafadhili—inaweza kuwa suluhisho, ingawa bado haijaanzishwa. Wakati huo huo, Kamati ya Usalama Barabarani ya mkoa wa Dar es Salaam inawaratibu kwa muda watendaji wa serikali wanaohusika na masuala mbalimbali ya usafirishaji, ukiwemo usafirishaji wa boda boda, bajaji na teksi.

(2) Urasimishaji zaidi na ambao ni shirikishi na pamoja na mipango, ambavo itaendana na udhibiti wa kitaifa na hali halisi ‘inayokubalika’ na jamii.

Afua za udhibiti na upangaji zenye matarajio makubwa—zinazolenga kuleta mageuzi ya haraka na ya kina—zimekumbana na changamoto nyingi, na hivyo kusababisha juhudi nyingi za mara kwa mara kutofikia malengo yaliyowekwa. Kinyume chake, kumeku-

wa na mafanikio makubwa ya udhibiti na mipango inayoanzia ngazi za chini kwenda juu katika sekta ya boda boda, bajaji na teksi.

Matokeo haya yanaonesha kuwa ipo haja ya kuwa na mbinu ya maelewano, ambayo inafungamanisha vizuri kati ya udhibiti na mipango ya kitaifa na ile ya kwenye jamii, kwa maana ya kuwa na utaratibu wa kuanzia chini kwenda juu. Wadhibiti wa ngazi ya kitaifa kama LATRA, TANROADS na TARURA wanaweza kujifunza kutokana na mbinu shirikishi zaidi za baadhi ya Halmashauri; wangeweza kurekebisha kanuni za kitaifa ili ziendane na utendaji bora wa serikali za mitaa ili kuwa na viwango vinavyoendana na uhalisia, vinavyotekelezeka, kwa mfano, kuhusu upangaji wa maeneo ya kuegesha vyombo vya usafiri. Wakati huo huo, pia Halmashauri zinapaswa kuwa na uthabiti katika mbinu zao; dhamira za wazi bila ya kurudi nyuma zitasaidia kujenga na kudumisha imani na ushirikiano wa madereva.

(3) Kuvishusha vyama vikubwa vya madereva katika ngazi ya wilaya na jiji, na kuweka katika udhibiti wa pamoja jitihada za uratibu za ngazi za chini.

Vyama vya madereva ngazi ya wilaya na mkoa na SACCOS vinaweza kuwa na jukumu lenye tija katika miji midogo kama Moshi, ambapo mkakati mpya wa LATRA wa kudhibiti usafiri wa bodaboda, bajaji na teksi kupitia SACCOS ulianza kwa majaribio. Jijini Dar es Salaam pia, mashirika haya makubwa mara kwa mara yamekuwa yakitetea maslahi ya madereva. Hata hivyo, wanaweza pia kuwa na matatizo kwa kutowajibika kwa madereva wa kawaida na kuwapendelea viongozi wao. Hali hii inaweza kuwa na changamoto hasa kwa mfano wa mipango ya SACCOS za LATRA na MAUPIDA zilizoanzishwa hivi karibuni, zinazohitaji ufuatiliaji wa karibu.

Iwapo kuna nia ya maendeleo ya ushirika, ipo haya ya kuwa na mkakati mbadala wa kuwaratibu madereva walioko katika ngazi ya kata au mtaa. Mfumo wa vikundi vya kujidhibiti tayari upo kwenye maeneo ya maegesho ya madereva, baadhi vikiwa na vyama vya ushirika, hata kama hayajasajiliwa rasmi. Vikundi hivi vinaweza kufaidika kutokana na kutambuliwa na kuungwa mkono zaidi kupitia taasisi zilizopo za maendeleo ya ushirika na ustawi wa jamii nchini Tanzania.

Utafiti zaidi unaweza pia kuchunguza aina bora za ushirika wa usafiri zaidi ya uliopo sasa wa mfumo wa SACCOS. Kwa mfano, ushirika usio rasmi katika ngazi ya maeneo ya maegesho unaweza kununua vyombo vya usafiri ili wanachama wao waviendeshe. Kisha kutumia mapato ya ziada wakati mwingine kukopeshana, lakini pia kuwekeza kwa ushirika au kununua ardhi kwa ajili ya wanachama.

(4) Udhibiti mkali wa wadau wa sekta binafsi wanaochipuka, hasa taasisi zinazokopesha mali na kampuni za kuuza bidhaa mitandaoni.

Wadau wa sekta binafsi wanaoingia katika sekta ya boda boda, bajaji na teksi wanaweza kuwa na athari chanya na hasi. Hata hivyo, wakati udhibiti wa

mara kwa mara unawalenga madereva wa boda boda, bajaji nba teksi, kampuni za kifedha na za biashara za mtandaoni hayadhibitiwi kiasi cha kutosha. Watunga sera na wadhibiti wanapaswa kufanyia kazi mapungufu haya.

Kampuni zinazotoa mikopo ya kununua mali na biashara mpya za teknolojia za masuala ya fedha hazisimamiwi na kanuni zinazosimamia benki za biashara na mara nyingi hutoa mikopo kwa viwango vya juu vya riba, ambayo huathiri vibaya usalama barabarani na mapato ya madereva. Kanuni zinapaswa kuzuia viwango vya juu vya riba na maderevea kutopewa taarifa potofu.

"Ni nini chanzo cha ajali nyingi? Mikopo ya Pikipiki."

Asilimia 53 ya madereva wanaume na asilimia 66 ya madereva wanawake hawaridhishwi na programu za taksi za mtandaoni. Asilimia 78 wanafikiri kuwa programu hizo zinapunguza kipato chao

Tunaibiwa kweupe na wamiliki wa Uber na Bolt
- Dereva mwanamke alisema

Tunafanya kazi kwa bidii lakini kazi yetu inanufaisha wamiliki wa Bolt na Uber
- Dereva mwanamke alisema

Kuhusu **kampuni za biashara za mtandaoni**, LATRA ilianzisha kanuni kali zaidi za teksi za mtandaoni za mwaka 2022 lakini ikalegeza tena kufuatia shinikizo kutoka kwa kampuni za kimataifa, Uber na Bolt. Wakati huohuo, teksi za mtandaoni, huduma za kusambaza chakula, na majukwaa ya biashara mtandaoni bado hayajadhibitiwa kwa kuajiri maelfu ya wafanyakazi wa mtandaoni. Watunga sera wanapaswa kubuni hatua zinazohakikisha malipo yanaendana na viwango vya maisha, hifadhi ya kijamii, ushiriki wa vyama vya wafanyakazi na ulinzi wa data unaozingatia maadili. Pia wanapaswa kushughulikia dhana potofu ya kuwa madereva 'wamejiajiri' badala yake wawe na ulinzi wa kisheria.

(5) Kuwasaidia madereva wanawake, vipaumbele vingi kwa madereva wanawake vinaakisi mahitaji ya wanaume.

Wanawake wangefurahia kupata fursa zaidi za mafunzo wanayoweza kumudu gharama zake na kujiendeleza zaidi katika sekta ya usafiri. Kutolewa kwa ruzuku katika programu za mafunzo kungewasaidia madereva wote, hasa wanawake, kupata leseni za udereva wa kibiashara, ikiwa ni pamoja na kuziboresha leseni hizo kwa ajili ya kuendesha magari makubwa na kuingia kwenye shughuli za usafirishaji zinazolipa vizuri zaidi.

Dereva mwanamke wa bajaj alisema:
Ilikuwa ndoto yangu kuwa dereva. Siku moja nitaendesha lori.

Wanawake pia wanataka **mikopo ya pikipiki yenye riba au isiyo na riba**. Mamlaka za Serikali za Mitaa na serikali kuu zinaweza kuendeleza mikakati iliyopo ya kuwasaidia wanawake, miongoni mwa 'makundi maalumu', ingawa mipango ya sasa haijawafikia wengi. Mpango wowote wa kutoa mikopo hii yenye riba au isiyo na riba kwa madereva wanawake inapaswa kuendana na mafunzo ili kuhakikisha kuwa wanufaika wa mikopo wanakuwa tayari kufanya kazi ya usafirishaji.

Kwa wanawake wanaotaka kuendelea zaidi katika usafiri, hapo baadaye utafiti na programu za majaribio zitahitajika kwa ajili ya **kuhimiza kampuni za mabasi na usafirishaji wa mizigo kuajiri wanawake zaidi.** Mamlaka hii ya Elimu na Mafunzo ya Ufundi Stadi (VETA) inaweza, kwa mfano, kushirikiana na waajiri kupata ruzuku kwa ajili ya kutoa mafunzo kwa wanawake baada ya kupitishwa na waajiri baada ya kukidhi vigezo vya kupata leseni za udereva wa kibiashara. Njia hii inaweza kuongeza idadi ya wanawake na kufanya uwepo wao uzoeleke katika sekta ya usafiri.

Washiriki wanawake katika utafiti wetu pia walionyesha kupendezwa na **sera zilizolenga kulinda uchumi usio rasmi wa wafanyakazi,** na masharti mahususi kwa madereva wa boda boda, bajaji na teksi na wanawake. Mikakati ya kukabiliana na ukatili wa kijinsia ilisisitizwa zaidi, sawa na 'Miongozo ya Ukatili wa Kijinsia Maeneo ya Umma' iliyopitishwa na Wizara ya Maendeleo ya Jamii.[1]

1. Miongozo inapatikana katika kiungo hiki (inamepakuliwa tarehe 31 Machi): https://efg.or.tz/gbv-guideline-for-public-spaces/

(6) Mipango jumuishi ya miundombinu

Madereva wanapaswa kushirikishwa na kuwa sehemu ya miradi mipya ya miundombinu ya mijini, kwa mfano, kwa kuongeza vibanda vya maegesho na marekebisho ya usanifu wa barabara kama vile vichochoro maalumu kwenye barabara kubwa. Mipango mipya ya miundombinu inapaswa pia kujumuisha maono ya muda mrefu, kuepuka kuwahamisha wafanyakazi wa sekta isiyo rasmi mara kwa mara, hata kutoka maeneo waliyohamishiwa hapo awali.

Haki Zote

Friedrich-Ebert-Stiftung
S.L.P 4472
6 Mwai Kibaki Road
Dar es Salaam, Tanzania
Simu: +255 22 2668 575
Barua pepe: info.tanzania@fes.de

Mawasiliano:
Anna Mbise, anna.mbise@fes.de

Picha:
Natalia Msungu

Msanifu:
Samwel Gidori

Maoni yaliyomo katika jarida yanaweza yasiakisi moja kwa moja msimamo wa Friedrich-Ebert-Stiftung e.V. (FES).

Juni 2025
© Friedrich-Ebert-Stiftung
Ofisi ya Tanzania

ISBN 978-9912-42-976-5.

Hairuhusiwi kutumia machapisho ya FES kibiashara bila idhini ya kimaandishi ya FES.
Machapisho ya FES hayawezi kutumika kwa malengo ya kampeni kwenye uchaguzi.

Unaweza kusoma zaidi machapisho ya Friedrich-Ebert-Stiftung kupitia kiungo hiki:
↗ https://tanzania.fes.de