

# Ex-post-Evaluierung – Mosambik

>>>

**Sektor:** Wasserverkehrswesen (CRS Kennung: 2104000)  
**Vorhaben:** Instandsetzung Hafen Quelimane, BMZ-Nr. 1998 66 567\*  
**Programmträger:** Portos e Caminhos de Ferro de Mozambique (CFM)



## Ex-post-Evaluierungsbericht: 2015

	Vorhaben A (Plan)	Vorhaben A (Ist)
Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR	12,27	11,29
Eigenbeitrag Mio. EUR	0,51	0,85
Finanzierung Mio. EUR	11,76	10,44
davon BMZ-Mittel Mio. EUR	11,76	10,44

\*) Vorhaben in der Stichprobe 2014

**Kurzbeschreibung:** Das Vorhaben umfasste Investitionen zur Instandsetzung der Hafeninfrastruktur des Hafens Quelimane sowie vorbereitende Maßnahmen zur Etablierung eines privaten Hafenbetreibers auf Konzessionsbasis. Die Gesamtkosten des Vorhabens beliefen sich auf 11,29 Mio. EUR. Zur Deckung der tatsächlichen Gesamtkosten wurden ein FZ-Finanzierungsbeitrag von 10,44 EUR und ein Eigenbeitrag in Höhe von 0,85 Mio. EUR bereitgestellt. Die Restmittel in Höhe von 1,32 Mio. EUR wurden reprogrammiert. Die Rehabilitation des Hafens Quelimane war Teil des landesweiten Roads and Coastal Shipping Programme der mosambikanischen Regierung (ROCS), welches die Rehabilitation wichtiger Teile des mosambikanischen Straßennetzes sowie die Belebung der Küstenschifffahrt zum Ziel hatte. Dieses Programm wurde von der Weltbank koordiniert und von zahlreichen Gebern kofinanziert.

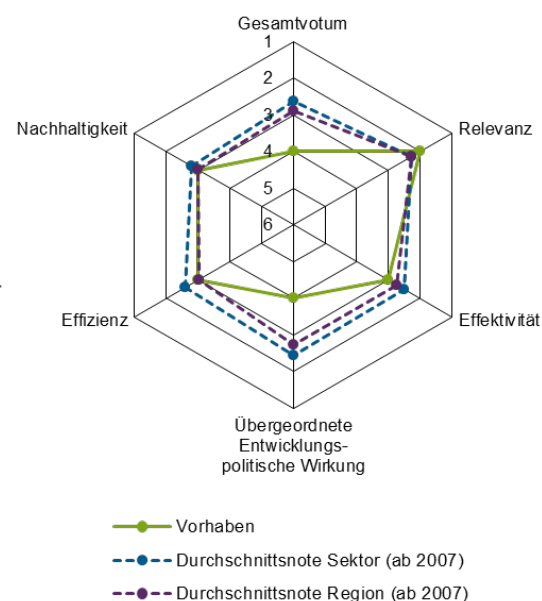
**Zielsystem:** Ziel des Projektes war die nachhaltige Gewährleistung eines effizienten und wettbewerbsfähigen Hafenbetriebes. Oberziel des Vorhabens war es, durch die Verringerung der Außenhandelskosten einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Provinz Sambesia zu leisten und diese verstärkt in die nationale und internationale Wirtschaft einzubinden.

**Zielgruppe:** Zielgruppe des Projektes sind in erster Linie die Reeder, aber im weiteren Sinne auch der mosambikanische Handel sowie die Industrie und die Landwirtschaft der Provinz Sambesia. Durch die Verbesserung der Vermarktungsbedingungen für die Landwirtschaft ist auch die ländliche Bevölkerung mittelbar Zielgruppe des Projektes.

## Gesamtvotum: Note 4

**Begründung:** Trotz der bei Evaluierung zufrieden stellend erreichten Projektziele kann das Vorhaben aufgrund negativer indirekter Umweltwirkungen durch illegale Holzexporte über den Hafen nicht mehr als befriedigend bewertet werden.

**Bemerkenswert:** Nach langer Anlaufzeit konnte das Projekt effizient umgesetzt werden. Der Betrieb des Hafens ist profitabel, hängt jedoch zu einem nicht unwesentlichen Teil am Holzexport. Profiteure des Hafenprojektes sind vor allem teilweise illegale chinesische Holzexporteure und neuerdings das Nachbarland Malawi.



## Bewertung nach DAC-Kriterien

### Gesamtvotum: Note 4

Die Rehabilitation des Hafens Quelimane wurde von mosambikanischer Seite durchgängig als positiv bewertet. Diese Betrachtung lässt aber die langsame Umsetzung sowie negative externe Umwelteffekte außer Acht. Eine Bewertung anhand der DAC-Kriterien kommt zu dem Ergebnis, dass sich das Vorhaben zwar durch eine gute Relevanz sowie eine gerade noch zufriedenstellende Effektivität, Effizienz und Nachhaltigkeit auszeichnet, die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen jedoch u. E. als nicht zufriedenstellend bewertet werden müssen. Gründe hierfür sind der geringe Beitrag zur Förderung des Binnenhandels durch die Küstenschifffahrt und die vielen Indizien für negative Umweltwirkungen durch illegalen Export von Tropenhölzern. Zusammenfassend bewerten wir das Vorhaben deshalb als nicht mehr zufriedenstellend. Handlungsbedarf seitens der mosambikanischen Regierung besteht insbesondere bei der Eindämmung illegaler Holzexporte, die über den Hafen Quelimane umgeschlagen werden. Infrastrukturprojekte, die wesentlich in einem aus Umweltgesichtspunkte kritischen Umfeld realisiert werden, sollten durch personelle Unterstützungsmaßnahmen flankiert werden.

### Relevanz

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur war und ist eine strategische Priorität der Regierung von Mosambik als Grundlage für weitere wirtschaftliche Entwicklung. Die Verkehrsinfrastruktur in Sambesia war zum Zeitpunkt der Prüfung in hohem Maße defizitär. Die Sanierung des Hafens von Quelimane war ein wichtiger Baustein, um diese Situation zu verbessern und dringend benötigte Importe für den Wiederaufbau abzuwickeln und Exportmöglichkeiten für landwirtschaftliche Produkte zu schaffen.

Bedingt durch die hohen Steuern auf Neuanschaffungen von Schiffen führte der Konkurs einer großen Zuckerplantage am Sambesi und des letzten Küstenschiffahrtsreeders in 2006 zum völligen Erliegen der Küstenschifffahrt, die erst 2013 wiederbelebt werden konnte. Bei Projektplanung hätten das regulative Umfeld und die Unterstützung der privaten Reeder umfassender adressiert werden sollen. U. a. wegen dieses Versäumnisses blieben die Hafenumschläge hinter den Erwartungen zurück.

Aus heutiger Sicht wären begleitende Maßnahmen zur Senkung der indirekten Transportkosten wie Zollabwicklung, Durchsetzung von vorhandenen, angemessenen Gesetzen und Vorschriften, Tarifgestaltung, Besteuerung, Hafenmanagement sowie intensivere Vermarktung des Hafens wünschenswert und geeignet gewesen, die generellen Transportkosten zu senken und dadurch einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung zu leisten. Dies ändert jedoch nichts an der hohen Relevanz der investiven Maßnahme der Hafenerholung.

Die Tatsache, dass nur in bescheidenem Umfang Agrarexporte realisiert werden konnten und große Umsatzposten durch die Schließung von Zucker- und Kokosplantagen wegfielen, legt zwar nahe, dass eine Unterstützung des Agrarsektors ebenfalls hätte relevant sein können, ohne verbesserte Transportinfrastruktur aber auch nicht sinnvoll gewesen wäre.

Die Koordination und Arbeitsteilung mit anderen Gebern für das Projekt erfolgte durch die Integration in das von der Weltbank geführte Straßen- und Küstenschifffahrts-Programm (ROCS). Nachteilig auf das FZ-Projekt wirkte sich jedoch die nachträgliche Streichung, aufgrund von Mittelknappheit, der Komponente 6 „Küstenschifffahrt und die Kabotage“ aus, durch die die Küstenschifffahrt hätte stärker gestützt werden können.

Zusammenfassend können wir jedoch konstatieren, dass die Relevanz des Projektes hoch war und das Vorhaben in den nächsten 5-10 Jahren durchaus weiter das Potential hat, zur Entwicklung der Provinz Sambesia beizutragen. Der Hafen spielt für Investitionspläne, wie z. B. die geplante Sonderwirtschaftszone im nahegelegenen Macuba eine wichtige Rolle. Jedoch bleibt die langfristige Rolle des Binnenhafens Quelimane unklar, bedingt durch den geplanten Tiefwasserhafen im benachbarten Macuze, der einerseits eine zusätzliche Konkurrenz darstellt, andererseits aber auch das Geschäft beleben könnte.

### Relevanz Teilnote: 2

## Effektivität

Ziel des Projektes war die nachhaltige Gewährleistung eines effizienten und wettbewerbsfähigen Hafenbetriebes. Dieses Ziel kann aus heutiger Sicht als erreicht angesehen werden. Allerdings sind bei der Bewertung Abstriche zu machen, da die Indikatoren nicht durchgängig und teilweise verspätet erreicht wurden, u.a. aufgrund des langwierigen Vergabeprozesses für die Konzession.

Die Grundentscheidung, einen effizienten und wettbewerbsfähigen Hafenbetrieb durch die Konzessionierung des Betriebes zu erreichen, stellt sich jedoch aus heutiger Sicht weiterhin als richtig dar, da die Leistungsfähigkeit von staatlichen Verwaltungsstrukturen in Mosambik weiterhin schwach ist.

Die Messung des Projekterfolges durch die Größe des Hafenumschlags (Ziel > 200.000 t, davon 26.000 t in Containern, p.a., zwei Jahre nach Betriebsbeginn) und die durchschnittliche Schiffs Liegezeit (Ziel: < 85 Stunden) erscheint auch aus heutiger Sicht sinnvoll. Die Indikatoren wurden in 2008 für den Hafenumschlag erhöht und um den Indikator "Profitabilität des Hafens" ergänzt.

Die Umschlagszahlen des Hafens entwickelten sich wechselhaft über die Jahre. Zum einen schwankten die Umsätze erheblich, zum anderen änderte sich die Zusammensetzung des Umschlags. Der Indikator "Hafenumschlag" mit einem ursprünglichen Zielwert von 140.000 t p.a. wurde bereits wenige Jahre nach der Prüfung erreicht und daraufhin erstmals angepasst, ohne dass irgendwelche Rehabilitierungsmaßnahmen durchgeführt worden wären. Der Zusammenbruch der Zuckerexporte und der Küstenschifffahrt führte in den dann folgenden Jahren 2006-2009 zu starken Umschlagsrückgängen. Eine erneute Anpassung des Indikators erfolgte nach der Rehabilitierung in 2008 auf 200.000 t p.a. Dieser Zielwert wurde drei Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten in 2011 erreicht, sank dann jedoch wieder geringfügig ab und liegt zum Zeitpunkt der Evaluierung bei 187.000 t p.a. Der derzeitige Umschlag wird nahezu ausschließlich mit Containern durchgeführt, so dass der Teilindikator Containerumschlag als weit übererfüllt bewertet werden kann. Der hohe Containeranteil deutet darauf hin, dass der Hafen deutlich exportorientierter ist als ursprünglich angenommen, da Container besonders für den Überseehandel eingesetzt werden.

Der Indikator "durchschnittliche Schiffs Liegezeit" (< 85 Stunden) wurde erstmals in 2009 erreicht und verbesserte sich durch die Rehabilitierung und die private Betriebsführung auf aussagegemäß durchschnittliche 60 Stunden. Die Betriebsführung ist damit in hohem Maße effizient und zufriedenstellend. Negativ zu bewerten ist, dass die Umschlagskapazität an ihre Grenzen stößt, da einer der beiden Liegeplätze für größere Schiffe aufgrund der seit knapp vier Jahren unterbliebenen Ausbaggerungsarbeiten nicht genutzt werden kann. Die kurzen Schiffs Liegezeiten können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es für große Schiffe zu mehrtägigen Wartezeiten bei der Einfahrt in den Fluss kommt, weil der Tidenhub nicht ausreichend ist. Dies ist ein inhärentes Problem des Hafens Quelimane.

Der Indikator „Profitabilität des Hafens“ kann seit 2010 als erfüllt angesehen werden, da der Konzessionär signifikante Überschüsse erzielt. Konzessionsgebühren werden vom Betreiber nicht abgeführt, sind aber bei der Betrachtung der Überschüsse berücksichtigt. Nötige Ausbaggerungen mit Kostenbeteiligung des Betreibers sind bisher nicht erfolgt. In den Jahren 2006-2009 wurden keine Überschüsse erzielt. Sofern es nicht zu einem unerwarteten und signifikanten Einbruch der Umschlagszahlen kommt, ist aufgrund der guten wirtschaftlichen Aussichten und der geringen Kosten des Konzessionärs sowie der finanziell soliden Muttergesellschaft und der starken Unterstützung des mosambikanischen Staates für den Projektträger mittelfristig nicht mit Risiken zu rechnen, die den ordnungsgemäßen Betrieb des Hafens oder die Liquidität des Betreibers in Frage stellen. Wir gehen davon aus, dass der Betreiber in der Lage wäre, die Konzessionsgebühren zu zahlen, ohne dass dies zu Liquiditäts- oder Rentabilitätsengpässen führen würde. Es sei darauf hingewiesen, dass ein großer Teil der Einnahmen aus dem überaus problematischen Export von Tropenhölzern stammt. Rund die Hälfte des Hafenumschlags resultiert aus Holzexporten. Es kann davon ausgegangen werden, dass mindestens die Hälfte dieser Exporte illegalen Ursprungs ist (Details und Quellen - siehe übergeordnete developmentspolitische Wirkungen). Die langfristige Tragfähigkeit des Hafens hängt aufgrund seiner Exportorientierung stark von der Konkurrenz durch andere Häfen ab.

Die Möglichkeit weiteren Wachstums ist gegeben. Neben den genannten Ausbaggerungsarbeiten sind jedoch Änderungen im Betriebsablauf nötig, um die Designkapazität von 300.000 t zu erreichen. Hierzu gehört, dass Container nicht mehr innerhalb des Hafens mit Holz beladen werden und dass mehr technisches Gerät verfügbar ist und eingesetzt wird.

Die Erreichung der bei Programmprüfung definierten Programmziele kann wie folgt zusammengefasst werden:

Projektziel-Indikator	Status PP 1998	Ex-post-Evaluierung 2014
Hafenumschlag p. a. > 140.000 t, davon 26.000 t in Containern. Anpassung auf 200.000 t in 2008.	je nach Quelle 84.000 t bzw. 152.000 t	187.000 t, fast vollständig in Containern.
Durchschnittliche Schiffs Liegezeit < 85 Stunden	ca. 115 Stunden im Durchschnitt	ca. 60 Stunden im Durchschnitt
Profitabilität des Hafens, eingeführt 2008.	-	ca. 695.000 USD Gewinn, bei geringem Kapitaleinsatz des Betreibers

Wir bewerten die Effektivität als voll zufrieden stellend. Der Indikator zum Hafenumschlag ist heute nicht erreicht. Zwar wurde die Wertbestückung im Laufe der Durchführung des Projekt angehoben, jedoch trägt der teils illegale Holzexport (siehe übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen) nicht unerheblich zur Zielerreichung bei.

**Effektivität Teilnote: 3**

### Effizienz

Positiv hervorzuheben ist, dass die Projektziele trotz einer sehr langen Durchführungsdauer von 10 Jahren kosteneffizient erreicht wurden. Das Projektbudget wurde aufgrund eines günstigen Angebots und einer positiven Wechselkursentwicklung sogar unterschritten, trotz höherer Consultingkosten aufgrund der Durchführungsdauer. Die Auslegung und der Umfang der durchgeführten Maßnahmen waren völlig angemessen.

Die langen Verzögerungen zu Projektbeginn, bedingt durch die Auswahl des Betreibers, führten dazu, dass die ersten Betriebsjahre mit dem Zusammenbruch der Küstenschifffahrt zusammen fielen. Dies schmälert die Effizienz des Projekts.

Im Vergleich zu den Erwartungen bei Projektbeginn, unter Berücksichtigung von geringer als erwartet gestiegenem Umsatz des Hafens und einer realistischeren Schätzung der Transportkostensparnisse, kommt eine volkswirtschaftliche Betrachtung nur noch zu einer bescheidenen Rendite von rd. 2-4 %. Die zufriedenstellende Kapazitätsauslastung sowie die einzelwirtschaftliche Rentabilität (rd. 25 %) und Kostendeckung des Hafens sind dem gegenüberzustellen (siehe auch Indikator "Profitabilität des Hafens"). Aus der Perspektive des Konzessionsgebers ist das Geschäft nicht wirtschaftlich.

Die Investition in den Binnenhafen Quelimane ist trotz der wettbewerblichen Nachteile zu den benachbarten Tiefseehäfen Beira und Nacala aus heutiger rein wirtschaftlicher Sicht zu rechtfertigen, da das Nachbarland Malawi und die Wirtschaft der Provinz Sambesia durch den Hafen profitieren. Langfristig sehen wir die Konkurrenzfähigkeit des Hafens in Quelimane mit Risiken behaftet, da im Exportmarkt neue Konkurrenz entsteht.

Wir bewerten die Effizienz als gerade noch zufrieden stellend.

**Effizienz Teilnote: 3**

## Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das Oberziel des Vorhabens war es, durch die Verringerung der Außenhandelskosten einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Provinz Sambesia zu leisten und diese verstärkt in die nationale und internationale Wirtschaft einzubinden. Aus heutiger Sicht würde dieses Ziel um Klimaschutzwirkungen ergänzt und stärker auf die Schaffung von Arbeitsplätzen abstellen, es ist aber weiterhin adäquat, wenn gleich relativ breit formuliert und schwer messbar.

Der gewählte Indikator bei Prüfung (Umschlagswachstum > Wirtschaftswachstum) wurde nicht erfüllt, da das BIP Wachstum mit 7,5% im langjährigen Mittel über dem Umschlagswachstum von 5% lag. Der mittels des Indikators angestellte Vergleich der Wachstumsraten ist ein grundsätzlich sinnvoller Indikator, der die Attraktivität des Hafens verglichen mit dem allgemeinen Wirtschaftswachstums und damit auch mit dem allgemeinen Wachstum des Transportsektors ausdrücken soll. In diesem konkreten Fall jedoch sollte er nicht überbewertet werden, da die im Hafen umgeschlagenen Warengruppen in einem nur sehr indirekten Zusammenhang zum Wirtschaftswachstum in der Provinz Sambesia und des Einzugsgebiets stehen. Die Erhebung von Transportkostendaten zur Bestimmung des Projekterfolgs war schon bei Projektprüfung nicht möglich und konnte auch im Rahmen der Evaluierung nicht erfolgen, die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen beruhen auf Schätzungen.

Eine Reduktion der Außenhandelskosten zu bestimmen, ist nur näherungsweise möglich. Die Aussagen zur Angemessenheit der Hafengebühren, als einer von vielen Komponenten der Transportkosten, waren vor Ort heterogen. Faktisch ist jedoch festzuhalten, dass die Hafengebühren seit 2005 nicht mehr erhöht wurden. Die Tatsache, dass die Umsätze gestiegen sind und der Hafen auch für den Handel mit Malawi immer interessanter wird, stützt die These, dass die Transportkosten relativ gesunken sind. Die Attraktivität der Nutzung des Hafens für Binnentransporte wird auch durch den deutlich schnelleren Straßentransport begrenzt.

Der Hafen beschäftigt direkt rd. 100 Angestellte und indirekt vor allem im Logistik- und Transportsektor bis zu 400 Menschen, was den Hafen zum wichtigsten Faktor für Einkommensgenerierung und wirtschaftliche Entwicklung in Quelimane macht. Aussagegemäß profitiert die Gemeindeverwaltung jedoch nicht direkt durch Abgaben des Hafens. Inwieweit nachgelagerte Arbeitsplätze, bspw. durch den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit von Plantagen, durch das Projekt unterstützt wurden, konnte nicht ermittelt werden.

Die Wirkungen des Hafens auf die nationale und internationale Wirtschaftsentwicklung lassen sich besser verstehen, wenn man die Zusammensetzung des heutigen Umschlagsvolumens analysiert: Betrachtet man den Umschlag nach Warengruppen, beträgt der Anteil der Ausfuhren 62 % (54 % des gesamten Umschlags sind Holzausfuhren, 4 % Mineralsanden und 4% Agrarprodukte). Die Einfuhren belaufen sich auf 32 % des gesamten Umschlags (nach Warengruppen getrennt betrachtet sind 15 % des gesamten Umschlags Zement und 6 % bzw. 11 % allgemeine Güter für Mosambik bzw. Malawi). Weitere 6 % des gesamten Umschlags entfallen auf leere Container und Rundungen.

Seit 2009 konnte der Hafen zunehmend Importe nach Malawi abwickeln, die heute 11% des Umschlags ausmachen. Es gibt keine Exporte aus Malawi, die über den Hafen abgewickelt werden. Damit ist hervorzuheben, dass der Hafen nicht antizipierte positive Wirkungen für das Nachbarland Malawi erzielt und den dortigen Handel stärkt. Die ursprünglich anvisierte Zielgruppe, Reeder von Küstenschiffen, konnte bis dato nicht wesentlich erreicht werden, da der Binnenhandel nur 7 % des Umschlags ausmacht, davon die Hälfte Holztransporte. 93 % entfallen auf internationalen Handel. Die am Handel beteiligten Akteure dürften als Zielgruppe hingegen durch gesunkene Kosten und flexiblere Transportmöglichkeiten von dem Projekt profitiert haben.

Im Hinblick auf die Zielerreichung bedeutet dies, dass der Beitrag zu einer Erhöhung des Binnenhandels sehr begrenzt ist. Für die Zukunft besteht aber großes Potential, mehr Transport von der Nationalstraße EN1 zurück auf die Küstenschiffe zu holen, zumal die Nutzung von Küstenschiffen ggü. LKW aus heutiger Sicht mit positiven Klimaschutzwirkungen verbunden ist.

In Bezug auf die entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens ist der Holzexport durch den Hafen als besonders kritisch zu bewerten. Die Problematik illegaler Holzexporte aus Mosambik ist in verschiedenen Publikationen und Medienberichten seit mindestens 2002 beschrieben, auch mit Verweis auf den Hafen Quelimane. Zentrale Informationsquellen waren u. a. Publikationen der Environmental Investigation Agency EIA von 2013, das Center for International Forestry Research CIFR von 2013 sowie eine Landes-



studie für den Forest Law Enforcement, Governance and Trade Action Plan FLEGT der Europäischen Kommission von 2014. Auch aus früheren Jahren (2006 und 2009) finden sich Studien zum Thema.

Derzeit kommen die größtenteils zersägten Bretter aus Distrikten, die ca. 100-200 km vom Hafen entfernt sind und dann vor Ort in Container verladen werden. Wesentliche Profiteure des Hafens waren zuletzt chinesische Holzexporteure, die Tropenhölzer per Container über die Komoren und Dubai nach China transportieren.

Die Holzexporte sind seit 2012 extrem gewachsen und erhielten im Herbst 2013 aussagegemäß nochmals einen Wachstumsschub. Dies steht im Widerspruch zu Aussagen der Forstverwaltung, dass die Anzahl der Einschlagslizenzen und Holzkonzessionen rückläufig seien. Zwar gibt es in Mosambik ein Zertifizierungssystem für Holz und eine gute gesetzliche Grundlage für Holzexporte. Gespräche mit Umweltverbänden (WWF) und Transportunternehmern lassen jedoch wenig Zweifel daran, dass aufgrund der hohen Korruption in Mosambik, die gemäß den Aussagen der Gesprächspartner und auch Presseberichten zum Thema von höchster Stelle gedeckt wird, eine Umgehung der gesetzlichen Auflagen relativ einfach ist. Schätzungen zu Folge gehen dem mosambikanischen Staat laut EIA jedes Jahr bis zu 20 Mio. EUR an Einnahmen durch illegale Holzexporte verloren. Wie bereits 2002 im Rahmen einer FZ-finanzierten Studie des mosambikanischen National Directorate of Forests and Wildlife NDFW festgestellt wurde, ist der mosambikanische Zoll der Schwachpunkt zur Sicherstellung legaler Holzexporte. Die Studie empfahl besonders die Einrichtung zusätzlicher Kontrollposten, auch im Hafen Quelimane. Es wurden auch zusätzliche Posten eingeführt, deren Effektivität angesichts der Exportzahlen jedoch fragwürdig ist. Die Problematik der illegalen Exportware demnach bereits früh bekannt. Bei Projektprüfung 1998 wurden bezüglich der Umweltwirkungen nur Auswirkungen am Standort des Hafens untersucht. Nach Bekanntwerden der Problematik, hätte es Sinn gemacht, die Konzeption von personellen Unterstützungsmaßnahmen anzudenken.

Mehreren, nach unserer Einschätzung verlässlichen, Aussagen zu Folge ist ein hoher Anteil der durch den Hafen Quelimane abgewickelten Holzexporte illegalen Ursprungs. Die relativ abgeschiedene Lage des nun rehabilitierten Hafens fördert u. E. den illegalen Export von Hölzern, deren Binnentransport zu anderen Häfen nicht möglich und wirtschaftlich wäre. Bei einem Großteil des Holzes handelt es sich um sehr wertvolles und langsam wachsendes „Black Wood“. Die Dimension möglicher Umweltschäden konnte im Rahmen der Evaluierung nicht bestimmt werden. Jedoch führen Exporte schützenswerter Tropenhölzer in dieser Größenordnung unweigerlich zu einer negativen Bewertung der entwicklungspolitischen Wirkungen.

Der zuletzt aufgenommene Export von Mineralsanden nach China, durch Ausbaggerungen in den Flussniederungen in unmittelbarer Nähe von Quelimane, findet ebenfalls unter nicht regulierten Bedingungen statt und hat daher das Potential, lokale Umweltschäden durch die Zerstörung fragiler Ökosysteme zu verursachen.

#### Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 4

#### Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit des Betriebs ist aufgrund eines kompetenten und finanziell soliden, internationalen Betreibers, der auch den benachbarten Hafen Beira betreibt, weitestgehend sichergestellt. Die Abwicklung erfolgt professionell, Ersatzinvestitionen werden vorgenommen, und der Betreiber ist bei der Akquise neuer Kunden engagiert und wettbewerbsfähig. Für die nächsten 5-10 Jahre sind weiterhin gute Umschlagsmöglichkeiten gegeben. Mögliche weitere Umsatzbeiträge könnten in Zukunft die Sonderindustriezone Macuba, ca. 150 km im Landesinneren von Quelimane bringen sowie der Export von Mineralsanden und Agrarprodukten (Zucker, Tee, etc.) des stark wachsenden Agrarsektors in Sambesia. Ob sich der Bau und spätere Betrieb eines Tiefseehafens in Macuze positiv oder negativ auf Quelimane auswirken wird, ist unklar.

Die hohe Abhängigkeit des Hafens von Holzexporten ist ein signifikantes Risiko im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Vorhabens. Wenngleich nicht mit einem kurzfristigen Kollaps dieses größten Umsatzbringers zu rechnen ist, stellt der Holzexport mit aktuell über 60% jedoch ein Klumpenrisiko dar.

Die nicht erfolgte Ausbaggerung des Hafens gefährdet dessen weiteres Wachstumspotential. Die Kosten hierfür in Höhe von 1,6 Millionen USD sind weitestgehend vom Konzessionsnehmer zu tragen. Eine Übereinkunft auf Managementebenen über eine Kostenteilung zwischen den zuständigen Akteuren (Ministerium, Konzessionär, Konzessionsgeber) sollte schnellstmöglich getroffen werden. Diese Diskussion ist in engem Zusammenhang mit den bisher nicht abgeführten Konzessionsgebühren der letzten Jahre in Höhe von ca. 4 Mio. USD zu sehen, und eine Lösung liegt im Bereich des Möglichen.

**Nachhaltigkeit Teilnote: 3**

### Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

Zur Beurteilung des Vorhabens nach den Kriterien **Relevanz, Effektivität, Effizienz, übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen** als auch zur abschließenden **Gesamtbewertung** der entwicklungspolitischen Wirksamkeit wird eine sechsstufige Skala verwandt. Die Skalenwerte sind wie folgt belegt:

<b>Stufe 1</b>	sehr gutes, deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis
<b>Stufe 2</b>	gutes, voll den Erwartungen entsprechendes Ergebnis, ohne wesentliche Mängel
<b>Stufe 3</b>	zufriedenstellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
<b>Stufe 4</b>	nicht zufriedenstellendes Ergebnis; liegt deutlich unter den Erwartungen und es dominieren trotz erkennbarer positiver Ergebnisse die negativen Ergebnisse
<b>Stufe 5</b>	eindeutig unzureichendes Ergebnis: trotz einiger positiver Teilergebnisse dominieren die negativen Ergebnisse deutlich
<b>Stufe 6</b>	das Vorhaben ist nutzlos bzw. die Situation ist eher verschlechtert

Die Stufen 1–3 kennzeichnen eine positive bzw. erfolgreiche, die Stufen 4–6 eine nicht positive bzw. nicht erfolgreiche Bewertung.

### Das Kriterium **Nachhaltigkeit** wird anhand der folgenden vierstufigen Skala bewertet:

Nachhaltigkeitsstufe 1 (sehr gute Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit unverändert fortbestehen oder sogar zunehmen.

Nachhaltigkeitsstufe 2 (gute Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nur geringfügig zurückgehen, aber insgesamt deutlich positiv bleiben (Normalfall; „das was man erwarten kann“).

Nachhaltigkeitsstufe 3 (zufriedenstellende Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich zurückgehen, aber noch positiv bleiben. Diese Stufe ist auch zutreffend, wenn die Nachhaltigkeit eines Vorhabens bis zum Evaluierungszeitpunkt als nicht ausreichend eingeschätzt wird, sich aber mit hoher Wahrscheinlichkeit positiv entwickeln und das Vorhaben damit eine positive entwicklungspolitische Wirksamkeit erreichen wird.

Nachhaltigkeitsstufe 4 (nicht ausreichende Nachhaltigkeit): Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens ist bis zum Evaluierungszeitpunkt nicht ausreichend und wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit auch nicht verbessern. Diese Stufe ist auch zutreffend, wenn die bisher positiv bewertete Nachhaltigkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit gravierend zurückgehen und nicht mehr den Ansprüchen der Stufe 3 genügen wird.

Die **Gesamtbewertung** auf der sechsstufigen Skala wird aus einer projektspezifisch zu begründenden Gewichtung der fünf Einzelkriterien gebildet. Die Stufen 1–3 der Gesamtbewertung kennzeichnen ein „erfolgreiches“, die Stufen 4–6 ein „nicht erfolgreiches“ Vorhaben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Vorhaben i. d. R. nur dann als entwicklungspolitisch „erfolgreich“ eingestuft werden kann, wenn die Projektzielerreichung („Effektivität“) und die Wirkungen auf Oberzielebene („Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen“) **als auch** die Nachhaltigkeit mindestens als „zufriedenstellend“ (Stufe 3) bewertet werden.