

China wird vom Westen zunehmend als Konkurrenz gefürchtet und als undemokratische Nation dargestellt, als Land in dem eine Ein-Parteiendiktatur herrscht und keine Meinungsfreiheit herrscht. Der Regierung Chinas werden von zwielichtigen Organisationen und „Spezialisten“ unbelegbare Menschenrechtsverletzungen vorgeworfen. Die USA, ihre Geheimdienste und eigens zum Zweck der Diffamierung Chinas gegründete NGO's unterstützen und finanzieren separatistische und terroristische Aktivitäten vornehmlich in Xinjiang und in Tibet, heizen anti-chinesische Ressentiments in den Ländern der Region an, gründen anti-chinesische Bündnisse wie Quad und Aukus und versuchen, den Ausbau der Neuen Seidenstraße zu untergraben und andere Länder von einer Zusammenarbeit mit China abzuhalten. **Von Marco Wenzel.**

*Lesen Sie auch [den ersten Teil](#).*

Seit etwa dem Jahr 2000, seit China zu einer Weltmacht aufgestiegen ist, wird über das Land in den westlichen Medien vorwiegend negativ berichtet und das Land wird als aggressive expansionistische Macht dargestellt. Das Projekt der Neuen Seidenstraße ist in den Augen des Westens ein Instrument, um die internationale Ordnung neu zu gestalten und Chinas Hegemonie über den asiatisch-pazifischen Raum und darüber hinaus zu etablieren.

Die Logik des Projekts Neue Seidenstraße ist eine andere als die „Entwicklungshilfe“, die der Westen den Ländern der Dritten Welt in aller Regel gewährt. Zwar sind Chinas Investitionen in andere Länder nie uneigennützig, aber sie bieten auch den Partnerländern Vorteile und China legt Wert auf die Entwicklung der Infrastruktur seiner Partnerländer. China wird in der Regel von seinen Partnerländern geschätzt und nicht als Ausbeuter angesehen. Zwei Drittel der Weltbevölkerung könnten durch die Neue Seidenstraße miteinander verbunden werden. China hat sich auf Infrastrukturprogramme spezialisiert und baut nicht nur Straßen, Häfen und Eisenbahnlinien in seinen Vertragsländern, sondern auch Sportstadien, Schulen, Bankgebäude, Regierungsgebäude usw.

Die Vorwürfe, die im Westen gegen Chinas Projekte erhoben werden, sind meist die folgenden:

1. China locke seine Partnerländer in eine Schuldenfalle und mache sie damit abhängig.
2. China führe die Bauarbeiten an den verschiedenen Projekten vorwiegend mit eigenen Arbeitern aus und importiere die meisten benötigten Rohstoffe und Baumaschinen direkt aus China.
3. Die Ausführung der Bauarbeiten sei oft mit schweren Umweltschäden verbunden. Die Arbeitsbedingungen seien schlecht und Einwohner in den von den Baumaßnahmen

betroffenen Gebieten würden oft vertrieben und enteignet.

## **Finanzierung der Neuen Seidenstraße**

China finanziert die Neue Seidenstraße einerseits über staatliche chinesische Geschäftsbanken. Zur Finanzierung von Strukturprojekten hat China zusätzlich noch die Industrial & Commercial Bank of China, die größte Bank der VR, sowie die China Export-Import (Exim) Bank gegründet. Darüber hinaus hat die chinesische Regierung noch den Seidenstraßen-Fonds (New Silk Road Fund) und die Asian Infrastructure Investment Bank und zusammen mit Brasilien, Russland, Indien und Südafrika die New Development Bank gegründet. Es ist also nicht nur China allein, das in den Topf zur Finanzierung der Seidenstraße einzahlt.

Das Geld wird dann meist in Form von Krediten an die teilnehmenden Länder gegeben, um damit die vereinbarten Projekte umzusetzen. Mit diesen Ländern schließt China sogenannte Memorandums of Understanding (MoU) ab, Abkommen, die eine zukünftige Zusammenarbeit regeln.

Die Bedingungen für Chinas Kredite ändern sich von Land zu Land. In Asien und insbesondere im Indischen Ozean ist Indien sein größter Rivale. Der Indische Ozean soll nach Chinas Auffassung nicht alleine Indiens Ozean sein. Einigen Ländern gegenüber, wie z.B. Nepal und Mauritius, zeigt sich China besonders großzügig, um dem Einfluss Indiens entgegenzuwirken. Indien dagegen betrachtet die Ausbreitung Chinas in der Region mit großem Misstrauen und versucht seinerseits, die Entscheidungsträger in der Region auf seine Seite zu ziehen. Von dieser Rivalität können manche Länder profitieren und günstige Bedingungen für den Bau von Infrastrukturprojekten aushandeln.

Wir wollen uns ein paar Projekte näher anschauen und dabei nicht die Augen vor Nachteilen und Vorwürfen verschließen, die bei verschiedenen Projekten auch von der Bevölkerung vor Ort gegen die Zusammenarbeit mit China erhoben werden.

## **Die Schuldenfalle**

**Pakistan** ist vielleicht Chinas treuester Partner. China genießt hohes Ansehen in der lokalen Bevölkerung und das Land hat ein MoU mit China abgeschlossen. Das wichtigste Projekt für China in Pakistan ist der Hafen von Gwadar. Der Hafen spielt eine wichtige Rolle in Chinas Bestreben zu einem Zugang zum Indischen Ozean und zur Kontrolle über die Schifffahrt dort. China selber hat keine Verbindung zum Indischen Ozean. Der Tiefseehafen wurde von China gebaut und finanziert und 2010 fertiggestellt. Die Kosten betragen über

eine Milliarde USD. Dafür hat China für 40 Jahre die Kontrolle über den Hafen bekommen.

Gwadar wäre aber für China nichts ohne die Karakorum-Fernstraße, die Verbindungsstraße zwischen Pakistan und Kashgar in der chinesischen Provinz Xinjiang, über die Güter für den Im- und Export nach China transportiert werden. Der Karakorum Highway wurde von Pakistan und China zusammen gebaut und bereits 1978 fertiggestellt.

China gewährte Pakistan 2015 im Rahmen des 13. Fünfjahresplanes weitere Kredite in Höhe von 60 Milliarden USD für den CPEC (China-Pakistan Economic Corridor), um seine Infrastruktur zu verbessern. Damit werden Straßen und Eisenbahnlinien, aber auch Kraftwerke und sogar Pipelines gebaut. Kritisiert wird, dass China für diese Kredite 5 Prozent Zinsen verlangt, in der Tat heutzutage eine hohe Zinsrate. Im Vergleich dazu zeigt eine Studie der OECD, dass die Darlehen für Entwicklungshilfe aller OECD-Mitglieder im Durchschnitt einen Zinssatz von 1,1 Prozent aufweisen. Pakistan wird sich wahrscheinlich schwertun, die Kredite zurückzuzahlen, allerdings machen die chinesischen Kredite nur 30 Prozent der Gesamtschulden Pakistans aus.

In **Sri Lanka**, im Distrikt Hambantota, baute China einen Tiefseehafen und gleich einen Flughafen dazu, finanziert über ein Darlehen von 8 Milliarden USD an die Regierung. Die Eröffnung war 2013. Rajapaksa International Airport, benannt nach dem damaligen Präsidenten Sri Lankas, ist der wohl einsamste Flughafen der Welt. Das Terminal kann 1 Million Passagiere im Jahr abfertigen, aber es kommt keiner. Hambantota liegt zu weit entfernt von der Hauptstadt Colombo und die Region ist touristisch kaum erschlossen. Und auch die Schiffe legen lieber in Colombo, einem der wichtigsten asiatischen Häfen, an als in Hambantota. Sri Lanka hatte Probleme, seine Schulden an China zurückzuzahlen. Um den Einfluss Chinas auf Sri Lanka zu begrenzen, hat Indien den Flughafen, trotz fehlender Passagiere, jetzt geleast und China hat den Schiffshafen gepachtet.

Hambantota ist das Paradebeispiel, das immer von den Gegnern Chinas angeführt wird, um zu belegen, dass China seine Partnerländer in eine Schuldenfalle locke, um anschließend die gebaute Infrastruktur selber zu übernehmen. Entgegen dem verbreiteten Narrativ gab es jedoch keinen Tausch Schuldenerlass gegen den Hafen. Der Hafenbetrieb ist zwar immer noch nicht kostendeckend, aber der Hafen gehört immer noch Sri Lanka, das jedes Jahr 100 Millionen USD an Rückzahlungen für den Kredit leistet:

*„Bei dem oft zitierten ‘Hafendeal’ handelte es sich in Wirklichkeit um einen Pachtvertrag, der eindeutig von den für den Bau des Hafens aufgenommenen Krediten getrennt war, und das Geld aus der Pacht wurde zur Stärkung der*

*Devisenreserven des Landes und nicht zur Rückzahlung an China verwendet. Es gab keinen Schuldenerlass, obwohl der Hafen für 99 Jahre an China verpachtet wurde. Die Eigentumsverhältnisse haben sich nicht geändert. Gemäß dem Pachtvertrag wird jedoch ein erheblicher Teil des Hafenbetriebs von der China Merchant Port Company abgewickelt, so dass ein großer Teil des Gewinns, wenn überhaupt, von CM Port erwirtschaftet werden wird“. ([The Diplomat, 1. Januar 2020](#))*

Die Wahrheit für die Durchführung des unrentablen Projektes dürfte eher die sein, dass sich Percy Mahinda Rajapaksa, der aus der Region um Hambantota stammt, mit dem Projekt ein Denkmal setzen wollte und sich verrechnet hat. Es war ursprünglich die Regierung Rajapaksa, die an China herangetreten ist mit der Bitte, das Projekt zu finanzieren und die benötigten Investitionskredite zu gewähren, die von anderer Seite kaum zu bekommen waren. Hinzu kommt, dass die Verbindlichkeiten gegenüber China 2016 keine 5 Prozent der Gesamtschulden Sri Lankas betragen. Die Schulden an westliche Länder waren zu der Zeit wesentlich höher.

Mit einer Länge von 414 Kilometern ab der Grenze zu China verbindet seit neuestem eine neue Eisenbahnstrecke **Laos** mit China. Wenn alles nach Plan verläuft, wird die Eisenbahnlinie demnächst auch von Vientiane über eine geplante neue Brücke über den Mekong nach Thailand und schließlich bis nach Singapur führen.

Das Abkommen zwischen China und Laos wurde 2015 geschlossen und die Arbeiten begannen im Dezember 2016. Betrieben wird die Bahnlinie von der Lao-China Railway Company (LCRC), einem Joint Venture.

Laos hat sich bei China dafür hoch verschuldet. Rund 3,6 Mrd. USD der Gesamtkosten von 5,97 USD für die Eisenbahn wurden durch ein Darlehen der Export-Import Bank of China finanziert, der Rest durch eine Gesellschaft, die sich aus drei chinesischen Staatsunternehmen mit 70 Prozent und einem laotischen Staatsunternehmen mit 30 Prozent zusammensetzt. Es wird geschätzt, dass die jährlichen Zinsen für das chinesische Darlehen etwa 20 Prozent der Staatsausgaben von Laos betragen.

Kritiker Chinas behaupten, dass Laos bald in Schulden versinken werde, die es nicht mehr bedienen kann, und damit in die Schuldenfalle gerät. Aber die Bahnlinie bietet dem Binnenland Laos auch große Möglichkeiten, sich nach außen hin zu öffnen, seinen Handel mit den südostasiatischen Ländern zu intensivieren und den Tourismus zu fördern. Die große Frage ist hier, ob ein Projekt, das auf Globalisierung und steigenden Welthandel

setzt, zukunftsfähig und rentabel sein wird. 2015 war die Welt noch in Ordnung, dass 2019 Covid den Tourismus, die Wirtschaft und den Handel lahmlegen sollte, konnte damals noch niemand wissen. Vorhersagen sind bekanntlich immer dann schwierig zu machen, wenn sie die Zukunft betreffen.

Der Ausbau der Infrastruktur und Verkehrsverbindungen durch China in vielen Ländern, die der Westen bisher ignoriert oder bestenfalls nur als Rohstofflieferanten betrachtet hat, wird jedenfalls gerne als versteckte Schuldenfalle dargestellt, die die Kooperationspartner in die Abhängigkeit treiben soll. Dabei wird die Mär verbreitet, China vergebe absichtlich, im Rahmen einer „Schuldenfallendiplomatie“, teure Kredite an schwache Volkswirtschaften in der Hoffnung, dass diese die Kredite später nicht zurückzahlen könnten und Peking sich dann als Ausgleich für den Kreditausfall die gebauten Anlagen unter den Nagel reißen könnte. Das aber ist eine böswillige Unterstellung. Es gibt keine Strategie von Peking, um Entwicklungsländer in untragbare Schulden zu locken. Unter Kreditausfällen leidet auch China selber. Und Kreditausfälle entstehen, wenn die gebauten Anlagen unrentabel sind, wie im Fall Hambantota. Und wer will schon gerne auf unrentablen Infrastrukturen in fremden Ländern sitzenbleiben?

Oft wird in diesem Zusammenhang auch von versteckten Schulden geredet. Denn die verschiedenen Projekte werden nicht immer direkt durch Verträge zwischen China und den verschiedenen Regierungen durchgeführt, sondern auch durch Verträge, die Unternehmen in den einzelnen Ländern direkt mit chinesischen Firmen abschließen und für die oft die jeweilige Regierung bürgt. Was genau bei einer Verteilung des Risikos zwischen Staaten, Entwicklern und Kreditgebern von öffentlich-privaten Infrastrukturprojekten passiert, wenn die Projekte schief laufen und wer letztendlich für die Rückzahlung der Kredite verantwortlich ist, ist nicht immer klar. Die Rolle des Staates und seine Verantwortung für die Absicherung sind oft nicht definiert. Private chinesische Hafen- und Logistikunternehmen sind Global Player in einem hart umkämpften Markt. Sie operieren unabhängig von Peking in einem kapitalistischen Umfeld und zielen wie ihre Konkurrenten in erster Linie auf Gewinnmaximierung.

China bietet seinen Partnern, besonders in den Ländern der Dritten Welt, in Afrika, Südamerika und Asien, eine attraktive Alternative zu Krediten vom IWF und der Weltbank, die für ihre Darlehen stets neoliberale Reformen, Sozialkürzungen, Verschlinkung des Staates und Steuersenkungen und eine Öffnung ihrer Märkte für westliche Großkonzerne fordern. Wer China vorwirft, im Rahmen des Projektes Neue Seidenstraße ungleiche Verträge mit seinen Vertragspartnern abzuschließen, der vergisst die Erpressungen des Westens für seine „Entwicklungshilfe“.

## Die Bauarbeiten

China hat Überkapazitäten in der Produktion von Stahl, Zement und Baumaschinen. Etwa die Hälfte des Stahls weltweit wird in China produziert. China hat im vergangenen Jahr 1,1 Milliarden Tonnen Stahl produziert, davon 800 Mio. Tonnen mit importiertem Eisenerz aus Ländern wie Indien, Australien, Brasilien und Südafrika. Das entspricht fast der Hälfte der gesamten weltweiten Stahlproduktion. China produzierte im vergangenen Jahr auch 24.000 Millionen Tonnen Zement, das waren fast 54 Prozent der weltweiten Zementproduktion. Auch bei der Herstellung von schweren Baumaschinen wie Baggern, Kränen und Bulldozern bestehen erhebliche Überkapazitäten. Die chinesische Binnennachfrage kann die Überkapazitäten nicht auffangen. Da kommen die Projekte für die Seidenstraße gerade recht. Wirtschaftlich gesehen dient die Neue Seidenstraße somit auch dazu, Chinas eigenes Wirtschaftswachstum zu sichern, gar vor einer schweren Rezession zu bewahren.

Üblicherweise werden die Baumaßnahmen, die zur Neuen Seidenstraße gehören, vor Ort von chinesischen Arbeitskräften und mit chinesischen Rohstoffen erledigt. Eine inländische Wertschöpfung findet beim Bau kaum statt, lokale Produzenten kommen zu kurz. Dadurch fließt auch ein Großteil des geliehenen Geldes gleich wieder zurück nach China. Oft sind die Verträge bereits von Anfang an so ausgelegt, dass zum Bau chinesische Produkte verwendet werden müssen und die Ausschreibungen, wenn es denn welche gibt, sind so ausgelegt, dass nur chinesische Firmen zum Zug kommen. Es ist klar, dass solchen Verträgen auch immer der Geruch von Korruption anhaftet.

Die enormen Mengen an Zement und Stahl, die China trotz weltweiter Überkapazitäten produziert, können so für Infrastrukturprojekte im Ausland exportiert werden. Und die Projekte bieten dazu noch Beschäftigungsmöglichkeiten für chinesische Arbeiter.

Das alles ist in der Tat ein großes Problem und führt in einzelnen Partnerländern zu Unmut und zu öffentlichen Protestaktionen.

Bereits 2009, als auf den **Seychellen** ein von China fertiggestelltes neues Parlamentsgebäude eröffnet werden sollte, weigerten sich die Oppositionsparteien, dort einzuziehen, mit der Begründung, dass ein Parlamentsgebäude mit einheimischem Geld und einheimischen Firmen gebaut werden müsse und nicht von den Chinesen. 2018 dann blockierten Lastwagenfahrer die Straße vor einem Regierungsgebäude, um dagegen zu protestieren, dass China seine eigenen Lastwagen, inklusive Fahrer, zum Bau eines Staudammes eingeführt hatte.

Die Verwendung von chinesischem Stahl für die von China finanzierten Projekte in



**Pakistan** sorgt jetzt für Unmut bei den lokalen Herstellern. Der pakistanische Verband der Stahlproduzenten fordert von der Regierung ein Verbot für den zollfreien Import von Stahl aus China. Pakistan gewährt chinesischen Firmen besondere Ausnahmeregelungen, u. a. bei den Verbrauchersteuern, den Umsatzsteuern und den Einfuhrzöllen auf Baumaterial und andere Waren, während einheimische Firmen diese Steuern zahlen müssen. Chinesische Auftragnehmer dürfen zudem Maschinen und Ausrüstungen aus China einführen, ohne Zölle zu zahlen.

Pakistan ist vertraglich verpflichtet, bei verschiedenen Projekten ausschließlich chinesische Produkte zu verwenden. In den Jahren 2015-16 exportierte China mehr als 100 Millionen Tonnen Stahl nach Pakistan, was die Hälfte der gesamten Stahlexporte Chinas in diesem Zeitraum ausmachte. Pakistan importierte 2020 Eisen und Stahl im Wert von 646,7 Millionen Dollar aus China, wie aus offiziellen Daten hervorgeht. Aufgrund der massiven Einfuhren von Maschinen und Baumaterialien im Zusammenhang mit dem CPEC-Projekt (China-Pakistan Economic Corridor) hat Pakistan ein hohes Handelsdefizit mit China. Im Rahmen des CPEC werden 10 Milliarden Dollar in Verkehrs- und andere damit verbundene Infrastrukturprojekte investiert, von denen bis zu 15 Prozent der Kosten auf (chinesischen) Zement [entfallen werden](#).

### **Umweltschäden und soziale Probleme**

Mit den Projekten holen sich die Vertragsländer oft auch chinesische Arbeitsbedingungen ins Land. Viele Projekte belasten zusätzlich die Umwelt und vertreiben sogar die einheimische Bevölkerung.

Für China ist **Griechenland** das „Tor nach Europa“. 67 Prozent des Containerhafens von Piräus gehören der China Ocean Shipping Company (COSCO). Allerdings kürzte COSCO die Gehälter und Sozialleistungen der Hafentarbeiter und weigerte sich jahrelang, Tarifverhandlungen zu führen. Die Arbeitsbedingungen sind hart. Umweltverbände werfen COSCO zudem vor, sich nicht an Umweltauflagen zu halten. Als Anfang November dieses Jahres ein Hafentarbeiter tödlich verunglückte, riefen die Arbeiter einen unbefristeten Streik für bessere und sicherere Arbeitsverhältnisse und [für einen Tarifvertrag aus](#).

Der von China finanzierte Megastaudamm Sesan 2 im Nordosten **Kambodschas** hat sich für die örtlichen Gemeinden als Katastrophe erwiesen. Bauträger des Staudamms sind die chinesische Lancang Hydropower International, eine Tochtergesellschaft der China Huaneng Group, die zu den fünf größten Stromerzeugern in China gehört, die einen Anteil von 51 Prozent an dem Projekt hält, sowie die kambodschanische Royal Group (39 Prozent) und die vietnamesische EVN International (10 Prozent Anteil). Investiert wurden etwa 800

Millionen USD.

Laut Human Rights Watch hat der Staudamm die Lebensgrundlage von rund 5000 Einheimischen zerstört, gleichzeitig produziert er weniger Strom als erwartet. Riesige Gebiete oberhalb der Mündung zweier Mekong-Zuflüsse wurden unter Wasser gesetzt, Gebiete, in denen seit Generationen um die 5000 Indigene und Angehörige ethnischer Minderheiten gelebt hatten, die für das Projekt umgesiedelt wurden.

Das Projekt zerstört auch die Lebensgrundlage zehntausender weiterer Einwohner, die in der Region vom Fischfang leben, da der Staudamm die Fischwanderung verhindert.

Die meisten nachteiligen Auswirkungen waren bereits 1999 in einer Studie zur Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit vorhergesagt und das Projekt wurde als unattraktive Investition eingestuft. Der Staudamm wurde trotzdem gebaut.

Laut HRW ignorierten kambodschanische Beamte nicht nur die Studie, sondern auch die Einwände der Gemeinden und genehmigten 2012 das Projekt. Die wehrlose Bevölkerung wurde enteignet, vertrieben und mit falschen Versprechungen und ungenügenden Entschädigungen in neugebaute Siedlungen mit völlig unzureichender Infrastruktur, ohne Arbeit und ohne Perspektive umgesiedelt, eine gängige Praxis in vielen Entwicklungsländern. Auch der Westen profitiert gerne von solchen Praktiken, besonders Kambodscha ist vom Landraub stark betroffen. In solchen Ländern gibt es für die Bevölkerung kaum eine Möglichkeit, sich rechtlich gegen die Herrschenden zu wehren, die sich in Zusammenarbeit mit skrupellosen Firmen und korrupten Beamten den Boden aneignen und sich an den Projekten bereichern. (vgl dazu auch: Studie: [Landraub in Südostasien im großen Stil.](#))

*“Es gibt keine Beweise dafür, dass die chinesische Regierung den chinesischen und kambodschanischen Unternehmen, die den Staudamm gebaut haben, jemals die Verpflichtung auferlegt hat, internationale Standards und Standards der sozialen Verantwortung von Unternehmen einzuhalten oder eine angemessene Entschädigung für die durch das Projekt verursachten Schäden zu leisten, oder sogar Standards, die gelten würden, wenn der Staudamm in China gebaut worden wäre”,* heißt es in dem Bericht von HRW.

Motiviert durch Profit unternehmen so Firmen in Zusammenarbeit mit einer korrupten einheimischen Elite Raubzüge gegen die Bevölkerung. Manche chinesischen Konzerne sind inzwischen genau so groß, so mächtig und fast so unabhängig wie westliche Großkonzerne und Profit um jeden Preis zu machen, ist ihr einziges Ziel.



Wie bei der Kreditvergabe für unrentable Projekte, die dann Peking als Schuldenfalle ausgelegt werden, betreiben manche große chinesische Unternehmen Projekte, bei denen die Vorteile für die Unternehmen die Vorteile für das Gastland übersteigen. Die Unternehmen profitieren von krummen Geschäften beim Bau dringend benötigter Infrastruktur in einigen der ärmsten Länder der Welt, indem sie fehlende Finanzmittel und den Appetit auf große Infrastrukturprojekte ausnutzen.

Die chinesische Regierung sollte hier besser aufpassen, denn das ruiniert weltweit den Ruf. Ein erster Schritt scheint getan, die Regierung in Peking scheint jetzt entschlossen zu sein, den Großunternehmen besser auf die Finger zu schauen und sie zu mehr gesellschaftlicher Verantwortung zu zwingen. Inwieweit sich das auf zukünftige Fehlentwicklungen im Rahmen der BRI auswirken wird, bleibt abzuwarten. Angemerkt sei hier noch, dass auch nicht alles, was als BRI-Projekt ausgegeben wird, Kooperationsverträge zwischen der Regierung in Peking und den verschiedenen Ländern sind. Der Name Seidenstraße und der Anschein von Entwicklungshilfe wird manchmal vorgeschoben, um zwielichtige Geschäfte unter dem Deckmantel BRI zu verbergen.

Wir werden demnächst in Teil III am Beispiel Myanmar näher auf den Aspekt soziale Probleme, Menschenrechte und zweifelhafte Geschäfte eingehen.

Titelbild: YIUCHEUNG/shutterstock.com

## Teilen mit:

- [E-Mail](#)