



امیدواری به طرح جاه طلبانه ریلی- دریایی برای اتصال هند به اروپا واقعی نیست

بدل سیاسی به ابتکار اقتصادی چین



سیاست استراتژیک استرالیا، چین نیز برای فرصت‌های آینده آمادگی بیشتری دارد. هفت دانشگاه چینی در میان ۱۰۰ دانشگاه برتر جهان قرار دارند. از این ۷ دانشگاه، دو دانشگاه در بین ۲۰ دانشگاه برتر جهان قرار دارند. به همین ترتیب، ۹ دانشگاه چینی در بین ۵۰ دانشگاه برتر جهان در ریاضیات قرار دارند. در مقابل، هیچ دانشگاه هندی، از جمله موسسه‌های مشهور فناوری هند، در بین ۱۰۰ دانشگاه برتر جهان قرار ندارد. دانشمندان چینی در افزایش کمیّت و کیفیت تحقیقات خود به‌ویژه در زمینه‌هایی مانند شیمی، مهندسی و علم مواد گام‌های مهمی برداشته‌اند و به‌زودی می‌توانند در زمینه هوش مصنوعی پیشرو باشند. در همین زمینه «وانگ بی» در گلوبال تایمز با استناد به داده‌های اقتصادی هند نوشت که اگر هند واقعا فکر می‌کند می‌تواند براساس پتانسیل نامرئی جایگزین چین شود، در واقع توسط غرب فریب خورده است. جایگزینی چین با هند یا ویتنام چیزی نیست جز یک شیرین کاری سیاسی و یک نقطه گفت‌وگو توسط غرب، با دیدگاه مهار توسعه چین، نه کمک به رشد هند. اگر هند هنوز نتواند این واقعیت را بشناسد که ایالات متحده به جای کمک به دولت مودی برای دستیابی به آرزوی استراتژیک خود برای تبدیل شدن به یک قدرت صنعتی، تنها از آن یک بهره خواهد ساخت، چشم‌انداز اقتصادی آن نگران کننده خواهد بود. او برای نشان دادن پیوستگی هند به چین و اقتصاد این کشور، به آمارهای جالبی اشاره کرده است. براساس مقاله او، همان‌طور که صادرات هند به ایالات متحده در سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۳ به‌طور قابل توجهی افزایش یافته، واردات هند از چین نیز به میزان قابل توجهی این افزایش را تجربه کرده است. براساس آمار هند، در سال مالی ۲۰۲۲-۲۳ صادرات هند به آمریکا با ۲۸٫۸۱ درصد افزایش به ۷۸٫۳۱ میلیارد دلار رسیده است. در همین مدت، واردات هند از چین ۴٫۱۶ درصد افزایش یافت و به ۹۸٫۸۱ میلیارد دلار رسید تا چین جایگاه خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین منبع واردات برای هند حفظ کرده باشد. براساس داده‌های کم‌رک چین، علی‌رغم تأثیر همه‌گیری کووید و هیاهوی غرب مبنی بر اینکه صنعت تولیدی هند جایگزین چین خواهد شد، تجارت دو جانبه چین و هند برای اولین بار در سال ۲۰۲۱ از مرز ۱۰۰ میلیارد دلار گذشت. در سال ۲۰۲۲، تجارت چین و هند به بالاترین حد خود رسید و تجارت فرارمی به ۱۳۵٫۹۸ میلیارد دلار رسید. پس از همه‌گیری، تقاضای داخلی هند افزایش یافته است و با ارتقای اقتصاد هند، تقاضای برای محصولات واسطه‌ای مانند مواد شیمیایی چینی، مواد فعال دارویی و قطعات خودرو افزایش یافته است. علاوه بر این، اگرچه شرکت‌های آمریکایی حداقل ۵۴ میلیارد دلار در هند سرمایه‌گذاری کرده‌اند که موجب توسعه صنایعی شده است، آن دسته از شرکت‌های آمریکایی که سرمایه‌گذاری در هند را افزایش داده‌اند، مانند اپل، اکنون از زنجیره تأمین چین جدا پذیر هستند. برای شرکت‌های آمریکایی مانند اپل، هند پتانسیل بالایی در بازار ارائه می‌کند، اما ضعف‌های این کشور در محیط کسب‌وکار و دوام زنجیره تأمین صنعتی همچنان به‌عنوان موانع اصلی باقی مانده است. این تحقیق نشان می‌دهد که این ایده که «هند می‌تواند جایگاه چین را در زنجیره تأمین جهانی بگیرد» یک پیشنهاد نادرست است. در واقع، تجارت هند با ایالات متحده نمی‌تواند جایگزین تجارت آن با چین شود، و همچنین هند نمی‌تواند جایگزین چین در زنجیره تأمین جهانی شود. هر چند صادرات بیشتری به آمریکا داشته باشد، نیاز بیشتری به واردات از چین دارد.

«اشوکا مودی» در موسسه سیاست استراتژیک استرالیا، شاخص سرمایه‌انسانی بانک جهانی در سال ۲۰۲۰ که نتایج آموزشی و بهداشتی کشورها را در مقیاس ۱ تا ۱۰ اندازه‌گیری می‌کند، هند امتیاز ۰٫۴۹ دارد که این امتیاز کمتر از دو کشور نپال و کنیا بوده اما چین امتیاز ۰٫۶۵ را به دست آورد که مشابه کشورهای بسیار ثروتمندتر (از نظر سرانه) است.

بیش از اینکه آیا انتقال بار با کشتی به امارات و با ریل به عربستان اردن و سرزمین‌های اشغالی و بارگیری مجدد آن روی کشتی و انتقال به اروپا تا چه اندازه منطقی و اقتصادی است، برای بسیاری این پرسش مطرح است که آیا هند توانایی ایفای نقشی که چین در ابتکار «کمربند و جاده» دارد را خواهد داشت یا خیر. پاسخ به این سوال چندان دشوار نیست. این یک مساله روی کاغذ نیست که حل آن نیاز به زمان داشته باشد یا یک مسابقه آغاز نشده است که نتوان پایان آن را پیش بینی کرد. صحبت از مسابقه‌ای است که چندین دهه قبل آغاز شده است. اوایل دهه ۱۹۸۰ چین و هند، پرجمعیت‌ترین کشورهای جهان با درآمد سرانه تقریباً یکسان، شروع به آزادسازی و باز کردن اقتصاد خود کردند. برای هر دو کشور پیش‌بینی‌هایی از «انقلاب» و «معجزه» می‌شد اما برخلاف تصور، در حالی که چین به سرعت روی یک پایه قوی توسعه سرمایه‌انسانی رشد کرده و به یک ابرقدرت اقتصادی تبدیل شد، معجزه‌ای برای هند رقم نخورد تا پیش‌بینی‌ها درباره دهلی نو چیزی بیش از تبلیغات نباشد. در سال ۱۹۸۱، گزارش بانک جهانی نشان داد که امید به زندگی در چین ۶۴ سال و در هند ۵۱ سال است و شهروندان چینی نسبت به هم‌تایان هندی خود تغذیه بهتری دارند. از اواسط دهه ۱۹۸۰، ناظران هندی و سایر ناظران بین‌المللی پیش‌بینی کرده‌اند که خرگوش اقتدارگرایی چینی در نهایت لنگ می‌زند و لاک‌پشت هندی دموکراتیک در این رقابت پیروز می‌شود. حتی در سال ۱۹۸۵، در آستانه سفر راجیو گاندی، نخست‌وزیر هند به ایالات متحده، جاگدیش باگواتی، اقتصاددان دانشگاه کلمبیا، در نیویورک تایمز عبارتی را نوشت که امروزه مشخص است چقدر عجیب و غیرمنطقی بوده است. او نوشت که «به مراتب بیشتر از چین امروز هند یک معجزه اقتصادی است که منتظر وقوع است».

به‌نوشته «گلوبال تایمز» از سال ۲۰۰۰، قرار بود اقتصاد هند در افکار عمومی غرب رو به افزایش باشد، اما این طور نشد و تفاوت‌هایی بین چین و هند روز به روز بیشتر شد. مراقبت‌های بهداشتی تقریباً همگانی، نرخ بالای آموزش ابتدایی، حرکت به سمت برابری جنسیتی در کار چین حیرت‌انگیز بود. چین استراتژی توسعه موفقیت‌آمیز خود را بر پایه دو ستون سرمایه‌انسانی و برابری جنسیتی بنا نهاد؛ حوزة‌هایی که هند در آنها بسیار عقب مانده است. براساس مقاله

و در دوره ترامپ نیز اقتصاد، پیشران اصلی طرح موسوم به «معامله قرن» بود و از همین رو نیز در سال ۲۰۱۹، نشست اقتصادی این طرح در بحرین برگزار شد.

هند می‌تواند جایگزین چین شود؟

بیش از اینکه آیا انتقال بار با کشتی به امارات و با ریل به عربستان اردن و سرزمین‌های اشغالی و بارگیری مجدد آن روی کشتی و انتقال به اروپا تا چه اندازه منطقی و اقتصادی است، برای بسیاری این پرسش مطرح است که آیا هند توانایی ایفای نقشی که چین در ابتکار «کمربند و جاده» دارد را خواهد داشت یا خیر. پاسخ به این سوال چندان دشوار نیست. این یک مساله روی کاغذ نیست که حل آن نیاز به زمان داشته باشد یا یک مسابقه آغاز نشده است که نتوان پایان آن را پیش بینی کرد. صحبت از مسابقه‌ای است که چندین دهه قبل آغاز شده است. اوایل دهه ۱۹۸۰ چین و هند، پرجمعیت‌ترین کشورهای جهان با درآمد سرانه تقریباً یکسان، شروع به آزادسازی و باز کردن اقتصاد خود کردند. برای هر دو کشور پیش‌بینی‌هایی از «انقلاب» و «معجزه» می‌شد اما برخلاف تصور، در حالی که چین به سرعت روی یک پایه قوی توسعه سرمایه‌انسانی رشد کرده و به یک ابرقدرت اقتصادی تبدیل شد، معجزه‌ای برای هند رقم نخورد تا پیش‌بینی‌ها درباره دهلی نو چیزی بیش از تبلیغات نباشد. در سال ۱۹۸۱، گزارش بانک جهانی نشان داد که امید به زندگی در چین ۶۴ سال و در هند ۵۱ سال است و شهروندان چینی نسبت به هم‌تایان هندی خود تغذیه بهتری دارند. از اواسط دهه ۱۹۸۰، ناظران هندی و سایر ناظران بین‌المللی پیش‌بینی کرده‌اند که خرگوش اقتدارگرایی چینی در نهایت لنگ می‌زند و لاک‌پشت هندی دموکراتیک در این رقابت پیروز می‌شود. حتی در سال ۱۹۸۵، در آستانه سفر راجیو گاندی، نخست‌وزیر هند به ایالات متحده، جاگدیش باگواتی، اقتصاددان دانشگاه کلمبیا، در نیویورک تایمز عبارتی را نوشت که امروزه مشخص است چقدر عجیب و غیرمنطقی بوده است. او نوشت که «به مراتب بیشتر از چین امروز هند یک معجزه اقتصادی است که منتظر وقوع است».

ایالات متحده در تلاش است دوباره توجه خود را بر منطقه متمرکز کند تا به شرکای سنتی امنی‌ان دهد و نفوذ خود را حفظ کند.

هدف چین و عادی‌سازی

حتی پیش از اعلام رسمی خبر طرح اتصال هند به غرب آسیا و اروپا، مشخص بود که یکی از اصلی‌ترین دلایل برای طرح این ایده، ابتکار «کمربند و جاده» چینی است. ابتکار کمربند و جاده طرح سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۷۰ کشور جهان و سازمان‌های بین‌المللی و توسعه‌دهنده مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است که شی‌جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ از رونمایی کرد. پشتوانه این طرح، قدرت صنعتی اقتصاد و توان سرمایه‌گذاری یکن بود. آمریکا در سال‌های گذشته تمرکز خود را معطوف بر شکست طرح چین با فشار بر کشورهای مختلف کرده بود اما در این زمینه چندان موفق نبود ولی اکنون این کریدور ریلی و بندری قصد دارد آن ایده را به حاشیه ببرد ولی مساله اینجاست که برخلاف ایده چینی که قدمتی دیرینه دارد و از آن به «بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا» یاد می‌شود ایده آمریکایی‌ها پیش از آنکه جنبه اقتصادی داشته باشد، به شکلی اقدامی و واکنشی است و بعید است بتواند در برابر ایده اقتصادی و با پشتوانه چینی‌ها قامت راست کند. این را قیاس حجم اقتصاد چین و هند به خوبی نشان می‌دهد. اما دلیل مهم‌تر طراحی این کریدور، تکمیل پروژه عادی‌سازی روابط اعراب و به‌ویژه عربستان سعودی و رژیم صهیونیستی است. آن گونه که یک منبع آگاه به «فایننشال تایمز» گفته این کریدور می‌تواند به‌ویژه به تلاش‌های دولت بایدن برای پیشبرد روند عادی‌سازی روابط کشورهای عربی با اسرائیل پاسخ دهد، زیرا امارات متحده عربی و اردن را بیشتر به اسرائیل وصل می‌کند و ممکن است عربستان سعودی را تشویق کند تا در نهایت روابط باز با کشور اشغالگر برقرار کند. با این حال جیک سالیوان، مشاور امنیت ملی آمریکا ادعا کرده که حمایت واشنگتن هیچ ارتباط مستقیمی با مذاکرات عادی‌سازی ندارد و «پیشروی خاصی برای عادی‌سازی نیست. این به بحث‌های گسترده‌تری که ما در مورد موضوع عادی‌سازی داریم، مرتبط نیست.» وی تصریح کرد: «این یک شرط مشخص است که همه شرکت کنندگان و حامیان مالی در حال انجام این کار هستند که با همکاری مشترک در این زمینه و با سرمایه‌گذاری در یکپارچگی منطقه‌ای از این نوع، مزایای عملی به همراه خواهد داشت. در پی ایجاد پیوندهای اقتصادی و به‌ویژه ایجاد خطوط ریلی، سعودی‌ها بدون اعلام رسمی، عملاً عادی‌سازی با رژیم صهیونیستی را محقق خواهند کرد. پیش از این

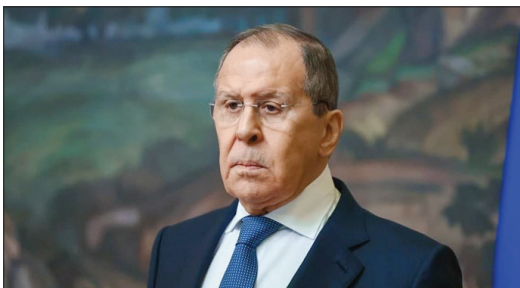
یک پیش‌خبر؛ یک خبر و به دنبال آن اروپا گاندای گسترده‌رسانه‌ای. این تمام آن چیزی است که در کمتر از ۴۸ ساعت گذشته درباره کریدور حمل‌ونقلی که قرار است هند را به قاره اروپا متصل کند، رخ داده است. روز شنبه کمی پیش از نشست سران گروه ۲۰ (G20) در دهلی‌نو، رسانه‌های غربی از اعلام طرح‌هایی برای کریدور حمل‌ونقلی که هند را به غرب آسیا و در نهایت اروپا متصل می‌کند، پرده برداشتند. منبع این خبر «جان فاینر»، معاون مشاور امنیت ملی ریاست جمهوری آمریکا بود. او از «یادداشت تفاهم پیشنهادی» برای کریدور حمل‌ونقل ریلی و کشتیرانی بین کشورهای ایالات متحده آمریکا، هند، عربستان، امارات، اتحادیه اروپا و سایر کشورهای عضو گروه ۲۰ خبر داده بود. او از «پتانسیل عظیم» سخن گفته که «با افزایش جریان انرژی و ارتباطات دیجیتال، رفاه در میان کشورهای درگیر افزایش می‌دهد، ولی اضافه کرده است که نمی‌داند اجرای آن «چقدر طول می‌کشد». رسانه‌های غربی نوشتند این طرح، پس از ماه‌ها گفت‌وگو پشت صحنه بین همه کشورهای درگیر، از جمله رهبرانی مانند جو بایدن، رئیس‌جمهور آمریکا، نازندرا مودی نخست‌وزیر هند و محمد بن سلمان، ولیعهد سعودی منتشر شده است. خبر رسمی این طرح را جو بایدن، رئیس‌جمهور آمریکا روز شنبه در کنار سران کشورها (به جز چین و روسیه) اعلام کرد. او از «پروژه‌ای زیرساختی بین‌المللی بزرگ» برای اتصال هند، خاورمیانه و اروپا از طریق راه‌آهن، خطوط کشتیرانی، کانال‌های تازه پر سرعت و خطوط لوله انرژی سخن گفت و حتی اعلام کرد که علاوه بر این کشورها «اردن و اسرائیل» نیز در این پروژه بزرگ حضور خواهند داشت. این طرح بلندپروازانه، برای اجرا نیاز به زمان دارد اما در حال حاضر کشورها طرف‌های درگیر در تفاهم‌نامه موافقت کرده‌اند که طی ۶۰ روز آینده در یک «برنامه اقدام» ارائه کنند.

از زمان اعلام طرح تلاش برای ایجاد طرح مذکور که زمان اجرایی شدن آن نامشخص است تا لحظه نگارش این گزارش و احتمالاً تا چند روز آینده، رسانه‌های غربی به‌طور ویژه به این طرح خواهند پرداخت و از دستاوردهای غیربی‌ظنیر پیرامون آن خواهند گفت و نوشت اما پس از آن احتمالاً تحلیلگران یک‌به‌یک دست به قلم خواهند برد و درباره واقعیت این طرح و وزن واقعی آن خواهند نوشت. در این گزارش به‌صورت اجمالی، به نکاتی درباره این طرح ظاهراً بلندپروازانه پرداخته شده است.

طرح اقتصادی یا سیاسی؟

از دوره دونالد ترامپ آمریکا به‌صورت ویژه تأمین منافعی با هزینه دیگران را در دستورکار خود قرار داد. نمونه آن ایده ناکام «نانوتی عربی» با هزینه کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس بود. از زمانی که بین منافع ایالات متحده و حضور نظامی آن، ارتباط مستقیمی وجود داشته است. به عبارت ساده‌تر اگر ارتش آمریکا در جغرافیایی حضور داشته باشد منافع اقتصادی آن کشور تضمین شده است و اگر این حضور کم‌رنگ شود یا پایان یابد منافع واشنگتن نیز دستخوش تغییر و عرصه برای بازیگری سایر رقبای فراهم خواهد شد. افغانستان، در دسترس‌ترین نمونه‌های است که می‌توان بدان اشاره کرد. پس از خروج آمریکا از کابل با وجود کوچک شدن اقتصاد افغانستان، حجم تجارت تهران با کابل به رقم بیش از ۱٫۸ میلیارد دلار رسیده است. چین نیز تحرکاتی در این راستا داشته است. در جنوب خلیج فارس نیز که حضور نظامی آمریکا در آن کاهش چشمگیری داشته است، فضا برای حضور چین فراهم شد و این کشور توانست قراردادهای قابل توجهی با متحدان دیرینه آمریکا منعقد کند. استقبال کشورهای عربی از همکاری با چین و تنوع بخشی به سیاست خارجی خود، منافع ایالات متحده در غرب آسیا و به‌ویژه حاشیه خلیج فارس را با چالش روبه‌رو کرده بود. از همین رو واشنگتن که توان بازگشت نظامی به منطقه برای تضمین منافع خود را ندارد تلاش کرده تا با ابتکار جدید ولی بدون هزینه برای مدتی متحدان منطقه‌ای خود را دور هم نگاه دارد و فرصت را از رقیب اصلی همچون چین بگیرد. تحلیلگران می‌گویند این کریدور ممکن است به‌ویژه به‌عنوان یک «مقابله با جاه‌طلبی‌های چین» و افزایش نفوذ در خاورمیانه در زمانی عمل کند که به نظر می‌رسد نفوذ غرب و آمریکا در حال کاهش است و جای خود را به یکن می‌دهد. یک منبع آگاه در این باره به «فایننشال تایمز» گفته:

خوشحالی روسیه از بیانیه گروه ۲۰



وزیر خارجه روسیه نشست سران گروه ۲۰ در هند را موفقیت‌آمیز خواند. «سرگئی لاوروف» از پیروزی دیپلماتیک سخن گفت و اجلاس گروه ۲۰ در هند را موفقیت‌آمیز خواند. وی در پایان نشست دوروزه مقامات کشورهای عضو این گروه گفت: «توانستیم از تلاش‌های غرب برای اوکراینی کردن دست‌ورکار نشست جلوگیری کنیم». لاوروف همچنین از تلاش‌های هند به‌عنوان میزبان این اجلاس در جلوگیری از سیاسی کردن آن تشکر کرد. به‌نوشته «اسپوتنیک»، لاوروف در کنفرانس مطبوعاتی در حاشیه این اجلاس ضمن موفق خواندن آن، گفت: «موضع تثبیت‌شده و یکپارچه جهان جنوب مانع آن شد که غرب اوکراین را به موضوع کلیدی اجلاس تبدیل کند. غرب نمی‌تواند هم‌زبونی باقی بماند زیرا ما شاهد مراکز جدید قدرت در جهان هستیم».

دمشق: آمریکا ۱۱۵ میلیارد دلار نفت دزدیده



وزارت امور خارجه سوریه، از حجم غارت نفت این کشور و خسارتی که آمریکا به این بخش از منابع آن وارد کرده، پرده برداشت. سوریه با ارسال نامه‌ای به دبیرکل سازمان ملل و رئیس شورای امنیت، میزان آسیبی که به بخش نفت این کشور توسط آمریکا و مزدورانش وارد شده را بالغ بر ۱۱۵ میلیارد دلار دانست. این محاسبه در بازه زمانی ۲۰۱۱ تا نیمه نخست سال ۲۰۲۳ است. وزارت خارجه سوریه مبلغ و حجم این خسارات را به تفکیک آورده است که یکی از آنها سرقت و هدر دادن بالغ بر ۳۴۱ میلیون بشکه نفت سوریه است: «آمریکا روزانه ۱۰۰ تا ۱۳۰ هزار بشکه نفت از سوریه غارت می‌کند که در برهه اخیر به ۱۵۰ هزار بشکه نیز رسیده است. این کشور، ۵۰ میلیون متر مکعب گاز و ۴۱۳ هزار تن گاز خانگی با ارزش ۲۱ میلیارد دلار سرقت کرده است».

ایجاد مسیر تجاری ترکیه، عربستان، امارات و عراق



رئیس‌جمهور ترکیه روز یکشنبه در کنفرانس خبری در پایان نشست سران گروه ۲۰ از ایجاد مسیر تجاری ریلی و بنادر منطقه‌ای میان ترکیه، عربستان سعودی، امارات و عراق خبر داد. به گزارش فارس، «رجب طیب اردوغان» که این سخنان را در جریان کنفرانس خبری در پایان نشست سران گروه ۲۰ در دهلی‌نو مطرح می‌کرد، ابراز امیدواری کرد که پروژه بنادر و خطوط ریلی با هماهنگی کامل با ابتکار کمربند و جاده چین باشد. رئیس‌جمهور ترکیه اضافه کرد: «مسیر تجاری از عربستان سعودی و امارات متحده عربی آغاز خواهد شد و به بندر بصره در جنوب عراق خواهد رسید و سپس به ترکیه می‌رسد.» اردوغان گفت هدف از این ابتکار، تقویت مبادلات تجاری میان کشورها و تسریع جریان کالا و خدمات میان آنهاست. پروژه «کمربند و جاده» چین بیش از ۷۰ کشور را تحت پوشش قرار می‌دهد.

کریدور لاجین باید فوراً بازگشایی شود



وزیر خارجه آمریکا خواستار باز شدن فوری و هم‌زمان هر دو کریدور لاجین و آغدام برای عبور تدارکات بشردوستانه و حل بحران انسانی در منطقه قره‌باغ کوهستانی شد. به گزارش فارس، «آنتونی بلینکن» در پیامی در ایکس (توییت سابق) در واکنش به تحولات اخیر در منطقه قره‌باغ کوهستانی گفت ایالات متحده از جمهوری آذربایجان و ارمنستان می‌خواهد به همکاری با یکدیگر برای حل مسائل باقی‌مانده از طریق گفت‌وگو مستقیم ادامه دهند. وی افزود کریدور لاجین به همراه مسیرهای دیگر منتهی به قره‌باغ کوهستانی باید فوراً بازگشایی شود. پیش‌تر «آرن پرس» خبرنگار دولتی ارمنستان گزارش داد جمهوری آذربایجان و نیروهای ارمنستانی منطقه قره‌باغ کوهستانی برای بازگشایی مسیر کلیدی کریدور لاجین به‌توافق دست‌یافته‌اند اما مسائلی بعد توافق با کوبان منطقه قره‌باغ کوهستانی برای بازگشایی هم‌زمان راه‌ها به جمهوری آذربایجان و ارمنستان تکذیب شد.