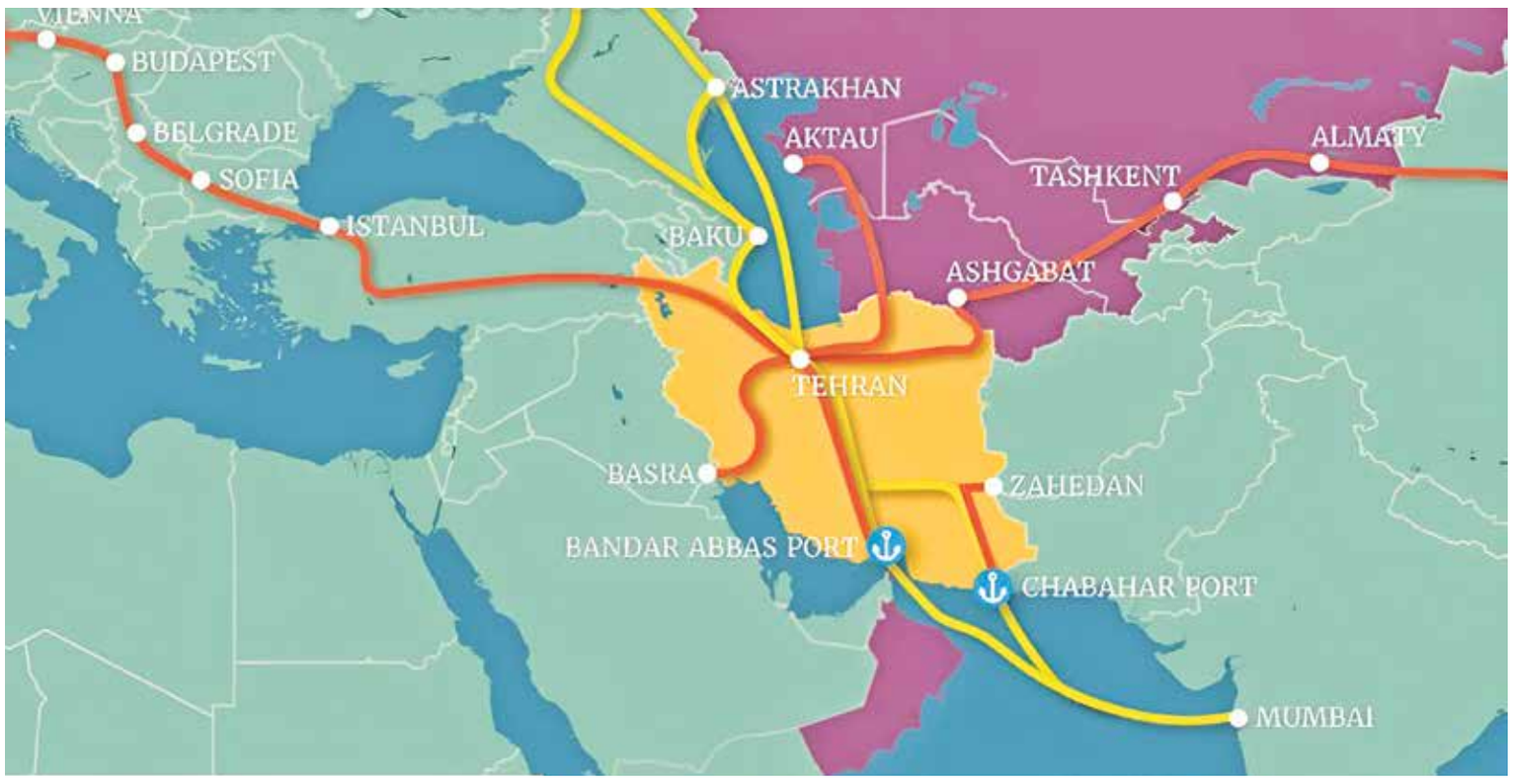
سهم ایران از ترانزیت جهانی

جایگاه بی‌نظیر ایران در کریدورهای بین‌المللی

تحلیل

حسین مهدی‌تبار
تحلیلگر امور بین‌الملل

افزایش تحریم‌های اقتصادی که صادرات کالاهای نفتی ایران را با مشکل جدی مواجه کرده، توجه کارشناسان را به مسیرهای جایگزین غیرنفتی جلب کرد. از جمله مهم‌ترین جایگزین‌های ارائه شده، توسعه نقش ترانزیتی ایران به‌عنوان یک راه پردرآمد است. کریدور بین‌المللی در ساده‌ترین تعریف، مسیری با صرفه اقتصادی بالا برای حمل‌ونقل کالا و افراد است که از قلمرو چند کشور عبور می‌کند.



اگر چه تحریم‌های اقتصادی توجه بیشتری را به جایگاه ترانزیتی ایران جلب کرده. موقعیت بی‌نظیر جغرافیای سیاسی و اقتصادی ایران در طول قرن‌های گذشته مورد توجه بوده و ایران را به یکی از محورهای مهم تجارت خشکی پایه جهان و چهار راه تمدنی تبدیل کرده است. این مزیت، به چند علت مهم بر می‌گردد:

۱. حضور ایران در منطقه خاورمیانه، کشور را در نقطه تلاقی سه قاره آفریقا، اروپا و آسیا قرار داده است، در نتیجه ایران می‌تواند متصل‌کننده شمال، جنوب، شرق و غرب جهان باشد.

۲. ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی میان دریای خزر و خلیج‌فارس قرار گرفته است، در نتیجه به منابع انرژی در شمال و جنوب از یک‌سو و به آب‌های آزاد از سوی دیگر دسترسی دارد. در تئوری اسپایکمن (Nicholas John Spykman) ایران به عنوان محور اتصال خشکی و دریا معرفی شده است.

ایران کوتاه‌ترین مسیر اتصال دریای خزر و خلیج فارس است. به همین دلیل در دوران بازی بزرگ قرن ۱۹، تمرکز اصلی انگلیس و روسیه بر کنترل بر ایران بود. کارشناسان به همین دلیل از ایران به عنوان قطب ترانزیت انرژی منطقه نام می‌برند.

۳. همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی آسان به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز و کشورهای جنوب خلیج‌فارس در اختیار ایران است. به همین دلیل، ایران تحت تأثیر مستقیم تحولات خلیج‌فارس و مدیترانه شرقی از یک سو و آسیای جنوبی و آسیای مرکزی و قفقاز از سوی دیگر است. کشورهای آسیای مرکزی که به عقیده تیم مارشال (Timothy John Marshall) در کتاب زندان جغرافیا، به دلیل محصور بودن در خشکی در «بن‌بست استراتژیک» قرار دارند، به واسطه ایران با کمترین هزینه به دریاهای آزاد متصل می‌شوند.

همچنین تسلط بر تنگه هرمز به تنهایی ایران را از انزوای ژئوپلیتیک نجات داده و برای ایران وزن سیاسی، اقتصادی و تجاری ایجاد می‌کند. در ادامه، پیش از تشریح نقش ایران در هر کدام از کریدورهای مهم بین‌المللی، به برخی مزایای پیگیری این مسأله توسط ایران اشاره می‌شود.

توسعه جایگاه ایران در کریدورها چه مزایایی دارد؟

نتایج بازیابی نقش ترانزیتی ایران به اندازه‌ای است که این گزارش نتواند همه آن‌را مورد اشاره قرار دهد. با این حال برای درک بهتر اهمیت این مسأله، به چند مورد از مزیت‌های آن اشاره می‌شود:

۱. مزیت نخست، کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی است. ایجاد و توسعه مسیر ترانزیتی علاوه بر دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی، مشاغل زیادی را در داخل کشور فعال می‌کند.

۲. مزیت دوم، بازیابی نقش فرهنگی ایران در حوزه تمدنی ایران بزرگ است. توسعه پیوند فرهنگی با کشورهای همسایه، از جمله کشورهای شمالی، شرقی و غربی به واسطه اتصال ترانزیتی، می‌تواند در بلندمدت نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران را افزایش دهد.

۳. مزیت سوم، توسعه اجباری بنادر مهم ایران از جمله بندر چابهار و شهید رجایی است.

۴. مزیت چهارم گره‌خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران است که وزن ژئوپلیتیک ایران را در منطقه نشان می‌دهد. این مسأله دست ایران را در بازی با قدرت‌های بزرگ جهانی باز خواهد کرد. با توجه به اینکه ایران تلاش می‌کند به نظم جدیدی در منطقه جنوب غرب آسیا شکل دهد، بازیابی جایگاه کریدوری ایران در این مهم راه‌گشاست.

۵. مزیت پنجم، تبدیل ایران به چهار راه ترانزیتی جهان است که علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد.

اما ایران در کدام کریدورهای بین‌المللی حضور مؤثر دارد؟

الف_ جایگاه ایران در کریدور شمال جنوب (INSTC)

طرح اتصال اوراسیا در سال ۲۰۰۰ توسط هند و روسیه بعد از فروپاشی شوروی طرح‌ریزی و آغاز شد. هدف این کریدور آن است که بندر کانتینری در شرق بمبئی در هند را از طریق چابهار و انزلی ایران و سپس آذربایجان به آستارا خان و سن‌پترزبورگ روسیه متصل کند. با توجه به تلاش هند برای دور زدن بندر گوادر پاکستان، اهمیت بندر چابهار و توسعه آن افزایش یافته است.

همچنین رقابت هند و چین به عنوان قدرت‌های نوظهور آسیایی برای اتصال به اروپا، ایران را به محل رقابت این دو کشور تبدیل می‌کند که در صورت بهره‌برداری درست، منافع زیادی برای کشور ایجاد خواهد کرد.

هفت کشور دیگر علاوه بر هند، روسیه، آذربایجان و البته ایران در پروژه دخیل شده‌اند. مهم‌ترین ویژگی این کریدور به نسبت مسیرهای جایگزین، کوتاه شدن مسیر تا ۴۰ درصد و ارزان شدن آن تا ۳۰ درصد نسبت به کانال سوئز برای جابه‌جایی کالاست.

دلیل سرمایه‌گذاری هند در چابهار و کسب معافیت از تحریم‌های امریکا در زمان ترامپ، نشان می‌دهد این کریدور تا چه اندازه برای قدرت‌های نوظهور اقتصادی جهان اهمیت دارد. نکته دیگر آنکه چانه‌زنی هند برای چابهار بخوبی افزایش کارت‌های بازی ژئوپلیتیکی ایران را در صورت تکمیل این پروژه روشن می‌کند؛ از جمله اینکه با تکمیل پروژه و پیوند منافع جمهوری آذربایجان با ایران، مشکلات امنیتی کشور در مرزهای شمال غرب کاهش خواهد یافت.

نشریه صهیونیستی «اورشلیم پست» در رابطه با فواید توسعه چابهار به عنوان یک بندر عمیق برای ایران نوشته بود: «یکی از نقاط ضعف راهبردی ایران، نبود بنادر عمیق است. بنادر جنوبی ایران، مانند بندرعباس توانایی پهلو گرفتن کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی را ندارند، در نتیجه محموله‌ها [ارسالی به ایران] ابتدا باید در امارات متحده عربی تخلیه و سپس با کشتی‌های کوچک‌تر به ایران ارسال شود. گذشته از صدها میلیون دلاری که ایران از دست می‌دهد، این کشور همواره در برابر بسته‌شدن تجارت دریایی خود توسط امارات آسیب‌پذیر است.»

مزیت‌های اقتصادی این مسیر برای ایران غیرقابل چشم‌پوشی است، به طوری که پیش‌بینی می‌شود با اجرای این پروژه سالیانه ۳۰ میلیارد دلار نصیب ایران شود.

ب_ جایگاه ایران در کریدور یک کمربند یک جاده (OBOR)

این کریدور با تلفیقی از راه‌های دریایی و خشکی، بناست جایگزین جاده ابریشم باستانی برای اتصال آسیا به اروپا باشد. این پروژه بلندپروازانه که از سوی چین دنبال می‌شود، شامل بنادر، راه‌های جاده‌ای و راه‌آهن است و می‌رود تا نظم ژئوپلیتیکی جهان را به نفع چین تغییر دهد. هدف عملی این پروژه، دسترسی بهتر چین به سراسر کره زمین برای تجارت است که البته اثرات فرهنگی، اجتماعی و سیاسی هم دارد.

به نوشته اندیشکده «شورای روابط خارجی» امریکا (CFR) تا به امروز، ۱۴۷ کشور _ که دو سوم جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند _ این پروژه را امضا کرده یا به انجام آن علاقه نشان داده‌اند.

روابط ریشه‌دار تاریخی ایران و چین و همچنین نیت یکسان دو کشور در توازن قوا مقابل سیاست‌های یک‌جانبه امریکا، ایران را به محور برخی منافع استراتژیک چین تبدیل کرده است. از طرف دیگر، ظرفیت ایران برای اتصال دو مسیر دریایی و خشکی راه ابریشم نوین، اهمیت این کشور در طرح بلندپروازانه چین را بیشتر می‌کند.

سند جامع مشارکت راهبردی ایران و چین از یک‌سو و عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای از سوی دیگر ظرفیت‌های ایران برای توسعه هر چه سریع‌تر برای مشارکت در این کریدور را افزایش می‌دهد. این کریدور که ایران را به محل ارتباط دنیای عرب، دنیای ترک، دنیای آسیای مرکزی و قفقاز متصل خواهد کرد تا حد زیادی مشکلات ناشی از انزوای اقتصادی ایران را حل می‌کند.

ج_ جایگاه ایران در کریدور اروپایی تراسیکا (TRACECA)

این پروژه با نام «کریدور حمل‌ونقلی اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی» که به نوعی رقیب پروژه یک کمربند یک جاده چین محسوب می‌شود بناست آسیای مرکزی را از طریق قفقاز و دریای سیاه به اروپا متصل کند. این پروژه، مسکو را دور می‌زند و اتحادیه اروپا، ۱۵ کشور اروپای شرقی، قفقاز و آسیای مرکزی را درگیر می‌کند. توافقنامه چندجانبه اساسی میان کشورهای درگیر در این پروژه به عنوان رکن اساسی طرح شناخته می‌شود.

این پروژه در ابتدا شامل ایران نمی‌شد و قرار بود قفقاز را از طریق دریای خزر به آسیای مرکزی متصل کند. با پیوستن ایران در سال ۱۳۸۹ به توافقنامه‌های مربوطه، راه زمینی ایران_ترکیه_بلغارستان هم به طرح اضافه شد. شاخه جنوبی این کریدور از ترکمنستان وارد ایران شده و سپس به ترکیه متصل می‌شود. همچنین حضور ایران، زمینه نقش افغانستان و پاکستان در طرح را هم فراهم خواهد کرد.

> تبدیل ایران به چهار راه ترانزیتی جهان علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد

د_ جایگاه ایران در معاهده عشق‌آباد

معاهده عشق‌آباد که در سال ۲۰۱۱ و بین کشورهای عمان، قطر، ترکمنستان، قزاقستان و ایران به امضا رسید در تلاش است آسیای مرکزی را از طریق ایران به آب‌های بین‌المللی متصل کند. با پیوستن هند به این پروژه در سال ۲۰۱۸ و امکان اتصال این کشورها از طریق ایران به هند، اهمیت این طرح بیشتر شده است.

چنانچه پیشتر گفته شد جمهوری‌های استقلال‌یافته از شوروی در آسیای مرکزی در محاصره خشکی قرار گرفته‌اند، در نتیجه ایران تنها راه دسترسی آنها به آب‌های گرم است. بنابراین، ایران می‌تواند انرژی را از ترکمنستان و قزاقستان به آب‌های گرم و از طرفی از طریق ترکیه به اروپا برساند.

با توجه به پیوند امنیت ملی این کشورها با انرژی، اهمیت ایران در این کریدور حیاتی است. علاوه بر کریدورهای نام‌برده، در کریدورهای اکو و آسیای جنوبی که گاهی مطرح شده است، نقش ایران قابل توجه است.

رقبای ایران در ترانزیت منطقه چه برنامه‌هایی دارند؟

قدرت‌های نوظهور اقتصادی مانند چین و هند که اصلی‌ترین طرف‌های پیگیری تکمیل کریدورها در منطقه هستند، تلاش می‌کنند مسیرهای متعددی برای تجارت خود ترتیب دهند اما بنا نیست هیچ‌کدام از مسیرهای تجارت منطقه، جایگزین مسیر عبوری از ایران شود.

طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در سال ۱۴۰۰، با وجود آنکه براساس پژوهش‌های موجود، ظرفیت ایران برای ترانزیت، دست‌کم ۸۰ میلیون تن در سال است، میزان ترانزیت از ایران در سال ۹۹ فقط ۵.۳۵ میلیون تن بوده. تأسف‌بارتر اینکه، میزان ترانزیت کالا از ایران نسبت به سال ۹۲ کاهش بیش از ۵۰ درصدی را تجربه کرده و از ۱۲.۱۲ میلیون تن به مقدار یادشده رسیده است.

ترکیه؛ کریدور میانی یا ترانس کاسپین (Trans-Caspian)

مسیر تجارت چین به اروپا با سه کریدور قابل فرض است. کریدور اول، ترانس سیبریاست که (Trans-Siberian) از چین به روسیه می‌رسد و از طریق روسیه به اروپا متصل می‌شود. این کریدور به دلیل جنگ روسیه در اوکراین با تهدیدهای امنیتی روبه‌رو شده است.

کریدور جنوبی کنونی که دریایی است، چین را از طریق دریای چین جنوبی، کانال سوئز و دریای مدیترانه به اروپا متصل می‌کند. این کریدور اکنون فعال است اما با وجود تهدیدهای ایالات متحده برای چین در دریای چین جنوبی، ممکن است در آینده‌ای نه چندان دور با تهدیدهای امنیتی مواجه شود. بنابراین اهمیت طرح یک کمربند یک جاده چین روشن می‌شود.

چین به دنبال آن است تا با یک کریدور میانی، از مسیر خشکی و بدون گذر اجباری از دریاهای آزاد و از طریق خاک ترکیه به اروپا متصل شود. در یکی از بهترین مسیرها، تکمیل این کریدور با عبور از ایران و سپس ورود به ترکیه می‌گذرد. اما علاوه بر این مسیر، مسیر دیگری هم وجود دارد که از طریق اتصال کشورهای ترک‌زبان و با عبور از دریای خزر، بدون آنکه وارد خاک ایران شود به ترکیه می‌رسد.

نکته منفی این کریدور به نسبت مسیر عبوری از ایران ترکیبی بودن آن و لزوم عبور از دریای خزر است، در حالی که مسیر عبوری از ایران به طور کامل خشکی‌پایه است و از هزینه‌های اضافی جلوگیری می‌کند. با این حال مسائلی همچون ناامنی در افغانستان و نبود زیرساخت‌های لازم در ایران، اهمیت این کریدور میانی را تقویت کرده است.

همچنین اهمیت استراتژیک یک کریدور متشکل از کشورهای ترک‌زبان آسیای‌میانه که ترکیه آن را دنیای ترک می‌نامد برای این کشور قابل چشم‌پوشی نیست. بر همین اساس ترکیه در تلاش است این کریدور را به عنوان مسیر اصلی تجارت خشکی‌پایه چین تثبیت کند.

«کریدور زنگزور» که اخبار مربوط به آن در ماه‌های اخیر منتشر شده، بی‌ارتباط به کریدور میانی نیست. این مسیر آذربایجان را از طریق ارمنستان و بدون نیاز به گرجستان به ترکیه متصل می‌کند. این مسأله خطر احتمالی روسیه در گرجستان علیه منافع چین و ترکیه را منتفی می‌کند و نیاز این کشورها به ایران و روسیه را کاهش می‌دهد.

کریدور میانی کنونی که با عبور از قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان و گرجستان به ترکیه می‌رسد، در سال ۲۰۲۲ و پس از جنگ در اوکراین فعال‌تر شده است. کریدور میانی همچنین یک مسیر دیگر با عبور از قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به دریای خزر هم دارد. این کریدور که در حال حاضر چین و آسیای شرقی را از طریق آسیای مرکزی و قفقاز به اروپا متصل می‌کند با سرمایه‌گذاری گسترده چین و ترکیه همراه شده است.

کریدور ترانس کاسپین، علاوه بر اثرگذاری بر کریدور شرق_غرب عبوری از ایران منافع حاصله کشور از اتصال آسیای مرکزی به آب‌های آزاد را هم تحت الشعاع قرار می‌دهد. ترکیه در تکمیل این پروژه به دنبال توسعه کریدور لاجورد، با مسیر عبوری از افغانستان است.

این کریدور در ادامه می‌تواند به کریدور اختصاصی cpec متعلق به پاکستان و چین متصل‌شده و مشکل دسترسی کشورهای آسیای میانه به دریاهای آزاد را حل کند. با وجود آنکه تلاش می‌شود توسعه این کریدور اقدام چین علیه ایران نشان داده شود اما مشکلات زیرساختی ایران عامل جذابیت این مسیر موازی است.

> چین به دنبال آن است تا با یک کریدور میانی، از مسیر خشکی و بدون گذر اجباری از دریاهای آزاد و از طریق خاک ترکیه به اروپا متصل شود

عربستان و امارات؛ کریدور هند_عرب مِد (India-Arab-Mediterranean)

این کریدور از اساس در مقابله با طرح چین طراحی شده است. در کنار چین، هند به عنوان دیگر قدرت نوظهور آسیایی به دنبال توسعه مسیرهای تجارت با اروپاست. برای این هدف، کریدور شمال_جنوب عبوری از ایران که هند را از طریق بندر چابهار و ایران، به جمهوری آذربایجان، روسیه و از طریق آن به اروپا متصل می‌کند جذابیت قابل توجهی برای کشور هند دارد.

با وجود این، جنگ در اوکراین از یک‌سو و تلاش هند برای دسترسی به مسیرهای موازی موجب شده فضا برای بازیگری عربستان و امارات در ترانزیت منطقه فراهم شود. برخی گزارش‌ها از کاهش تمرکز هند بر چابهار و افزایش اهمیت مسیر جایگزین برای هند خبر می‌دهند. در این صورت، منافع حاصله از ترانزیت برای ایران، به نفع کشورهای عربی کاهش می‌یابد.

در این رابطه، بهبود روابط امارات و اسرائیل به این هدف یاری رسانده است. در این کریدور قرار است هند از طریق امارات، عربستان، اردن و رژیم صهیونیستی به یونان در اروپا متصل شود. بر این اساس، با ایجاد مسیر جایگزین ابتکار عمل چین به عنوان رقیب هند تحت تأثیر قرار گرفته و وابستگی هند به کانال سوئز برای تجارت با اروپا کاهش می‌یابد. بر اساس گزارش‌ها این مسیر می‌تواند تا ۴۰ درصد در زمان انتقال کالا از هند به اروپا صرفه‌جویی کند.

این کریدور از معدود مسیرهای طراحی شده برای تجارت آسیا_اروپاست که به ترکیه وابستگی ندارد. هند برای توسعه این مسیر احتمالی سرمایه‌گذاری در بنادر رژیم صهیونیستی و یونان را آغاز کرده است. شرکت آدانی هند (Adani) توانسته در مزایده‌ای کنترل و بهره‌برداری از بندر حیفا به عنوان دومین بندر بزرگ اسرائیل را کسب کند.

> همسایگی با ۱۵ کشور دسترسی آسان به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز و کشورهای جنوب خلیج‌فارس را در اختیار ایران قرار داده است

عراق؛ پروژه بندر بزرگ فاو (Grand Faw Port)

پروژه دیگری که در تداوم کلان‌پروژه چینی یک کمربند_یک راه دنبال می‌شود، توسعه بندر عراقی فاو است. از این پروژه به عنوان یکی از اصلی‌ترین رقبای بنادر ایرانی و کریدور شمال_جنوب با مشارکت ایران نام برده می‌شود. عراق در سال ۲۰۲۰ قراردادی با شرکت مهندسی و ساخت‌وساز «دوو» کره‌جنوبی برای ساخت فاز اول بندر در چهار سال امضا کرد. در صورت موفقیت، این بندر با ۹۹ اسکله از بندر «جبل علی» در امارات با ۶۷ اسکله پیشی گرفته و به بزرگترین بندر جنوب غرب آسیا تبدیل می‌شود. از طرفی این پروژه شامل یک کانال خشکی برای اتصال ریلی یا جاده‌ای جنوب عراق به ترکیه است. در صورت تحقق کامل این پروژه، فاو و در ادامه آن بصره، به ترکیه متصل‌شده و مسیر تجارت جدیدی با اروپا ایجاد می‌کند.

در کنار سایر مسیرها، این کریدور یکی از بهترین راه‌های اتصال خلیج‌فارس به مدیترانه برای کاهش وابستگی به کانال سوئز خواهد بود. براساس پیش‌بینی‌ها این کانال هزینه‌های انتقال کالا به اروپا را به نصف کاهش داده و زمان حمل‌ونقل را ۲۵ روز کاهش می‌دهد.

از آنجایی که ظرفیت کریدور میانی (ترانس کاسپین) به اندازه‌ای نیست که بتواند با کریدور شمالی عبوری از خاک روسیه رقابت کند، ترکیه از ایجاد مسیر موازی در عراق حمایت می‌کند. همچنین، ایجاد مسیر مناسب برای انتقال گاز قطر به اروپا، اروپایی‌ها را به یکی از حامیان توسعه این کریدور تبدیل کرده است.

در مورد چین نیز اهمیت این پروژه زمانی روشن می‌شود که در تکمیل توسعه بندر گوادر در پاکستان، بندر فاو و در ادامه آن کانال خشکی عراق می‌تواند میزبان کالاهای چینی برای صادرات به اروپا باشد و وابستگی چین به کانال سوئز را کاهش دهد.

> در حالی که ظرفیت ایران برای ترانزیت دست‌کم ۸۰ میلیون تن در سال است، میزان ترانزیت از ایران در سال ۹۹ فقط ۵.۳۵ میلیون تن بود

برش

جایگاه ایران در کریدور یک کمربند یک جاده (OBOR)

این کریدور با تلفیقی از راه‌های دریایی و خشکی، بناست جایگزین جاده ابریشم باستانی برای اتصال آسیا به اروپا باشد. این پروژه بلندپروازانه که از سوی چین دنبال می‌شود، شامل بنادر، راه‌های جاده‌ای و راه‌آهن است و می‌رود تا نظم ژئوپلیتیکی جهان را به نفع چین تغییر دهد. هدف عملی این پروژه، دسترسی بهتر چین به سراسر کره زمین برای تجارت است که البته اثرات فرهنگی، اجتماعی و سیاسی هم دارد.

به نوشته اندیشکده «شورای روابط خارجی» امریکا (CFR) تا به امروز، ۱۴۷ کشور _ که دو سوم جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند _ این پروژه را امضا کرده یا به انجام آن علاقه نشان داده‌اند.

روابط ریشه‌دار تاریخی ایران و چین، و همچنین نیت یکسان دو کشور در توازن قوا مقابل سیاست‌های یک‌جانبه امریکا، ایران را به محور برخی منافع استراتژیک چین تبدیل کرده است. از طرف دیگر، ظرفیت ایران برای اتصال دو مسیر دریایی و خشکی راه ابریشم نوین، اهمیت این کشور در طرح بلندپروازانه چین را بیشتر می‌کند.

سند جامع مشارکت راهبردی ایران و چین از یک‌سو و عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای از سوی دیگر ظرفیت‌های ایران برای توسعه هر چه سریع‌تر برای مشارکت در این کریدور را افزایش می‌دهد. این کریدور که ایران را به محل ارتباط دنیای عرب، دنیای ترک، دنیای آسیای مرکزی و قفقاز تبدیل خواهد کرد تا حد زیادی مشکلات ناشی از انزوای اقتصادی ایران را حل می‌کند.