

Rusya - Ukrayna Jeopolitik Krizi Ve Karadeniz'de Türkiye Eksenli Ticari Denizcilik Faaliyetlerine Yansımaları

Yusuf Ziya Şipal*

Öz

Türkiye stratejik olarak oldukça önemli konuma sahip bir ülkedir. Sahip olduğu kıyılar ile bu kıyılara komşu olan ülkeler arasında güçlü bir ticari ağ bulunmaktadır. Küreselleşen ekonomi beraberinde jeopolitik riskleri de doğurmuştur. Türkiye'nin en uzun kıyı şeritlerinden biri olan Karadeniz de bu jeopolitik riskler açısından büyük potansiyel arz etmektedir. Nitekim Karadeniz'in karşı kıyısında bulunan iki ulus, Rusya ve Ukrayna bu krizi en derinden yaşayan iki önemli ülkedir. Yaşanan krizin arkasında emperyal devletlerin politik ve siyasi amaçlar doğrultusunda bölgedeki yayılma ve tahakküm çabaları ve ekonomik menfaatleri de bulunmaktadır. Buna karşılık Rusya da gerek ticari birliktelikler ve gerekse de askeri- stratejik ortaklıklarla farklı politikalar gütmektedir. Temelinde bu tür dinamiklerin olduğu Rusya ve Ukrayna jeopolitik krizi Türkiye'yi de yakından ilgilendirmektedir. Çünkü bu iki ülke ülkemizin önemli ticari partnerleridir. Bu durum Türkiye'yi bir dengeler siyaseti uygulamaya mecbur bırakmıştır ancak yine de iki ülke arasında yaşanan savaştan ekonomik anlamda büyük zararlar görmüştür. Çalışmada anılan jeopolitik krizin Türkiye ile ticaretle özellikle de ticari denizcilik faaliyetlerinde ortaya çıkardığı sorunlar analiz edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz' de Jeopolitik Risk, Ticari Deniz Taşımacılığı

Submitted/Geliş : 22.09.2022

Accepted/Kabul : 11.10.2022

<http://dx.doi.org/10.53723/cosohis.27>

Araştırma Makalesi/Research Paper

* ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2951-1723>; Dr. Öğr. Üyesi. Adnan Menderes Üniversitesi Söke İşletme Fakültesi; sipal@adu.edu.tr

Russia - Ukraine Geopolitical Crisis and Its Reflections on Turkey-Based Commercial Maritime Activities in the Black Sea Region

Abstract

Turkey is in a very important strategic position. It has a strong commercial network between the coasts it owns and the countries neighboring these coasts. The globalizing economy has brought along geopolitical risks. Turkey has a long coast in the Black Sea and the level of geopolitical risk in the Black Sea is very high. This crisis is also experienced in Russia and Ukraine, two countries that have a coast to the Black Sea. Behind the crisis are the imperial states' efforts to expand and dominate the region in line with political and political purposes, and their economic interests. On the other hand, Russia pursues different policies with both commercial partnerships and military-strategic partnerships. The geopolitical crisis of Russia and Ukraine, which is based on such dynamics, is also closely related to Turkey. Because these two countries are important trade partners of our country. This situation compelled Turkey to implement a policy of balances, but it still suffered great economic losses from the war between the two countries. In the study, the problems that the aforementioned geopolitical crisis caused in trade with Turkey, especially in commercial maritime activities, were tried to be analyzed.

Keywords: Geopolitical Risk in Black Sea, Commercial Maritime Shipping

Giriş

Karadeniz, konumu gereği tarihsel süreç içerisinde kıyılarına komşu olan topluluklar için bir rekabet, ekonomik kazanım ve siyasi üstünlük mücadele alanı olmuştur. Küresel boyutta yaşanan savaşlarda her zaman kritik öneme sahip bir bölge olan Karadeniz, üzerinde tahakküm kuran taraf veya taraflara önemli avantajlar sağlamıştır. Bu yüzden, tarihsel süreç içerisinde, sadece kendisine kıyaslı olan topluluklar için değil farklı coğrafyalarda bulunan güç odakları için de bir çekim merkezi olarak kabul edilmiştir. Rusya- Ukrayna krizinde Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve diğer emperyal güçlerin bölge siyaset ve politikalarına müdahil olmalarının altında Karadeniz' in bu özel konumu yatmaktadır.

Karadeniz' e kıyaslı olan 6 egemen devlet bulunmaktadır. Bunlar; Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan ve Türkiye'dir. Sınırlı tanınan bir devlet olarak Abhazya'nın da Karadeniz' e kıyaslı vardır ancak başta Birleşmiş Milletler ve çok sayıda ülke tarafından meşruiyeti kabul görmemiştir. Karadeniz altı ülkenin kıyı paydaşlığı yaptığı bir iç deniz olup İstanbul Boğazı ile Marmara' ya ve Kerç Boğazı ile de Azak Denizi' ne bağlanır. (Balık, 2018: 118). Türkiye, Karadeniz' in güneye, sıcak denizlere açılan kapısı olup iki önemli boğazı ile ayrıca stratejik öneme sahip bir konumdadır. Kıyı şeridinin uzunluğu açısından da Ukrayna ile beraber en uzun mesafeye sahip ülke olma avantajını paylaşmaktadır.

Günümüz siyasal ve ekonomik konjonktüründe Karadeniz, bütün dünyanın ilgilendiği bir coğrafi bölgedir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve NATO ülkelerinin Rusya sınırına doğru genişleme hamleleri, bölgedeki eski doğu bloku ülkelerinin Avrupa Birliği (AB) üyesi yapılması önemli bir jeopolitik risk doğurmuş ve Rusya'nın da bazı karşı hamlelerini beraberinde getirmiştir. 2014 yılında Rusya'nın Kırım' ı ilhak etmesi ile başlayan bu karşı hamle stratejisi yine Rusya'nın Donetsk ve Luhansk' ı tanınmasıyla devam etmiştir. Yaşanan süreç artan askeri gerginliğin Rusya- Ukrayna savaşına evrildiğini göstermektedir. Her ne kadar başlangıçta bu durum bir "Savaş" olarak nitelendirilmese de 2022 yılı Mart ayının ilk haftası ile beraber

askeri operasyonların gelmiş olduğu nokta durumun “Savaş” olarak değerlendirilmesine neden olmaktadır.

Savaşlarda limanların ve hava sahalarının kapatılması, seyahat hareketliliklerinin kısıtlanması ya da tamamen sona ermesi, bazı ürün ve hizmetlerin ticaretinin yasaklanması bilinen uygulamalardır. Bu savaşta da bazı limanlar kapatılmış, hava sahaları uçuşlara yasaklanmış, bazı mal ve hizmetlerin uluslararası ticareti durdurulmuştur. Çalışmada, bölgedeki askeri gerginlik ve hareketliliklerin, ayrıca sıcak çatışmaların Karadeniz’deki ticari denizcilik rotalarına etkisi araştırılmıştır.

Yöntem

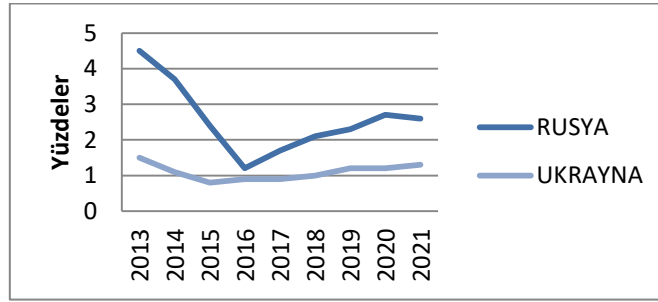
Bu çalışmada, öncelikle konuya taraf olan ülkelerin Karadeniz ile fiziki sınırları tespit edilmiştir. Sahil şeridi uzunlukları, limanlar ve özellikleri üzerinde durulmuştur. Konu başlığı, yaşanan bir sürece yani gündeme dair olduğu için literatür henüz oluşmaktadır. Ancak yine de Karadeniz özelinde yaşanan jeopolitik risklere ait literatür taranmıştır. Bulunan çalışmalar ağırlıklı olarak Karadeniz üzerinden gerçekleşen enerji transfer hatları (Tozar ve Güzel, 2011), (Erkek, 2006), (Başkan, 2020) ve Rusya’ nın 2015 yılında Kırım’ ı ilhakına (Konak, 2019), (Menzilcioğlu: 2018), (Apak, 2015), (Bebier, 2015), (Marxsen, 2014), dairdir.

Çalışmanın ekonomik verileri için başta T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik İstatistik Verileri, TÜİK kaynakları ve TCMB Elektronik Veri Dağıtım Sistemi kullanılmıştır. Elde edilen veriler ayrıca işlenerek tablo ve grafikler oluşturulmuştur. Bulgulardan yola çıkılarak Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan jeopolitik krizin bölgede Türk Ticari Denizcilik faaliyetlerine olası etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

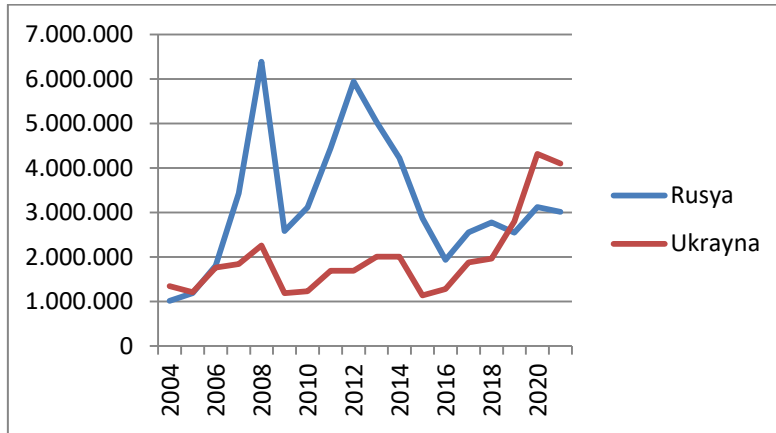
Değerlendirme

Grafik 1 TÜİK verilerinden derlenerek oluşturulmuştur ve Türkiye’nin toplam ihracatında Ukrayna ve Rusya’nın yüzdesel payını göstermektedir. Grafikten de anlaşılacağı üzere 2013 yılından 2016 yılına kadar bu ülkelere yapılan ihracat işlemlerinde hızlı bir gerileme söz konusudur. Bu düşüşün nedeni olarak Rusya ve Ukrayna’nın aralarında yaşamış olduğu ve zaman zaman askeri çatışmaya kadar varan Jeopolitik gerginlik gösterilebilir. Anılan tarih aralığında neredeyse savaş ekonomisine geçen bu iki ülke arasındaki gerilim yine aynı dönemde Rusya’nın Kırım’ ı ilhak etmesi ile sonuçlanmıştır. Günümüzde yaşanan iki ülke arasındaki savaş-askeri operasyon durumu, Kırım’ın ilhakından beri ertelenmiş ve yaşanan zaman diliminde tekrar gün yüzüne çıkan, nihayetlenmemiş bu meselenin bir sonucudur.

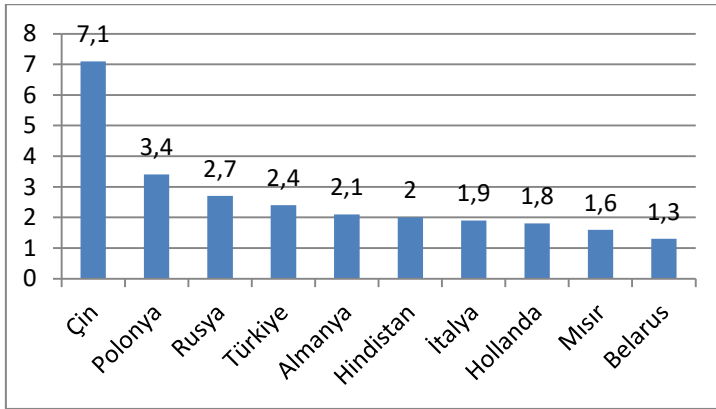
İlgili ülkelerle yapılan ticarete 2016 yılından 2021 yılına kadar düşük artış oranlı bir yükseliş fark edilmektedir. Grafik 1 ülkeler özelinde değerlendirildiğinde 2016- 2020 arasında Türkiye’den Rusya’ ya gerçekleştirilen ihracatta artış yaşandığı fark edilmektedir. 2020 yılından sonra ise düşüş yaşandığı anlaşılmaktadır. Bunun iki nedeni olabilir. İlki; Pandemi koşulları ile ilişkilendirilebilir. Ancak aynı dönemde Ukrayna’ ya yapılan ihracatta artış devam etmiştir. Bu da ikinci nedenin daha ağırlıklı bir ihtimal olabileceğini düşündürmektedir. İkinci neden; Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan gerilimde Türkiye’nin zaman zaman Rusya ile bu tür sonuçlar doğurabilecek Ukrayna yanlısı politikalar izlemesi olabilir. Ukrayna’ya satılan İHA (İnsansız Hava Araçları) ve SİHA’ lar (Silahlı İnsansız Hava Araçları) Rusya ile siyasi krizlere neden olduğunda Rusya Türkiye’den ithalatında kısıtlamalara gitmektedir. Bu da grafiğe görüldüğü şekilde yansımıştır.

Grafik 1: Türkiye' nin Rusya ve Ukrayna' ya İhracatının Toplam İhracat İçindeki Payı (%)

Grafik 2 TÜİK verilerinden derlenmiştir ve yük bazında limanlarımızda Rusya ve Ukrayna ile gerçekleştirdiğimiz İhracatımızı göstermektedir. 2004- 2005 yılları ile 2019, 2020 ve 2021 yıllarında Ukrayna ile gerçekleştirdiğimiz ihracatın Rusya ile olandan daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemler hariç 2006- 2018 arasında Rusya' ya yönelik ihracat daha fazladır. İki ülkeye de yönelik olarak gerçekleştirilen ihracatın grafikte görülen volatil kimliğinin Türkiye'nin bölge ülkelerine karşı yürüttüğü dış politikanın ekonomiye bir yansıması olduğu düşünülebilir. Özellikle Rusya ile yaşanan ve siyasi krizlere neden olan olaylar, ekonomik yaptırım olarak ülkemize geri dönmüştür. Bu yüzden Rusya ile gerçekleşen dış ticaretin volatilitésinin daha yüksek olduğu gözlenmektedir.

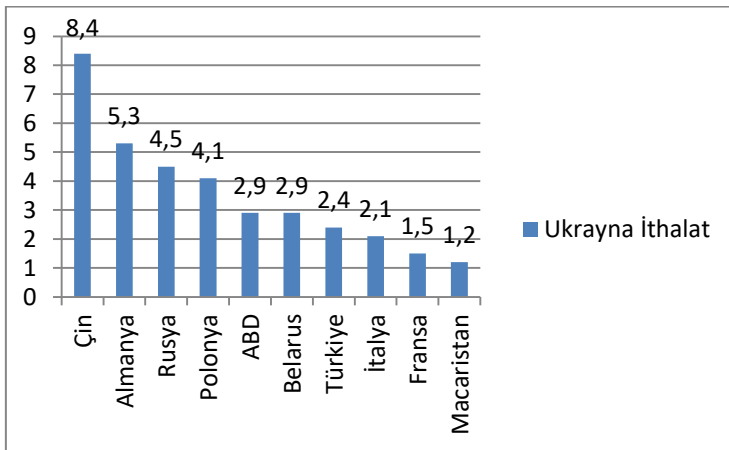
Grafik 2: Yük Bazında Türkiye' nin Rusya ve Ukrayna ile Gerçekleştirdiği Yıllık İhracat

Grafik 3 2020 yılında Ukrayna' nın en çok ihracat yaptığı ilk 10 ülkeyi göstermektedir. Bu ülkelere yapılan toplam ihracat rakamı 26,3 milyar dolar olup bu rakam toplam ihracatın %53'üne tekabül etmektedir. Türkiye, en çok ihracat yapılan dördüncü ülke konumundadır.

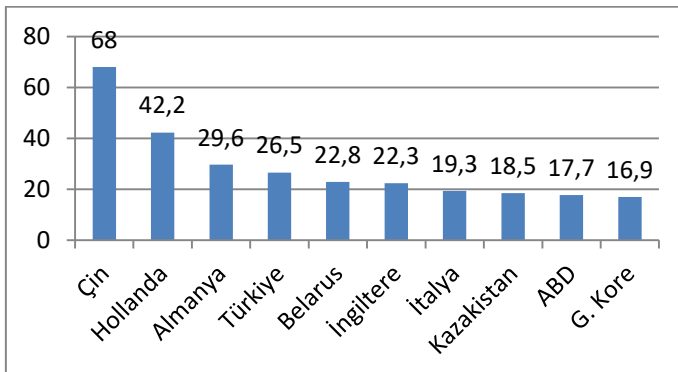
Grafik 3: 2020 yılına ait Ukrayna'nın ihracat yaptığı ülkeler (ilk 10- milyar USD)

Bu ülkelerden yapılan ithalat 35,3 milyar dolar olup toplam ithalatın %65'ine karşılık gelmektedir. Türkiye, en çok ithalat yapılan 7. Ülke konumundadır.

Grafik 4 Ukrayna'nın 2020 yılında gerçekleştirdiği ithalatının ilk 10 ülke sıralamasını göstermektedir.

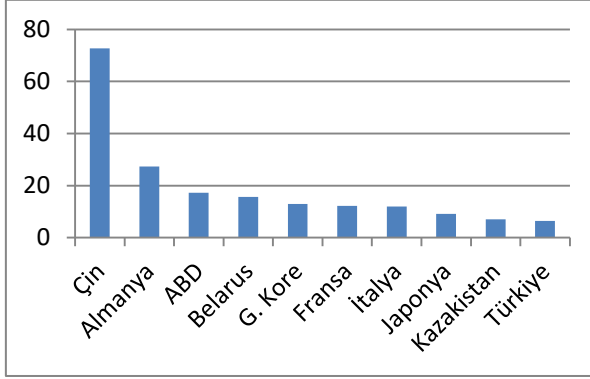
Grafik 4: Ukrayna'nın 2020 Yılında Gerçekleştirdiği İthalat, İlk 10 Ülke (Milyar USD)

Grafik 5 Trademap sitesi verilerinden elde edilen bilgilerle oluşturulmuş olup Rusya'nın 2021 yılı ihracatında ilk 10 ülkeyi göstermektedir. İlk 10 ülkenin toplam ihracat içindeki payı %58 dir. Bu ihracatın başat kalemleri, enerji ve doğalgaz başta olmak üzere İlaç ve Kimya sanayi, Demir-Çelik- Metal, Madencilik ve Orman Ürünleridir.

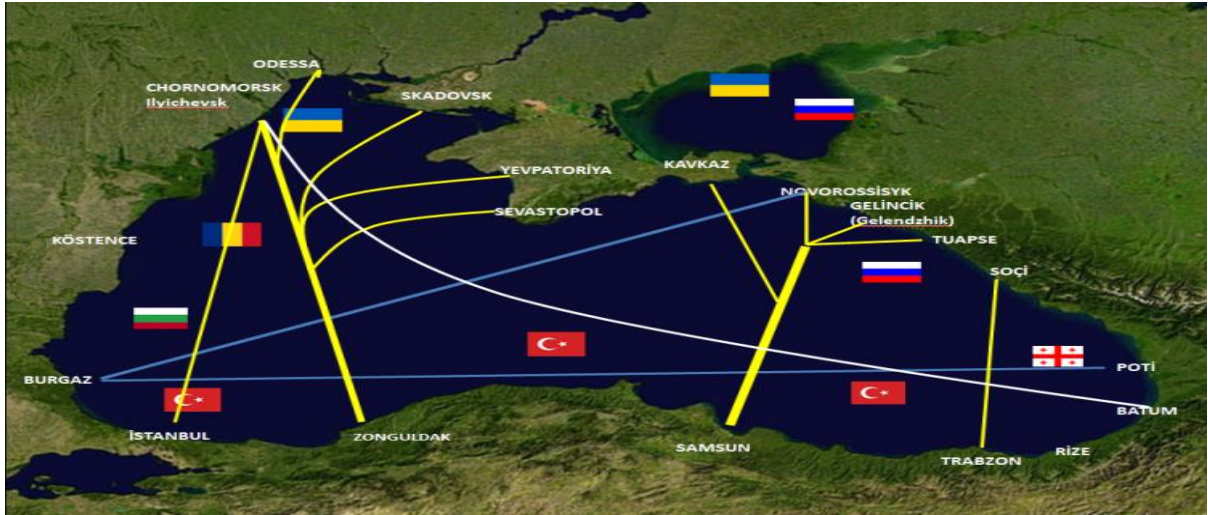
Grafik 5: 2021 Yılında Rusya'nın İhracat Yaptığı İlk 10 Ülke (%)

Grafik 6 İlk 10 ülkenin toplam ithalat içindeki payı %66'dır. Rusya'nın temel ithalat kalemleri Elektrik- Elektronik, Makine, İlaç ve Kimya Sanayi, Tarımsal Ürün ve Hazır Giyimdir. Türkiye, tarımsal ürün ve hazır giyim sektöründe Rusya'nın en önemli partnerlerinden biridir.

Grafik 6: 2021 Yılında Rusya'nın İthalat Yaptığı İlk 10 Ülke (%)



Resim 1: Karadeniz' de Ro Ro ve Ferry Hatları



Kaynak: Başar vd. (2015) den alınıp geliştirilmiştir.

Yukarıdaki şekil 1 Karadeniz' deki Roll On- Roll Off gemilerine ait rotalara aittir. Başar vd "Karadeniz Limanlarında Roll On- Roll Of Taşımacılığı ve Gelişimi" isimli çalışmasında bu şeklin temel aldığı ilk görseli yayınlamıştır. Bu çalışmada kullanılan yukarıdaki resim, anılan çalışmadaki görsel temel alınarak oluşturulmuştur. Resim oluşturulurken ticari gemi rotalarının takibinin yapılabildiği bazı aplikasyonlardan yararlanılmıştır. Yaşanan krizle ilgili olarak Türk Taşkömürü Kurumu Zonguldak Limanı ve Kozlu ve Kilimli Limanlarının yaşadığı herhangi bir probleme rastlanılmamıştır. Roll On Roll Off rotaları incelendiğinde Karadeniz' e kıyısı olan tüm ülkeler nezdinde yoğun bir faaliyet olduğu anlaşılmaktadır. Bu hatlar üzerinde Rusya-Ukrayna krizinin ciddi bir risk oluşturduğunu söylemek için yeterli veri yoktur. Ancak şu da göz önünde bulundurulmalıdır ki eğer bölgede siyasi ya da ticari hedefi olan emperyal devletler Rusya'ya yönelik bir yaptırım uygularsa bu durumda rotaların tekrar analiz edilmesi gerekebilir.

Resim 1 de Rusya' nın Soçi Limanı ile Trabzon ilimizin bir bağlantısı olduğu fark edilse de karşı ülke bu limanı yük trafiğine kapattığı için hat aktif değildir. Bu yüzden buradaki yük hareketliliği Samsun ilimizde toplanmaktadır. Bu limanlar çoğunlukla Rusya ve Ukrayna' ya tarımsal ürün sevkiyatında fonksiyoneldir. Bu yükler ülkemizin seracılık ve mevsimsel tarım faaliyetlerinde en verimli bölgelerinden olan Akdeniz Bölgesinden gelmektedir. Rus tarafı, doğal gaz ve diğer bazı enerji kalemlerinde olduğu gibi tarımsal ürün sevkiyatlarında da zaman zaman Türkiye' ye karşı ithalat kozunu kullanmaktadır.

Şekil 2: Kerch Boğazı



Odesa ve Novorisyk Limanları iki ülke arasında yaşanan askeri duruma yakınlık açısından oldukça önemli konumdadır. Resimden anlaşılmaktadır ki, Karadeniz' e kıyısı olan diğer ülkelerin ticari denizcilik hatları bu sorundan etkilenmemiştir. Fakat Karadeniz' de öyle önemli coğrafi alanlar bulunmaktadır ki, bu bölgelerin savaştan etkilenmemesi mümkün değildir. Bunlar Crimea (Kırım) münhasır ekonomik bölgesi, Azak Denizi ve Kerç (Kerch) Boğazıdır. Buralarda yaşanan gemi trafiğinde ciddi kırılmalar olmuştur. Bu konuda ulusal basında ve dünya genelinde limanlarda beklemek zorunda kalan pekçok ticari gemi haberi görülmüştür. Türkiye' ye Rusya' dan gelecek olan çiçek yağı Rostov Limanından hareket etmektedir. Azak Denizinin tahakkümü Rusya' nın elinde olduğundan bahsi geçen ürünlerle yüklü olan ticari gemiler bir süre çıkış yapamamış, limanlarda kalmışlardır. Bu da ilgili ürün bazında Türkiye' de ciddi kıtlığa ve fiyat hareketliliklerine sebebiyet vermiştir. Daha sonra ise iki ülke arasında sürdürülen başarılı diplomasi sayesinde bu kriz çözüme kavuşturulmuştur.

Sonuç

Rusya, Ukrayna ve Türkiye bölgede önemli başat güçler olup birbirleri nezdinde önemli ticari birer partnerdir. Bu iki ülke, Türk markalarının en çok mağaza ve store açarak faaliyet gösterdikleri paydaşlardır. Bunun haricinde Türkiye' den bu ülkelere önemli miktarda tarımsal ürün sevkiyatı yapılmakta ve bunun için ülkelerin kıyı şehirlerindeki limanlar kullanılmaktadır. 2021 yılına ait rakamlar incelendiğinde Rusya Federasyonuna 21 Ukrayna' ya ise 6 milyar USD' lik ihracat sözkonusudur. Çalışmada oluşturulan grafiklerde de görüldüğü gibi jeopolitik krize kadar iki ülke ile de ticaret sürekli artış eğiliminde olmuştur. Fakat süreçte karşılaşılan askeri operasyonlar yüzünden bu iki ülke ile gerçekleşen ticaretin ciddi oranda aksadığı fark edilmiştir. Bilhassa bazı rıhtım ve terminallerin faaliyetlerini askıya almak zorunda kaldığı kıyı tesisleri ve yörelerde hareketlilik tamamen sona ermiştir. Tarımsal ürünlerin stoklanması ve uzun süre

dayanması her zaman mümkün olmadığı için bu alanda faaliyet gösterenler farklı ülkelerle ticari bağlantı arayışlarına girmişler ve rotalar, kontratlara göre yeniden şekillenmeye başlamıştır.

Krize kadar Türkiye' den Ukrayna'ya doğru yoğun bir turizm faaliyeti olduğu bilinmektedir. Ayrıca Türk öğrenciler Ukrayna'daki üniversitelerde de eğitim faaliyetlerine katılmışlardır. Türkiye ve Ukrayna arasındaki sıcak ilişkiler, savaş dönemine kadar sadece nüfus cüzdanları ve pasaport ile giriş hakkı tanıyan bir noktaya kadar gelmiştir. Fakat savaş, ilişkilerin bu boyutuna da zarar vermiştir ve bu yüzden Türk turistler taleplerini diğer coğrafyalara kaydırmışlardır. Özellikle Sırbistan (ağırlıklı olarak Belgrad) ve Mısır Türk turistler için yeni merkezler haline gelmiştir.

Rusya, dünyamızda Türklere ait markaların en yoğun oldukları bir coğrafyadır. Birleşik Markalar Birliği Rusya' da 600' ün üzerinde Türk markası olduğunu bildirmektedir. Türkiye' den Rusya Federasyonuna konfeksiyon ürünleri ihracatı süreklilik arz eden bir durumdur. Bu faaliyetlerin merkezi İstanbul ilimizde Osmanbey ve Laleli ilçeleridir. Ancak savaş, bu sevkiyatın da ciddi oranda azalmasına neden olmuştur.

Aynı durum Ukrayna için de söz konusudur. Buna göre jeopolitik krize kadar Ukrayna' da 20 nin üzerinde Türk markası 250' den fazla mağaza ile faaliyet göstermekteydi. Fakat yaşanan savaş, özellikle Ukrayna' da Türklere ait pek çok işletmenin faaliyetlerine son vermesine ya da bu işletmelere mal sevkiyatının aksamasına neden olmuştur.

Kaynakça

- Apak, S., "Ukrayna Krizinin Türkiye ve Ukrayna İlişkilerine Etkileri", International Conference On Eurasian Economies, 2015. <https://www.avekon.org/papers/1262.pdf>
- Balık, İ., "Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Ülkelerin Karadeniz'deki Balıkçılık Yetki Alanları ve Balıkçılık Faaliyetleri", Acta Aequatica Turcica, 15- 2, 117- 125
- Başar, E. , Erol, S. & Yılmaz, H. 2015. "Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı Ve Gelişimi" Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi , 5 (12) , 71- 82 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/odusobiad/issue/27574/290160>
- Başkan, A, E. 2020, "Karadeniz' de Çevresel Güvenlik, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi
- Bebier, A., "Crimea and the Russian- Ukrainian Conflict", Romanian Journal of European Affairs", Volume 15, No 1, 2015
- Birleşmiş Markalar Derneği (2022), www.birlesmismarkalar.org.tr
- Elnur İ, Aliyev B. 2016. "Türkiye Rusya İlişkilerinde Enerjinin Rolü", TYB Türkiye Yazarlar Birliği Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi, 6- 17, 190
- Erkek, L. 2006, "Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası", İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi
- Gökçegöz, S. 2007, "Orta Asya İle Hazar Bölgesinde Mevcut Ve Planlanan Yeni Boru Hatlarının Türkiye'nin Enerji Koridoru Olmasına Etkileri", Güvenlik Stratejileri Dergisi, Cilt 3, Sayı 5
- Konak, A., "Kırım' ın İlhakı İle Sonuçlanan Ukrayna Krizi ve Ekonomik Etkileri", Uluslararası Afro- Avrasya Araştırmaları Dergisi, Cilt 4, Sayı 8, 2019
- Marxsen, C., "The Crimea Crisis- and International Law Perspective" Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, 74/ 2, 367- 391, 2014
- Menzilcioğlu, M., "Sovyetler Birliğinin Dağılmasından Kırım Krizine Karadenizde Değişen Jeopolitik Dengeler", Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2018
- Tozar B., Güzel E. 2011, "Enerji Lojistiği Perspektifinde Hazar Petrollerinin Türk Boğazlarına Etkileri", Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt 3, Sayı 2
- TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sitesi, 2022
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, www.uab.gov.tr
- TCMB, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, www.tcmb.gov.tr
- Trade statistics for international business development official web site, www.trademap.org