



Makale Türü / Article Type: Araştırma / Research

DENİZYOLU TAŞIMA İŞLETMELERİ TARAFINDAN KARŞILANAN YURTDIŞI GİDERLERİNİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ¹

Beyhan BELLER DİKMEN²

Esin ÜLGER³

■ Özet

İnsanların ya da insanlara ait yüklerin yer değiştirme faaliyetinin gerçekleştirilmesi için kullanılan taşımacılık türlerinden biri de denizyolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık faaliyetinin yerine getirilebilmesi, denizlerde gemi ve benzeri araçların kullanımı ile sağlanmaktadır. Bu taşımacılık türü ile tek seferde büyük miktarda yükler taşınabilmektedir. Bu durum, denizyolu taşımacılığının uluslararası ticarete tercih edilebilirliğini arttırmaktadır. Denizyolu taşıma işletmeleri, denizyolu taşıma araçlarını kullanarak yolcu ya da yükleri taşıyan işletmelerdir. Bu işletmeler, gemi seferlerinin başlatılması ve tamamlanması sürecinde çeşitli giderlere katlanmaktadır. Bu süreç boyunca yararlanılacak yakıt, bakım – onarım, yiyecek – içecek ve yükleme – boşaltma vb. giderlerin örnek verilebileceği bu giderler, denizyolu taşıma işletmelerinde yurtdışı giderler olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışmada, denizyolu taşımacılığının açıklanması ve denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer sürecinde meydana gelen yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili muhasebeleştirme işlemlerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, öncelikle denizyolu taşımacılığı hakkında genel bilgilere yer verilmiştir. Daha sonra, denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer süreci boyunca oluşan yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili bir uygulama örneği oluşturularak muhasebeleştirme işlemleri gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu Taşımacılığı, Yurtdışı Giderler, Muhasebeleştirme

Accounting of Foreign Expenses Paid By Maritime Transport Companies

■ Abstract

Maritime transport is among the modes of transport used for the movement of people or goods. Transportation is provided with the use of ships and similar vehicles in the sea. Large amounts of goods can be transported by sea at once, which, in turn, increases the preferability of maritime transport in international trade. Maritime transport companies move people or goods by using maritime transport vehicles. These companies face various expenses during the initiation and completion of shipping. The expenses, for instance, for fuel, repair and maintenance, food and drink, and discharge, etc. can be regarded as foreign expenses paid by maritime transport companies. The objective of this study is to explain the maritime transport and also to account the foreign expenses paid by maritime transport companies during the shipping process. With this aim in mind, first of all, general information is given regarding the maritime transport. Then, accounting transactions have been done through a sample of practice regarding the foreign expenses paid by maritime transport companies during the shipping process.

Keywords: Maritime Transport, Maritime Transport Companies, Foreign Expenses, Accounting

¹ Bu çalışma, Uluslararası Bilimler Akademisi tarafından 7 – 8 Ağustos 2021 tarihlerinde düzenlenen Akdeniz 5. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi'nde sunulan özet bildirinin genişletilmiş halidir.

² Doç. Dr. Tarsus Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, beyhanbeller@tarsus.edu.tr, ORCID:0000-0003-2260-6321

³ Yüksek lisans öğrencisi, Tarsus Üniversitesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, ulgereresin@hotmail.com ORCID: 0000-0002-9065-7801

GİRİŞ

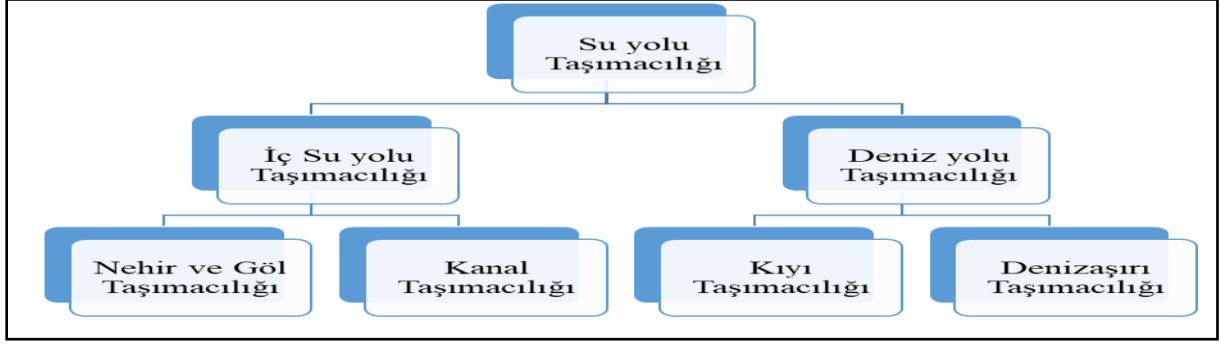
Denizyolu taşımacılığı, M.Ö. 3000’li yıllardan itibaren birçok uygarlık tarafından kullanılmıştır. Literatürde bu taşımacılık türünün hangi tarihte başladığına dair kesin bir bilgi yer almamasına rağmen tarihi kanıtlar, su yollarının insanlar tarafından kullanılan en eski taşımacılık türü olduğunu göstermektedir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 76). Ülkelerin taşımacılık yapısında meydana gelen ilerlemeler, yıllar itibariyle geçmişi su yollarına dayanan denizyolu taşımacılığının da gelişmesini sağlamış ve bu taşımacılık türü ticaret açısından da giderek daha fazla önem kazanmıştır.

Uluslararası ticaretin temel taşı olan taşımacılıkta malın cinsi, fiziksel özellikleri, taşıma süresi ve maliyeti gibi faktörler göz önüne alınarak taşıma yöntemine karar verilmektedir. Bu faktörler göz önüne alındığında taşıma sistemleri arasından en avantajlı olan taşımacılık türü denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığında tek seferde taşınabilecek yük kapasitesinin artmasıyla beraber birim maliyetlerinin azalması, hemen hemen her coğrafyaya ulaşılabilirliği sağlaması, ulaşamayan yerlerde de karayolu ve demiryolu taşımacılığıyla desteklenerek kullanılabilir olması bu taşımacılık türünün tercih edilebilirliğini arttırmıştır.

Çalışmada, denizyolu taşımacılığının açıklanması ve denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer sürecinde meydana gelen yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili muhasebeleştirme işlemlerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, öncelikle denizyolu taşımacılığı hakkında genel bilgiler verilmiştir. Daha sonra, denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer süreci boyunca oluşan yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili bir uygulama örneği oluşturularak muhasebeleştirme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Çalışmadaki muhasebeleştirme işlemleri, Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK) tarafından oluşturulan ve öneri niteliği taşıyan “Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Hesap Planı Taslağı”ndaki hesaplar aracılığıyla yapılmıştır.

1. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Suyolu taşımacılığı; denizde, gölde ve nehirde yüzen gemi ve diğer araçlarla ve bu işlemlere destek olacak ekipmanlarla yüklerin ya da insanların zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkân sağlayan işlemler bütünüdür (Sürmen, 2015: 29). Suyolu taşımacılığı kapsamında yer alan taşımacılık türlerine Şekil 1’de yer verilmiştir.



Şekil 1. Su Yolu Taşımacılığı

Kaynak: (Sürmen, 2015: 29).

Şekil 1’de görüldüğü gibi su yolu taşımacılığı, iç su yolu taşımacılığı ile denizyolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Şekilde görüldüğü gibi iç su yolu taşımacılığı, nehir, göl ve kanal taşımacılığı; denizyolu taşımacılığı ise kıyı ve deniz aşırı taşımacılık olarak sınıflandırılmaktadır. İç su yolu taşımacılığı, akarsu ve göllerde yapılmaktadır (İlgar ve Koca, 2006: 123 - 125). Akarsu, yeryüzünde ya da yer altında bir yatak içerisinde zaman zaman akan su olarak ifade edilmektedir. Göl ise, genellikle tektonik, volkanik vb. olaylar sonucunda karalar üzerinde oluşan ve dört yanı kapalı olan su örtüsü şeklinde tanımlanmaktadır (TDK).

Su yolu taşımacılığının önemli bir parçası olan denizyolu taşımacılığı, denizlerde gemi ve benzeri diğer araçlarla yapılan taşımacılık türü olarak ifade edilmektedir (Sürmen, 2015: 29). Başka bir ifadeyle, “denizyolu taşımacılığı; insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir.” (Akyurt, 2019: 261). Bu taşımacılık, karayolu taşımacılığından sonra kullanılan en eski ulaştırma sistemlerinden biridir. Denizyolu taşımacılığı, diğer taşımacılık türlerine göre yükteki hacim, tonaj ve mesafenin artmasına bağlı olarak daha fazla ölçek avantajı sağlamaktadır. Bu yüzden yarattığı maliyet avantajı nedeniyle de ticari mal taşımalarında %90'lara varan oranda kullanılmaktadır (Keskin, 2015: 230).

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %90’ı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Diğer taşımacılık türleri uluslararası boyutta yapılan taşıma faaliyetlerini, denizyolu taşımacılığı kadar iyi temsil edememektedir. Bu durum, denizyolu taşımacılığının küresel pazarları birbirine bağlayan merkezi ve tarihsel bir role sahip olduğunu göstermektedir (Tanyaş ve Düzgün, 2016: 145). Taşımacılıkta büyük öneme sahip denizyolu taşımacılığının dünya taşımacılığındaki payı Tablo 1’de gösterilmiştir.

Tablo 1. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2016	12,9	11,1	86
2017	13,5	11,5	85
2018	13,9	11,8	85
2019	14,1	11,9	85
2020	12,1	11,5	90

Kaynak: Denizcilik Sektör Raporu, 2021, 109.

Tablo 1’de görüldüğü gibi, denizyolu taşımacılığının dünya taşımacılığındaki payında artış olmasına rağmen 2020 yılında Covid -19 salgınının etkisinden kaynaklı olarak ton bazında bir azalış meydana gelmiştir. Küresel salgın döneminde de yaşandığı gibi, uluslararası sınırlara sahip olan denizyolu taşımacılığı; ülkeler arasında yaşanabilecek siyasi, ekonomik, teknolojik ve ticari gelişmelerden kolaylıkla etkilenebilmektedir. Bu durum, denizyolu taşımacılığı açısından bazı avantajların elde edilmesini ve bazı dezavantajlara katlanılmasını sağlamaktadır (Doğan ve Beller Dikmen, 2018: 762).

2. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları

Uluslararası taşımacılığın temelini oluşturan denizyolu taşımacılığının avantajları aşağıda sıralanmıştır (Görçün, 2018: 124; Akyurt, 2019: 261; Keskin, 2015: 230; Alıcı, 2018: 35; Şahin vd., 2018: 14).

- Denizyolu taşımacılığı tek seferde yüksek miktarlarda büyük ölçekli yüklerin taşınabildiği dolayısıyla birim taşıma maliyetlerinin en düşük olduğu ulaştırma sistemidir.
- Maliyetlerinin düşük olması nedeniyle uygun destinasyonlarda ve uygun mal cinslerinde özellikle düşük değerli yoğunluğu fazla ürünlerin (kömür, tahıl, işlenmemiş maden, vb.) taşınmasında en çok tercih edilen taşımacılık türüdür.
- Havayoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının dünyada tercih edilebilirliğini arttırmıştır.
- Ölçeğe bağlı olarak birim taşıma maliyetleri düşmekte, böylece taşıma maliyetlerinin de azalması ile ticarete rekabet gücünün artırılması sağlanmaktadır.
- Uluslararası ticaretteki ödemelerin döviz üzerinden yapıldığı göz önüne alınırsa denizyolu taşımacılığından elde edilen navlun gelirleri ülke ekonomisine önemli katkı sağlamaktadır.
- Taşıma maliyetlerinin yanı sıra işletim ve operasyonel maliyetlerin de diğer taşımacılık türlerine göre düşük olması nedeniyle tercih edilebilirliği artmıştır.
- Denizyolu taşıma operasyonunun büyük bir kısmı uluslararası sularda gerçekleştirildiğinden karayolu ve demiryolu taşımacılığında oldukça sık bir biçimde görülen sınır geçiş prosedürleri denizyolu taşımacılığında söz konusu olmamaktadır.

• Güvenli bir taşımacılık türü olan denizyolu taşımacılığında, taşıma deniz üzerinden yapıldığından diğer modlara göre kaza riski düşüktür. Güvenlik ve emniyet oranı yüksektir.

• Çevre dostudur. Akaryakıt tasarrufu sağlayarak çevre kirliliğini azaltmaktadır. Taşınan birim yük başına salınan karbondioksit (CO2) emisyonu dikkate alındığında denizyolları demiryollarının ardından en çevreci ikincil ulaşım türü olarak kabul edilmektedir.

• Coğrafi koşullardan etkilenmediği için büyük ölçekli ve uzun süreli taşımalarda sıklıkla tercih edilmektedir.

2.1. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları

Denizyolu taşımacılığının sahip olduğu avantajlarının yanı sıra diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Bu dezavantajları aşağıda sıralanmıştır (Görçün, 2018: 124; Keskin, 2015: 230; Elbirlik, 2008: 16):

• Diğer taşıma modları ile karşılaştırıldığında taşıma süresi en uzun olan taşımacılık türüdür. Bu da tedarik zincirindeki aktörlerin zaman maliyetlerinin yükselmesine yol açmaktadır.

• Sınırları denizlere tabi olduğundan esneklik düzeyi düşüktür.

• Denizyolu taşımacılığında yükleme işlemleri tamamlandıktan sonra fark edilen bir hatanın daha sonra düzeltilmesi süreci zor ve bu sürecin maliyetleri yüksektir.

• Kapıdan kapıya teslim imkânı olmadığı için liman ve yükleme – boşaltma yerleri arasında karayolu ya da demiryolu ile gerçekleştirilecek iç taşımalara, ara taşımalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durum, yükün fazla elleçlenmesine neden olur.

• Başlangıçtaki yatırım maliyetleri yüksektir. Liman, iskele gibi pahalı tesislere ihtiyaç duyulmaktadır.

• Taşımacılık sürecinde yaşanacak olası kazalarda kayıpların boyutu büyük ve buna bağlı olarak çevreye verdiği zararlar fazlalaşmaktadır.

• Limanların ve kanalların kapasite sınırlamalarına tabidir.

• Operasyon sürecindeki karmaşıklıktan dolayı planlanması zor ve yorucudur. Bu yüzden lojistik firmalarının operasyon departmanlarında planlanarak taşıma süreci başlatılır.

• İklim koşullarından etkilendiği için transit sürelerinde gecikmeler yaşanabilir.

3. DENİZYOLU TAŞIMA İŞLETMELERİ TARAFINDAN KARŞILANAN YURTDIŞI GİDERLERİ

Denizyolu taşıma araçları kullanılarak yolcu ya da yüklerin taşınması faaliyetini gerçekleştiren işletmeler, denizyolu taşıma işletmeleri olarak ifade edilebilmektedir. Denizcilik sektöründe yer alan bu işletmelerin kendilerine özgü olan özelliklerinden dolayı muhasebe uygulamalarında bir takım farklılıklar oluşabilmektedir. Bu farklılıklar aşağıda sıralanmıştır (Eskin, 2020: 116):

• Farklı işletmelere ait gemilerin seferleri, ilgili gemi adı ve özel bir hesap üzerinden belirlenen sefer numarası ile takip edilmektedir.

• Denizyolu taşıma işletmelerinin finansal durum tablosu (bilanço) yapısı %10 – 20 dönen varlık, %80 – 90 duran varlık şeklindedir.

• Bu işletmelerin aktiflerinde kayıtlı olan maddi duran varlıkları ve bu varlıklar ile ilgili olarak hesaplanan amortisman tutarları finansal durum tablosunda büyük bir paya sahiptir.

• Gemi ve gemideki demirbaşlar için ayrı ayrı amortisman hesaplanmakta ve kayıtlarda ayrı ayrı gösterilmektedir.

• Yolcu ya da yüklerin taşınması sürecindeki seferin biteceği tarih, farklı sebeplerle önceden belirlenmemektedir. Bu durum, seferin tamamlanmış ya da henüz tamamlanmamış kısımları ile ilgili gelir ve gider paylaşımlarının yapılmasını zorlaştırmaktadır.

• Denizyolu taşıma işletmelerinde yapılacak muhasebe işlemleri her sefer ile ilgili olarak ayrı bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

Herhangi bir geminin bir limandan aldığı yükleri seferini başlatarak farklı bir limana taşıması ve seferin tamamlanma sürecinde katlanılan bazı giderler bulunmaktadır. Yakıt, bakım – onarım, yiyecek – içecek ve yükleme – boşaltma vb. giderlerinin örnek verilebileceği bu giderler, denizyolu taşıma işletmelerinde yurtdışı giderler olarak ifade edilebilmektedir (Daştan ve Erol, 2015: 128). Bu giderlerin karşılanması, mali nitelikli bir işlem oluşturduğu için denizyolu taşıma işletmelerinin ortaya çıkan giderleri muhasebe kayıtları aracılığıyla raporlaması gerekmektedir.

4. DENİZYOLU TAŞIMA İŞLETMELERİ TARAFINDAN KARŞILANAN YURTDIŞI GİDERLERİNİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ İLE İLGİLİ UYGULAMA ÖRNEĞİ

Çalışma konusu ile ilgili olarak oluşturulan uygulama örneğine ait muhasebe kayıtları yapılırken Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK) tarafından oluşturulan ve öneri niteliği taşıyan “Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Hesap Planı Taslağı”ndaki hesaplar kullanılmıştır (KGK, 2020).

Örnek¹: Y Denizcilik A.Ş.’nin Z – 5 isimli kuru yük gemisi, Mersin – Mısır – Mersin hattındaki 2021/08 sayılı seferini 06.04.2021–21.04.2021 tarihleri arasında gerçekleştirmiştir. Geminin sefer süresi içerisinde yurtdışında oluşabilecek harcamalarının karşılanması amacıyla 01.04.2021 tarihinde 50.000 \$ X Bankası’ndan 1 \$ = 8,18 TL kuru üzerinden satın alınmıştır.

¹ Daştan, A. ve Erol, S. (2015). “Denizyolu Taşıma İşletmeleri Muhasebesi”, Taşıma İşletmeleri Muhasebesi, (Editör: Yusuf Sürmen), Kocaeli: Umuttepe Yayınları, s. 128 – 130’daki örnekten uyarlanmıştır.

1. Bankadan \$ satın alındığında yapılması gereken yevmiye kaydı

1						
			01/04/2021			
		100 NAKİT KASASI			409.000	
		100.02 Yabancı Para Kasası				
		100.02.04 \$ Kasası				
		100 NAKİT KASASI				409.000
		100.01 Türk Lirası Kasası				
		Bankadan \$ satın alımı nedeniyle (8,18 TL/\$ x 50.000 \$)				
		/				

Satın alınan dolarların 45.000 \$'lık kısmı 05.04.2021 tarihinde 1 \$ = 8,15 TL kuru üzerinden kaptan emrine tahsis edilmiştir.

2. İş avansı verildiğinde yapılması gereken yevmiye kaydı

2						
			05/04/2021			
		194 VERİLEN İŞ VE PERSONEL AVANSLARI			366.750	
		194.06 Z – 5 Kuru Yük Gemisi Kaptanı				
		674 KUR FARKI ZARARLARI			1.350	
		100 NAKİT KASASI				368.100
		100.02 Yabancı Para Kasası				
		100.02.04 \$ Kasası				
		Verilen İş Avansı (8,15 * 45.000) - (8,18 * 45.000)				
		/				

Z – 5 isimli kuru yük gemisi, Mersin – Mısır – Mersin hattındaki 2021/08 sayılı seferini tamamlamıştır. Bu süreçte gemi ile ilgili faturalandırılmış yurtdışı giderlerinin aşağıdaki gibi olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 2. Yurtdışı Giderleri

Yakıt Gideri	18.000,- \$
Bakım Onarım Giderleri	3.200,- \$
Yiyecek ve İçecek Giderleri	5.300,- \$
Yükleme – Boşaltma Giderleri	1.200,- \$
Acente Ücretleri	3.000,- \$
Liman, Kılavuz ve Romorkör Giderleri	3.700,- \$
Fener ve Rıhtım Harçları	1.100,- \$
Gemi İle İlgili Diğer Giderler	6.500,- \$
Toplam	42.000,- \$

Yukarıda belirtilen giderler karşılandıktan sonra kalan avans bir sonraki seferde harcanması amacıyla kaptan uhdesinde bırakılmıştır. 21.04.2021 tarihinde 1 \$ = 8,20 TL olarak belirlenmiştir.

3. Yurtdışı giderlerin iş avansı kullanılarak kapatılması ile ilgili olarak yapılması gereken kayıt

3			21/04/2021				
			740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ			344.400	
			740.03 Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler				
			740.03.10 Bakım – Onarım Giderleri				
			740.03.11 Yakıt Giderleri				
			740.03.12 Yiyecek ve İçecek Giderleri				
			740.03.13 Acente Ücretleri				
			740.03.14 Yükleme ve Boşaltma Giderleri				
			740.03.15 Kılavuzluk, Pilotaj ve Romorkör Giderleri				
			740.04 Çeşitli Giderler				
			740.04.08 Diğer Çeşitli Giderler				
			740.05 Vergi, Resim ve Harçlar				
			740.05.04 Komisyon ve Harçlar				
			194 VERİLEN İŞ VE PERSONEL AVANSLARI				342.300
			194.06 Z – 5 Kuru Yük Gemisi Kaptanı				
			664 KUR FARKI KAZANÇLARI				2.100
			Yurt dışı giderlerin iş avansı ile kapatılması (8,20 * 42.000) - (8,15 * 42.000)				
			/				

2021/08 sayılı sefer sonunda, sefer için alınan yakıt, yiyecek ve içecek stoklarının sefer sürecinde tamamen tüketilmediği ve bu stokların daha sonra yapılacak seferde kullanılabileceği belirlenmiştir. 21.04.2021 tarihinde 1 \$ = 8,20 TL olarak belirlenmiştir. Yakıt, yiyecek ve içecekler stoklara alınmıştır.

4. Yurt dışı yakıt ve yiyecek – içecek stoklarının iş avansı ile kapatılması durumunda yapılması gereken kayıt

4			21/04/2021				
			157 DİĞER STOKLAR			191.060	
			157.04 Yakıt Stokları: 147.600				
			157.05 Yiyecek ve İçecek Stokları: 43.460				
			194 VERİLEN İŞ VE PERSONEL AVANSLARI				189.895
			194.06 Z – 5 Kuru Yük Gemisi Kaptanı				
			664 KUR FARKI KAZANÇLARI				1.165
			Yurt dışı yakıt ve yiyecek – içecek stoklarının iş avansı ile kapatılması (8,20 * 23.300) - (8,15 * 23.300)				
			/				

Stoklara alınan yakıt, yiyecek ve içeceklerin % 70 oranında tüketildiği tespit edilmiştir. Tüketilen stoklar, maliyet hesabına aktarılmıştır.

5. Yurt dışı yakıt ve yiyecek – içecek stoklarının tüketilen kısmının ilgili maliyet hesabına aktarılması ile ilgili olarak yapılması gereken kayıt

5						
			21/04/2021			
	740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ				133.742	
	740.03 Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler					
	740.03.11 Yakıt Giderleri: 103.320					
	740.03.12 Yiyecek ve İçecek Giderleri: 30.422					
	157 DİĞER STOKLAR					
	157.04 Yakıt Stokları					
	157.05 Yiyecek ve İçecek Stokları					133.742
	Yurt dışı yakıt ve yiyecek – içecek stoklarının tüketilen kısmının ilgili maliyet hesabına aktarılması					
			/			

SONUÇ

İnsanların ve insanlara ait yüklerin bir yerden farklı bir yere taşınması sırasında kullanılan taşıma araçlarına göre farklı taşımacılık türleri bulunmaktadır. Bu taşımacılık türleri; karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır. Gemi ve benzeri araçların kullanılması ile gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığında sonra kullanılan en eski taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türü, küresel pazarları da birbirine bağlamaktadır. Denizyolu taşıma araçlarını kullanarak yolcu ve yüklerin taşıma faaliyetini gerçekleştiren işletmeler ise, denizyolu taşıma işletmeleri olarak belirtilmektedir. Bu işletmelerde gemi seferinin başlatılması ve seferin tamamlanması sürecinde katılan giderlerin muhasebe kayıtlarının yapılması gerekmektedir.

Bu çalışmada, denizyolu taşımacılığının açıklanması ve denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer sürecinde meydana gelen yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili muhasebeleştirme işlemlerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, öncelikle denizyolu taşımacılığı hakkında genel bilgiler verilmiştir. Daha sonra, denizyolu taşıma işletmeleri tarafından sefer süreci boyunca ortaya çıkabilecek yurtdışı giderlerinin karşılanması ile ilgili bir uygulama örneği oluşturularak muhasebeleştirme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Çalışmadaki muhasebeleştirme işlemleri, Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK) tarafından oluşturulan ve öneri niteliği taşıyan “Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Hesap Planı Taslağı”ndaki hesaplar aracılığıyla yapılmıştır.

KAYNAKÇA

- Akyurt, İ. (2019). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- Alıcı, M.(2018). *Türkiye’de deniz taşımacılığına yönelik vergisel teşviklerin incelenmesi ve değerlendirilmesi üzerine bir araştırma*. Denizcilik Uzmanlığı Tezi, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, S. (2005). *Ulaştırma İşletmeleri*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Daştan, A. ve Erol, S. (2015) “*Denizyolu Taşıma İşletmeleri Muhasebesi*”, Taşıma İşletmeleri Muhasebesi, (Editör: Yusuf Sürmen), Umuttepe Yayınları, Kocaeli.
- Denizcilik Sektör Raporu (2021), 109. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>, (Erişim tarihi: 01.07.2021)
- Doğan, Z. ve Dikmen Beller, B. (2018). Türkiye’deki Ulaştırma Sektörü ve Ulaştırma Türlerinin Karşılaştırılması, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 11(56), 759-770.
- Elbirlik, G. (2008). *Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Eskin, İ. (2020). “*Denizyolu Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Sistemi*”, Taşıma İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi ve Vergilendirilmesi, (Editör: Mehmet Maşuk Fidan), Ekin Basım Yayın Dağıtım, İstanbul.
- Görçün, Ö. (2018). *Ulaştırma Sistemleri ve Yönetimi*. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- İlgar, R. ve Koca, N. (2006). “Su yönetiminde ülkemiz kıyı sularının ekolojik taşımacılıkta kullanım potansiyeli”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(16), 122 – 134.
- Keskin, H. (2015). *Lojistik El Kitabı Küresel Aktörlerin Lojistik Pratikleri*, Nobel Yayıncılık, Ankara.
- Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGGK), (2020). Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Hesap Planı Taslağı.
- Şahin, G., Sipahioğlu, A., Öztürk, Z., Ertek, G., Aba, B. ve Büyüközkan, G. (2018). Uluslararası Lojistik. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Tanyaş, M. ve Düzgün, M. (2016). Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. Nobel Yayınları, Ankara.
- TDK, <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi: 01.07.2021).