

Uluslararası Ticarete Taşıma Maliyetlerinin Ekonomiye Etkileri ve Muhasebeleştirilmesi

Dilber Ekinler¹

Fatih Ekinler²

Özet

Uluslararası ticaret, ülkelerin ekonomilerinde önemli bir yer edinmektedirler. Özellikle bir ülkenin ithalat yoluyla yapmış olduğu döviz harcamaları ve aynı zamanda ihracat ile yurtdışından elde ettiği döviz gelirin birbirini dengelemesinde uluslararası yapılan ticaretin rolü büyüktür. Yapılan uluslararası ticarete işletmeler çeşitli maliyetlere katlanmaktadır. Çalışmada söz konusu maliyetlerden taşıma maliyetleri ele alınmıştır. Uluslararası ticarete taşıma maliyetlerinin ekonomiye etkileri ve taşıma maliyetlerinin ne şekilde muhasebeleştirilmesinin gerektiğinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda uluslararası taşıma ve taşıma maliyetleri açıklanarak ekonomiye olan etkileri açıklanmıştır. Ayrıca uluslararası ticarete katılan taşıma maliyetlerinin uluslararası muhasebe standartları ve Türkiye muhasebe standartları kapsamında muhasebeleştirilmesi yapılmıştır. Çalışmada uluslararası yapılan taşıma maliyetlerinin bir ülkenin ekonomisi üzerinde çeşitli etkilerinin olduğu ve taşıma maliyetlerinin muhasebeleştirilmesinde uluslararası muhasebe standartları ile Türkiye muhasebe standartları bakımından yapılan muhasebeleştirme işleminin aynı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

GİRİŞ

Ülkelerin birbiri ile yapmış olduğu mal ve hizmet alışverişi, ülkelerin ihtiyaç duyduğu mal ve hizmeti elde edebilmeleri ve bunları vatandaşlarına ulaştırabilmeleri bakımından önem arz etmektedir. Örneğin, covid-19 pandemi döneminde koronavirüs hastalığından dolayı sınır kapılarında

1 Şırnak Defterdarlığı, Cizre Vergi Dairesi, dyildirim_1989@hotmail.com, ORCID: 0000-0001-6656-5133,

2 Şırnak Üniversitesi, Cizre Meslek Yüksekokulu, Muhasebe ve Vergi Bölümü, fekinler@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-4584-4173

uygulanmış kısıtlamalar nedeniyle birçok ülkede mal ve hizmete ulaşma konusunda çeşitli sıkıntılar ortaya çıkmıştır. Bu durum hem ülkelerin kendi vatandaşlarının gereksinimlerini karşılamada sıkıntılar yaşamalarına hem de ihracat ve ithalat dengelerinin bozulmasına neden olmuştur. Burada uluslararası yapılan ticaretin önemi belirgin bir şekilde kendini göstermiştir.

Uluslararası yapılan ticaret ülkelerdeki mevcut kaynakların doğru bir şekilde tahsis edilmesini sağlamaktadır. Böylelikle elde edilen gelirde, tasarrufta ve yatırımda artış meydana gelebilir. Bu durum bir ülkenin tam istihdamlı ekonomilerde bile büyüme potansiyelinin yükseltebilir. Ayrıca gelişmekte olan ülkeler ticaret sayesinde hammadde ve tüketim mallarını sermayeye dönüştürerek teknoloji konusunda gelişmiş ülkelere teknoloji bilgisi edinebilir. Bu konuda edinilecek uzmanlık ihracat ve bununla ilişkili sektörlerde olumlu katkılar sağlayabilir. Aynı zamanda uluslararası yapılan ticaret, geri kalmış ekonomilere talep teşviki konusunda yardımcı olabilir. Dolayısıyla uluslararası ticaret ile ulusal pazarın boyutu artırarak ulusal işletmelerin hem iç hem de dış ölçek ekonomilerden yararlanmasını sağlanabilir (Gupta, 2015: 13-14).

II. Dünya Savaşı'nın bitiminden günümüze kadar uluslararası ticaret hızlı bir şekilde hem üretimde hem de tüketimde artarak artan bir paya sahip olmuştur (Ganapati ve Wong, 2023: 5). Aynı zamanda ülkeler, ürettikleri mal veya hizmeti başka ülkelere ihraç ederek yapılan uluslararası ticaret ile ekonomilerini daha güçlü hale getirmeyi amaçlamışlardır (Denli, 2023: 296). Burada ticareti yapılacak olan mal veya hizmetin taşınması önemlidir. Dolayısıyla uluslararası ticarette yapılan yük taşımacılığı, ekonomilerde entegrasyon sağlayan önemli ekonomik bir faktör olduğu söylenebilir (Fikru ve Eticha, 2020: 33). Böylelikle daha ucuz taşımacılık teknolojileri ile taşınmanın daha az maliyetle yapılabileceği düşünülebilir (Gaulier vd., 2008: 1).

Uluslararası ticareti yapılan ürünün hangi yolla taşınması ve taşıma maliyetleri işletmeleri birçok yönden etkilemektedir. Uluslararası ticarette taşıma, mal veya hizmetleri ihracatçı işletmeden ithalatçı işletmeye ulaştırma işlemi şeklinde ifade edilebilir. Taşıma işleminin yapılmasında birden çok taşıma yolu seçeneği vardır. Her bir taşıma yolunun maliyeti farklıdır. Örneğin havayolu ile taşınan bir ürünün maliyeti ile deniz yolu ile taşınan ürünün maliyeti birbirinden farklıdır. Burada ürünün değeri ağırlığı gibi özellikler hangi taşıma yolunun kullanılacağı konusunda önem arz etmektedir. Buna göre bir taşıma maliyetine katlanılır. Katlanılan taşıma maliyeti ürünün fiyatını etkileyeceğinden işletmeler için önemi büyüktür. İşletmelerin söz konusu bu maliyetleri hesaplayarak muhasebeleştirilmesi gerekir. Muhasebe

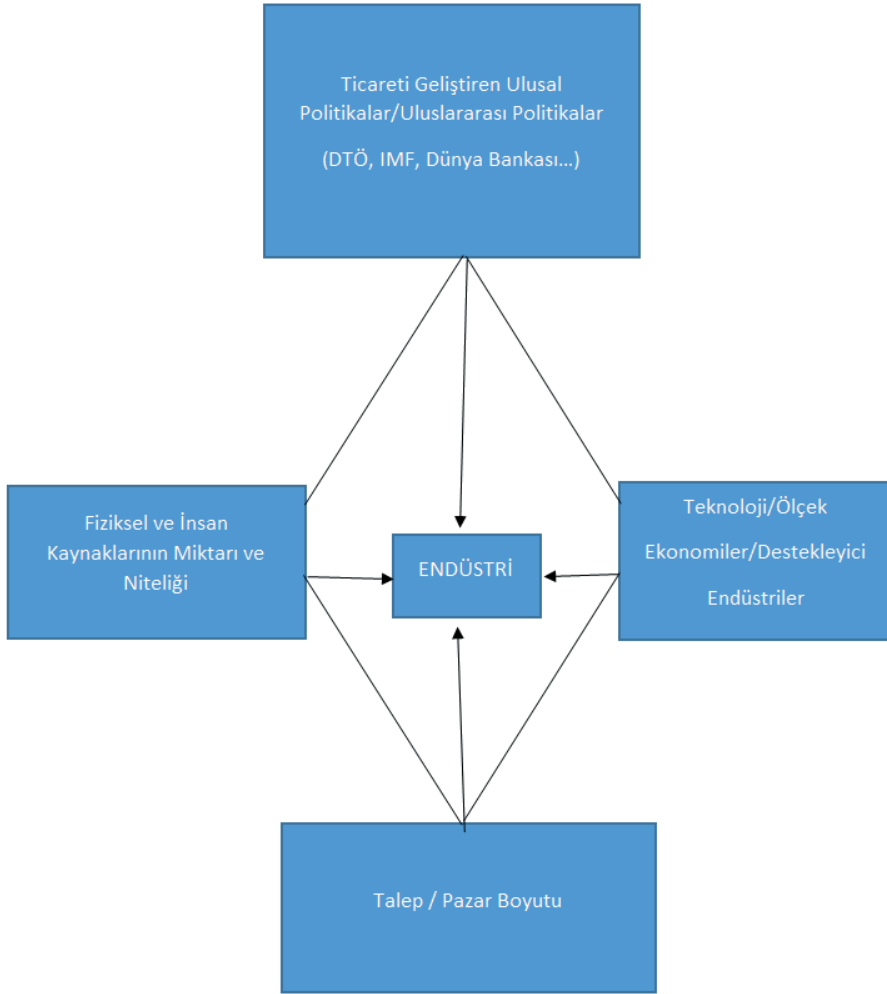
standartlarına göre taşıma maliyetleri muhasebeleştirilirken belirli şartlara uyulması zorunludur. Örneğin taşıma maliyetinin alıcı veya satıcı işletme tarafından karşılanmasına göre taşıma maliyetlerinin muhasebeleştirilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada uluslararası ticarete ortaya çıkan taşıma maliyetlerinin ekonomiye etkilerinin ve bu maliyetlerin muhasebeleştirilmesinin ne şekilde olacağının belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda uluslararası ticaretin neden yapıldığı, ticarete kullanılan taşıma türlerinin neler olduğu ve bunlara bağlı olarak ortaya çıkan taşıma maliyetinin ekonomiye olan etkileri açıklanmıştır. Aynı zamanda taşıma maliyetinin muhasebeleştirilme işlemi muhasebe standartları çerçevesinde örnekler yoluyla gösterilmiştir.

ULUSLARARASI TİCARET

Ülkelerin gereksinim duydukları mal ve hizmetlerin üretimi için üretimde kullanılan girdiler bakımından birbirine muhtaç olduğu söylenebilir. Çünkü ülkeler tek başına gereksinim duydukları mal veya hizmeti üretebilecek girdilerin tamamına sahip değildir. Bundan dolayı ülkeler girdilerin kaliteli ve ucuz oldukları ülkeden alıp üretim yapmakta veya bu konuda yatırım yapmaktadırlar (Gökmen, 2013: 17). Buradan yola çıkılarak üretilen mal veya hizmet için gerekli olan girdilerin veya tamamlanmış malların bu konuda üstün olan ülkeden diğer ülkelere ihracat yapıldığı söylenebilir. Hangi girdi veya mal ve hizmetlerin hangi ülkede üstün konumda oldukları önem arz etmektedir. Buna göre ülkeler girdi, mal ve hizmet ihracatı ve ithalatı yapmaktadırlar.

Karşılaştırmalı üstünlüğe sahip sektörlerde uzmanlaşan işletmeler söz konusu sektörde farklılaştırılmış veya standart hale getirilmiş ürünleri üretme konusunda diğer işletmelere kıyasla daha güçlü bir rekabet avantajı imkânına sahiptirler. Bu bakımdan ticareti artıracak politikalar, kaynaklar, talep ve teknoloji bir ülkenin mal veya hizmetlerini diğer ülkelere kıyasla daha üstün kılaacak dört güç olarak ifade edilebilir. Aynı zamanda ülkelerdeki karşılaştırmalı üstünlüğünün sağlanmasında rolü olan dinamik unsurlar da söz konusu güçlere dâhil edilebilir. Bulunduğu ülkeye karşılaştırmalı üstünlük sağlayan bu faktörler Şekil 1’de endüstrinin çevresini oluşturan bir dizi gücün bir çerçevesi olarak düşünülebilir (Gupta, 2015: 14).



Şekil 1. Karşılaştırmalı Üstünlük İçin Bir Çerçeve

Kaynak: (Gupta, 2015: 14).

Şekil 1'e bakıldığında bir ülkenin mal veya hizmette karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olabilmesini etkileyen güçler verilmiştir. Buradan hareketle bir ülkenin sadece ucuz kaynaklara sahip olmasının diğer ülkelere kıyasla karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olması bakımından yeterli olmadığı söylenebilir. Dolayısıyla bir ülkenin uluslararası ticarete başarılı olabilmesi için çeşitli faktörleri dikkate almaları gerektiği ifade edilebilir. Söz konusu faktörlerden biri ülkeler arasında girdi, mal veya hizmete alışverişini sağlayan taşıma faktörüdür.

ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMA VE TAŞIMA MALİYETLERİ

Bir ülkenin ekonomisinde önemli bir yeri olan işletmeler gelir elde etmek amacıyla gerçekleştirdikleri faaliyetleri sonucu bir takım maliyetlere katlanmaktadır (Uzun, 2019: 102). Söz konusu maliyetlerden biri taşıma maliyetleridir. Uluslararası ticarete iki farklı ülkede faaliyet gösteren alıcı işletme ve satıcı işletme arasında ilişki kurulmasında taşıma işlemleri önemli bir yer edinmektedir. Ancak yapılan taşıma ile doğal olarak taşıma maliyetleri ortaya çıkmaktadır. Taşıma maliyetleri aynı zamanda uluslararası yapılan ticaretin hacmini etkileyen bir faktör olarak da bilinmektedir. Ticaret yapılan ülkeler arasındaki uzaklık arttıkça taşıma maliyetleri de buna orantılı olarak artmaktadır. Dışa doğru açılan işletmeler rekabet edilebilirliklerini sürdürmek için kendileri için en uygun olan taşıma seçeneğini tercih etmeleri gerekir. Aynı zamanda taşıma maliyetini minimize edecek şekilde doğru ve güvenilir bir yöntemle taşıma işleminin gerçekleşmesini sağlamalıdır. Böylece girecekleri pazarda daha avantajlı bir konumda olma imkânına sahip olabilirler (Kutlu ve Başar, 2006: 111). Dolayısıyla bir lojistik maliyeti olan taşıma maliyetlerin işletmelerin yoğun rekabet ortamında rekabet avantajını etkileyen faktörlerden biri olduğu söylenebilir (Uygun, Çatuk ve Uzun, 2023: 304).

Taşıma maliyetlerindeki modern değişiklikleri anlamak karmaşık bir hal alabilmekte ve taşınan ürün türlerinin değişmesi, taşıma hizmetlerinden yararlanma sıklığı, taşımanın hangi taşıma türüyle yapıldığı taşıma maliyetlerini etkilemektedir. Zaman içerisinde ulaştırma teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler ve girdi maliyetlerindeki değişimler kısmen dengeli hale gelmiştir (Hummels, 2007: 131-132). Burada hangi taşıma türünün kullanımı da söz konusu dengenin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Taşımacılıkta kullanılan taşıma türleri demiryolları, hava yolları, karayolları, denizyolları ve son yıllarda yaygın bir şekilde kullanılan birden çok taşıma şekillerinin uyum içerisinde birbiri ile çalışmasından doğan kombine taşımacılık, türler arası taşımacılık ve çok türlü taşımacılık şeklinde açıklanabilir (Tarhan, 2020: 18). Ayrıca söz konusu taşıma türlerine boru hattı taşımacılığı eklenebilir. Söz konusu her bir taşıma türünün özelliklerine bağlı olarak güvenlik, hız, sefer sıklığı, güvenilirlik, konfor, maliyet gibi konularda zayıf veya üstün oldukları yönleri vardır. Taşıma türlerinin bu özellikleri birbiri ile rekabet edebilme veya birbirini tamamlayabilme olarak ifade edilebilir. Ancak her taşıma türünün performansı veya fiyatına bağlı olarak maliyetleri de farklı olabilmektedir. Bu durum taşıma türünün

seçiminde maliyeti ön plana çıkarmaktadır (Çancı ve Güngören, 2013: 200-201).

Uluslararası yapılan ticarete, ticaret akışlarının noktalarını birbirine bağlayan çok türlü taşımacılık sistemi, küresel mal ticareti bakımından vazgeçilmez bir taşıma türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Malların iç bölgelerden olmak üzere karşı tarafa teslim edilme süreci içerisinde maliyetlerin azaltılmasına yardımcı olmak için kara yolu denizyolu, demiryolu dâhil olmak üzere çok türlü taşımacılığa gereksinim duyulur (Tae-Woo Lee vd., 2024: 359-360). Çünkü uluslararası ticaret yapan işletmelerin amaçlarından biri minimum maliyetle mal veya hizmete sahip olmaktır.

Taşıma maliyetlerinin nedenleri ve etkileri aşağıdaki gibi açıklanabilir (Sanches vd., 2003: 200):

- Arz ve talep; taşıma maliyeti temel olarak verilen hizmetin fiyatı şeklinde ifade edilebilir. Taşıma hizmetine olan arz ve talep bu hizmetin fiyatını ortaya koyar. Taşıma maliyetlerinin düşük olması mal veya hizmetin fiyatını düşürerek ticaretin artmasını sağlar. Ticaret hacminin artmasıyla beraber birim başına düşen maliyetlerde de bir düşüş söz konusu olur. Bu durum hız, güvenilirlik, sıklık ve güvenlik gibi çeşitli hizmetlerin de farklılaşmaya gitmesine imkân tanımaktadır.
- Kalite ve maliyetler; yaşanan teknolojik gelişmeler ticareti yapılan malları etkilediği gibi ulaştırma hizmetlerinin üretimini de etkilemektedir. Yeni teknolojinin kullanımı, ulaştırma ile ilgili alt yapının iyileştirilmesi, konteyner taşımacılığının hızından yararlanılması gibi etkenler daha çok yükün geçmişe kıyasla daha hızlı, daha güvenilir bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır. Ayrıca ticari taleplerin artması ile daha hızlı olan havayolu taşımacılığının deniz yolu taşımacılığına kıyasla daha çok pay alması taşıma maliyetlerinin artmasına neden olabilir.
- Doğrudan ve dolaylı etkiler; ticaret yapan taraflar arasındaki mesafe farklı taşıma türlerinin kullanılmasına neden olmaktadır. Örneğin, coğrafi olarak yakınlık havayolu ve denizyolu taşımacılığına alternatif taşıma yöntemlerinin kullanılmasını ve böylece rekabetin artmasını, fiyatların düşmesini sağlar. Kısa mesafelerde maliyetler düşük olduğundan ticaret de artar. Bu durum ölçek ekonomilerine imkân tanıyarak taşıma maliyetlerinde düşmesine yol açmaktadır.

Taşıma maliyetlerin ülkeler arasında değişmesi söz konusu ülkelerin uluslararası pazarda rekabet etme becerilerindeki farklılıkları ortaya koyar. Ülkeler arasındaki ulaşım alt yapısı ve kalitesi ülkelerin rekabet gücündeki

farklılıkları göstermektedir. Bu farklılıklar ülkeler arasındaki taşıma maliyetlerindeki farklılıklardan sorumlu tutulabilir (Bougheas, Demetriades ve Morgenroth, 1999: 170).

ULUSLARARASI TAŞIMA VE TAŞIMA MALİYETLERİNİN EKONOMİYE ETKİLERİ

Taşımacılık sektörü, mal veya hizmeti bir noktadan bir noktaya götürerek ticaretin yapılmasını ve dolayısıyla ekonomiye katkıda bulunmaktadır. Böylece mal veya hizmetin üretilmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Üstlendiği rol ile ekonominin temel parçası haline gelmiştir. Taşımacılık sayesinde ekonomik faaliyetler farklı coğrafi bölgelere ulaşarak bulundukları coğrafyaya göre farklılaşır. Aynı zamanda coğrafi bölgelere göre taşımacılık sistemi de belli bir şekil alır. Ekonomiye dolaylı olarak şekillendiren taşımacılık sektörü ekonomiden beslenmektedir. Bu bağlamda taşımacılık sektörü ile ekonomi arasında karşılıklı bir ilişkiden söz edilebilir. Bu durum Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH) değerleri ile taşımacılık arasındaki ilişkiyle açıklanabilir. Ekonominin büyürken taşımacılığın arttığı, ekonomi küçülürken de taşımacılığın azaldığını söylemek mümkündür (Çancı ve Güngören, 2013: 199). Dolayısıyla taşımacılık sektöründeki gelişmelerin ekonomik küreselleşmenin özelliklerinden biri olduğu söylenebilir. Ticaretin serbestleştirilmesindeki ilerlemeler ve telematik standardizasyon ile taşıma hizmetlerinin daha ucuz, daha hızlı ve güvenli bir hal alması, taşımacılık hizmetlerinin uluslararası düzeyde üretim süreçlerinin entegrasyonuna katkı sağlamaktadır (Sanches vd., 2003: 200).

Gelişmiş bir taşımacılık hizmetinin ekonomiye olan etkileri ticaretin ne kadar büyüdüğünü ve nasıl büyüdüğünü de göstermektedir. Taşımacılık sektörünün kalitesinin gelişmesi (daha güvenli, hızlı güvenilir gibi) uluslararası üretim ağlarını etkilemektedir. Dolayısıyla uluslararası üretim ağlarının yeniden düzenlenmesine ve dış pazardaki belirsizlikleri ortadan kaldırmak veya en aza indirmek için imkân tanımaktadır (Hummels, 2007: 132). Bu durum uluslararası ticaretin gelişmesini sağlar. Uluslararası ticaretin gelişmesi, ihracat ve ithalatın artmasına ve nakliyeye duyulan ihtiyacını artmasına yol açar. Aynı zamanda bu gelişmeler taşıma sektöründeki istihdamın önemli ölçüde artmasını sağlayabilir (Riker, 2012: 1). Ayrıca ihracatın artması, ülkeye kısa vadede döviz girdisinin artmasını sağlar. Bu durum uzun vadede ekonominin kalkınmasını destekler (Denli ve Yağcı, 2025: 26). Dolayısıyla taşıma sektörünün ülke ekonomiler üzerinde dolaylı etkileri olduğu söylenebilir.

Taşıma maliyetleri, uluslararası yapılan ticarete oluşan maliyetlerin temel bileşenlerindendir. Bu maliyetler uluslararası ticarete konu olan mal veya hizmetin bulunduğu yerden varış yerine kadar ki tüm nakliye masrafı şeklinde ifade edilebilir. Ticaretin yapıldığı konumların seçiminde ve ekonomik faaliyetlerin kümelenmesinde önemli bir rol oynar. Yüksek taşıma maliyetleri üretim sürecini yavaşlatarak işletmeleri ekonomik olarak zor durumda bırakabilir. Bu gibi durumlarda işletmeler uluslararası limanlar gibi ulaşımı daha erişilebilir olan yerlerde faaliyetlerini sürdürmeye çalışırlar (Kurmanalieva, 2006: 1).

Taşınan malların değerine göre taşıma maliyetlerini, tarifeler gibi bilinen diğer ticaret engellerine göre taşıma maliyetlerini ve taşıma maliyetlerinin göreceli fiyatları ne ölçüde değiştirdiğini açıklanarak taşıma maliyetlerinin ekonomik önemi ortaya konulabilir. Bu üç durum aşağıdaki gibi açıklanabilir (Hummels, 2007: 132):

- Taşıma maliyetlerinin ad valorem ölçümleri; ad valorem, değer esaslı anlamına gelmektedir. Uluslararası ticarete yapılan taşımının maliyetini genelde taşınan malın değerine oranı olarak belirlenir. Böylece taşınması için ödeme yapılan malın fiyatındaki yüzdelik değişime eşdeğer olduğu söylenebilir.
- Taşıma maliyetleri ve tarifeler; ticaretin önündeki engel olarak da bilinen tarifelerin önemlilik derecesi azaldıkça yapılan taşımacılığın toplam ticaret maliyetlerine olan katkısı artar.
- Taşıma maliyetleri ve malların göreceli fiyatları; Bir ürünün taşınması için kullanılan ad valorem taşıma maliyetleri, malın değer oranına, sunulan taşımacılık hizmetinin kalitesine ve taşınan malın gideceği mesafeye göre belirlenmektedir. Sözü edilen bu üç faktör de mal sevkiyatı yapılırken birbirinden farklılık göstermektedir. Bu durum taşıma maliyetleri göreceli fiyatları ve ticaret modellerini değiştirmektedir. Taşıma maliyetlerinin ticaretteki farklılıkları belirlemede ve ihracatçılar arasındaki göreceli fiyatları değiştirmedeki etkileri büyüktür.

Taşıma maliyeti bir ülkenin ekonomisinde önemli bir faktör olarak yer almaktadır. Taşıma maliyeti işletmenin toplam maliyetini etkilemektedir. Taşıma maliyetinin düşürülmesi ile toplam maliyet azalmakta bu da işletmeye rekabet etme avantajı sağlamaktadır (Şahin vd., 2009: 1). Dolayısıyla taşıma maliyetinin hem işletmelerin rakiplerine karşı rekabet etme gücünü belirlemede hem de ekonomiye olan etkisi bakımından önemli bir veri olduğu söylenebilir.

ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMA MALİYETLERİNİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ

Uluslararası yapılan ticarete malların taşınması ve taşıma maliyetinin ne şekilde kayda alınması önemlilik arz etmektedir. Aynı zamanda ortaya çıkan taşıma maliyetin alıcı veya satıcı tarafından karşılanması, taşıma maliyetlerinin muhasebe kayıtlarında ne şekilde yerini alacağını belirlemektedir. Bu durum daha çok FOB ve CIF teslim şartlarına göre belirlenmektedir. Taşıma maliyetlerini ya alıcı üstlenir ya da satıcı üstlenir. Uluslararası yapılan ticarete mal teslim edilene kadar birden çok maliyetlere katlanılır. Çalışmada sadece taşıma maliyetleri ele alınmıştır.

Uluslararası ticaretin artırılması ve doğru bir şekilde yapılabilmesi için ülkelerin muhasebe standartlarını uluslararası muhasebe standartlarına uyumlu hale getirmeleri önem arz etmektedir (Çatuk ve Uygur, 2025: 208). Türkiye Muhasebe Standartları 2 (TMS 2)'ye göre "Stokların maliyeti; tüm satın alma maliyetlerini, dönüştürme maliyetlerini ve stokların mevcut konumuna ve durumuna getirilmesi için katlanılan diğer maliyetleri içerir" şeklindedir (TMS 2, madde 10). Yine TMS 2'ye göre malların satın alınmasında ortaya çıkan taşıma maliyetleri stok maliyetine eklenir (TMS 2, madde 11). Aynı zamanda IAS 2 (International Accounting Standards 2)'ye göre de mal alışlardaki taşıma maliyetleri stok maliyetine eklenmektedir (IAS 2, madde 11). Dolayısıyla hem TMS 2 hem de IAS 2'ye göre eğer alıcı malların teslim şartında taşıma maliyetini üstlenmişse ortaya çıkan taşıma maliyetini stok maliyetine eklemelidir.

Örnek-1: ABC işletmesi 04.01.2025 tarihinde X işletmesinden 500.000 TL değerinde mal almıştır. Söz konusu malların taşınması için 20.000 TL peşin ödemiştir. Taşıma maliyetini alıcı işletme üstlenmiştir. Bu işleme ilişkin yevmiye kaydını düzenleyiniz.

Birinci durum: Alıcı işletmenin yapacağı yevmiye kaydı aşağıdaki gibidir.

04.01.2025		
153 Ticari mallar hesabı	520.000	
320 Satıcılar hesabı		500.000
100 Kasa hesabı		20.000

Yukarıdaki yevmiye kaydının borç kısmına 153 ticari mallar hesabı, alacak kısmına ise 320 satıcılar hesabı ve 100 kasa hesabı yazılmıştır. Burada alıcının taşıma maliyetini üstlendiği görülmektedir.

Eğer alınan malın bedeli ve taşıma bedeli peşin olarak ödenseydi yevmiye kaydı aşağıdaki gibi olurdu.

04.01.2025		
153 Ticari mallar hesabı	520.000	
100 Kasa hesabı		520.000

Yukarıdaki yevmiye kaydında alacak kısımda bulunan 100 kasa hesabının 520.000 TL olmasının nedeni alıcının hem malın bedelini hem de taşıma bedelini peşin ödemesinden kaynaklanmaktadır. Eğer alıcı ödemeyi banka aracılığı ile yapmış olsaydı 100 kasa hesabı yerine 102 bankalar hesabı kullanılması gerekirdi.

İkinci durum: Malın bedeli ve taşıma bedelinin peşin olarak ödendiği varsayılarak satıcı işletmenin yapacağı yevmiye kaydı aşağıdaki gibidir.

04.01.2025		
100 Kasa hesabı	520.000	
601 Yurtdışı satışlar hesabı		520.000

Yukarıdaki yevmiye kaydının borç kısmına 100 kasa hesabı, alacak kısmına ise 601 yurtdışı satışlar hesabı yazılmıştır. Burada alıcının taşıma maliyetini üstlendiği görülmektedir.

Yapılan mal alışında satıcı taşıma maliyetini üstlenebilir. Bu durumda TMS 1'e göre "İşletme, kâr veya zarara yansıtılan giderleri çeşidine ya da işletme içindeki fonksiyonuna göre sınıflandırarak, bu giderlerin analizini sunar. İşletme yapacağı analizde güvenilir ve ihtiyaca daha uygun bilgi sağlayan sınıflamayı kullanır." şeklindedir (TMS 1, madde 99). Aynı zamanda IAS 2'ye göre de satış maliyetleri olduğu dönemde satış gideri olarak muhasebeleştirilmelidir (IAS 2, madde 16). Dolayısıyla hem TMS 2 hem de IAS 2'ye göre satıcı malların teslim şartlarında taşıma maliyetini üstlenmişse ortaya çıkan taşıma maliyeti bir satış gideri olarak kaydedilmelidir.

Örnek-2: Örnek 1'deki taşıma giderlerini satıcının üstlendiğini varsayalım. Buna göre taşıma maliyeti ile ilgili yevmiye kaydını düzenleyiniz.

Birinci durum: Satıcı işletmenin yapacağı satış tahsilatı yevmiye kaydı aşağıdaki gibidir.

04.01.2025		
100 Kasa hesabı	500.000	
601 Yurtdışı satışlar hesabı		500.000

Yukardaki yevmiye kaydının borç kısmına 100 kasa hesabı, alacak kısmına ise 601 yurtdışı satışlar hesabı yazılmıştır. Bu kaydın satıcı işletmenin yapmış olduğu mal satış kaydı olduğu görülmektedir.

Satıcı işletmenin yapacağı taşıma gideri ile ilgili yevmiye kaydı aşağıdaki gibidir.

04.01.2025		
760 Pazarlama satış ve dağıtım giderleri hesabı	20.000	
100 Kasa hesabı		20.000

Yukarıdaki yevmiye kaydında satıcı taşıma maliyetlerini üstlendiğinden taşıma maliyetleri 760 pazarlama satış ve dağıtım giderleri hesabına eklenmiştir. Yevmiye kaydının borç kısmına 760 pazarlama satış ve dağıtım giderleri hesabı, alacak kısmına ise 100 kasa hesabı yazılmıştır.

İkinci durum: Malın bedelinin peşin olarak ödendiği varsayılarak alıcı işletmenin yapacağı yevmiye kaydı aşağıdaki gibidir.

04.01.2025		
153 Ticari mallar hesabı	500.000	
100 Kasa hesabı		500.000

Yukarıdaki yevmiye kaydının borç kısmına 153 ticari mallar hesabı alacak kısmına ise 100 kasa hesabı yazılmıştır. Bu yevmiye kaydının alıcı işletmenin mal alış kaydı olduğu görülmektedir.

Not: Yukarıda yapılan örnekler uluslararası yapılan mal ticaretine yönelik olduğundan KDV devre dışı bırakılmıştır.

Yukarıdaki örnek-1 ve örnek-2 IAS ve TMS'ye göre açıklanıp muhasebeleştirilmişlerdir. TMS her ne kadar IAS'nin Türkçeye uyarlanmış şekli olarak görünse de tamamen aynı değildir. Çünkü TMS Türkiye'deki mevzuatla uyumlu hale getirilip yerleştirilmiştir. Bundan dolayı muhasebeleştirilme işlemi yapılırken hem IAS hem de TMS dikkate alınmıştır.

SONUÇ

Uluslararası ticaret en az iki ülke arasında yapılan hammadde, mal veya hizmet alışverişi olarak ifade edilebilir. Söz konusu ticaret ile farklı ülkelerde bulunan işletmeler faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere ihtiyaç duydukları girdi, mal veya hizmeti ithal eder. Ürettikleri mal veya hizmeti ya da mevcut hammadde girdilerini başka ülkedeki işletmelere ihraç eder. Böylelikle ihracat yoluyla ülkeye döviz girdisi kazandırır. İthalat durumunda ise ülkeden döviz çıkışı olur. Buradan hareketle uluslararası yapılan ticaretin ülkelerin cari dengesinin sağlanması bakımından önemli bir unsur olduğu ve dolayısıyla ekonomi üzerinde etkili olduğu söylenebilir. Uluslararası ticaret yapılırken taşıma türlerinden yararlanılır. Taşıma türleri kullanılırken taşıma maliyetleri ortaya çıkar. Ortaya çıkan taşıma maliyetleri taşınan hammadde, mal veya hizmetin toplam maliyetini artırmaktadır. Buna bağlı olarak taşıma maliyetleri, üretim süreçlerinin yavaşlamasına, fiyatların artmasına, ticaret yapan işletmelerin belli bir bölgede kümelenmesine neden olabilir. Dolayısıyla taşıma maliyetlerin bir ülkedeki ekonominin şekillenmesi üzerinde etkisinin olduğu söylenebilir.

Uluslararası ticarete yapılan taşıma faaliyetinden kaynaklanan taşıma maliyetlerin işletmeler tarafından muhasebe kaydının yapılması gerekir. Taşıma maliyetlerin ne şekilde muhasebeleştirilmesi işletmeler arasında yapılan anlaşmaya bağlıdır. Bu durum örnek-1 ve örnek-2'de yapılan muhasebeleştirme işlemi ile gösterilmiştir. Uluslararası muhasebe standartları ve Türkiye muhasebe standartları kapsamında yapılan muhasebeleştirme işlemine göre taşıma maliyetini alıcı işletme üstlenmişse alıcı işletmenin bu maliyetleri stok maliyetleri olarak muhasebeleştirilmesi gerektiği, taşıma maliyetini satıcı işletme üstlenmişse satıcı işletmenin bu maliyetleri pazarlama satış ve dağıtım gideri olarak muhasebeleştirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu çalışmada uluslararası yapılan ticarete ortaya çıkan taşıma maliyetlerinin ekonomiye olan etkileri ve bu maliyetlerin nasıl muhasebeleştirilmesi gerektiği belirlenmiştir. Gelecekte taşıma maliyetleri ile beraber işletmelerin katlandıkları toplam maliyetlerin ekonomiye etkileri ve muhasebeleştirilmesi konusunda çalışma yapılabilir.

Kaynakça

- Bougheas, S., Demetriades, P. O., & Morgenroth, E. L. (1999). Infrastructure, transport costs and trade. *Journal of international Economics*, 47(1), 169-189.
- Çancı, M., & Güngören, M. (2013). İktisadi yaşamda taşımacılık sektörü. *Elekttronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(45), 198-213.
- Çatuk, C., & Uygur, M. N. (2025). IFRS convergence and international trade: evidence from comparison of Türkiye and European Union. *Business: Theory and Practice*, 26(1), 202-211.
- Denli, İ. (2023). Ekonomik kalkınma ve ihracat teşvikleri. İçinde A. Öztürkçü Akçay (Editör), *Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Uluslararası Araştırmalar XXV* (s. 277-299), Konya: Eğitim Yayınevi.
- Denli, İ., & Yağcı, H. (2025). Türkiye’de uygulanan ihracat teşviklerinin bölgesel kalkınmadaki rolü: Dicle bölgesi. *Artuklu Kaime*. 15, 21-44.
- Fikru, E., & Eticha, G. (2020). Freight transport service on international trade with its implication for global competitiveness. *Studies in Humanities and Education*, 1(1), 21-39.
- Ganapati, S., & Wong, W. F. (2023). How far goods travel: Global transport and supply chains from 1965-2020. *Journal of Economic Perspectives*, 37(3), 3-30.
- Gaulier, G., Mirza, D., Turban, S., & Zignago, S. (2008). International transportation costs around the world: A new CIF/FoB rates dataset. CEPII Paper. https://www.cepii.fr/baci_data/freight_rates/freight_rates_doc.pdf
- Gökmen, A. (2013). Tarife ve tarife dışı engeller: Uluslararası ticaret uygulamaları, ayırt edici özellikler ve Türkiye. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 5(1), 16-28.
- Gupta, S. D. (2015). Comparative advantage and competitive advantage: An economics perspective and a synthesis. *Athens Journal of Business and Economics*, 1(1), 9-22.
- Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 131-154.
- International Accounting Standards (IAS 2). <https://www.ifrs.org/content/dam/ifrs/publications/pdf-standards/english/2022/issued/part-a/ias-2-inventories.pdf?bypass=on>
- Kurmanalieva, E. (2006). Transport costs in international trade. https://www.academia.edu/114616819/Transport_Costs_in_International_Trade
- Kutlu, E., & Başar, B. (2006). İhracatta taşıma ve taşıma maliyetleri. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (31), 102-111.

- Riker, D. A. (2012). International trade and local transportation employment. International Trade Administration, Office of Competition and Economic Analysis. Manufacturing and Services Economics Brief. https://legacy.trade.gov/mas/ian/build/groups/public/@tg_ian/documents/webcontent/tg_ian_003848.pdf
- Sahin, B., Yilmaz, H., Ust, Y., Guneri, A. F., & Gulsun, B. (2009). An approach for analysing transportation costs and a case study. *European Journal of Operational Research*, 193(1), 1–11.
- Sanchez, R. J., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G. V., Sgut, M., & Wilmsmeier, G. (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*, 5(2), 199–218.
- Tarhan, N. (2020). Türkiye’de taşımacılık sistemi içerisinde modlar arası ilişkilerin analizi. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Tae-Woo Lee, P., Chhetri, P., Liu, W., & Lin, C. W. (2024). Integrated transport and logistics for sustainable global trade. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 27(3), 359-362.
- Türkiye Muhasebe Standartları (TMS 2). <https://www.kgk.gov.tr/DynamicContentDetail/11809/TFRS-2025-Seti-Mavi-Kitap>
- Türkiye Muhasebe Standartları (TMS 1). <https://www.kgk.gov.tr/DynamicContentDetail/11809/TFRS-2025-Seti-Mavi-Kitap>
- Uygur, M. N., Çatuk, C., & Uzun, E. (2023). Effect of logistics costs on export and company performance: a research on trc 1 region companies. *International Journal of Eurasia Social Sciences (IJOESS)*, 14(51), 293-307.
- Uzun, E. (2019). İşletme büyüklüklerinin muhasebe kalitesi üzerine etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 101-111.
- Zheng, H., & Hongtao, L. (2022). Transportation infrastructure and trade. *Japan and the World Economy*, 64, 101162.