

DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜNLERİ
SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
HAVZA ŞEHİRLERARASI OTOBÜS
TERMİNALİ KAPSAMINDA AKARYAKIT
İSTASYONU
HAVZA / SAMSUN



ISO9001:2008
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010A118-11

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-11	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Havza Şehirlerarası Otobüs Terminali, İnönü Caddesi Bulvarı, No: 12, Havza / SAMSUN.			
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.			
DEĞERLEME UZMANLARI:	Tahsin UÇARDAĞ / Değerleme Elemanı	Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	Işıl DİNÇER Değerleme Uzmanı	Adem YOL Sorumlu Değerleme Uzmanı (400101)
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş.			
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	Havza Otogarı içerisinde yer alan akaryakıt istasyonu			
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	Samsun ili, Havza ilçesi, İnönü mahallesi, Seydi Pınar sokağı, B.a pafta, 653 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkul.			
İMAR DURUMU:	Taşınmaz 04.04.2007 onay tarihli 1/1000 ölçekli "Havza Merkez Uygulama Tadilat İmar Planı" kapsamında kalmaktadır. 1 No'lu Parsel: <ul style="list-style-type: none"> - "Akaryakıt+LPG Alanı" lejandında kalmaktadır. - Emsal: 0,30 - H_{maks}: 6,50 m.'dir. - Akaryakıt+LPG ikmal istasyonuna giriş-çıkış terminal alanı içinden sağlanacaktır. 			
İmzalanan 15 Yıllık Kira Sözleşmesinin Kalan Süresince İşletilmesi Sonucu Ortaya Çıkacak Potansiyel Gelirlerinin 16.04.2010 Tarihi İtibariyle İndirgenmesi Sonucu Hesaplanan Net Bugünkü Değeri (KDV Hariç)	<u>DEĞERLEME KONUSU TESİSİN YAPI RUHSATININ MAHKEME KARARI İLE İPTAL EDİLMESİ NEDENİYLE DEĞER TAKDİRİ YAPILMAMIŞTIR.</u>			
	<u>DEĞERLEME KONUSU TESİSİN YAPI RUHSATININ MAHKEME KARARI İLE İPTAL EDİLMESİ NEDENİYLE DEĞER TAKDİRİ YAPILMAMIŞTIR.</u>			

Raporda sunulan bulgular Değerleme Uzmanının bildiği kadarıyla doğru olduğu;
Analizler ve sonuçlar sadece belirtilen varsayımlar ve koşullarla sınırlı olduğu;
Değerleme Uzmanının değerlendirme konusunu oluşturan mülkle herhangi bir ilgisi olmadığı;
Değerleme Uzmanının ücretinin raporun herhangi bir bölümüne bağlı olmadığı;
Değerlemenin ahlaki kural ve performans standartlarına göre gerçekleştiği;
Değerleme Uzmanının, mesleki eğitim şartlarına haiz olduğu;
Değerleme Uzmanının değerlemesi yapılan mülkün yeri ve türü konusunda daha önceden deneyimi olduğu;
Değerleme Uzmanının, mülkü kişisel olarak denetlediği;
Bu sayfa değerlendirme raporunun ayrılmaz bir parçasıdır, rapor içerisindeki detay bilgiler ile birlikte bir bütün olup, bağımsız kullanılamaz.
Raporda belirtilenlerin haricinde hiç kimsenin bu raporun hazırlanmasında mesleki bir yardımda bulunmadığını beyan ederiz.
Bu değerlendirme raporu ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanmıştır.

Tahsin UÇARDAĞ Değerleme Elemanı	Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	İşıl DİNÇER Değerleme Uzmanı	Adem YOL Sorumlu Değerleme Uzmanı
-------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	---

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1	5
RAPOR BİLGİLERİ	5
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası	5
1.2 Rapor Türü	5
1.3 Raporu Hazırlayanlar	5
1.5 Dayanak Sözleşmesi	5
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler	5
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar	5
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler	5
BÖLÜM 2	6
ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI	6
2.1 Şirket Bilgileri	6
2.2 Müşteri Bilgileri	6
2.3 Kullanılan Değer Tanımları	6
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)	6
2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri	6
2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri	6
BÖLÜM 3	6
GENEL VE ÖZEL VERİLER	6
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler	7
3.1.1 Demografik Veriler	7
3.1.2 Ekonomik Veriler ¹⁾	8
3.1.3 Ulaştırma Sektörü	8
7. Bölge Karayolu İstatistikleri	15
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	16
3.2.1 Samsun İli	16
3.2.2 Havza İlçesi	19
BÖLÜM 4	20
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ	20
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri	20
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri	20
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri	21
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri	21
4.3.1 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Hukuki Durumunda Meydana Gelen Değişikliklere (İmar Planında Meydana Gelen Değişiklikler, Kamulaştırma İşlemleri v.b.) İlişkin Bilgi	23
4.4 Hukuki Sorumluluk	23
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)	24
BÖLÜM 5	24
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ	24
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri	24
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı	26
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	26
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkulün İç Mekan İnşaat Özellikleri	27
5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler	27
5.6 Harici ve Müteferrik İşler	28
BÖLÜM 6	28
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ	28
BÖLÜM 7	28
GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ	28
7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler	28
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	28
7.1.2 Maliyet Yaklaşımı	29
7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	29
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı	29

BÖLÜM 8	30
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ	30
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler	30
8.2 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	30
BÖLÜM 9 SONUÇ	32
EKLER	33

BÖLÜM 1

RAPOR BİLGİLERİ

1.1 Rapor Tarihi ve Numarası

Bu rapor, Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, şirketimiz tarafından 16.04.2010 tarihinde, 2010A118-11 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu rapor, Samsun ili, Havza ilçesi, İnönü mahallesi, Seydi Pınar sokağı, B.a pafta, 653 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkul için Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. ile Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş. arasında imzalanan kira sözleşmesinden oluşan hakların oluşturduğu gelirlerin 16.04.2010 tarihli net bugünkü değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

1.3 Raporu Hazırlayanlar

Bu değerlendirme raporu; gayrimenkul mahallinde yapılan inceleme sonucunda ilgili kişi – kurum – kuruluşlardan elde edilen bilgilerden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu rapor, sorumlu değerlendirme uzmanı Adem YOL kontrolünde değerlendirme Işıl DİNÇER ve değerlendirme elemanı Tahsin UÇARDAĞ tarafından hazırlanmıştır.

1.4 Değerleme Tarihi

Bu değerlendirme raporu için, şirketimizin değerlendirme uzmanları 12.04.2010 tarihinde çalışmalara başlamış ve 16.04.2010 tarihine kadar raporu hazırlamışlardır. Bu sürede gayrimenkul mahallinde ve ilgili resmi dairelerde incelemeler ve ofis çalışması yapılmıştır.

1.5 Dayanak Sözleşmesi

Bu değerlendirme raporu, şirketimiz ile Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş. arasında tarafların hak ve yükümlülüklerini belirleyen 06.04.2010 tarihli dayanak sözleşmesi hükümlerine bağlı kalınarak hazırlanmıştır.

1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler

Değerleme işlemini genel anlamda olumsuz yönde etkileyen ve sınırlayan bir faktör yoktur.

1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar

Bu rapor, Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, ilgili gayrimenkulün Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan gayrimenkul değerlendirme raporudur.

1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler

Değerleme konusu gayrimenkul ile ilgili şirketimiz tarafından daha önceki tarihlerde 2 adet değerlendirme raporuna ait bilgiler aşağıdaki gibidir. Aşağıda bilgileri verilen değerlendirme çalışmalarında, Havza Otagarı ile akaryakıt istasyonunun konumlu olduğu parsel bir bütün olarak değerlendirilmiş otogar tesisinin toplam değeri takdir edilmiştir.

	Rapor-1	Rapor-2
Rapor Tarihi	03.11.2008	02.12.2009
Rapor Numarası	2008A382	2009REV378-2
Raporu Hazırlayanlar	Tahsin Uçardağ - Işıl	Ömer Latif YALÇIN -

	DİNÇER - Adem YOL	Adem YOL
Gayrimenkulün Değeri (TL)	6.429.000.-TL	7.529.000.-TL

BÖLÜM 2

ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI

2.1 Şirket Bilgileri

Şirketimiz, 13.11.2002 tarih ve 5676 sayılı Ticaret Sicil Gazetesinde yayınlanan Şirket Ana Sözleşmesine göre Ekspertiz ve Değerlendirme olarak tanımlanan iş ve hizmetleri vermek amacıyla 300.000 Türk lirası sermaye ile kurulmuştur.

Şirketimiz, Başbakanlık Sermaye Piyasası Kurulu'nun (SPK) 03.02.2003 tarih ve KYD-66/001347 sayılı yazısı ile Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümleri çerçevesinde değerlendirme hizmeti verecek şirketler listesine alınmıştır.

2.2 Müşteri Bilgileri

Bu değerlendirme raporu, Büyük İstanbul Otogarı, N0:51-52, Bayrampaşa / İSTANBUL adresinde faaliyet gösteren Metro Turizm Petrol Ürünleri ve Sanayi Ticaret A.Ş. için hazırlanmıştır.

2.3 Kullanılan Değer Tanımları

2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)

Bir gayrimenkulün alıcı ve satıcı arasında, belirli bir tarihte, el değiştirmesi durumunda; satış için gerekli piyasa koşulların sağlanması, tarafların istekli olması ve her iki tarafın da gayrimenkulle ilgili bütün durumlardan haberdar olması koşullarıyla belirlenen, gayrimenkulün en olası, nakit el değiştirme değeridir. Bu değerlendirme çalışmasında aşağıdaki hususların geçerliliği varsayılmaktadır.

- Alıcı ve satıcı makul ve mantıklı hareket etmektedir.
- Taraflar gayrimenkul ile ilgili her konuda tam bilgi sahibidirler ve kendilerine azami faydayı sağlayacak şekilde hareket etmektedirler.
- Gayrimenkulün satışı için makul bir süre tanınmıştır.
- Ödeme nakit veya benzeri araçlarla peşin olarak yapılmaktadır.
- Gayrimenkulün alım – satım işlemi sırasında gerekebilecek finansman piyasa faiz oranları üzerinden gerçekleştirilmektedir.

2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri

Taraflar arasında görüşmeler ve pazarlıklar sonucunda, varlıklar için belirlenen, takribi 3-6 ay aralığı içindeki en olası nakit satış değeridir. Düzenli likidasyonda, varlıkların herbiri için en iyi değer alınmasına çalışılmaktadır. Eğer belirtilen zaman aralığı içinde, taraflar arasındaki görüşmeler sonucunda fiyat konusunda anlaşmaya varılamazsa, varlıkların açık arttırmayla satılması önerilir.

2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri

Halka açık düzenlenen bir açık arttırmada, ekonomik trendler ve zorunlu satış koşulları göz önünde bulundurularak, gayrimenkul için belirlenen en olası nakit değeridir. Zorunlu likidasyonda, varlıklar olabildiğince çabuk satılırlar. Satış için kabul edilen zaman aralığı genellikle 3 aydan azdır.

BÖLÜM 3

GENEL VE ÖZEL VERİLER

Veri araştırması, değerlendirme konusu varlığın piyasa seviyesindeki uluslararası, ulusal, bölgesel ya da komşuluk çevresi trendlerini araştırmakla başlar. Bu araştırma değerlendirme uzmanının o özgün piyasa alanında gayrimenkul değerlerini etkileyen ilkelerin, güçlerin ve etmenlerin ilişkilerini anlamasına yardımcı

olur. Araştırma, aynı zamanda değerlendirme uzmanına rakamsal bilgileri, piyasa trendlerini ve ipuçlarını sağlar. Genel veriler, tanımlanmış piyasa bölgesinde mülk değerini etkileyen toplumsal, ekonomik, kamusal ve çevresel verilerdir. Özel veriler ise, değerlemesi yapılacak mülke ve eşdeğer mülklerin niteliklerine ilişkin verilerdir.

3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler

3.1.1 Demografik Veriler

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) 2007 Nüfus Sayımı sonuçlarına göre Türkiye nüfusunun 70.586.256 iken 31 Aralık 2008 tarihi itibarıyla Türkiye nüfusu 71.517.100 kişiye yükselmiştir. 2000-2007 döneminde yıllık nüfus artışı ortalama binde 5,9 olarak gerçekleşirken 2008 yılında Türkiye'nin yıllık nüfus artış hızı binde 13,1 olarak gerçekleşmiştir. 31 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Türkiye nüfusu 72 561 312 kişidir. 2009 yılında Türkiye nin yıllık nüfus artış hızı binde 14,5 olarak gerçekleşmiştir.

2009 yılında 81 ilden; 67'sinin nüfusu bir önceki yıla göre artarken, 14 ilin nüfusu azalmıştır. Nüfus artış hızı en düşük olan ilk üç il; Tunceli (binde -40), Ardahan (binde -37) ve Kars (binde -18,1)'dir. Nüfus artış hızı en yüksek olan ilk üç il ise sırasıyla; Çankırı (binde 49,4), Bilecik (binde 45) ve Isparta (binde 32,2)'dir.

Türkiye'de şehirlerde bulunan nüfus, köylerde bulunan nüfusa göre çok büyük bir hızla artmaktadır. Ülkede şehirlerde bulunan nüfusun oranı son 17 yılda önemli artış göstererek 1990 yılında yüzde 59 iken 2000 yılında yüzde 64,9'a 2008 yılında ise ülke nüfusunun %75'e yükselmiştir. 2009 yılında bu oran %75,5 olarak ölçülmüştür. Şehir nüfusu (il ve ilçe merkezlerinde ikamet eden nüfus) 54.807.219, köy nüfusu (belde ve köylerde ikamet eden nüfus) ise 17.754.093 kişidir. Şehirlerde yaşayan nüfus oranının en yüksek olduğu il % 99 ile İstanbul, en düşük olduğu il ise % 31,9 ile Ardahan'dır.

Ülke nüfusunun % 17,8'i (12.915.158 kişi) İstanbul'da ikamet etmektedir. Bunu sırasıyla; % 6,4 ile (4.650.802 kişi) Ankara, % 5,3 ile (3.868.308 kişi) İzmir, % 3,5 ile (2.550.645 kişi) Bursa, % 2,8 ile ise (2.062.226 kişi) Adana takip etmektedir. Ülkemizde en az nüfusa sahip olan Bayburt ilinde ikamet eden kişi sayısı ise 74.710'dur.

Ülkemizde ortalama yaş 28,8'dir. Ortanca yaş erkeklerde 28,2 iken, kadınlarda 29,3'tür. İl ve ilçe merkezlerinde ikamet edenlerin ortalama yaşı 28,7; belde ve köylerde ikamet edenlerin ortalama yaşı ise 29,1'dir. 15-64 yaş grubunda bulunan çalışma çağındaki nüfus, toplam nüfusun % 67'sini oluşturmaktadır. Ülkemiz nüfusunun % 26'sı 0-14 yaş grubunda, % 7'si ise 65 ve daha yukarı yaş grubunda bulunmaktadır. Nüfus yoğunluğu olarak ifade edilen "bir kilometrekareye düşen kişi sayısı" Türkiye genelinde 94 kişidir. Bu sayı illerde 11 ile 2.486 kişi arasında değişmektedir. İstanbul 2.486 kişi ile nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu il'dir. Bunu sırasıyla; 421 kişi ile Kocaeli, 322 kişi ile İzmir, 249 kişi ile Hatay ve 245 kişi ile Bursa illeri izlemektedir.. Nüfus yoğunluğunun en az olduğu il ise 12 kişi ile Tunceli'dir. Nüfus yoğunluğunun en az olduğu il ise 11 kişi ile Tunceli'dir. Yüzölçümü büyüklüğüne göre ilk sırada yer alan Konya'nın nüfus yoğunluğu 51, yüzölçümü en küçük olan Yalova'nın nüfus yoğunluğu ise 239'dur.

İl	Nüfus	Nüfus (Şehir Merkezi)
İstanbul	12.915.158	12.782.960
Ankara	4.650.802	4.513.921
İzmir	3.868.308	3.525.202
Bursa	2.550.645	2.249.974
Adana	2.062.226	1.805.145

3.1.2 Ekonomik Veriler^[1]

Ülkemizde özellikle 2001 yılında yaşanan ekonomik krizle başlayan dönem, yaşanan diğer krizlere paralel olarak tüm sektörlerde olduğu gibi gayrimenkul piyasasında da önemli ölçüde bir daralmayla sonuçlanmıştır. Mevcut duruma eklenen olası deprem beklentisi özellikle gayrimenkul sektöründe hareket kabiliyetini 2001 ve 2002 yıllarında oldukça kısıtlamıştır. Bu dönemde gayrimenkul fiyatlarında eskiye oranla ciddi düşüşler yaşanmış, alım satım işlemleri yok denecek kadar azalmıştır.

2004 yılı, 2003 yılının ikinci yarısından itibaren kaydedilen olumlu gelişmelerle, gayrimenkul sektörünün canlandığı bir yıl olmuş ve fiyatlarda eskiye göre belirli ölçüde artış görülmüştür. Ekonomik ve siyasi istikrarın sağlanmaya başlaması, enflasyonun tek haneli rakamlara inmesi, Mortgage yasası ile ilgili gelişmeler ve Avrupa Birliği yolundaki sürecin beklentiler doğrultusunda seyretmesiyle gayrimenkul ve inşaat sektöründe olumlu gelişmeler kaydedilmiştir.

2004 yılında hayata geçen özel sektör yatırımları ve gerçekleştirilen büyük ölçekli projelerin 2005 yılında da artarak devam etmesiyle, özellikle 2005 yılının ikinci yarısıyla beraber gayrimenkul fiyatlarında önemli artışlar gözlenmiştir. Yukarı doğru süren ivme 2006 yılının son çeyreğine kadar devam etmiştir. 2007 yılı seçim yılı olduğundan yerli ve yabancı yatırımcılar yatırım kararları için seçimi beklemiş ve seçim sonucunda siyasi istikrarın devam edeceği görülüp yatırımlara devam edilmiştir.

2008 yılı ilk çeyreğinde ise iç siyasetten çok dış ekonomik gelişmeler ağırlıkta olmuş, yaşanan gelişmeler ekonomiyi doğrudan etkileyerek 2008 yılı Nisan ayından itibaren yatırımlarda yavaşlama görülmüş ve geçmiş yıllardaki yabancı yatırım oranı düşmeye başlamıştır. 2008 yılı içerisindeki yatırımlara bakıldığında, konut ve AVM sektöründeki bazı bölgelerde doyma noktasına ulaşmakla birlikte ofis ve lojistik sektöründe yatırımların devam ettiği gözlenmiştir.

ABD'de subprime mortgage krizi olarak başlayan, sonrasında likidite sıkıntısından kaynaklandığı sanılan ancak zamanla asıl sorunun güven eksikliği olduğu anlaşılan 2008 yılının en mühim olayı Ekonomik Kriz, Mart ayında ABD'nin önemli yatırım bankalarının ve sigorta firmalarının iflas etmesi ile kendini gösterdi ve kısa zamanda Avrupa'ya sıçradı. İzlanda'nın 3 büyük bankası iflas etti. İngiltere'deki taşınmaz mal piyasası da tıpkı ABD gibi büyük bir düşüşe geçti. Büyük otomobil şirketleri de krize yenik düşmeye başladı.

Türk Bankacılık endüstrisinin konut kredilerine ayırdığı payın düşük olması, krizin etkilerini hafifletse de Türkiye de dünyada olup biten tüm bu gelişmelerden 2008 yılı 3. çeyreğinden itibaren etkilenmeye başlamıştır. Döviz kurlarındaki artış ve satışlardaki azalma gayrimenkul sektöründe de etkilerini hissettirmeye başlamıştır. Konut fiyatları ve taleplerde yaşanan durağanlık genel perspektife paralel yerini düşüş eğilimine bırakmıştır. Gayrimenkul piyasası bu dönemde kredi faizlerinin yükselmesi, yatırımların ertelenmesi ve gelecek öngörülerinin zor olması sebebi ile durgun bir döneme girmiştir.

2008 yılı sonu ve 2009 yılı başında Türkiye'de ekonomik kriz reel sektörde de hissedilmeye başlamıştır. Özellikle sanayi kentlerinde fabrikaların üretime ara vermelerinin sonucunda işsizlik hızla artmaya başlamıştır. Ekonomik öngörülerde yaygın kanı 2009 yılının Türkiye için ekonomik daralmayla geçeceği'dir. Gayrimenkul sektörünün 2009 yılını küçülerek geçireceği ve fiyatlarda iskontoya uğrayacağıdır. Bununla birlikte 2009 ve 2010 yılları nitelikli gayrimenkul projelerinde iskontolu imkanlar sunacağından yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan ilgisinin devam edeceği düşünülmektedir.

3.1.3 Ulaştırma Sektörü

Tarih süreci içinde ulaşım araçları çok çeşitlilik göstermiş olmasına karşın ulaştırmanın tarifindeki taşıma ögesi en temel unsur olarak önümüzde durmaktadır. Ulaşım faaliyeti bir amaç için yapılan, başlama ve varış noktası olan, ulaşmak isteyenlerle ulaştırılması istenenleri olan, taşıyıcılar ve taşıtları içeren bir hareketlilik

^[1] TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

halidir. Bunların hepsi ülke coğrafyasında ve ülke ekonomik ortamında, bu ülkede yaşayan veya o anda bulunan kişilerin katılımıyla gerçekleşmektedir.

3.1.3.1 Ulaştırmanın Aranan özellikleri

Ulaşımın önemli özelliklerinin, Ulaştırma politikaların saptanması sırasında göz önünde bulundurulma zorunluluğu vardır. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak olasıdır.

Ulaşım Ekonomik Olmalıdır

Bu nedenle olaya ülke ekonomik koşullarının elverişliliği açısından bakarak karar vermek Bu ekonomik yaklaşım ulaşım olayından etkilenenlere göre önemli oranda değişir. Bir kişinin veya bir malın bir yerden diğer bir yere gitmesinin maliyeti, öncelikle de taşınan, taşıyan ve ülkeye göre farklıdır.

Ulaşım Elverişli Olmalıdır

Elverişlilik, bir hizmet olan ulaşımın belki de en önemli özelliğidir. Elverişli olmayan ulaşım hizmeti, bu hizmetten yararlanılamayacağı için yok sayılır. Gerektiğinde bulunamayan bir taşıt önceden ve sonradan ne kadar mükemmel hizmet sunarsa sunsun bir yarar sağlayamaz ve harekete geçen taşıttaki boş yerler ya da kullanılmayan kapasite ekonomik kayıptır.

Ulaşım Güvenli Olmalıdır

Üretilen birim taşıma başına katılan kaza riskinin kabul edilebilir sınırlar içinde kalması şarttır. Kaza riskleri planlama sürecinde dikkate alınması zorunlu bir özelliktir.

Ulaşım Hızlı Olmalıdır

Hızın ölçüsü ulaşımın amacına bağlı olarak değişir. Kısa erimli seyahatlerde hızın etkisi sınırlı olacağından, bu seyahat için uygun bulunan bir taşıma türü uzun erimli bir seyahat için uygun olmayabilir. Örneğin Kars'tan İstanbul'a tartışmasız en hızlı taşıma olan hava taşımacılığı, İzmit'ten İstanbul'a gitmek için karayoluna göre daha hızlı değildir. Genel olarak ulaşım sırasında geçen zaman, ekonomi için bir kayıptır. Buna depolamalar ve ara aktarmalar da dahildir.

Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

Son yılda ortaya çıkan bu kavram, artık planlamalara etkileyecek düzeye gelmiştir. Bu nedenle her yatırımda ÇED raporları ciddiye alınmalı ve öneriler hayata geçirilmelidir.

3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

Ulaşım hizmetleri değişik ulaşım türleriyle sunulabilir. Bu türleri kısaca buldukları ortama göre aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür.

- Karayolları
- Demiryolları
- Denizyolları
- Havayolları
- Boru Hatları
- İç Su Yolları
- Özel Sistemler

3.1.3.3 Türkiye'de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

Türkiye'de de diğer tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ulaşımı etkileyen faktörler vardır. Bunlar doğal ve beşeri faktörler olmak üzere ayrılabilir. Ülkemizde ulaşımı güçleştiren doğal faktörlerin başında yüzey şekilleri ve yükselti gelir.

Türkiye'nin ortalama 1.132 m.'yi (Trakya 180 m., Anadolu 1.162 m.) bulan yükseltisi kara ve demiryollarının coğrafi dağılışı ve uzanımlarına yön verir. Kuzeyde uzanan Karadeniz dağları ile güneyde uzanan Toros dağları yaklaşık 2.000-2.500 m.'lik yükseltileri ile ülkenin kuzey ve güney kıyı kesimlerini iç kısımlara bağlayan önemli bir engeldir. Bu sıradağların aşılabilmesi gerek yol yapımı gerekse ekonomik açıdan oldukça güçtür. Bu nedenle genellikle akarsuların açmış olduğu vadi şebekeleri ve geçitler, kara ve demiryolu güzergahlarının yerleştiği başlıca alanlardır.

Bu duruma örnek olarak Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum-Aşkale-Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlayan karayolu Kop (2.305 m.) ve Zigana (2.010 m.) geçitleri ile, Çataltepe (1.210 m.) geçitleri vasıtası ile sağlanır. Aynı biçimde Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi arasındaki kara ve demiryolu bağlantısı Toroslar üzerindeki birtakım geçit ve boğazlarla mümkündür. Bunlardan Gülek Boğazı (1.050 m.) ilkçağlardan beri kullanılır. Silifke-Mut üzerinden Konya'ya bağlanan Sertavur Geçidi (1.630 m.) Antalya-Isparta-Burdur arasındaki bağlantı ise Çubuk Boğazı (895 m.) ve Çeltikçi Beli (1.225 m.) üzerinden yapılır.

Ülkemizde genellikle alçak plato ve ovaların yer aldığı bölgelerimizde ulaşım sistemlerini çok geliştirmiştir. Bu bakımdan Marmara Bölgesi oldukça gelişmiştir. Ege Bölgesi'nde ise yollar doğu-batı doğrultulu grabenler içerisine yerleşmiştir. Yükseltinin büyük ölçüde arttığı ova ve platoların 1.000-1.200 ve 1.500-1.800 m.'ler arasında değiştiği Doğu Anadolu Bölgesi'nde de yollar doğu-batı doğrultulu ovalar, eşikler ve oluklar içerisine yerleştirilmiştir. Batı-doğu doğrultulu iki önemli yoldan biri Erzincan-Erzurum-Pasinler-Kars diğeri Malatya-Elazığ-Muş-Van karayoludur. Bölgenin iki önemli demiryolu (Sivas-Erzurum-Kars ve Malatya-Elazığ-Muş-Tatvan) bağlantısı da hemen hemen aynı güzergahı izler.

Türkiye'deki iklim özellikleri de ulaşım üzerinde önemli rol oynar. İklimin en belirgin etkisi özellikle kış aylarında karayollarında görülen kar yağışlarına bağlı olarak buzlanma ve kayganlaşmadır. Bolu Dağı, Gülek Boğazı, Kızıldağ vb. kesimlerde sık sık buzlanma olaylarına rastlanır. Özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde kış aylarında görülen diğer olumsuz bir etken de kar yağışları dolayısı ile yolların ulaşımına kapanmasıdır. Karla mücadele ekipleri tarafından anayol güzergahları açılmakla birlikte birçok kasaba hatta kentle bağlantı bazen 1-2 ay boyunca kesilebilmektedir. Yola çığ düşmesi veya Karadeniz Bölgesi'nde olduğu gibi aşırı yağışlar sonucu oluşan heyelanlar ulaşımı olumsuz yönde etkiler.

Sisler ve fırtınalar da ulaşım faaliyetlerinde büyük zorluklar çıkarırlar. Bunlardan yoğun sisler kara, deniz ve hava ulaşımını da büyük ölçüde etkiler. Sisler nedeniyle İstanbul ve Çanakkale Boğazları deniz trafiğine kapanır, uçaklar havaalanlarından kaldırılıp indirilemez, karayollarında ise yoğun sislerde trafik kazaları meydana gelir. Şiddetli fırtınalar da özellikle deniz ve havayolu ulaşımını engeller. Fırtına nedeniyle uçaklar bazı havaalanlarına iniş-kalkış yapamaz, gemiler sefere çıkartılamaz ve limanlarda bekletilir. Bu tür olaylar ise ekonomik açıdan büyük kayıplara neden olur.

3.1.3.3 Türkiye’de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ülkede kasabaları kentlere, kentleri iskele ve demiryollarına bağlayan karayolları yapılmış ancak Osmanlı İmparatorluğu’nun son yıllarında ve uzun savaş yıllarında bu yollar bakımsız kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında da demiryolu yapımına öncelik verilmiş bu bakımdan sadece mevcut karayollarının şartları iyileştirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde 14.000 km. şose, 4.000 km. toprak yol bulunurken bu sayı Cumhuriyetin ilanından sonra 18.300 km.’ye ulaşmıştır. Ancak ülkemizde karayollarının yapımına II. Dünya Savaşı’ndan sonra önem verilmeye başlanmıştır.

Bir taraftan A.B.D. yardımı diğer taraftan 1950 yılında çıkartılan Karayolları Kanunu uyarınca yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü’ne verilmesi ve karayolları yapımına ayrılan ödeneğin artırılması karayolu yapımını hızlandırmıştır. Türkiye’de karayolları devlet yolları (il ve bölgeleri birbirine bağlayan yollar), il yolları (il sınırları içinde kalan ikinci derecede önemli yollar), kır yerleşmelerini bu yollara bağlayan köy yolları ve orman yolları olarak ayrılır. Bugün ülkede 2009 yılı sonu itibariyle devlet ve il yollarının toplamı 64.319 km.’dir. Bunun 2000 km.’si otoyol, 31.271 km.’si devlet, 30.948 km.’si il yoludur.

Köy yollarının uzunluğu ise 200.000 km.’ye ulaşmıştır. Buna rağmen gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye’de karayolları şebekesinin pek fazla gelişmediği söylenebilir.

Karayolları yapımında 1970’li yıllardan itibaren önemli gelişmeler olmuştur. 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ile 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet köprüleri Türkiye’nin Asya ve Avrupa arasındaki bağlantısını sağlayan önemli karayollarıdır. 1983 yılından itibaren ülkede otoban veya hız yollarının yapımı planlanmıştır. 12.000 km.’lik çağdaş karayolu projesi kapsamında hazırlanan otoban planının 2006 yılı sonu itibariyle 1.851 km.’si bitirilmiştir. Bu otoyolun yukarıda belirtilen köprülerle bağlantılı olarak yapımına başlanan İstanbul-Ankara (Bolu tünellerinden İstanbul yönü hariç) ve İstanbul-Edirne arasındaki kısmı tamamlanmıştır. Diğer taraftan Mersin-Tarsus-Adana arasındaki otoyol da tamamlanmıştır.

Ülkede motorlu taşıtların sayılarında da önemli artışlar olmuştur. 1933 yılında otomobil (4.257), otobüs (315), kamyon (2.561) sayısının toplamı 7.133 iken bu rakam günümüzde aşağıdaki tablodaki gibidir.

2010 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Sayısı	Toplam
Otomobil	7,137,959
Minibüs	384,619
Otobüs	201,470
Kamyonet	2,229,051
Kamyon	726,583
Motorsiklet	2,306,439
Özel Amaçlı Taşıtlar	34,438
Traktör	1,369,185
GENEL TOPLAM	14,389,744
Kaynak:TÜİK	

Karayollarının yük ve yolcu taşımacılığı da dikkat çekici ölçüde gelişme göstermiştir.

Yük taşımacılığında yük tonajı yüksek kamyonlar ile uluslararası taşımacılıkta T.I.R kamyonları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığında da son derece modern otobüsler kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı Türkiye’de ulaşımın asıl yükünü çekmesine karşın gerek yolların fiziki yapı ve standartlarının düşük olması, mevcut trafik yükünü kaldıracak kapasitede olmaması, gerekse sürücü hatalarından dolayı çok sayıda trafik kazası yaşanmaktadır.



3.1.3.4 Türkiye’de Karayolları Ulaşımı

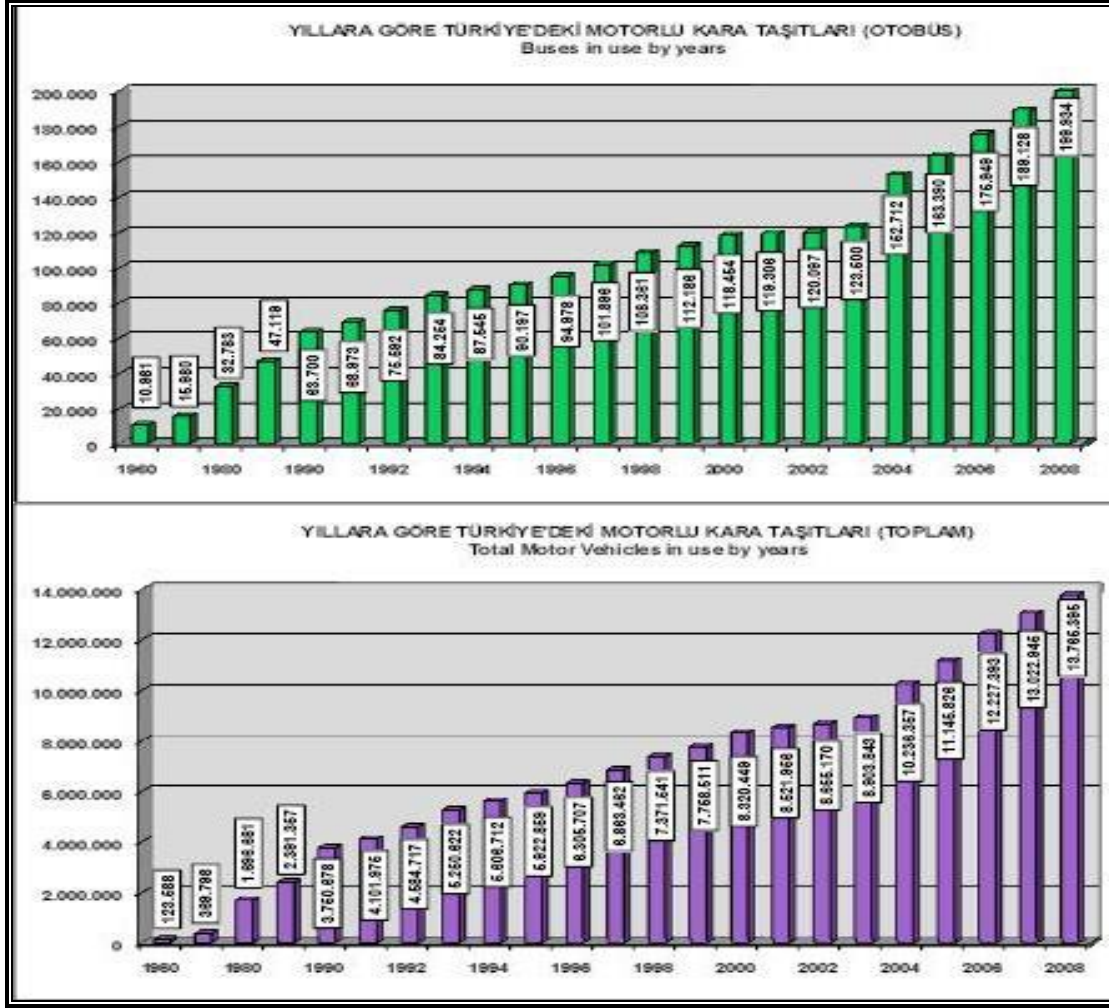
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde nüfus artışı ise %50 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde şehir içi ulaşım motorlu taşıtların kullanımı ve yapılan yolculuk sayılarında hızlı bir artış görülmüştür. Ekonomik büyüme ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)’da ki gelişime bakıldığında zaman zaman ekonomik parametrelerin artış hızının ulaşım talebinin gerisinde kaldığı görülür.

Bölgesel veya ulusal ulaşım planlamalarında çalışmaların ilk ayağını oluşturan talep tahminleri planlama için çok önemlidir. Ulaşım talebi genel kabul gördüğü üzere sosyoekonomik (aile büyüklüğü, nüfus, araç sahipliği, gelir ve v.b) parametrelere bağlı türev bir taleptir.

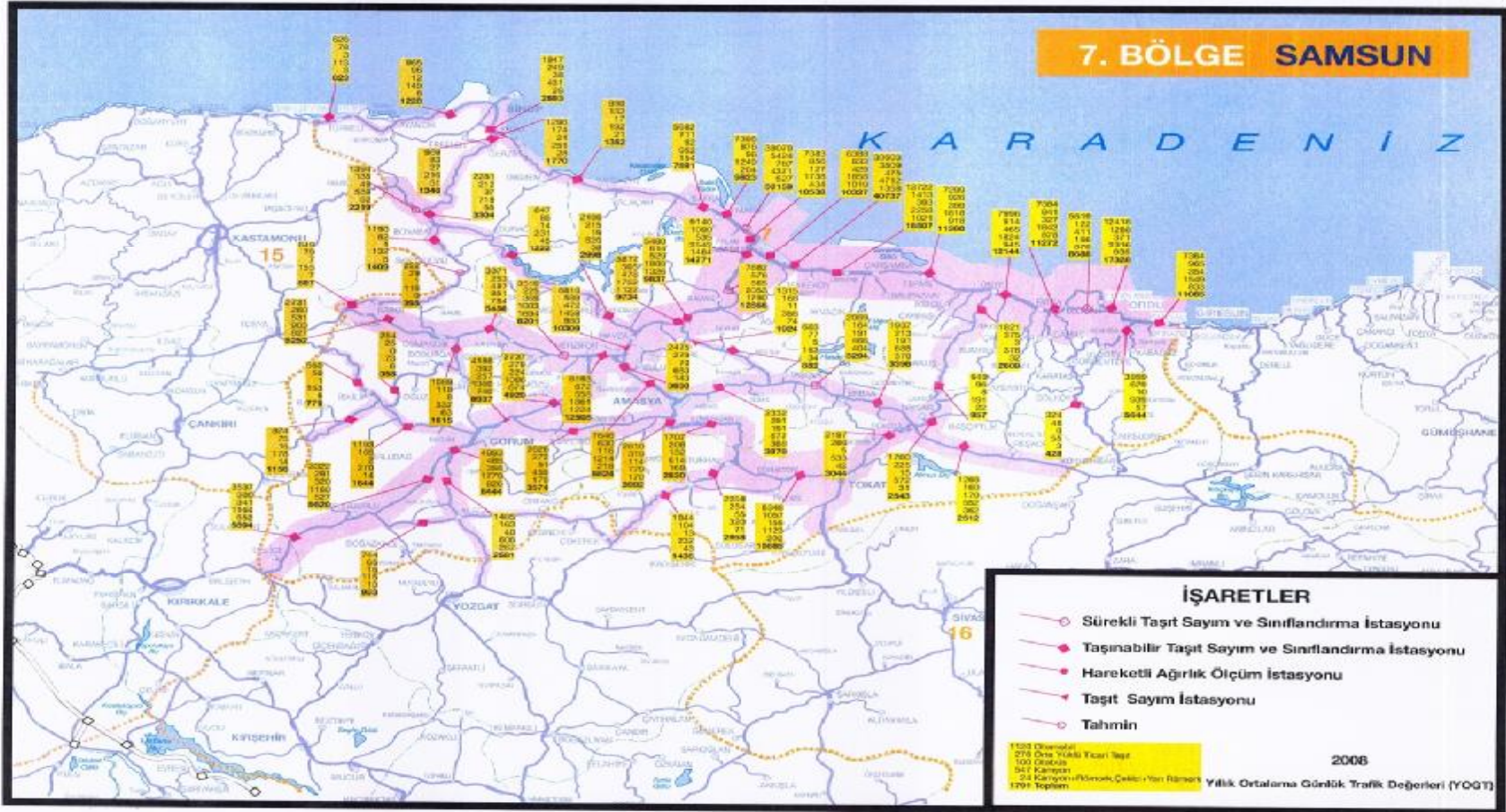
UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								MİLYON Million
O : OTOYOL Motorways		D : DEVLET YOLU State Roads		İ : İL YOLU Provincial Roads		T: TOPLAM Total		
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km			YOLCU - KM Passenger - Km				
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Otm. Yı - Km Pas. Car Pa - Km	Olb. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 627	466	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960 D	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	46	22	74	142	160	648	181	989
T	508	237	818	1 563	1 755	7 128	1 997	10 880
1970 D	2 511	775	2 824	6 110	12 194	21 983	4 796	38 973
I	150	47	170	367	731	1 319	288	2 338
T	2 661	822	2 994	6 477	12 925	23 302	5 084	41 311
1980 D	7 023	1 032	5 893	13 948	28 790	30 149	7 540	66 479
I	702	103	590	1 395	2 879	3 015	754	6 648
T	7 725	1 135	6 483	15 343	31 669	33 164	8 294	73 127
1990 D	12 482	2 145	9 956	24 583	31 204	76 580	14 935	122 719
I	1 248	214	986	2 458	3 121	7 658	1 493	12 272
T	13 730	2 359	10 952	27 041	34 325	84 238	16 428	134 991
1995 D	19 146	2 291	10 229	31 666	48 876	77 885	14 332	141 093
I	1 915	229	1 023	3 167	4 887	7 789	1 433	14 109
T	21 061	2 520	11 252	34 833	53 763	85 674	15 765	155 202
2000 O	3 930	407	1 987	6 324	9 826	11 800	862	22 288
D	28 090	2 493	13 633	44 216	70 228	71 056	6 258	147 542
I	4 204	166	1 241	5 611	10 506	4 735	610	15 851
T	36 224	3 066	16 861	56 151	90 560	87 391	7 730	185 681
2005 O	6 029	584	2 853	9 466	15 074	18 532	862	31 606
D	29 967	2 642	13 209	45 818	74 918	59 763	6 258	134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 630	610	15 865
T	40 490	3 441	17 198	61 129	101 227	80 925	7 730	182 152
2006 O	7 559	675	3 294	11 528	18 898	19 097	862	37 994
D	30 982	2 508	13 565	47 055	77 455	58 154	6 258	133 608
I	4 647	205	1 142	5 994	11 618	4 373	610	15 991
T	43 188	3 388	18 001	64 577	107 970	79 624	7 730	187 593
2007 O	8 529	714	3 484	12 727	21 317	22 556	862	43 873
D	33 561	2 574	14 324	50 459	83 904	63 790	6 258	147 694
I	5 034	211	1 178	6 423	12 588	4 980	610	17 548
T	47 124	3 499	18 986	69 609	117 809	91 306	7 730	209 115
2008 O	8 795	737	3 599	13 131	21 988	22 407	862	44 395
D	33 658	2 506	14 091	50 254	84 146	60 231	6 258	144 377
I	5 049	206	1 131	6 386	12 622	4 704	610	17 326
T	47 502	3 449	18 821	69 771	118 756	87 342	7 730	206 098

Aralık 09
Dec 09

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



7. Bölge Karayolu İstatistikleri



3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

3.2.1 Samsun İli



Samsun ili genelde yüksek olmayan plato ve dağlardan oluşan topografik yapı göstermektedir. Yüzölçümü 9.579 km²'dir.

Coğrafi konum olarak 40° 50' - 41° 51' kuzey enlemleri, 37° 08' ve 34° 25' doğu boylamları arasındadır. Kuzeyinde Karadeniz'in yer aldığı Samsun ilinin komşuları; doğusunda Ordu, batısında Sinop, güneyinde Tokat ve Amasya

,Güney batısında ise Çorum illeridir.

İl sınırları içinde doğu, batı doğrultusunda uzanan iki dağ sırası bulunmaktadır. Bunlar il topraklarının güney kesiminde doğuda Canik Dağları ve batı kısımda ise Çangal Dağları'dır. İlin en yüksek noktası 2.062 m. ile Akdağ'dır. Kunduz Dağı, Bünyan Dağı, Sırçalı Dağ, Yurt Dağları ilin diğer yükseltileridir.

2008 yılı adrese dayalı nüfus sayımına göre ilin toplam nüfusu 1.233.677 kişidir.

Toplam nüfusunun % 63'ü şehir merkezlerinde, % 37'si ise köylerde yaşamaktadır.

Dışarıya verdiği göç aldığı kadar olmamakla birlikte, göçün başta İstanbul olmak üzere Ankara ve İzmir'e doğru olduğu söylenebilir. Göçler, genellikle Samsun kırsalından diğer il ve ilçelerin kentlerine yöneliktir.

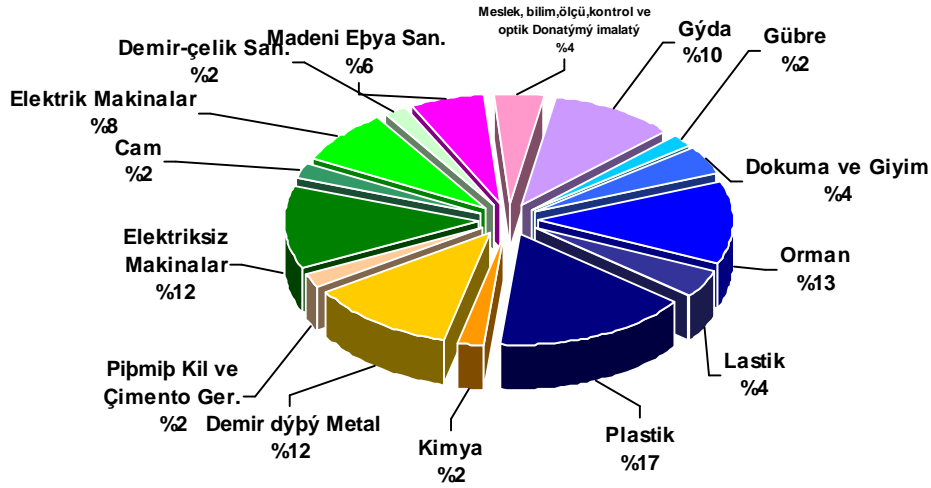
Samsun, aynı zamanda başta il merkezine olmak üzere Amasya, Sinop, Ordu, Tokat, Trabzon, Rize, Giresun, Kastamonu ve diğer bazı illerden göç alan bir il konumundadır.

Samsun ilinin ekonomik yapısını oluşturan sektörlerin başında tarım sektörü gelmekle birlikte sanayi, hayvancılık ve turizm de önemli yer işgal etmektedir. İl ekonomisinde büyük etkisi olan tarımsal ürünler, buğday, tütün, mısır, ayçiçeği, şekerpançarı, fındık, çeltik ve sebze'dir. Bu ürünlerin yetiştirildiği toplam alan 448.923 hektardır. İl tarımında, verimli ovalara sahip olan Bafra ve Çarşamba ovaları toplam 122.410 hektarlık alana sahiptir. Buralarda yetişen sebzeler (domates, biber, kavun, karpuz, vb.) öncelikle bölge ihtiyacını gidermekle birlikte, yurdun dört bir yanına da pazarlanmaktadır. Tarım bu bölgede ağırlıklı sektör olduğundan Samsun ili İstihdam yapısı da ilk aşamada tarımdan etkilenmiştir. İstihdam gücünün % 69'u tarımsal alanda çalışmaktadır. Bununla birlikte, Bağımsız Devlet'ler topluluğu ve Türk Cumhuriyetlerine yakınlığı, deniz,kara ve hava ulaşım imkanları ile büyük potansiyele sahip bulunan il sanayide istenilen seviyede gelişme gösterememiştir. Samsun ili imalat sanayinin yaratmış olduğu katman değerinin % 55,6'sının kamu, % 44,4 ünü ise özel sektör tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.

Samsun, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin de büyük metropol kentidir. Kentin nüfus yoğunluğu sebebiyle ticari ve sınai yaşantısı canlıdır. Özellikle 1980 yılından sonra kentte daral istihdamın geliştirilmesi için endüstri çağına uygun olarak gerek kent civarında gerekse ilçelerinde küçük sanayi siteleri oluşmuş, istihdam yavaş yavaş sermaye yoğun olan Küçük işletmelere doğru yönelmeye başlamıştır. Bunların yanı sıra Organize sanayi Bölgeleri de önemli katkılar sağlayacak duruma gelmek üzeredir. Samsun ve yöresindeki imalat sanayinin de üretilen ürünlerin en önemlileri; Çimento, gübre, bakır, yapay jüt, oto yedek parçası, muhtelif boyutlarda pompa, mobilya ve tekstil, demir, konfeksiyon, ilaç ve tıbbi aletlerdir. Büyük ve orta ölçekli işletmelerde emek yoğun bir şekilde kalorifer kazanı, plastik PVC tesisleri, zirai alet ve makineleri, bakır mamulleri, inşaat demirleri, plastik poşet, muhtelif şekerleme, reçel ve sanayi tipi mutfak eşyası yapan küçük tesisler de mevcuttur. Samsun'da yapılan hayvancılık tamamen ailelerin kendisini geçindirmesine yöneliktir. Turizmin Samsun ekonomisindeki payı az olmakla birlikte il merkezinde olduğu gibi ilçe ve köylerinde de gezip

görülmeye değer çok sayıda tarihi ve turistik yer mevcuttur. Yaz aylarında denizden ve kumdan yararlanılabildiği gibi kış aylarında da av turizmi yapmak mümkündür.

Bitki örtüsü yönünden oldukça zengin olan Samsun 'da ormanların yanı sıra ovalarda da bağ, bahçe, çayır ve ekili alanlar önemli yer tutmaktadır. İlimizin önemli tarımsal ürünleri buğday, tütün, mısır, sebze, ayçiçeği, şekerpancarı, fındık ve çeltiktir. İlin toplam 455.324 hektarlık tarım alanınının 112.098 hektarında sulu, 343.226 hektarında ise susuz tarım yapılmaktadır. İki önemli ova olan Bafra ovası 69.110 hektar ve Çarşamba ovası 53.300 hektarlık tarım alanına sahiptir. Genellikle dağlık ve ormanlık bir yapıya sahip olan bölgede başlıca bitki örtüsünü orman ağaçları teşkil eder. Alaçam, Çarşamba, Kavak, Vezirköprü ve Ayvacık ormanları en önemlileridir.



İnşaat halindeki fabrikalarda; cam karo mozaik, ısı cihazları, dişli çark, orman ürünleri, çelik eşya, konfeksiyon, silah üretimi, tekstil, mermerit ürünleri, çelik boru, sünger, dalgıç pompa, alüminyum ürünleri, lastik ve plastik ürünleri üretimleri yapılacaktır. Bu fabrikalar işletmeye açıldığında 1.186 kişinin istihdam edileceği fizibilite rapor sonuçlarından görülmektedir.

Proje safhasındaki firmaların üretim konuları; gıda, tekstil, lastik ayakkabı, mobilya üretimi konularıdır. Bu tesisler kurulduğunda yaklaşık 492 kişinin daha istihdam edileceği öngörülmektedir.

Bölgedeki tüm fabrikalar faaliyete geçtiğinde toplam istihdamın 4.000 kişi civarında olacağı tahmin edilmektedir.

Sosyal tesisler bünyesinde, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 18. Maddesi hükmü çerçevesinde, mülkiyeti OSB de kalmak üzere, KOSGEB İdaresi Başkanlığına 4.100 m² arsa tahsisi yapılmış, bu arsa üzerinde toplam inşaat alanı 1.610 m² olan hizmet binası inşaatı Mart 2001 tarihinde tamamlanmıştır. Hizmet binası, KOSGEB Müdürlüğü ve Laboratuar olarak hizmet vermektedir.

Türk Standartları Enstitüsüne hizmet binası ve laboratuar kurmak amacıyla 5.040 m² lik arsa tahsisi yapılmış, ilk etapta 600 m²lik hizmet binası inşaatına Nisan 2004 de başlanmış olup Ocak 2005 tarihinde tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır.

Turizm

Samsun Anadolu'nun Karadeniz'e açılan en önemli kapısı; Avrupa - Asya transit yolu üzerinde işlek bir kavşak noktası, Türkiye'nin en büyük akarsuları alanları içiçe bulabilirsiniz. Kızılırmak ve Yeşilirmak'ın arasında verimli delta toprakları üzerinde kurulmuş önemli bir tarım merkezi, denizi, ormanları, yaylaları ile bir doğa cennetidir.

Samsun'da turizmin vazgeçilmez üçlüsü denizin, kumun ve güneşin yanı sıra artık birçok insanda tutku halini almış alternatif turizm aktivitelerinin gerçekleştirildiği

Yakakent'ten Terme'ye kadar uzanan sahil bandı üzerinde çok güzel kuma sahip geniş doğal plajlar denize girmek için idealdir. Yakakent Çamgölü mevkiinde Çam ormanlarıyla kaplı yemyeşil tepeler masmavi sular iner. Eşsiz güzellikteki sahili ile denizle iç içe bir yaşamın sürüldüğü şirin kıyı kasabası Yakakent'de gün batımı ise görülmeye değer güzelliktedir.

Sahil bandı üzerinde Alaçam, Bafra ve 19 Mayıs ilçelerimizin topraklarının bir bölümünü kaplayan Kızılırmak Deltası sulak alanı flora ve faunası ile ülkemizin eko-turizm alanında en ilginç köşelerinden biridir. Deltada, 19 Mayıs ilçesi, Yörükler mevkiinde ilkbaharda tabanı tamamen suyla kaplanan yaprak döker ağaçlardan oluşmuş Galerich ormanı yaban hayatı açısından oldukça ilgi çekicidir.

Samsun, termal turizm açısından da önemli merkezlere sahiptir. Havza ve Ladik Kaplıcaları 2000 yıldan beri bilinen sağlık merkezleridir. Havza İlçemizde "25 Mayıs Termal Turizm Merkezi" ve "Havza Kaplıcaları Mevkii Termal Turizm Merkezi" olmak üzere iki bölge Termal Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Ladik'teki Hamamayağı kaplıcası ise ülkemizdeki birinci derecede önemli ve öncelikli kaplıca merkezlerindedir. Radyoaktif özellik gösteren Ladik kaplıca suları organizma üzerinde uyarıcı etki yapar. Bu nedenle bu suya "gençlik suyu" adı verilir. Havza ve Ladik'deki kaplıca sularının başta romatizmal hastalıklar olmak üzere, kadın hastalıkları, sinirsel hastalıklar, eklem hastalıkları ve kireçlenme gibi hastalıkların tedavisinde olumlu etki yaptıkları tıbbi olarak kanıtlanmıştır.

Samsun'un yaylaları da diğer Karadeniz yaylaları gibi; yeşili, temiz havayı ve sessizliği özleyenlere kucak açmaya hazırdır. Samsun'dan yaylalara ulaşmak oldukça kolaydır. Yayla yollarının bir çoğu özel aracınızla bile rahatlıkla gidebileceğiniz durumdadır. Ladik-Akdağ yaylaları, Vezirköprü - Kunduz dağı yaylaları yazın başka kışın başka görülmeye değer güzellikleri barındırırlar. Kunduz yaylalarının orman dokusu ile iç içe oluşları ve ormanların Altınkaya Baraj Gölüyle birleşmesi bölgeye bambaşka bir güzellik kazandırmaktadır. Burası yayla turizminin yanı sıra doğa yürüyüşleri, su sporları, balık avcılığı, motor gezileri, kamp yapmak için son derece elverişli alanlara sahiptir. Bölgede bir konaklama tesisi de bulunmaktadır. 1997 yılından itibaren Ladik-Akdağ Yaylalarında Yayla Şenlikleri düzenlenmeye başlamıştır. Ladik "Akdağ Turizm Merkezi" olarak ilan edilmiştir.

Samsun doğal güzelliklerinin yanı sıra tarihi alanlarıyla da dikkat çekicidir. Paleolitik dönemlerde yerleşim yeri olarak kullanılmış, Tekkeköy mağara-kale yerleşmeleri; M.Ö. 5000 yıllarından beri sürekli yerleşim yeri olarak kullanıla gelmiş Bafra İkiztepe bugün bile surlarını, galerilerini, merdivenlerini görebileceğimiz 3000 yıl öncesinden gelen Bafra Kızılırmak vadisindeki Asarkale ve Paflagonlara ait kaya mezarları, Salıpazarı'nda Amazonların yaptığı ileri sürülen Garpu kalesi görülmeye değerdir.

Samsun'da Anadolu Ahşap mimarisinin en güzel örneklerini görebilirsiniz. Çarşamba'da ki Göğceli Cami bunların en ilginç olanıdır. Yapımında hiç çivi kullanılmamış olan yapı kesin yapım tarihi bilinmemekle birlikte yaklaşık 800 yıldır sapa sağlam ayakta kalmıştır.

Ulaşım

Samsun ili karayolu ile Samsun-Ankara, Samsun-Amasya-Tokat, Samsun-İstanbul, Samsun-Trabzon-Rize istikametleri ile yurdun her yönüne dağılım imkanına sahiptir.

Köy yollarımızın 1.619 km.si asfalt, 4.896 km. si stabilize, 1.853 km.si tesviye ve 184 km.si ham yoldur. İl sınırları içindeki Devlet Karayolları 779 km.dir. Bunun 392 km. si devlet yolu, 387 km. si ise il yoludur.

Karayolları

Samsun ili karayolu ile Samsun-Ankara, Samsun-Amasya-Tokat, Samsun-İstanbul, Samsun-Trabzon-Rize istikametleri ile yurdun her yönüne dağılım imkanına sahiptir. Köy yollarımızın 1.619 km.si asfalt, 4.896 km. si stabilize, 1.853 km.si tesviye ve 184 km.si ham yoldur. İl sınırları içindeki Devlet Karayolları 768 km.dir. Bunun 384 km. si devlet yolu, 384 km. si ise il yoludur.

Havayolu

1999 yılı başlarında yapımı tamamlanan Samsun/Çarşamba Havaalanı 09.02.1999 tarihinde işletmeye açılmıştır. 2 Milyon Yolcu/Yıl kapasiteli 12.000 m² Terminal Binası, diğer destek binaları ve tüm elektrik-elektronik sistemleri bulunmaktadır. Bakanlar kurulu kararıyla hava hudut kapısı ilan edilen Samsun /Çarşamba Havaalanı Uluslararası standartlarda ve günün 24 saati İç/Dış hat uçuşlar için kesintisiz hizmet vermektedir. 2000 li yılların başında düzenlenen ve daha sonra ekonomik kriz, tasarruf ve karlılık nedeniyle iptal edilen Samsun / Ankara uçak seferlerinin, günümüz ekonomik kıstasları ve artan yolcu talepleri doğrultusunda yeniden değerlendirilmesi gerekli görülmektedir.

Denizyolu

Samsun limanı ile deniz ulaşımı sağlanmakta bu yolla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Liman 1.756 m. rıhtım uzunluğuna sahip olup günlük gemi tutma kapasitesi 13-15 adet, yıllık gemi kabul kapasitesi 861 adet, yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi ise 2.500.000 tondur. Limanda 2003 yılı içerisinde 945 gemiye hizmet verilmiş, 558.177 ton Yükleme ve 2.210.559 ton boşaltma olmak üzere toplam 2.768.736 ton yükleme-boşaltma gerçekleşmiştir

Demiryolu

Samsun Türkiye Demiryolu ağına Samsun-Sivas ve Samsun-Çarşamba Demiryolları ile bağlıdır. Liman ve Samsun Serbest Bölgesi içerisinde Demiryolu ağı mevcuttur.Samsun-Sivas ve Samsun-Çarşamba hatlarında tesis edilmiş olan demiryolunun Samsun sınırları dahilindeki uzunluğu 169 km dir. Demiryollarında daha çok yük nakliyesi yapılmaktadır

3.2.2 Havza İlçesi



Havza, kısmen ova ve kısmen de dağlık engebeli bir arazi üzerinde bulunmaktadır. İlçe merkezi ise üç tarafı dağlarla çevrili bir vadi içinde kurulmuştur.

İlçe Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinin sahil illerini İç Anadolu, Ege, Akdeniz ve Marmara Bölgeleri'ne bağlayan önemli bir karayolu ve demiryolu üzerinde bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nin, özellikle Samsun ilinin giriş kapısı niteliğini taşımaktadır.

İlçenin Samsun'a uzaklığı karayoluyla 84 km., demiryolu ile 94 km.' dir. İlçe diğer yerleşim yerlerine de yakın ve kavşak konumunda olup, Amasya'ya 53 km., Merzifon'a 24 km., Suluova'ya 15 km., Kavak'a 33 km., Lâdik'e 32 km., Vezirköprü'ye 30 km.'dir. İlçenin Ankara'ya uzaklığı ise 316 km.'dir. İlçenin doğusunda Kavak ve Lâdik ilçeleri, batısında Vezirköprü ilçesi, kuzeyinde Bafra İlçesi, güneyinde merzifon ve suluova ilçeleri bulunmaktadır.

Yüzölçümü 788 km². olup, bunun 765 km²'si kırsal kesime, 23 km²'si ilçe merkezine aittir. Rakımı ise 675 m. 'dir. Genellikle meşe, pelit, yer yer de iğne yapraklı çam türü bitkiler vardır. Ilıman deniz ikliminden karasal iklime geçiş özelliğini arz etmektedir. Bazı yerlerde Karadeniz iklimi, bazı yerlerde karasal iklimi hakimdir. Kış aylarında kar yağışı ve buzlanma görülür. Yıllık yağış ortalaması metrekareye 600 kg.'dir. Tersakan Çayı, Kamlık Çayı ve Havza Hacı Osman Deresi en önemli akarsularıdır. Mesudiye, Çayırözü, Şeyhkoyun, Hacıdede, Beyören, Doğançayırı, Ortaklar başlıca yaylarıdır.

Havza ilçesinin toplam nüfusu 2008 adrese dayalı nüfus sayımına göre 47.398 kişi olup, bunun 20.337' si ilçe merkezinde 27.061'i ise kasaba ve köylerde yaşamaktadır. Nüfusun merkez ve köylere göre dağılımı aşağıdaki şekildedir.

İlçe nüfusunda son yıllarda azalma görülmekte olup, bunun nedeni ilçede iş istihdamının azlığı ve büyük şehirlere göç olmasıdır.

İlçe nüfusun ekonomik ve ticari sektörel dağılımı: (2007 sayımı)

Havza ilçesinin ekonomik yapısını tarım sektörü oluşturmaktadır. İlçe yüzölçümünün alansal dağılımı aşağıdaki tabloda belirtildiği şekildedir.

İlçe Yüzölçümünün Alansal Dağılımı	
İlçenin Yüzölçümü	788.125 km ²
Ekilebilen Arazi	422.585 km ²
Ormanlık Alan	295.471 km ²
Çayır-Mera	29.549 km ²
Tarım Dışı Arazi	40.520 km ²
Toplam	788.125 km ²

Havza ilçesinde üretilen başlıca tarım ürünleri; şeker pancarı, buğday, arpa, silajlık mısır, fiğ ve ayçiçeğidir. Sulanabilir arazi miktarı yaklaşık 2.000 hektar olup, bu alanların bir kısmı Tersakan çayından sulanmaktadır. Bunun haricinde Kamlık ve Dereköy' den geçen çaydan çevre köyler sulama yapılmaktadır.

Hacıdede Köyü'nde baraj yapımı devam etmekte olup, inşaat bittiğinde, Havza ve Merzifon İlçeleri'nde ve çevre köylerde toplam 520 ha. arazi sulama imkânı sağlanacaktır.

Havza ilçesine turistik ziyaretler büyük çoğunlukla sağlık turizmi kapsamında yapılmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nin 2.500 yıllık şifa yurdu olarak bilinen Havza ilçesi'ndeki kaplıcaların, birçok hastalığa iyi geldiği tıbbi olarak kanıtlanmıştır. Belirtilen sebeplerle Havza ilçesi kaplıcalarına ziyaretler yapılmaktadır.

BÖLÜM 4

DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

İli	:	Samsun
İlçesi	:	Havza
Mahallesi	:	İnönü
Köyü	:	-
Sokak	:	Seydi Pınar
Mevkii	:	-
Pafta	:	B.a
Ada	:	653
Parsel	:	1
Yüzölçümü	:	1.365,04 m ²
Niteliği	:	Arsa
Sahibi	:	Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.
Hissesi	:	Tam

4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri

Değerleme uzmanının tapu kayıtlarını inceleme çalışması, gayrimenkul mülkiyetini oluşturan hakları ve bu haklar üzerindeki kısıtlamaları tespit etmek amacı ile yapılır.

Samsun ili, Havza İlçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 12.04.2010 tarih, saat 13:20 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere göre değerlendirme konusu taşınmaz üzerinde;

§ Herhangi bir takyidat bulunmamaktadır.

4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri

Değerleme konusu gayrimenkul içerisinde son üç yıllık dönem içinde alım-satım işlemleri ve terkin işlemi görülmüştür.

- Otogar tesisine konu taşınmazlar; 471-534 B.d pafta, 99 ada, 1, 2, 3, 4, 5 ve 8 no'lu parseller olarak Havza Belediyesi mülkiyetindeyken, 19.07.2007 tarih, 1606 sayılı imar uygulaması sonucunda parseller birleştirilerek 1 ve 2 no'lu parsellere dönüştürülmüş ve 19.07.2007 tarih, 1606 yevmiye no ile "Havza Belediyesi" adına tescil edilmiştir.
- Taşınmazlardan 653 ada, 1 no'lu parsel Havza Belediyesi adına kayıtlı iken, 26.11.2008 tarih 3451 yevmiye no ile Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. adına satışından tescil edilmiştir.
- Taşınmazın beyanlar hanesinde; "2942/ 7.Madde uyarınca şerh (18.11.2005 tarih, 1934 yevmiye no'lu) ibaresi varken; bu ibare 21.12.2007 tarih 1072 yevmiye numarası ile terkin edilmiştir.

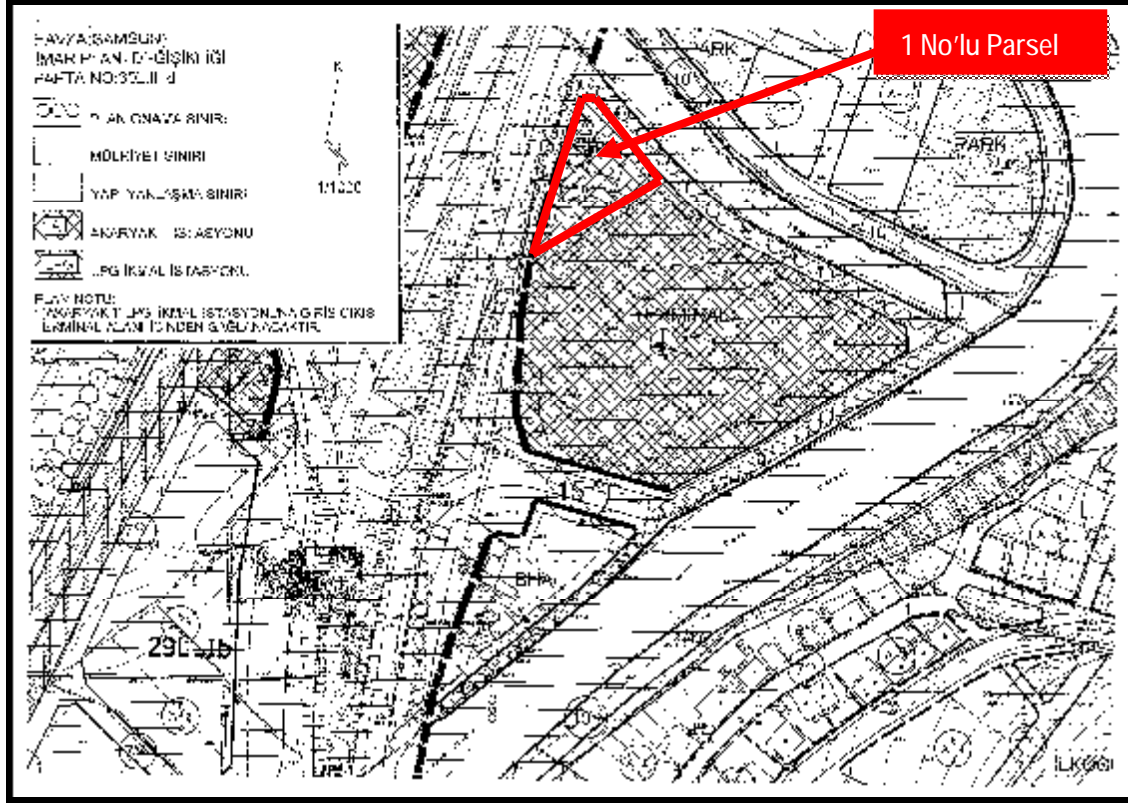
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri

İmar yönetmelikleri arazi kullanımını ve geliştirmenin yoğunluğunu düzenlemektedir. Bir değerlendirme uzmanı imar ve yapı yönetmeliklerini incelerken, tüm güncel yönetmelikleri ve şartnamelerde meydana gelmesi olası değişiklikleri dikkate almalıdır. İmar planları konut, ticari ve sanayi gibi genel kullanımı tanımlar ve bu kullanımlara istinaden yapılabilecek yapı yoğunluğunu belirtir.

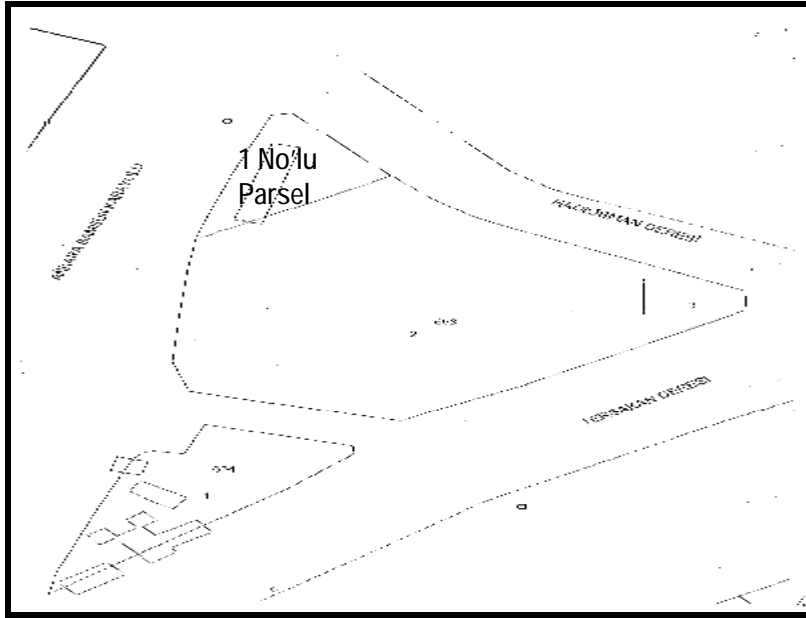
Samsun ili, Havza Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde 13.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre değerlendirme konusu parsel için imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir;

ü İmar Durumu:

Taşınmazlar; 04.04.2007 onay tarihli, 1/1000 ölçekli "Havza Merkez Uygulama Tadilat İmar Planı" kapsamında kalmaktadır.



Taşınmazın Kadastral Durumu:



1 No'lu Parsel:

- "Akaryakıt+LPG Alanı" lejandında kalmaktadır.
- Emsal:0,30'dur.
- Hmaks: 6,50 m.'dir.
- Akaryakıt+LPG ikmal istasyonuna giriş-çıkış terminal alanı içinden sağlanacaktır.

Not: Söz konusu imar parsel 19.07.2007 tarih ve 1606 yevmiye no'lu imar uygulaması sonucu 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 18. Madde uygulaması neticesinde oluşmuştur.

Ü Ruhsat ve İzinler:

- § Değerleme konusu 653 ada, 1 no'lu parsel üzerinde inşası devam etmekte olan Akaryakıt İstasyonu için hazırlanmış, 01.04.2009 tarih, 6 no'lu onaylı mimari proje bulunmaktadır.
- § Değerleme konusu 653 ada, 1 no'lu parsel üzerinde inşası devam etmekte olan Akaryakıt İstasyonu için hazırlanmış, 01.04.2009 tarih, 6 no'lu, 70 m² akaryakıt ve servis istasyonu, 335,28 m² kanopi(dolum odası) olmak üzere toplam 405,28 m² alanlı "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- § Havza Otogarı içerisinde yer alan akaryakıt istasyonu için açılan dava sonucu yapı ruhsatı mahkeme kararı ile iptal edilmiştir. İlgili karar yapı mahalline mühürlenerek asılmış durumdadır. Kararın içeriği " İlçemiz İnönü Mahallesi'nde tapuda "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." adına kayıtlı 663 ada, 1 parsel üzerine 01.04.2009 tarih, 2009/6 ruhsat no ile akaryakıt ve servis istasyonu ruhsatı düzenlenmiştir. 2009/842 esas no ile açılan davanın 2010/66 mahkeme kararına istinaden söz konusu tesisin yapı ruhsatı iptal edilerek yerinde mühürlenmiştir. İşbu tutanak tarafımızca 3 nüsha tanzim edilerek tarafımızca imza altına alınmış bir örneği mal sahibine tebliğ edilmiş sayılmak üzere inşaat mahalline asılmış, bir örneği de muhtara verilmiştir." şeklindedir.

* Değerleme konusu taşınmaz tapuda 653 ada, 1 no'lu parsel olarak kayıt altına alınmıştır. Ancak karar içeriğinde 663 ada, 1 parsel olarak ifade edilmiştir. Havza Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde yapılan görüşmelerde söz konusu mahkeme kararının değerlendirilmesi konusunda taşınmaz için alındığı, söz konusu durumun imla hatasından kaynaklandığı belirtilmiştir.

Ü Yapı Denetim :

- § Havza İlçesi 29.06.2001 tarih ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun'a tabi değildir. Değerleme konusu taşınmazın inşaat ve proje aşamasındaki kontrolleri Havza Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü tarafından yapılmıştır.

4.3.1 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Hukuki Durumunda Meydana Gelen Değişikliklere (İmar Planında Meydana Gelen Değişiklikler, Kamulaştırma İşlemleri v.b.) İlişkin Bilgi

- Otogar tesisine konusu parseller 27.10.2004 onay tarihli, 1/ 1000 ölçekli "Havza Uygulama İmar Planı" kapsamında "Pazaryeri Alanı" lejandında kalırken, 04.04.2007 tarihinde yapılan plan tadilatı ile yapılaşma koşulları değiştirilmiştir. Değerleme tarihinde yürürlükte olan imar planına göre değerlendirme konusu taşınmazların yapılaşma koşulları 4.3 bölümünde açıklanmıştır.
- Otogar tesisine konu parseller, 471-534 pafta, 99 ada, 1, 2, 3, 4, 5 ve 8 no'lu parseller olarak Havza Belediyesi adına kayıtlıyken, 19.07.2007 tarih, 1606 sayılı imar uygulaması sonucu parseller birleştirilmiş (tevhid), yeni oluşan 1 no'lu parseller Havza Belediyesi adına tescil edilmiştir.
- Değerleme konusu akaryakıt istasyonunun mülkiyeti Havza Belediyesi mülkiyetindeyken, 26.11.2008 tarih, 3451 yevmiye no ile gerçekleştirilen satış işlemi ile mülkiyeti Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.'ye geçmiştir.

4.4 Hukuki Sorumluluk

Değerleme çalışması, değerlendirme konusu varlıklarda herhangi bir takyidat ve/veya hukuki sorun olmadığı; bu tür bir sorun varsa dahi bu sorunların çözüleceği varsayımı ile yapılmıştır. Bu nedenle değerlendirme hesap analizi aşamasında bu tip hukuki problemler gözardı edilerek gayrimenkule kıymet takdiri yapılmıştır.

4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)

Gayrimenkullerde zemin araştırmaları ve zemin kontaminasyonu çalışmaları, "evre Jeofiziği" bilim dalının profesyonel konusu içinde kalmaktadır.

Şirketimizin bu konuda bir ihtisası olmayıp konu ile ilgili detaylı bir araştırma yapılmamıştır. Ancak, yerinde yapılan gözlemlerde gayrimenkulün çevreye olumsuz bir etkisi olduğu gözlemlenmemiştir. Bu nedenle çevresel olumsuz bir etki olmadığı varsayılarak değerleme çalışması yapılmıştır.

BÖLÜM 5

GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ

5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve evre Özellikleri

Gayrimenkullerin açık adresi: Havza Şehirlerarası Otobüs Terminali, İnönü Caddesi Bulvarı, No: 12, Havza / SAMSUN.

Değerleme konusu taşınmaz Samsun ili, Havza ilçesinde, Havza Otogarı içerisinde yer almaktadır. Taşınmaza ulaşım için; Samsun Otogarı'ndan İstanbul- Ankara istikametine E-95 Karayolu üzerinde devam edilir. Karadeniz sahil Şeridini; İç Anadolu, Batı Anadolu ve Doğu Anadolu'ya birleştiren önemli ulaşım akslarından olan E-95 Karayolu üzerinde ~ 85 km. devam edilir. Sırasıyla Kapaklı, akallı, Boğazici ve Tuzla yerleşim birimleri geçilerek Havza ilçesine ulaşılır. Değerleme konusu taşınmaz, Havza ilçesinin orum istikametinde çıkışında sol kolda yer almaktadır. Söz konusu akaryakıt istasyonu Havza Otogarı içerisinde yer almaktadır. Plan notlarında belirttiği üzere tesise ulaşım otogar içerisinden sağlanacaktır.

Değerleme konusu taşınmazın yakın çevresinde Havza Otogarı, konut yerleşim alanları, boş parseller, Havza Tren Garı Havza Deresi ve Ters Akan Deresi bulunmaktadır. Havza İlçesi'nde Samsun-Çorum Karayolu boyunca ticari faaliyetlerde hizmet veren küçük ve orta ölçekli işletmeler yer almaktadır.

Taşınmazın cephele olduğu Samsun-Çorum Karayolu günüi araç trafiği açısından yoğun bir ulaşım aksıdır. Değerleme konusu taşınmazın söz konusu yola cephele olması, gayrimenkulün görünürlük ve reklam kabiliyetini üst seviyelere çekmektedir. Söz konusu taşınmazın konumlandđı bölgeye toplu taşıma ve özel araçlarla kolaylıkla ulaşım sağlanmaktadır.

İlçe yerleşiminin son dönemlerde batı bölgesine doğru kayması, Havza Otogarı'nın bulunduğu bölgenin cazibesini arttırmaktadır. Ayrıca yeni adliye binasının da Havza Otogarı'nın karşı cephesinde önümüzdeki dönemde faaliyete geçeceği bilgisi edinilmiştir.

Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar:

Yer	Mesafe (km)
Havza Şehir Merkezi	~0,85
Samsun	~85,00
orum	~85,00
Merzifon	~25,00
Tuzla	~12,00
Boğazici	~47,00
akallı	~49,00
Kapaklı	~70,00





5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

Değerleme konusu taşınmaz, Samsun ili, Havza ilçesi, İnönü mahallesi, Seydi Pınar sokağı, B.a pafta, 653 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkuldür.

653 ada 1 no'lu parsel üzerinde inşaatı tamamlanmış olan akaryakıt istasyonu yer almaktadır. Söz konusu tesisin idari binası zemin+ 1 normal kattan oluşmakta olup ~ 70 m² alana sahiptir. Akaryakıt İstasyonu'nun kanopi alanı mevcut durumda inşaa edilmiş olup, dış kaplamaları henüz yapılmamıştır. İstasyonun akaryakıt satışında hizmet verecek satış pompa adaları henüz monte edilmemiştir. Akaryakıt İstasyonu olarak hizmet verecek 1 no'lu parselin zemini beton kaplama olup, taşınmazın zeminden 2 adet 30 tonluk yakıt deposu inşaa edilmiş olduğu öğrenilmiştir. "Akaryakıt+LPG Alanı" lejanına sahip 1 no'lu parselin ticari amaçlı kullanıma açılması durumunda imar plan notlarında belirtildiği üzere sadece terminal alanı içinden giriş-çıkış sağlanabilecektir. Değerleme tarihinde sahada yapılan incelemeler sonucu, 653 ada, 1 no'lu parselde yer alan akaryakıt istasyonu tesisi için açılan 2009/842 esas no ile açılan davanın 2010/66 sayılı mahkeme kararına göre tesisin yapı ruhsatı iptal edilmiş ve sahadaki faaliyetler durdurulmuştur. Yapılan değerlendirme çalışmasında Metro Turizm ile mülk sahibi BİOİAŞ ile aralarında imzlanan sözleşmeden kaynaklanan gelirlerin net bugünkü değerinin bulunması amaçlı olduğu için mülkiyet değeri raporda belirtilmemiştir. Yapı ruhsatının söz konusu akaryakıt istasyonu için iptal edilmiş olması nedeni ile sözleşmeden kaynaklanan gelir yaratımının olmayacağı düşünülmüştür. Belirtilen sebeplerden dolayı parsel üzerinde yer alan yapılar ve tesis değerlendirme kapsamına alınmamıştır. Tesisin akaryakıt istasyonu olarak açılıp işletilebilmesi için, tesis bünyesindeki yapıların tüm yasal prosedürleri tamamlaması gerekmektedir.

5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Gayrimenkulün Genel Özellikleri:

İnşaat Tarzı	:	Betonarme karkas, çelik konstrüksiyon
Çatı Sistemi	:	Teras Çatı(Akaryakıt İstasyonu)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam

Binanın Kat Adedi	:	2(Zemin+1 normal kat)- Akaryakıt İstasyonu
Ekspertiz Konusu Alan	:	Akaryakıt İstasyonu (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre) § Akaryakıt İstasyonu: 70 m ² § Kanopi Alanı: 335,28 § Toplam: 405,28 m ²
Yaşı	:	~0-1 yıl (İnşaat başlangıç yılına göre) Akaryakıt İstasyonu
Elektrik	:	Şebeke
Su	:	Şebeke
Kanalizasyon	:	Şebeke
Isıtma Sistemi	:	---
Havalandırma Sistemi	:	---
Jeneratör	:	250 kVa
Asansör	:	Mevcut değil
Yangın Merdiveni	:	Mevcut değil
Yangın Alarmı	:	Mevcut
Yangın Söndürme Sistemi	:	---
Güvenlik	:	Mevcut
Park Yeri	:	Mevcut- Açık otopark

5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri:

653 Ada 1 No'lu Parsel Üzerinde Yer Alan Akaryakıt İstasyonu:

Akaryakıt İstasyonu	
Söz konusu akaryakıt istasyonu, 653 ada 2 no'lu parselde bitişik konumda, otopark istasyonu ile ortak kullanımda olacak şekilde inşa edilmiştir. Kanopi alanı tamamlanmış olup dış cephe kaplamaları henüz yapılmamıştır. Akaryakıt İstasyonu'nun market alanı ve yönetici ofisinin dış cephesi metal malzeme ile kaplanmıştır, iç kısmında ince işçilikler tamamlanmıştır. Akaryakıt satışı için satış pompaları ve adaları henüz monte edilmemiştir.	
Kullanım Amacı	: Akaryakıt İstasyonu
Kat / Konum	: Zemin+1 Normal Kat- Market+idari ofis
Ekspertiz Konusu Alan	: 70 m ² - Market+ idari ofis 335,28 m ² –Kanopi alanı Toplam : 405,28 m ²
Zemin	: Karo granit-Market ve idari ofis
Duvar	: Sıvalı
Doğrama	: Camekanlı Alüminyum doğrama, Alüminyum cephe giydirme(dış cephe kaplaması)
Aydınlatma	: Mazgal floresan,

5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler

- § Değerleme konusu taşınmaz Samsun ili, Havza ilçesi sınırları dahilinde kalmaktadır.
- § Tesis konum itibarıyla Havza Otoparkı içerisinde yer almaktadır. Plan notları gereğince değerlendirme konusu taşınmaza ulaşım otopark içerisinde yapılması zorunludur.
- § Tesis içindeki yapılar için düzenlenmiş 01.04.2009 tarih, 6 no'lu "Yapı Ruhsatı" mahkeme kararıyla iptal edilmiş durumdadır.
- § Mahkemenin verdiği iptal kararı yapı mahalline mühürlenerek asılmıştır.
- § Tesis ziyaretinin gerçekleştirildiği tarihte, kanopi ve idari bina tamamlanmış durumdadır. Kanopinin kaplamaları yapılmamıştır. İdari binanın inşaatı ve ince işçiliği tamamlanmıştır. Yapılar belirtilen şekilde mühürlenerek faaliyetleri durdurulmuştur.

- § Tesis, Havza Otogarı içerisinde yer aldığı için, ulaşım güvenlik kontrolü ile tek bir noktadan sağlanmaktadır.
- § Akaryakıt İstasyonu'nun zemininde 2 adet 30 tonluk yakıt deposunun bulunduğu öğrenilmiştir.
- § Kanopi alanında 3 adalılık satış pompalarının monte edileceği bilgisi edinilmiştir.
- § Havza Otogarı'na giriş çıkış, Samsun-Çorum Yolu cephesinden tek giriş-çıkış noktasından sağlanmaktadır.
- § Otogar binasında 14 adet yolcu indirme bindirme peronu bulunmaktadır.
- § Değerleme konusu taşınmazın konumlu olduğu Havza Otogarı'nın Samsun-Çorum Karayolu üzerinden görünebilirliği ve reklam kabiliyeti üst seviyelerdedir.
- § Havza ilçesi, Karadeniz Sahil şeridini Orta Anadolu ve Doğu Anadolu'ya bağlama özelliği taşıması nedeniyle önemli bir aks üzerinde yer almakta olup, ilçenin gün içi araç trafiği yoğunudur.

5.6 Harici ve Müteferrik İşler

Akaryakıt istasyonunun harici müteferrik işleri olarak; bahçe duvarı, tel çit, bahçe aydınlatması, beton sahalar ve çevre düzenlemeleri tespit edilmiştir.

BÖLÜM 6

EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

Bir mülkün fiziki olarak uygun olan, yasalarca izin verilen, finansal olarak gerçekleştirilebilir ve değerlemesi yapılan mülkün en yüksek getiriyi sağlayan en verimli kullanımınıdır. En etkin ve verimli kullanımı belirleyen temel unsurlar aşağıdaki soruların cevaplarını içermektedir.

- Kullanım makul ve olası bir kullanım mıdır?
- Kullanım yasal mı ve kullanım için bir yasal hak alabilme olasılığı var mı?
- Mülk fiziksel olarak kullanıma uygun mu veya uygun hale getirebilir mi?
- Önerilen kullanım finansal yönden gerçekleştirilebilir mi?
- İlk dört sorusunu geçen kullanım şekilleri arasında seçilen en verimli ve en iyi kullanım, arazinin gerçekten en verimli kullanımınıdır.

Ülkemizde imar planları, şehirleşme hızına ayak uyduramamakta ve nispeten statik kalmaktadır. Bu durum, bir mülkün finansal olarak gerçekleştirilebilir ve değerlemesi yapılan mülkün en yüksek getiriyi sağlayan en verimli kullanımına yasalarca izin verilmemesine sebep olmaktadır. Sonuç olarak yasalarca izin verilmeyen ve fiziki açıdan mümkün olmayan kullanım yüksek verimliliğe sahip en iyi kullanım olarak kabul edilemez.

Değerleme konusu taşınmazlardan 653 ada 1 no'lu parselin en etkin ve verimli kullanımının, mevcut imar durumu, bulunduğu konum ve mimari yapısından ötürü, "Akaryakıt+LPG Alanı" amaçlı kullanımı olduğu düşünülmektedir.

BÖLÜM 7

GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ

7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler

Ülkemizde kullanılabilir olan dört farklı değerlendirme yöntemi bulunmaktadır. Bu yöntemler sırasıyla "Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı", "Gelir İndirgeme Yaklaşımı", "Maliyet Yaklaşımı" ve "Geliştirme Yaklaşımı" yöntemleridir.

7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı

Bu karşılaştırmalı yaklaşım benzer veya ikame mülklerin satışını ve ilgili piyasa verilerini dikkate alır ve karşılaştırmaya dayalı bir işlemle değer takdiri yapar. Genel olarak değerlendirme yapılan mülk, açık piyasada gerçekleştirilen benzer mülklerin satışlarıyla karşılaştırılır. İstenen fiyatlar ve verilen teklifler de dikkate alınabilir.

7.1.2 Maliyet Yaklaşımı

Bu yöntemde, var olan bir yapının günümüz ekonomik koşulları altında yeniden inşa edilme maliyeti gayrimenkulün değerlemesi için baz kabul edilir. Bu anlamda maliyet yaklaşımının ana ilkesi kullanım değeri ile açıklanabilir. Kullanım değeri ise, " Hiçbir şahıs ona karşı istek duymasa veya onun değerini bilmeseye bile malın gerçek bir değeri vardır " şeklinde tanımlanmaktadır.

Bu yöntemde, gayrimenkulün önemli bir kalan ekonomik ömür beklentisine sahip olduğu kabul edilir. Bu nedenle, gayrimenkulün değerinin fiziki yıpranmadan, fonksiyonel ve ekonomik açıdan demode olmasından dolayı zamanla azalacağı varsayılır. Bir başka deyişle, mevcut bir gayrimenkulün bina değerinin, hiçbir zaman yeniden inşa etme maliyetinden fazla olamayacağı kabul edilir.

Gayrimenkulün bina maliyet değerleri, Bayındırlık Bakanlığı Yapı Birim Maliyetleri, binaların teknik özellikleri, binalarda kullanılan malzemeler, piyasada aynı özelliklerde inşa edilen binaların inşaat maliyetleri, müteahhit firmalarla yapılan görüşmeler ve geçmiş tecrübelerimize dayanarak hesaplanan maliyetler göz önünde bulundurularak değerlendirilmiştir.

Binalardaki yıpranma payı, Resmi Gazete'de yayınlanan yıllara göre bina aşınma paylarını gösteren cetvel ile binanın gözle görülür fiziki durumu dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Gayrimenkulün değerinin, arazi ve binalar olmak üzere iki farklı fiziksel olgudan meydana geldiği kabul edilir.

7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı

Bu karşılaştırmalı yaklaşım değerlemesi yapılan mülke ait gelir ve harcama verilerini dikkate alır ve indirgeme yöntemi ile değer tahmini yapar. İndirgeme, gelir tutarını değer tahminine çeviren gelir ve tanımlanan değer tipi ile ilişkilidir. Bu işlem, doğrudan ilişkileri, hasıla veya iskonto oranı veya her ikisini de dikkate alır. Genel olarak ikame prensibi belli bir risk seviyesine sahip en yüksek yatırım getirisi sağlayan gelir akışı en olası değer rakamı ile orantılıdır.

İndirgeme oranı; algılanan riskin derecesine, gelecekteki enflasyon bağlamında piyasanın beklentileri, alternatif yatırımlar için umulan getiri oranları, geçmişte emsal mülkler tarafından kazanılan getiri oranları, borç finansmanın bulunabilirliği, cari vergi yasalarına bağlıdır.

7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı

Yatırımların amacı mal veya hizmetler üretip piyasaya arz etmek ve bunun sonucunda kar etmektir. Yatırım, ticari karlılığı üretilecek mal veya hizmetler için yeterli talebin bulunmasına ve bunların beklenen karı temin etme olanağı sağlayacak fiyatlarla satılmasına bağlıdır. Projenin girişimci yönünde incelenmesi, proje konusu ürünün yer aldığı sektörün mevcut durumu ve geleceğe yönelik beklentilerin incelenmesi ve değerlendirilmesini içerir. Proje konusu mal veya hizmetlerin yer aldığı pazarın değerlendirilmesi mevcut durum ve geleceğe yönelik beklentiler olarak incelenebilir.

Projenin yapılması durumunda yapılacak harcamalar tahmin edilerek, firmanın pazarlama politikaları ve genel fizibilite prensipleri dikkate alınarak toplam harcamalar ile ilgili bir gider tahmini yapılır. Geliştirilmesi durumunda projenin gelir tahmini yapılarak bu tahmin sırasında varsayımlarda bulunulur. Bu varsayımlarda sektörün durumu, projenin bulunduğu yere yakın konumdaki benzer projelerin istatistiksel rakamlarından yararlanılır.

Daha sonra projenin performans tahmini yapılarak ve bu performans tahmininden projenin gerçekleştirilmesi durumunda net bugünkü değerinin ne olacağı hesaplanır. Çalışmada yapılan varsayımlar kısmen anlatılmış olmakla birlikte detayları uzmanda saklıdır.

BÖLÜM 8

GAYRİMENKULÜN ANALİZİ

8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler

✓ GÜÇLÜ YANLAR

- § Havza Otogarı içerisinde yer alan akaryakıt istasyonu, Havza şehir merkezine ~1,0 km. mesafededir.
- § Taşınmazın cepheli olduğu Samsun-Çorum Karayolu, Karadenizi sahil şeridini İç ve Doğu Anadolu'ya bağlayan önemli bir ulaşım arteridir.
- § Havza Otogarı'nın cepheli olduğu Samsun-Çorum Karayolu günlük araç trafiği bakımından yoğun bir yoldur.
- § Bölgedeki karayolu otobüs işletmeciliğine havayolu dışında rekabetçi bir ulaşım yolu bulunmamaktadır.

✓ ZAYIF YANLAR

- 653 ada 1 no'lu parselde yer alan akaryakıt istasyonunun yapı ruhsatı mahkeme kararıyla iptal edilmiş durumdadır.
- Tesisin faal olarak işleyebilmesi ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurumundan lisans alabilmesi için, tesis içerisinde yer alan yapıların tüm yasal prosedürlerini tamamlamış olması gerekmektedir.
- 653 ada, 1 no'lu parselde yer alan akaryakıt istasyonuna ilgili plan notları uyarınca sadece otogar içerisinden ulaşım sağlanabilecektir, tesis dışı açık bir akaryakıt istasyonu olmayacaktır.

✓ FIRSATLAR

- § Havza Otogarı'na giriş – çıkış yapan günlük araç sayısının yüksek olması, akaryakıt satışlarında yapılacak indirimler ile geniş müşteri portföyüne ulaşılmasına imkan vereceği düşünülmektedir.

✓ TEHDİTLER

- Ekonomideki belirsizlik ve dalgalanmalar tüm sektörleri etkilediği gibi gayrimenkul sektörünü de olumsuz yönde etkilemektedir.
- Havayolu ulaşımındaki gelişim ve düşük fiyat politikası, otobüs işletmeciliği sektörünü yaralamaktadır. Söz konusu durum tesis içerisinde faaliyet gösteren akaryakıt istasyonuna dolaylı yoldan etkileyeceği düşünülmektedir.

8.2 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme çalışmasında, mülkiyeti Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. adına kayıtlı 653 ada, 1 no'lu parsel üzerinde yer alan akaryakıt istasyonunun, Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. ve Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. arasında imzalanan sözleşme ile işletmesinin Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye devredilmesi ile sözleşme süresince doğacak hak ve sorumlulukların net bugünkü değeri tespit edilmeye çalışılmıştır. Söz konusu çalışma gayrimenkullerin değeri olmayıp, taraflar arasında imzalanan sözleşmenin oluşturduğu hak ve sorumlulukların değeridir.

Ancak rapor tarihinde söz konusu tesisin yapı ruhsatı iptal edilmiş durumdadır. Akaryakıt istasyonunun faaliyete geçmesi için önündeki yasal prosedürleri tamamlaması gerekmektedir. Söz konusu sürecin ortaya çıkardığı belirsizlik nedeniyle rapor tarihinde Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. arasında imzalanan sözleşmeden kaynaklanan hak ve sorumlulukların oluşma ihtimali bulunmamaktadır.

Belirtilen sebeplerden dolayı sözleşmeden doğacak haklara bir değer takdiri yapılmamıştır. Raporun kapak ve sonuç sayfasında yer alan değer Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş. mülkiyetindeki 653 ada, 1 no'lu arsanın değeridir. Bilgi vermek amacıyla rapor konusu edilmiştir.

KDV Uygulaması ile İlgili Karar :

"2002/4480 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kanun ile net alanı 150 m²'ye kadar olan konut teslimlerinde %1 net alanı 150 m²'nin üstünde olan konut teslimleriyle iş yeri ve diğer gayrimenkullerin teslimlerinde ise % 18 KDV uygulanacaktır." Bu karar kapsamında değerlendirme konusu taşınmazlar için %18 KDV uygulaması yapılmıştır.

BÖLÜM 9 SONUÇ

Gayrimenkulün bulunduğu yer, civarının teşekkül tarzı, alt yapı ve ulaşım imkanları, cadde ve sokağa olan cephesi, alan ve konumu, yapının inşaat sistemi, yaşı, işçilik ve malzeme kalitesi, tesisat durumu gibi değerine etken olabilecek tüm özellikleri dikkate alınmış, mevkide detaylı piyasa araştırması yapılmıştır. Ülkede son dönemde yaşadığımız ekonomik koşullar da gözönüne alınarak TSKB Gayrimenkul Değerleme A.S. tarafından tasınmazın değeri aşağıdaki gibi takdir edilmiştir.

Samsun ili, Havza ilçesi, İnönü mahallesi, Seydi Pınar sokağı, B.a pafta, 653 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkul için imzalanan

16.04.2010 KİRA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN HAKKIN DEĞERİ (KDV HARIÇ)

DEĞERLEME KONUSU TESİSİN YAPI RUHSATININ MAHKEME KARARI İLE İPTAL EDİLEMSİ NEDENİYLE DEĞER TAKDİRİ YAPILMAMIŞTIR.

NOT:	1	Tespit edilen bu değer peşin satışa yönelik adil piyasa değeridir.
	2	KDV hariçtir.
	3	1 USD= 1,50.-TL kabul edilmiştir. USD bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

Samsun ili, Havza ilçesi, İnönü mahallesi, Seydi Pınar sokağı, B.a pafta, 653 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkulün,

16.04.2010 KİRA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN HAKKIN DEĞERİ (KDV HARIÇ)

DEĞERLEME KONUSU TESİSİN YAPI RUHSATININ MAHKEME KARARI İLE İPTAL EDİLEMSİ NEDENİYLE DEĞER TAKDİRİ YAPILMAMIŞTIR.

NOT:	1	Tespit edilen bu değer peşin satışa yönelik adil piyasa değeridir.
	2	*KDV dahil olup, KDV oranının %18 olduğu kabul edilmiştir.
	3	1 USD= 1,50.-TL kabul edilmiştir. USD bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.
	4	Bu rapor ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanmıştır.
	5	Bu sayfa, bu değerlendirme raporunun ayrılmaz bir parçasıdır, rapor içerisindeki detay bilgiler ile birlikte bir bütündür bağımsız kullanılamaz.

Durumu ve kanaatimizi ifade eden ekspertiz raporumuzu bilgilerinize saygı ile sunarız.

Tahsin UÇARDAĞ
Değerleme Elemanı

Makbule YÖNEL
Değerleme Elemanı

İşıl DİNÇER
Değerleme Uzmanı

Adem YOL
Sorumlu Değerleme
Uzmanı

EKLER

1	Tapu Fotokopisi
2	Yapı Ruhsat Fotokopisi
3	İmar Durumu
4	Takyidat Belgesi Fotokopisi
5	Mahkeme Kararı Örneği
5	Fotoğraflar
6	Özgeçmişler
7	SPK Lisansları Fotokopisi