

DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE TİC. A.Ş.
GÜMÜŞOVA-GEREDE OTOYOLU ÜZERİ 87+090 KM.
KÖROĞLU MEVKİİ PARK ALANI
BOLU



ISO9001:2000
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No:2010REV118-9

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010REV118-9	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkii, D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, BOLU			
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.			
DEĞERLEME UZMANLARI:	Mehmet Can ÖZEL / Değerleme Elemanı	Makbule YÖNEL / Değerleme Elemanı	Hüsniye BOZTUNÇ / Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU / Sorumlu Değerleme Uzmanı
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.			
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	Bolu ili, Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkiinde yer alan Ankara istikametinde 18.500 m ² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 21.000 m ² arsa alanı üzerinde kurulu olan D Tipi Otoyol Hizmet Tesisleri.			
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	"Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin mülkiyet ile ilgili 70. maddesine göre "Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğüne aittir ve Devlet malı hükmündedir."			
İMAR DURUMU:	D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi			

05.10.2024 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ * (KDV HARIÇ)	4.750.000 -TL (Dörtmilyonyediyüzellibin- Türk Lirası)
	3.165.000 -USD (Üçmilyonyüzaltmışbeşbin-Amerikan Doları) 1 USD=1,50- TL kabul edilmiştir. (Dolar kuru bilgi amaçlı verilmiştir.)

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 değerlendirme yapılan mülkün yeri ve türü konusunda daha önceden deneyimi olduğu;
Değerleme Uzmanının, mülkü kişisel olarak denetlediği;
Raporda belirtilenlerin haricinde hiç kimsenin bu raporun hazırlanmasında mesleki bir yardımda bulunmadığını beyan ederiz.
Bu rapor SPK tebliği hükümlerine göre hazırlanmıştır.

* *Takdir edilen değer TC Karayolları Genel Müdürlüğü' nün 27.01.2010 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş' nin elinde bulundurduğu 05.10.2024 tarihine kadar ilgili parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.*

Mehmet Can ÖZEL / Değerleme Elemanı	Makbule YÖNEL / Değerleme Elemanı	Hüsniye GÜRSES / Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU / Sorumlu Değerleme Uzmanı
--	--	--	---

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1	4
RAPOR BİLGİLERİ	4
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası	4
1.2 Rapor Türü	4
1.3 Raporu Hazırlayanlar	4
1.5 Dayanak Sözleşmesi	4
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler	4
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar	4
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler	5
BÖLÜM 2	5
ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI	5
2.1 Şirket Bilgileri	5
2.2 Müşteri Bilgileri	5
2.3 Kullanılan Değer Tanımları	5
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)	5
2.3.2 Düzenli Likiditasyon Değeri	5
2.3.3 Zorunlu Likiditasyon Değeri / Tasfiye Değeri	6
BÖLÜM 3	6
GENEL VE ÖZEL VERİLER	6
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler	6
3.1.2 Ekonomik Veriler	7
3.3.1.3 Ulaştırma Sektörü	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	16
3.2.1 Bolu İli	16
BÖLÜM 4	18
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ	18
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri	18
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri	18
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri	18
4.4 Hukuki Sorumluluk	19
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)	19
BÖLÜM 5	20
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ	20
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri	20
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	21
5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler	22
BÖLÜM 6	22
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ	22
BÖLÜM 7	23
GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER	23
7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler	23
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	23
7.1.2 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	23
7.1.3 Maliyet Yaklaşımı	23
BÖLÜM 8	24
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ	24
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler	24
8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi	24
8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	24
BÖLÜM 9 SONUÇ	29
EKLER	30

BÖLÜM 1

RAPOR BİLGİLERİ

1.1 Rapor Tarihi ve Numarası

Bu rapor, Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, şirketimiz tarafından 16.04.2010 tarihinde, 2010REV118-9 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu değerlendirme raporu, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetinde bulunan Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. taahhütündeki Bolu ili, Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkiinde yer alan Ankara istikametinde 18.500 m² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 21.000 m² arsa alanı üzerinde kurulu olan D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 05.10.2024 tarihine kadar olan ilgili alanlarda yer alan yapıların işletilmesinden ve/veya kiralamasından doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarı ile indirgenmesi ile bulunan 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 Coşkun KANBEROĞLU ve değerlendirme uzmanı Hüsnüye GÜRSES kontrolünde değerlendirme elemanı Mehmet Can ÖZEL ve değerlendirme elemanı Makbule YÖNEL tarafından hazırlanmıştır.

1.4 Değerleme Tarihi

Bu değerlendirme raporu için, şirketimizin değerlendirme uzmanları 07.04.2010 tarihinde çalışmalara başlamış ve 16.04.2010 tarihine kadar raporu hazırlamışlardır. Bu süreçte gayrimenkul mahallinde ve ilgili resmi dairelerde incelemeler ve ofis çalışması yapılmıştır.

1.5 Dayanak Sözleşmesi

Bu değerlendirme raporu, şirketimiz ile Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. 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 işlemi genel anlamda olumsuz yönde etkileyen ve sınırlayan bir faktör yoktur.

1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar

Bu rapor Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nden sağlanmış olan "D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 05.10.2024 tarihine kadar olan kullanım hakkının 16.04.2010 tarihli adil piyasa değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

"Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin mülkiyet ile ilgili 70. maddesine göre " Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğüne aittir ve Devlet malı hükmündedir." maddesine istinaden kullanım hakkı sahibi olan Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş'nin konu alanlar ile ilgili bir mülkiyet hakkı bulunmamakta olup, sözleşme gereği 05.10.2024 tarihine kadar olan, ilgili alanlarda yer alan yapıların işletilmesinden ve/veya kiralamasından doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarı ile indirgenmesi ile bulunan net bugünkü değeri çalışmada takdir edilmiştir. Nakit akışlarının oluşturulmasında müşteri tarafından temin edilen son üç yıllık gelir-gider kalemleri dikkate alınmıştır.

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

	Rapor-1
Rapor Tarihi	16.03.2007
Rapor Numarası	2007A74-4
Raporu Hazırlayanlar	Fatih Tosun - Adem YOL
Gayrimenkulün Toplam Değeri (TL)*	3.707.000 TL

(*KDV HARIÇ)

BÖLÜM 2

ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI

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 SPK mevzuatı çerçevesinde değerlendirme hizmeti verecek şirketler listesine alınmıştır.

2.2 Müşteri Bilgileri

Bu değerlendirme raporu, Büyük İstanbul Otogarı No:51-52, Bayrampaşa - İSTANBUL adresinde faaliyet gösteren Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. 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 değerin alınmasına çalışılmaktadır. Eğer belirtilen zaman aralığı içinde, taraflar arasındaki görüşmeler sonucunda fiyat konusunda anlaşmaya varılamazsa, varlıkların açık arttırmayla satılması önerilir.

2.3.3 Zorunlu Likiditasyon Değeri / Tasfiye Değeri

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

BÖLÜM 3

GENEL VE ÖZEL VERİLER

Veri araştırması, değerleme konusu varlığın piyasa seviyesindeki uluslararası, ulusal, bölgesel ya da komşuluk çevresi trendlerini araştırmakla başlar. Bu araştırma değerleme uzmanının o özgün piyasa alanında gayrimenkul değerlerini etkileyen ilkelerin, güçlerin ve etmenlerin ilişkilerini anlamasına yardımcı olur. Araştırma, aynı zamanda değerleme 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. Ortalama 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 Veriler¹

Ülkemizde özellikle 2005 yılından sonra başlayan ekonomik büyüme ve gayrimenkul sektöründe yaşanan ilerlemeler, ekonomik ve siyasi istikrarın sağlanmaya başlaması, enflasyonun tek haneli rakamlara inmesi, Mortgage yasası ile ilgili gelişmeler gayrimenkul fiyatlarının yukarı doğru seyrine ve yatırımların patlamasına yol açmıştır.

Gayrimenkul sektörünün en üst seviyeye çıktığı bu dönemde yabancı yatırımların yolu açılmış ve sadece sıcak para değil, sabit yatırımlarla da yurtdışı kaynaklardan girişler gözlemlenmiştir. 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.

Ülke içi güven artımı sonucunda istikrarın devam edeceği düşülsede, 2008 yılının başlarında 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.

Dünya'da ilk başta ABD'de subprime mortgage krizi olarak başlayan, sonrasında likidite sıkıntısından kaynaklandığı sanılan ancak zamanla asıl sorunun güven eksikliği olduğu anlaşılan 2008 yılının en önemli olayı ekonomik kriz, Mart ayında ABD'nin önemli yatırım bankalarının ve sigorta firmalarının iflas etmesi ile kendini gösterdi ve kısa zamanda Avrupa'ya sıçramıştır. Ülkelerin birbiri ardına kriz önleyici paketler açıklamalarına rağmen olanlara engel olamayıp dünya büyüme tahminleri eksi değerleri göstermiştir.

Bu süreçte Türkiye'ye bakıldığında; ülkemizdeki bankacılık sisteminde konut kredilerinin payının 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. 2009 yılı içerisinde ekonomik daralma ile birlikte sanayi üretimi ve istihdamda düşüşler yaşanmıştır. Gayrimenkul sektörünün de 2009 yılını küçülerek geçirdiği, fiyatların düşüş hareketini sürdürdüğü ve talebin az olduğu bilinmektedir. Ancak 2010 yılı başlarında ülke ekonomisinde ve dış piyasalarda yaşanan pozitif görünüm ile birlikte sürdürülebilir bir kalkınmanın tekrar başlayacağı ve krizin etkilerinin azalarak biteceği düşünülmektedir. 2010 yılı ve ileri yıllar için yapılan öngörülere paralel ülke ekonomisinin lokomotifini gayrimenkul sektörünün

¹ TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

gelişen ekonomik talep ve fiyat istikrarı ile birlikte yerli ve 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 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 kullanılamayan 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 ciddiyetle ele 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 itibarıyla 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 itibarıyla 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

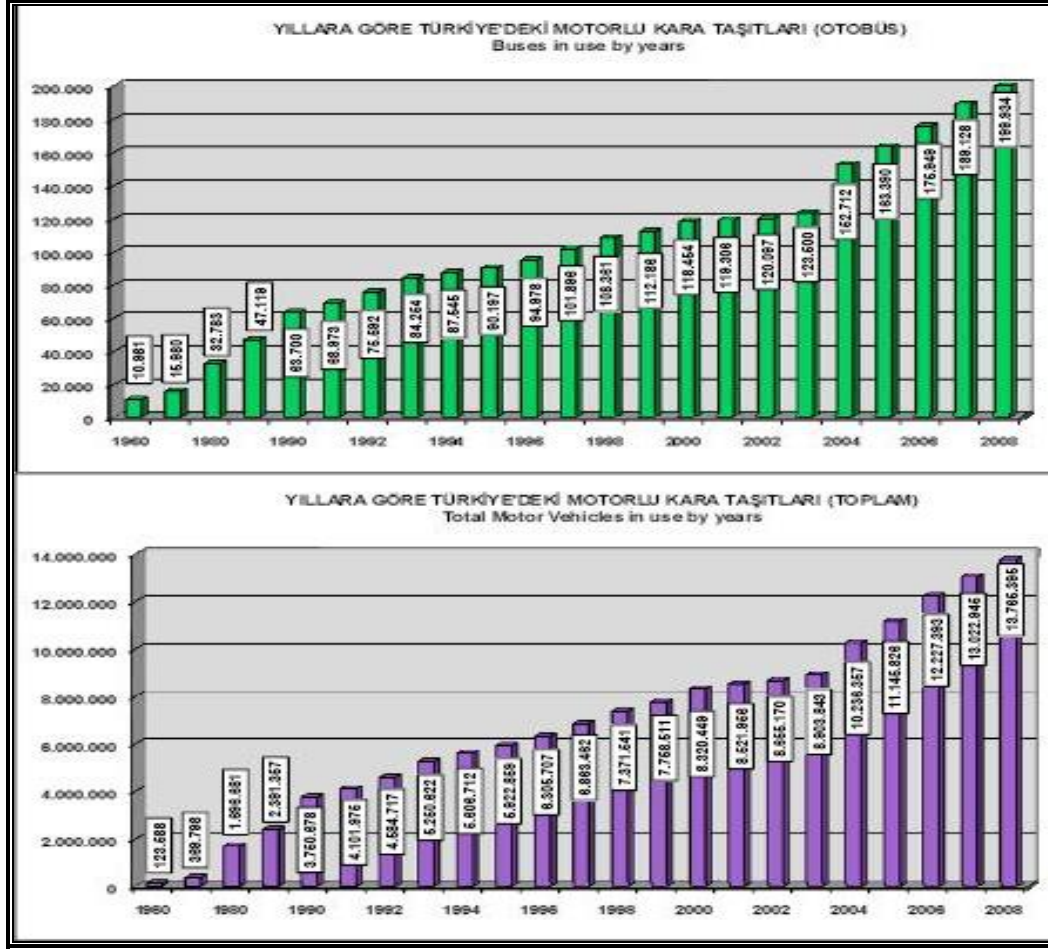
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde nüfus artışı ise %50 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde şehirçi ulaşımında motorlu taşıtların kullanımı ve yapılan yolculuk sayılarında hızlı bir artış görülmüştür. Ekonomik büyüme ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)’da ki gelişime bakıldığında 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. Yi - Km Pas. Car Pa - Km	Olb. Yi - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yi - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950	172	80	278	530	401	1 627	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960	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	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	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	12 482	2 145	9 956	24 583	31 204	76 580	14 935	122 719
I	1 248	214	996	2 458	3 121	7 858	1 493	12 272
T	13 730	2 359	10 952	27 041	34 325	84 238	16 428	134 991
1995	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	3 930	407	1 987	6 324	9 826	11 600	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	6 029	584	2 853	9 466	15 074	16 532		31 606
D	29 967	2 642	13 209	45 818	74 918	59 783		134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 630		15 865
T	40 490	3 441	17 198	61 129	101 227	80 925		182 152
2006	7 559	675	3 294	11 528	18 898	19 097		37 994
D	30 982	2 508	13 665	47 055	77 456	56 154		133 608
I	4 647	205	1 142	5 994	11 618	4 373		15 991
T	43 188	3 388	18 001	64 577	107 970	79 624		187 593
2007	8 529	714	3 484	12 727	21 317	22 556		43 873
D	33 561	2 574	14 324	50 459	83 904	63 790		147 694
I	5 034	211	1 178	6 423	12 588	4 960		17 548
T	47 124	3 499	18 986	69 609	117 809	91 306		209 115
2008	8 795	737	3 599	13 131	21 988	22 407		44 395
D	33 658	2 508	14 091	50 254	84 146	60 231		144 377
I	5 049	208	1 131	6 386	12 622	4 704		17 326
T	47 502	3 449	18 821	69 771	118 756	87 342		206 098

Aralık 09
Dec 09

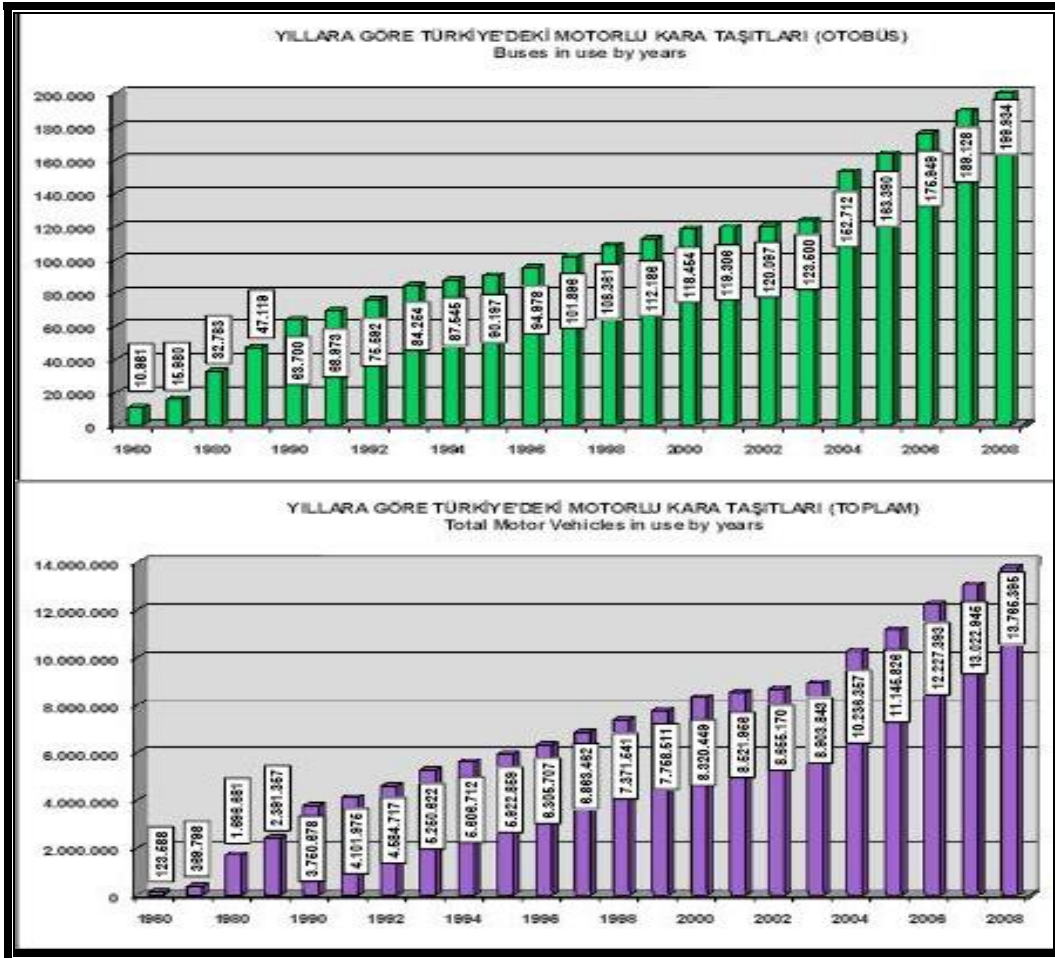
Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



1977 yılında Helsinki Nihai Belgesi Kararları doğrultusunda 10 Avrupa ülkesinin katılımıyla imzalanan ve Avrupa Ekonomik Komisyonu ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı desteğinde halen devam eden TEM (Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu) Projesi, Türkiye sınırları içinde Kapıkule'den başlayıp İstanbul-Ankara üzerinden devam ediyor. Anadolu Otoyolu, Gümüşova-Gerede kesimi de bu güzergâh üzerinde TEM projesinin bir parçasını oluşturuyor. Edirne-İstanbul-Ankara eksenindeki ulusal ve uluslararası taşıma talebini karşılamayı amaçlayan otoyol projesi içinde yer alan Bolu Dağı Geçişi ise projenin yapımı tamamlanmayan tek kısmını oluşturuyordu. 2007 yılı başı itibariyle tamamlanan 25,5 km. uzunluğundaki Bolu Dağı Geçişi, Gümüşova-Gerede otoyolunun 30. km.'sindeki Kaynaşlı'dan başlayarak, doğu yönünde Asarsuyu Vadisi boyunca ilerleyip Bolu Dağı'nı bir tünelle geçiyor ve Yumrukaya mevkiinde sona eriyor. Toplam 25,5 km. uzunluğundaki geçişte, 4,6 km. uzunluğunda 4 adet viyadük, yaklaşık 900 m. uzunluğunda 3 adet köprü, yaklaşık 2.900 m. uzunluğunda Bolu Tüneli yer almaktadır. Bolu Dağı geçişi tünelle birlikte 35 km.'den 26 km'ye düşmektedir. Tünel, 3 geniş, 3 gidiş şeritli olmak üzere, çift tüp olarak inşa edilmiştir. Değerleme tarihi itibariyle açılışı yapılan Ankara yönüne doğru olan sağ tüp 2.788 m., İstanbul yönündeki sol tüp ise 2.954 m. uzunluğundadır.

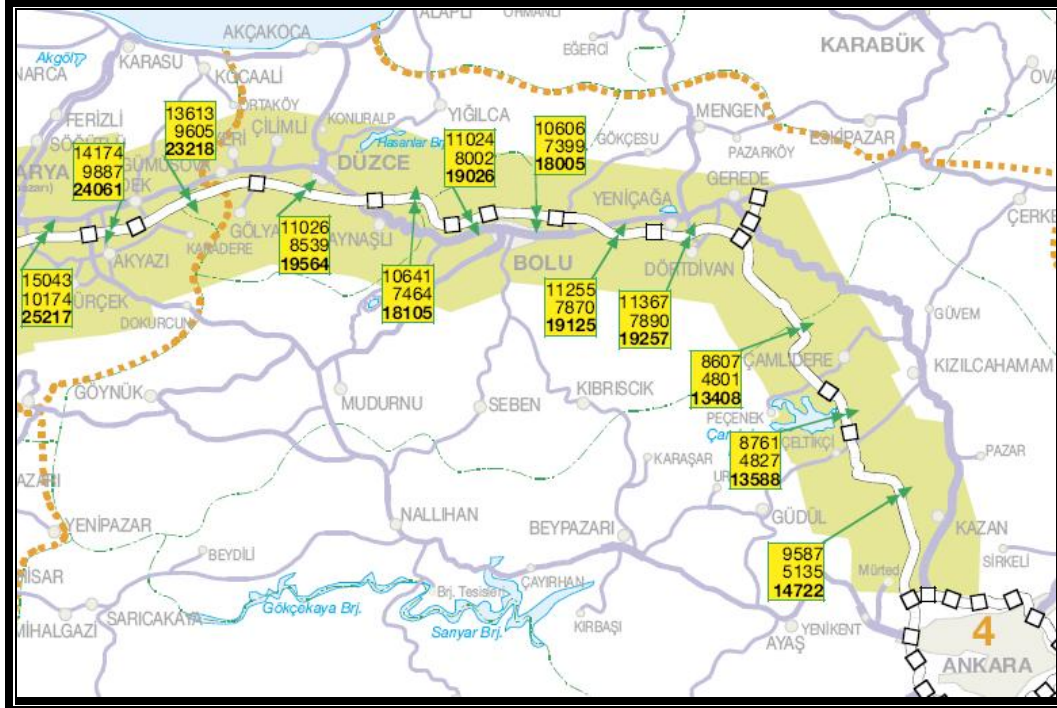


YENİ BOLU DAĞI GEÇİŞİ OTOYOLUNDAN GÖRÜNÜM



KESİM - ADI	UZUNLUK KM	HAFİF TAŞIT Taşıt/Gün	AĞIR TAŞIT Taşıt/Gün	TOPLAM Y.O.G.T. Taşıt/Gün
KAYNAŞLI - ABANT	23,0	10.641	7.464	18.105
ABANT - BOLU BATI	7,9	11.024	8.002	19.026
BOLU BATI - BOLU DOĞU	19,0	10.606	7.399	18.005
BOLU DOĞU - YENİÇAĞA	22,8	11.255	7.870	19.125
YENİÇAĞA - GEREDE	16,4	11.367	7.890	19.257
GEREDE - ÇAMLIDERE	46,4	8.607	4.801	13.408
ÇAMLIDERE - ÇELTİKÇİ	15,8	8.761	4.827	13.588
ÇELTİKÇİ - AKINCILAR	44,5	9.587	5.135	14.722

2008 YILI YILLIK ORTALAMA GÜNLÜK TRAFİK DEĞERLERİ



2008 YILI YILLIK ORTALAMA GÜNLÜK TRAFİK DEĞERLERİ (OTOYOL GİŞE SAYIMLARI)

3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

3.2.1 Bolu İli



Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü'nde yer alan Bolu, kuzeyde Düzce ve Zonguldak, doğuda Çankırı ve Ankara, güneyde yine Ankara ve Eskişehir, batıda Bilecik ve Sakarya illeri ile çevrilidir. Türkiye yüzölçümünün % 1,05'lik bölümünü kaplayan Bolu ili, 8.294 km² (829.400 ha.) yüzölçüme sahiptir. Bolu'nun, Dörtdivan, Menden, Mudurnu, Gerede, Göynük, Kıriscık, Seben, Yeniçağa ve Merkez ile birlikte 9 ilçesi bulunmaktadır. Bolu il merkezine göre; Dörtdivan, Yeniçağa ve Gerede doğuda, Menden kuzeydoğuda, Göynük ve Mudurnu güneybatıda, Seben ve Kıriscık ise güneyde yer almaktadır. Bolu'nun batısında Düzce ve Sakarya, güneybatısında Bilecik ve Eskişehir, güneyinde Ankara, doğusunda Çankırı, kuzeyinde Zonguldak ve kuzey doğusunda Karabük yer alır. İlin merkez ve diğer ilçelerin yüzölçümleri km² olarak aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Yerleşim Birimi	Yüz Ölçümü (Km ²)
MERKEZ	1.527
DÖRTDİVAN	284
GEREDE	1.255
GÖYNÜK	1.436
KIBRISCIK	641
MENGEN	895
MUDURNU	1.349
SEBEN	682
YENİÇAĞA	255
BOLU GENELİ	8.294

Karadeniz ile İç Anadolu arasında, çok engebeli ve dağlık bir alanda yer alır. Yüzey şekillerini Batı Karadeniz Dağlarının uzantıları ile bu yükseltiler arasında kalan çukur bölgeler belirler. İl sınırları içerisinde, kıydan iç kesimlere doğru üç dağ sırası vardır. Bu dağlardaki en yüksek nokta Kızıltepe'dir. (1.486 m.) İkinci sırayı oluşturan Bolu Dağları daha yüksektir. Yükseklik Çele Tepesi'nde 1.911 m.'ye ulaşır. Üçüncü sıra dağı ise ilin güney ve doğusunu bütünüyle kaplayan, kuzeydoğu-güneybatı doğrultulu Köroğlu dağlarıdır. Bunların en yüksek noktası Köroğlu Tepesi'dir. (2.499 m.) Bu dağlık alanda çok sayıda yayla bulunmaktadır. En önemlileri Bolu dağlarındaki Mengen ve Bolu yaylaları, Köroğlu dağlarındaki Gerede, Kıbrısçık, Seben, Mudurnu ve Göynük yaylarıdır.

İstanbul ve Ankara'yı birbirine bağlayan karayolu üzerinde bulunuşu Bolu'nun sosyo-ekonomik yapısını olumlu yönde etkilemiştir. Bolu'nun ekonomisi tarım, ormancılık, hayvancılık ve turizme dayalıdır.

Bolu il/ilçe merkezi ve belde/köy nüfusu - 2009								
İl/ilçe merkezleri			Belde/köyler			Toplam		
Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın
170.071	85.545	84.526	101.474	49.682	51.792	271.545	135.227	136.318

Düzce'nin 584 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname kararı ile (09.12.1999 tarih ve 23901 sayılı R.G.) il olarak ayrılmasıyla, Bolu'nun denizle bağlantısı kalmamıştır. Türkiye'nin en yüksek nüfuslu iki şehri olan İstanbul ve Ankara'yı birbirine bağlayan otoyolun şehrin içinden geçmesi, Bolu'nun turizm şehri olmasında önemli paya sahiptir.

BÖLÜM 4

DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkii, Ankara istikametinde 18.500 m² ve İstanbul istikametindeki 21.000 m²'lik park alanları 14.04.1993 tarih ve 21552 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin 69. maddesine göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nce kamulaştırılmıştır. Aynı yönetmeliğin 70. maddesinde belirtildiği gibi mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğü'ne aittir.

Madde 70- Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Genel Müdürlüğe aittir ve Devlet malı hükmündedir.

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

Madde 70- Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Genel Müdürlüğe aittir ve Devlet malı hükmündedir.

Söz konusu taşınmazlarla ilgili devlet malı hükmünde olması nedeni ile tapu kayıt bilgileri bulunmaması, ve yukarıda sözü edilen sebeplerden ötürü takyidat incelemesi yapılamamıştır.

4.2 Gayrimenkulün Yasal Bilgileri

24.03.2008 tarih ve 1347 sayılı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yazılan olur yazısına göre "Gümüşova-Gerede Otoyolu Km:106+097'deki Dörtdivan B Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin Projelendirilmesi, Yapımı, Bakımı, İşletilmesi, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi ve Bu Sözleşme Süresince Km:66+190 ve **Km:87:090'daki (söz konusu tesisin bulunduğu konum)** D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İş" Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin taahhütü altındadır.

Söz konusu iş için Ankara 30. Noterliğinde 13.12.1996 tarih ve 50927 sayı ile imzalanan sözleşmeye göre söz konusu işin görev süresi 18 yıl 3 ay olup buna göre işin bitim tarihi 13.03.2015'tir. Ancak 27.01.2010 tarih ve 710-0223 sayılı Genel Müdürlük Makamı Oluru ile sözleşmenin "İdarenin sebebiyet verdiği haller" başlıklı 14/f maddesine dayanarak 2 yıl 4 ay 17 gün süre uzatımı verilerek işin bitim tarihi 01.08.2017 olarak hesaplanmıştır. Daha sonra görevli şirketin yapmış olduğu fazla yatırım tutarı sebebiyle 7 yıl 2 ay 4 gün süre uzatımı verilmiş ve bitim tarihi 05.10.2024 olarak belirlenmiştir. İşin toplam görev süresi 27 yıl 9 ay 22 gün olarak kesinleştirilmiştir.

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.

Karayolları Genel Müdürlüğü 4. Bölge Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nde 06.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen şifa'i bilgilere göre değerlendirme konusu alana ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir:

✓ **İmar Durumu:**

- Erişme kontrollü karayollarında bulunan otoyol hizmet tesislerinin imar planları bulunmamaktadır.
- D Tipi Otoyol Tesisi Alanı

Otoyollar üzerinde tiplerine göre değişik mesafelerde, taşıtlar için; akaryakıt, servis-bakım ve park alanı, sürücü ve yolcular için; dinlenme, yemek, konaklama, gezinti yapılabilecek yaya yolları, piknik alanları ile giriş-

çıkış-ıç yolları ve alt yapı tesislerini içerecek tarzda A, B, C ve D olmak üzere dört ayrı tipte projelendirilmiş "Otoyol Hizmet Tesisi" bulunmaktadır.

D TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 20 km.'de bir kısa süreli kullanmak amacıyla taşıtlar için tiplerine göre ayrılmış park alanları ile sürücü ve yolcular için dinlenme ve yemek yeme imkanı sağlamak üzere oturma, yemek yeme yerleri, büfe, çeşme ve tuvaleti bulunan tesislerdir.

C TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 50 km.de bir Otoyolu kullanan taşıtlara,akaryakıt ile belirli yedek parça satışı ve park alanları,sürücü ve yolculara ise dinlenme, yiyecek, içecek, tuvalet ve telefon kabinleri bulunan tesislerdir.

B TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 50 km. de bir Otoyolu kullanan taşıtlara akaryakıt,belirli yedek parça satışı,yıkama-yağlama hizmeti ile lastik tamiri,acil bakım servisi ve park alanları sürücü ve yolculara ise dinlenme, yiyecek, içecek, tuvalet ve telefon imkanı sağlamak üzere park alanları, akaryakıt satışı ve servis istasyonu, hizmet binası (kafeterya+lokanta+çayhane+tuvalet) ve telefon kabinleri bulunan tesislerdir.

A TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 200-250- km.de bir B Tipi Otoyol Hizmet Tesisinde bulunanlara ilave olarak yolcuların konaklama ihtiyacını sağlamak üzere moteli bulunan tesislerdir.

✓ **Ruhsat ve İzinler:**

- 14.04.1993 tarih ve 21552 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin 74. maddesine göre projelerin, teknik şartnamelere, standartlara, sözleşme ve eklerine uygun olarak yapılıp yapılmadığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nce kontrol edilir veya ettilir.
- Karayolları Genel Müdürlüğü 4. Bölge'de söz konusu parseller üzerindeki taşınmazlarla ilgili olarak yetkili saha mühendisleri ile görüşme yapılmış ve taşınmazlar üzerindeki yapılara ait vaziyet planları ve mimari projeler incelenmiştir. Söz konusu tesislerdeki yapıların KGM tarafından düzenli olarak denetlendiği ve şu an için sakıncalı ya da yasal olmayan herhangi bir yapının bulunmadığı ifade edilmiştir.
- Karayolları Genel Müdürlüğü herhangi bir şekilde yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi vermemektedir.

✓ **Yapı Denetim :**

- Değerleme konusu taşınmaz 29.06.2001 tarih ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun'a tabi değildir.

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, "Çevre 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 değerlendirme çalışması yapılmıştır.

BÖLÜM 5

GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ

5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri

Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevki, D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, BOLU'dur.

Söz konusu taşınmaz, Bolu ili sınırları içerisinde bulunan Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkiinde bulunan D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi Alanı'dır. Ankara istikametinde Bolu Dağı Tüp Geçiti'nden sonra ikinci park alanı olan taşınmaz, Ankara istikametinde yaklaşık 18.500 m² arsa alanına, İstanbul istikametinde 21.000 m² alana sahiptir.

Gümüşova-Gerede Otoyolu güzergâh üzerinde TEM projesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Bu güzergâh Karayolları Genel Müdürlüğü 4. Bölge Müdürlüğü'nün denetimi altındadır. 4. Bölge Müdürlüğü'nün sınırları içinde sadece 8 adet Otoyol Hizmet Tesisi alanı bulunmaktadır.

Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Bolu Dağı Geçidi	36
Gümüşova	87
Ankara	~170
İstanbul	~230





5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Değerleme konusu gayrimenkul hem Ankara istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan D Tipi Dinlenme Tesisleridir. Ankara istikametinde bulunan 18.500 m² arsa üzerinde ve İstanbul yönünde bulunan 21.000 m² arsa üzerindeki Köroğlu Park olarak işletilen restaurant-market binası bulunmaktadır. Her bir yönde tek bir işletmenin bulunduğu arsalar üzerindeki boş alanlar açık otopark olarak kullanılmaktadır. Parseller üzerinde aynı zamanda tek katlı prefabrik büfeler bulunmaktadır. Söz konusu yapılar mülkiyetin Metro Turizm ve Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'ye ait olmaması nedeni maliyet değeri hesabı yapılmadığından ötürü değerlendirme dışı tutulmuştur.

Ankara Yönü;

Bina Adı	:	Köroğlu Park
Toplam Bina Alanı	:	1.410 m ²
İnşaat Tarzı	:	Çelik konstrüksiyon (duvarlar tuğla ile örülüdür.)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Bina ön cephelerinde alüminyum kompozit panel ile giydirme cephe uygulaması yapılmış olup diğer cepheler alüminyum sandviç panel kaplıdır.
Çatı Kaplaması	:	Alüminyum sandviç panel
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

İstanbul Yönü:

Bina Adı	:	Koroğlu Park
Toplam Bina Alanı	:	1.410 m ²
İnşaat Tarzı	:	Çelik konstrüksiyon (duvarlar tuğla ile örülüdür.)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Bina ön cephelerinde alüminyum kompozit panel ile giydirme cephe uygulaması yapılmış olup diğer cepheler alüminyum sandviç panel kaplıdır.
Çatı Kaplaması	:	Alüminyum sandviç panel
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler

- Değerleme konusu taşınmaz Gümüşova-Gerede Otoyolu üzerinde hem Ankara istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan park alanlarıdır.
- Ankara istikametinde bulunan Bolu Dağı Tüp Geçidi'nden sonraki ikinci park alanı olan Otoyol Hizmet Tesisi alanı yaklaşık 18.500 m² alana sahiptir. D Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin inşası ve işletilmesi sözleşmesiyle Yılmaz Turizm Petrol Ürün ve Tic. Ltd. Şti.'ne yapılan kiralama sözleşmesine istinaden tesisler işletilmektedir. Müşteri kiracı firmadan kazandığı cironun %12'sini, TC. Karayolları Genel Müdürlüğü ise kiracı firmanın tesisten elde ettiği cironun %1,5'ini kira payı olarak almaktadır.
- İstanbul istikametinde bulunan ve Bolu Dağı Tüp Geçidi'nden önceki ikinci park alanı olan Otoyol Hizmet Tesisi alanı yaklaşık 21.000 m² alana sahiptir. D Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin inşası ve işletilmesi sözleşmesiyle Yılmaz Turizm Petrol Ürün ve Tic. Ltd. Şti.'ne yapılan kiralama sözleşmesine istinaden tesisler işletilmektedir. Müşteri kiracı firmadan kazandığı cironun %12'sini, TC. Karayolları Genel Müdürlüğü ise kiracı firmanın tesisten elde ettiği cironun %1,5'ini kira payı olarak almaktadır.
- Tesislerin dışındaki alan beton saha ile kaplıdır. Beton saha dışında çevre düzenlemesi ve dış aydınlatması da bulunmaktadır.
- Her iki istikametteki arsa üzerinde, 1.410 m² açık ve kapalı toplam alana sahip iki katlı birer adet bina bulunmaktadır. Beton sahalar üzerinde açık otopark alanları düzenlemesi de yapılmıştır.
- Tesis değerlendirme tarihi itibarıyla otobüs firmalarına ve özel otolara hizmet vermektedir. Yetkililer tarafından bu uygulamanın devam edeceği bilgisi alınmıştır.

BÖLÜM 6

EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

Bir mülkün fiziki olarak uygun olan, yasalarca izin verilen, finansal olarak gerçekleştirilebilir ve değerlendirilmesi 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.

Gayrimenkul sektörünün hukuki ve teknik açıdan en belirleyici faktörlerinden biri olan imar planları ülkemizde şehirleşme, teknolojik gelişme ve iktisadi ilerlemeye paralel bir gelişme gösterememekte ve bu revizyon eksikliği nedeniyle genelde statik bir görünüm arz etmektedirler. Söz konusu olumsuz yapının doğal bir sonucu olarak bir gayrimenkul üzerinde mali ve teknik açıdan en yüksek verimliliği sağlayacak ve bunun yanı sıra finansmanı dahi temin edilmiş en optimum seçeneğin uygulama safhasına konulamaması gibi istenmeyen vakalar sektörümüzde sık sık oluşabilmektedir. Bir başka anlatımla, ülkemiz koşullarında en iyi proje en yüksek getiriye sağlayan veya teknik olarak en mükemmel sonuçları sağlayan seçenek değil, aynı zamanda yasal mevzuatın gereklerini de yerine getiren projedir.

Değerleme konusu taşınmazın en etkin ve verimli kullanımı mevcut kullanımı olduğu düşünülmektedir.

BÖLÜM 7

GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER

7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler

Ülkemizde kullanılabilir olan üç farklı değerlendirme yöntemi bulunmaktadır. Bu yöntemler sırasıyla "Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı", "Gelir İndirgeme Yaklaşımı" ve "Maliyet 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 takdir eder. Genel olarak değerlendirme yapılan mülk, açık piyasada gerçekleştirilen benzer mülklerin satışlarıyla karşılaştırılır. İstenen fiyatlar ve verilen teklifler de dikkate alınabilir.

7.1.2 Gelir İndirgeme Yaklaşımı

Bu karşılaştırmalı yaklaşım değerlendirme 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.

7.1.3 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 bilmeseyse 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 görülebilen fiziki durumu dikkate alınarak hesaplanmıştır.

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

BÖLÜM 8

GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ

8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler

❖ GÜÇLÜ YANLAR

- TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tanımları nedeni ile, söz konusu taşınmaz erişim kontrollü karayolu üzerinde bulunması nedeniyle en az 20 km. yakınında herhangi bir dinlenme tesisinin bulunamayacaktır.
- Konu tesisin altyapısı tamamlanmış durumdadır.
- Tesis dinlenme tesisi ve araçların manevrası için yeterli büyüklükte alana sahiptir.
- Dinlenme tesisi İstanbul – Ankara yönünde ve Ankara – İstanbul olmak üzere karayolunun iki tarafında hizmet vermektedir.
- Değerleme konusu tesis, Karayolları Genel Müdürlüğü 4. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olan otoyol üzerindeki 8 otoyol hizmet tesis alanından birisidir.

❖ ZAYIF YANLAR

- Konu tesisin müşteri kitlesini oluşturan seyahat eden nüfus ve seyahat etme sıklığı ile seyahat eden nüfusun yaptığı harcamalar ülkenin ekonomik yapısı ile direkt bağlantılıdır.
- Karayolu taşımacılığına direkt bağlı olarak tesis ciroları dönemsel ve mevsimsel olarak artış ya da azalış gösterebilmektedir.

❖ FIRSATLAR

- Değerleme tarihi itibarıyla konu tesisin Bolu Dağı Tüp Geçidi'nden sonra otobüslerin de mola verebileceği ilk dinlenme tesisi olması, ziyaretçi sayısını arttırıcı bir etki yapmaktadır.

❖ TEHDİTLER

- Karayolları taşımacılığına alternatif olarak havayolu taşımacılığının son dönemde gelişmesi nedeniyle rekabet ortamının arttığı, İstanbul – Ankara arasında havayolu ulaşımının sefer sıklığı nedeni ile, uygun fiyat ve zaman avantajı nedeni ile tercih edilirliliğinin arttığı düşünülmektedir.
- Ankara - Eskişehir kesimi 2009 yılı içinde hizmete açılan ve Eskişehir - İstanbul arasındaki inşaat çalışmaları devam eden hızlı tren projesinin faaliyete geçmesi ile yolcu taşımacılığında tesisin bulunduğu güzergah için rekabetin daha da artabileceği düşünülmektedir.

8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

Bu değerleme çalışmasında benzer taşınmazlar bulunmadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal yaklaşım analizi ve doğru sonuca ulaşmada etkin olamayacağı nedeniyle maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır. Konu tesisin bulunduğu parsellerin mülkiyetinin TC Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait olması nedeni ile Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş' nin değerlemeye konu tesis üzerinde bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır. Bu nedenle yapılan çalışmada TC Karayolları Genel Müdürlüğü' nün 27.01.2010 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş' nin elinde bulundurduğu 05.10.2024 tarihine kadar ilgili parsellerde yer alan dinlenme tesislerini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesinde Gelir Kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi

24.03.2008 tarih ve 1347 sayılı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yazılan olur yazısına göre "Gümüşova-Gerede Otoyolu Km:106+097'deki Dörtdivan B Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin Projelendirilmesi, Yapımı, Bakımı, İşletilmesi, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi ve Bu Sözleşme Süresince Km:66+190 ve **Km:87:090'daki (değerleme konusu tesisin bulunduğu nokta) D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin** İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşi" Metro Petrol Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti'nin taahhütü altındadır. Bu sözleşme esas alınarak nakit akımları ve net bugünkü değer projeksiyonu gerçekleştirilmiştir.

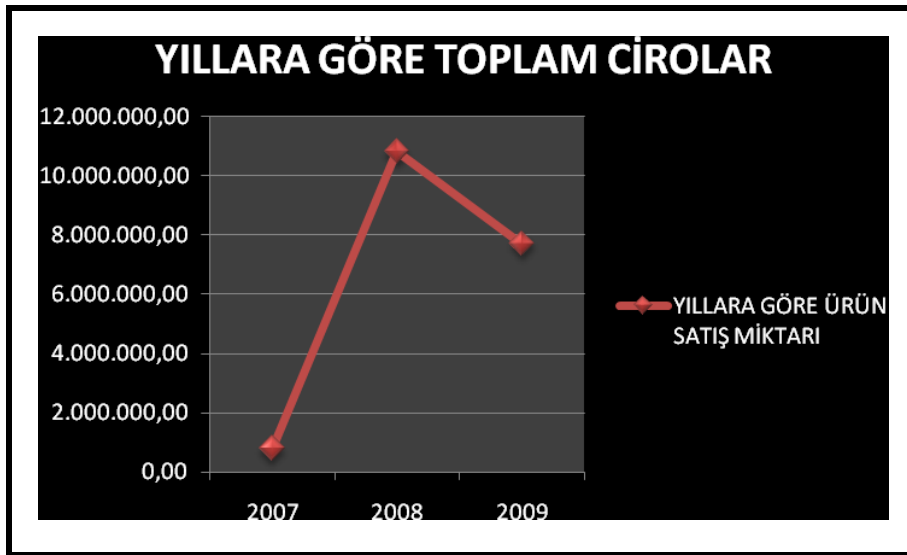
Varsayımlar,

- Değerleme çalışması, TC Karayolları Genel Müdürlüğü ile Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş arasındaki D Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin mevcut sözleşmelerine istinaden yapılmıştır.
- Karayolları Genel Müdürlüğü ve Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş arasındaki sözleşmenin bitiş tarihi olan 05.10.2024 tarihi dikkate alınarak nakit akış tablosu oluşturulmuştur.
- Söz konusu tesisi işleten firma, ciro üzerinden yapılan sözleşmelerdeki orana göre Metro Turizm firmasına kira ödemektedir. Aynı zamanda Karayolları Genel Müdürlüğü de ciro üzerinde belli oranda pay almaktadır. Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş ile TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tesisteki işletmenin cirosundan aldıkları pay oranlarını gösteren tablo aşağıda belirtilmektedir. Tesisteki elektrik, su, ısıtma, personel gideri gibi giderler işletmecisi firma tarafından karşılanmaktadır.

METRO TURİZM PETROL ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET LTD.ŞTİ. TESİS BİLGİLERİ			K.G.M. PAYI %	METRO PAYI %
SIRA NO	TESİS ADI	DURUMU		
1	KÖROĞLU PARK	KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NDEN KİRALIK	1,5%	12%

- Metro Turizm tarafından tesislerin 2007-2008 ve 2009 yıllarındaki ciroları ve cirolar üzerinden aldıkları pay oranları temin edilmiş olup, gelirler bu cirolara göre hesaplanmıştır.
- Tesisin işletmeye açıldığı yıl olan 2007 yılından itibaren gerçekleşen işletme ciroları Metro Turizm tarafından temin edilmiştir. Buna göre tesis bünyesindeki işletmeden elde edilen cirolar aşağıda belirtilmektedir.
- Temin edilen ciro rakamları TL cinsindedir.

KÖROĞLU PARK YILLAR İTİBARI İLE SATIŞLAR				
	2007	2008	2009	GENEL TOPLAM
KÖROĞLU TESİS	795.723,25	10.822.683,63	7.709.487,59	19.327.894,47
TOPLAM GELİR (TL)	795.723,25	10.822.683,63	7.709.487,59	19.327.894,47



	2009 YILI CİRO	METRO PAYI ORANI	METRO PAYI (TL)	METRO PAYI (USD)	KAPALI ALAN (m2)	BİRİM KİRA (TL/m2/ ay)	BİRİM KİRA (USD/m2 /ay)
KÖROĞLU TESİS	7.709.487,59	12%	925.138,51	616.759,01	2.820	27,34	18,23

- Yukarıdaki tabloda, değerlendirme konusu tesisin 2009 yılı cirosu, Metro Turizm'in ciro üzerinden aldığı pay, tesisdeki yapıların alanı ve Metro Turizm'in tesisten elde ettiği birim kira değeri gösterilmiştir.
- Tesisteki işletmenin 2009 yılında diğer yıllara nazaran daha oturmuş gelirlere sahip olması sebebiyle, nakit akımları tablosunda 2009 yılına ait gelirler kullanılmıştır.
- Tesiste yer işletmenin ciro artış oranı yıllar itibarı ile %3 olarak kabul edilmiştir. 10 yılın sonunda artış oranları sabitlenmiştir.
- Tesiste yer alan binanın yeniden inşa maliyetinin %1'i olan 12.220 USD tesisle ilgili genel bakımların yapılması amacı ile yenileme fonu olarak 2013 yılından itibaren ayrılmıştır.

Alansal Dağılım	İnşaat Alanı (m2)	Maliyet (TL/m2)	Maliyet (TL)
KÖROĞLU PARK	2.820,00	650	1.833.000
Toplam	2.820,00		1.833.000
Yenileme Fonu Hesabı TL (%1)			18.330
Yenileme Fonu Hesabı USD(%1)			12.220

- Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- Gayrimenkulün bütün hukuki ve yasal prosedürlerin tamamlandığı varsayılmıştır.
- Çalışmalarda indirgeme oranı olarak %11 kullanılmıştır.
- Nakit akışları ve net bugünkü değer hesaplamasında USD kullanılmıştır.

Alansal Dağılım	İnşaat Alanı (m2)	Maliyet (TL/m2)	Maliyet (TL)
KÖROĞLU PARK	2.820,00	650	1.833.000
Toplam	2.820,00		1.833.000
		Yenileme Fonu Hesabı TL (%1)	18.330
		Yenileme Fonu Hesabı USD(%1)	12.220

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İLE	GEÇERLİLİK TARİHİ	GEÇERLİLİK SÜRESİ (YIL)
İMZALANMIŞ SÖZLEŞME SÜRESİ	1996 - 2024	28

NAKİT AKIŞI (KÖROĞLU PARK TESİSİNİN GELİRİNDEN METRO TURİZM PAYINA DÜŞEN GELİR İÇİN)																
YILLAR	16.04.2010	16.04.2011	16.04.2012	16.04.2013	16.04.2014	16.04.2015	16.04.2016	16.04.2017	16.04.2018	16.04.2019	16.04.2020	16.04.2021	16.04.2022	16.04.2023	16.04.2024	05.10.2024
MARKET + RESTURANT OLARAK KULLANILAN KÖROĞLU PARK TESİSİNİN GELİRLERİ	0	524.245	393.184	404.979	417.129	429.643	442.532	455.808	469.482	483.567	498.074	498.074	498.074	498.074	498.074	249.037
YENİLEME FONU GİDERİ	0			-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220	-12.220
TESİSİN NET KARI	0	524.245	380.964	392.759	404.909	417.423	430.312	443.588	457.262	471.347	485.854	485.854	485.854	485.854	485.854	249.037

İNDİRGEME TABLOSU			
Risksiz Getiri Oranı	6,80%	6,80%	6,80%
Risk Primi	3,70%	4,20%	4,70%
İndirgeme Oranı	10,50%	11,00%	11,50%
Net Bugünkü Değer (USD)	3.195.962	3.165.005	3.027.800
Net Bugünkü Değer (TL)	4.793.942	4.747.507	4.541.699
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (USD)	3.195.000	3.165.000	3.030.000
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (TL)	4.795.000	4.750.000	4.540.000

* Takdir edilen değer TC Karayolları Genel Müdürlüğü' nün 27.01.2010 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş' nin elinde bulundurduğu 05.10.2024 tarihine kadar ilgili parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

8.3.3 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme çalışması Bolu takdir edilen değer TC Karayolları Genel Müdürlüğü' nün 27.01.2010 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş' nin elinde bulundurduğu 05.10.2024 tarihine kadar ilgili parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

Değerleme çalışması, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetinde bulunan Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. taahhütündeki Bolu ili, Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkiinde yer alan Ankara istikametinde 18.500 m² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 21.000 m² arsa alanı üzerinde kurulu olan D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 05.10.2024 tarihine kadar olan sözleşme çerçevesinde yapılmıştır. Konu tesislerin bulunduğu alanlar TC Karayolları Genel Müdürlüğü mülkiyetinde bulunmakta olup, Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş için bir mülkiyet hakkını oluşturmamaktadır. Ayrıca benzer taşınmazlar bulunmadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal karşılaştırma yöntemi ve doğru sonuca ulaşmada mülkiyetin müşteriye ait olmaması nedeni ile etkin olamayacağı gözönünde bulundurularak maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır. Yapılan çalışma TC Karayolları Genel Müdürlüğü ve Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş arasındaki sözleşme gereğince konu alanların işletilmesinden ve/veya kiraya verilmesinden kaynaklanan potansiyel gelirlerinin net bugünkü değerinin hesaplanması şeklinde olmuştur. Bu hesaplamada kullanılan Gelir Kapitalizasyonu yöntemi ile bulunan değer **4.750.000 –TL (Dörtmilyonyediyüzellibin- Türk Lirası)** net bugünkü değeri olarak takdir 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, mevkiide detaylı piyasa araştırması yapılmıştır. Ülkede son dönemde yaşadığımız ekonomik koşullar da gözönüne alınarak TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş tarafından taşınmazın değeri aşağıdaki gibi takdir edilmiştir

Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. taahhütündeki Bolu ili, Gümüşova-Gerede Otoyolu üzeri, 87+090 km., Köroğlu mevkiinde yer alan Ankara istikametinde 18.500 m² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 21.000 m² arsa alanı üzerinde kurulu olan D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin” Yap-İşlet-Devret Modeliyle 05.10.2024 tarihine kadar olan sözleşmesi gereğince;

05.10.2024 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV HARIÇ)	4.750.000 -TL (Dörtmilyonyediyüzeğbin- Türk Lirası)
	3.165.000 -USD (Üçmilyonyüztümüşbeşbin-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer sözleşmeler gereğince Metro Turizmin elde edeceği potansiyel gelirlerin net bugünkü değeridir.
	2	KDV hariçtir.
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

05.10.2024 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV DAHİL)	5.605.000 - TL (Beşmilyonaltıyüzbeşbin.-Türk Lirası)
	3.734.700 - USD (Üçmilyonyediyüzotuzdörtbinyediyüz.-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer sözleşmeler gereğince Metro Turizmin elde edeceği potansiyel gelirlerin net bugünkü değeridir.
	2	KDV dahil olup, KDV oranının %18 olduğu kabul edilmiştir. (KDV’li değer bilgi amaçlı verilmiştir.)*
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

* Takdir edilen değer TC Karayolları Genel Müdürlüğü’ nün 27.01.2010 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş’ nin elinde bulundurduğu 05.10.2024 tarihine kadar ilgili parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

* KDV oranı şirketlerin KDV’li mülk satışı konusuna girmektedir. Bu hesaplamada rutin KDV uygulaması olacağı varsayılmıştır.

Mehmet Can ÖZEL Değerleme Elemanı	Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	Hüsniye BOZTUNÇ Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
--------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---

EKLER

1	Sözleşmeler
2	Vaziyet Planı
3	İlgili Kanunlar
4	Fotoğraflar
5	Özgeçmişler