

## GAYRİMENKUL DEĞERLEME RAPORU



**METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE TİC.  
A.Ş.  
EDİRNE'DE AKARYAKIT İSTASYONU VE  
TURİSTİK TESİSLER  
MERKEZ/ EDİRNE**



ISO9001:2008  
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010REV118-2

**ÖZET TABLO****RAPOR NO:**

2010REV118-2

**RAPOR TARİHİ:**

16.04.2010

<b>AÇIK ADRES:</b>	E-5 Karayolu üzeri 5. Km., Tıp Fakültesi Karşısı, Eski Tuzcular – Shell Benzin İstasyonu(Arda Petrol), Merkez / EDİRNE		
<b>RAPORU HAZIRLAYAN:</b>	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
<b>DEĞERLEME UZMANLARI:</b>	Ömer Latif YALÇIN / Değerleme Uzmanı (401139)	Adem YOL / Sorumlu Değerleme Uzmanı (400101)	
<b>RAPORU TALEP EDEN:</b>	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.		
<b>GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:</b>	Faal durumda olan akaryakıt istasyonu, turistik tesisler ve bir adet boş arsa.		
<b>TAPU KAYIT BİLGİLERİ:</b>	Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, 48MII.b pafta, 2261 ada, 11 ve 12 parsel no'lu ,“Arsa” vasıflı, 16.530,30 m <sup>2</sup> ve 4.935,70 m <sup>2</sup> yüzölçümüne sahip, “Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.” mülkiyetindeki gayrimenkuller.		
<b>İMAR DURUMU:</b>	23.05.2003 onay tarihli 1/1.000 ölçekli “Revizyon ve İlave İmar Planı” kapsamında kalmaktadır. Bu plana göre taşınmazlar; <ul style="list-style-type: none"><li>▪ “Turizm Tesis Alanı” lejandında kalmaktadır.</li><li>▪ Emsal: 2,00'dir.(02.02.2006/109-21Belediye Meclis Kararı)</li><li>▪ H<sub>max</sub>= Serbest'tir.*</li><li>▪ Minimum parsel büyüklüğü 2.000 m<sup>2</sup>'dir.</li></ul> *Söz konusu parsellerin h <sub>max</sub> = 15.50 m. olan kat yükseklikleri Edirne Belediyesi'nin 07.04.2010 tarih, 2010/96-219 sayılı meclis kararı ile h <sub>max</sub> =Serbest olarak değiştirilmiştir. İlgili meclis karar rapor ekinde yer almaktadır.		
<b>16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV Hariç)</b>	<b>9.400.000.-TL</b> (Dokuzmilyondörtüyüzbin.-Türk Lirası)		
	<b>6.300.000-USD</b> (Altımilyonüçyüzbin.-Amerikan Doları) 1 \$ = 1,50- TL kabul edilmiştir.		

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.

**Ömer Latif YALÇIN**  
Değerleme Uzmanı**Adem YOL**  
Sorumlu Değerleme Uzmanı

<b>BÖLÜM 1</b>	<b>4</b>
<b>RAPOR BİLGİLERİ</b>	<b>4</b>
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
<b>ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI</b>	<b>5</b>
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 Likidite Değeri	6
2.3.3 Zorunlu Likidite Değeri / Tasfiye Değeri	6
<b>BÖLÜM 3</b>	<b>6</b>
<b>GENEL VE ÖZEL VERİLER</b>	<b>6</b>
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler	6
3.1.1 Demografik Veriler	6
3.1.2 Ekonomik Veriler	7
3.1.3 Ulaştırma Sektörü	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	14
3.2.1 Edirne İli	14
3.2.2 Merkez İlçesi	15
<b>BÖLÜM 4</b>	<b>16</b>
<b>DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ</b>	<b>16</b>
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri	16
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri*	16
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri	17
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri	18
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	20
4.4 Hukuki Sorumluluk	21
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)	21
<b>BÖLÜM 5</b>	<b>21</b>
<b>GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ</b>	<b>21</b>
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri	21
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı	23
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	24
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri	25
5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler	28
5.6 Harici ve Müteferrik İşler	29
<b>BÖLÜM 6</b>	<b>29</b>
<b>EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ</b>	<b>29</b>
<b>BÖLÜM 7</b>	<b>29</b>
<b>GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ</b>	<b>29</b>
7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler	29
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	29
7.1.2 Maliyet Yaklaşımı	29
7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	30
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı	30
<b>BÖLÜM 8</b>	<b>31</b>
<b>GAYRİMENKULÜN ANALİZİ</b>	<b>31</b>
8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi	32
8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi	33
8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	36
8.2.3.1 Risksiz getiri oranı	36
8.2.3.2 Piyasa Riski Primi- Piyasa Endeksi	36
8.2.3.3 İskonto Oranı (Risksiz Getiri Oranı+ Piyasa Riski Primi = İskonto Oranı)	37
8.2.3.4 Genel Kapitalizasyon Oranı	37
8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM)	37
8.2.4 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	40
<b>BÖLÜM 9 SONUÇ</b>	<b>41</b>
<b>EKLER</b>	<b>42</b>

# 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, 2010REV118-2 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

### 1.2 Rapor Türü

Bu rapor, Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, 48MII.b pafta, 2261 ada, 11 ve 12 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş." mülkiyetinde bulunan "Petrol İstasyonu ve Turizm Tesisi"nin adil piyasa değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı Hükümleri'ne 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 uzmanı Ömer Latif YALÇIN 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 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 San. ve Tic. A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, ilgili gayrimenkulün Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan gayrimenkul değerlendirme raporudur. Değerleme çalışması sırasında müşteri tarafından herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir.

## 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 hazırlanan 1 adet değerlendirme raporuna ait bilgiler aşağıdaki gibidir.

	Rapor-1
Rapor Tarihi	01/08/2008
Rapor Numarası	2007A382
Raporu Hazırlayanlar	Murat PEKER-Zuhal BALSARI-Adem YOL
Gayrimenkulün Toplam Değeri (TL)	8,238,000 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, 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 Likiditasyon Değeri

Taraflar arasında görüşmeler ve pazarlıklar sonucunda, varlıklar için belirlenen, takribi 3-6 ay aralığı içindeki en olası nakit satış değeridir. Düzenli likiditasyonda, 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 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, 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 (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 Veriler<sup>1</sup>

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 duraganlık 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

<sup>1</sup> TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

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 ilerki yıllar için yapılan öngörülere paralel ülke ekonomisinin lokomotifini gayrimenkul sektörünün gelişen ekonomik talep ve fiyat istikrarı ile birlikte yerli ve yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan ilgisinin devam etmesini sağlayacağını düşünüyoruz.

### **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 Aranılan 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 gerekir. 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 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 verilmeğe 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 otopan veya hız yollarının yapımı planlanmıştır. 12.000 km.'lik çağdaş karayolu projesi kapsamında hazırlanan otopan 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
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>14,389,744</b>
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 kaldırabilecek 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 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.

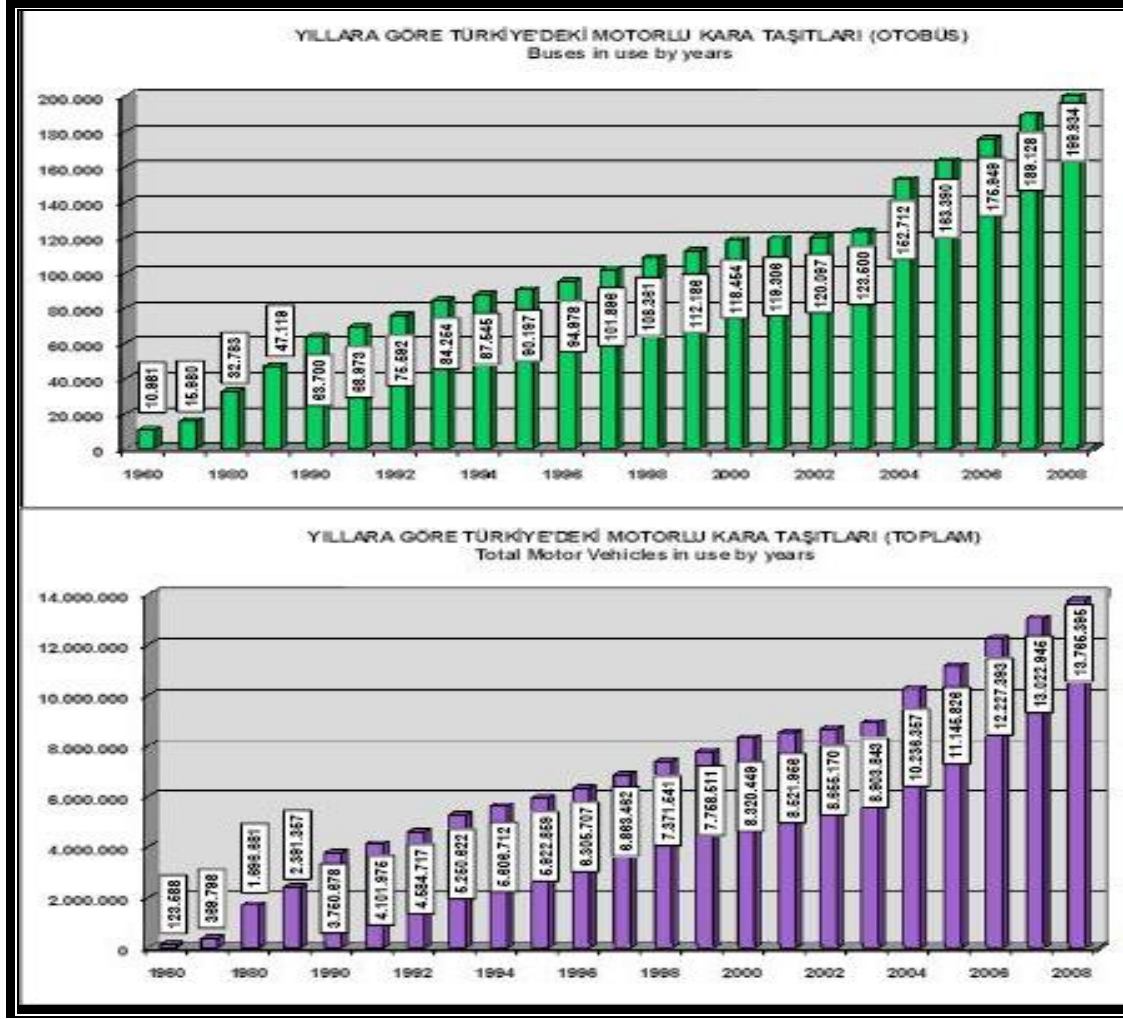
Bölgesel veya ulusal ulaşım planlamalarında çalışmaların ilk ayağını oluşturan talep tahminleri planlama için çok önemlidir. Ulaşım talebi genel kabul gördüğü üzere sosyoekonomik (aile büyüklüğü, nüfus, araç sahipliği, gelir ve v.b.) parametrelere bağlı türev bir taleptir.

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			TAŞIT - KM Vehicle - Km	YOLCU - KM Passenger - Km			
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - 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	456	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	26 790	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	996	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	19 148	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	11 600	862	22 288
D	28 090	2 493	13 833	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	1 606	31 606
D	29 967	2 642	13 209	45 818	74 918	59 763	134 681	134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 630	15 865	15 865
T	40 490	3 441	17 198	61 129	101 227	80 925	182 152	182 152
2006 O	7 559	675	3 294	11 528	18 898	19 097	37 994	37 994
D	30 982	2 508	13 565	47 055	77 455	56 154	133 608	133 608
I	4 647	205	1 142	5 994	11 618	4 373	15 991	15 991
T	43 188	3 388	18 001	64 577	107 970	79 624	187 593	187 593
2007 O	8 529	714	3 484	12 727	21 317	22 556	43 873	43 873
D	33 561	2 574	14 324	50 459	83 904	63 790	147 694	147 694
I	5 034	211	1 178	6 423	12 588	4 960	17 548	17 548
T	47 124	3 499	18 986	69 609	117 809	91 306	209 115	209 115
2008 O	8 795	737	3 599	13 131	21 988	22 407	44 395	44 395
D	33 658	2 506	14 091	50 254	84 146	60 231	144 377	144 377
I	5 049	206	1 131	6 386	12 622	4 704	17 326	17 326
T	47 502	3 449	18 821	69 771	118 756	87 342	206 098	206 098

Aralık 09  
Dec 09

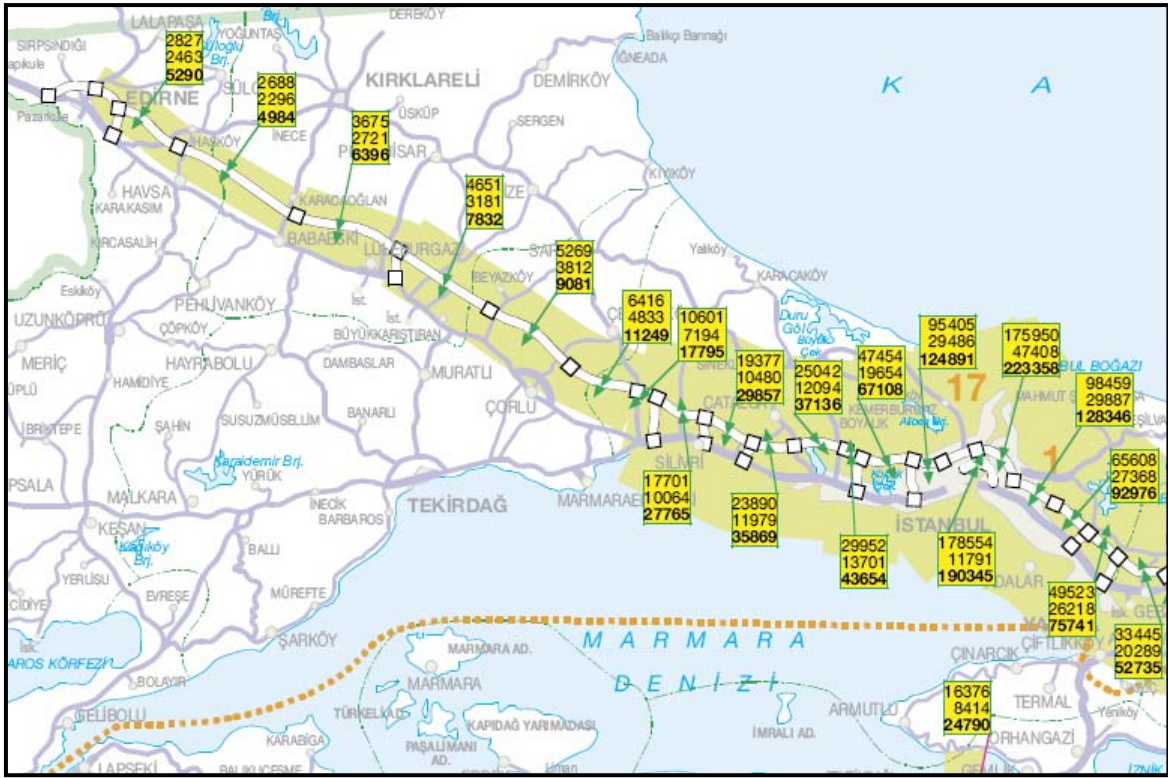
**Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü**

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.



KESİM - ADI	UZUNLUK KM	HAFİF TAŞIT Taşıt/Gün	AĞIR		TOPLAM Y.O.G.T. Taşıt/Gün
			TAŞIT	Taşıt/Gün	
EDİRNE - HAVSA	19,9	2.827		2.463	5.290
HAVSA - BABAESKİ	27,2	2.688		2.296	4.984
BABAESKİ - LÜLEBURGAZ	24,4	3.675		2.721	6.396
LÜLEBURGAZ - SARAY	28,8	4.651		3.181	7.832
SARAY - ÇORLU	20,2	5.269		3.812	9.081
ÇORLU - ÇERKEZKÖY	18,5	6.416		4.833	11.249
ÇERKEZKÖY - KINALI	12,3	10.601		7.194	17.794
KINALI - SİLİVRİ	6,8	17.701		10.064	27.765
SİLİVRİ - SELİMPAŞA	12,1	19.377		10.480	29.857
SELİMPAŞA - KUMBURGAZ	7,5	23.890		11.979	35.869
KUMBURGAZ - ÇATALCA	7,2	25.042		12.094	37.136
ÇATALCA - HADIMKÖY	12,1	29.952		13.701	43.653
HADIMKÖY - AVCILAR	6,0	47.454		19.654	67.108
AVCILAR - MAHMUTBEY	14,1	95.405		29.486	124.891

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü- 2008 Yılı Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri(Edirne-İstanbul)



**Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü- 2008 Yılı Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri(Edirne-Istanbul Otoyolu)**

### 3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

#### 3.2.1 Edirne İli



Edirne, Marmara Bölgesi'nin Trakya kısmında yer alır. Güneyinde Ege denizi, kuzeyde Bulgaristan, batıda Yunanistan, doğuda Tekirdağ, Kırklareli ve Çanakkale illeri ile çevrilidir.

Yüzölçümü 6.276 km<sup>2</sup> olan Edirne'nin, deniz seviyesinden ortalama yüksekliği 41 metredir. Edirne, idari olarak, biri merkez ilçe olmak üzere 8 ilçe ve 248 köyden oluşmaktadır.

Edirne ili, Trakya Yarımadasında; kuzeyde Istranca Dağları, güneyinde Kuru Dağları ve Ege Denizi-Saroz Körfezi, batısında Meriç Nehri ve Meriç Ovası, doğusunda da Ergene Ovasını içine almakta olup, il topraklarının % 80'i tarıma elverişlidir.

Balkan Yarımadası'nın güneydoğu kesimindeki Trakya Bölgesinde yer alan Edirne ili, yeryüzü şekilleri bakımından çeşitlilik gösterir. Bu çeşitliliği, farklı yükseltiler gösteren dağ ve tepeler ile, daha az yükseltide olan platolar ve ovalar oluşturur. İlin kuzey ve kuzeydoğusu ile güney ve güneydoğusu dağlar ve platolar ile kaplıdır.

İlin önemli akarsularından olan Meriç, Tunca, Arda ve Ergene nehirlerinin debileri Mart-Nisan aylarında yoğun yağışlara bağlı olarak maksimum seviyeye ulaşmaktadır. Yaz aylarında da normal debilerini muhafaza etmektedir. Yörenin en önemli tarım potansiyeli olan çeltik ekim ve sulama zamanlarında ise nehir debileri en az seviyeye ulaşmaktadır.

Edirne, akarsular dışında kalan yüzey sularını, doğal göller, barajlar, rezervuarlar ve göletler oluşturmaktadır. Doğal göllerin başlıcaları Meriç'in denize döküldüğü Enez yöresindedir. Bu göller gala, Dalyan, Taşaltı, Tuzla, Bücürmene, Sığırcık ve Pamuklu gölleridir.

2009 yılı adrese dayalı nüfus sayımına göre kentin nüfusu 395.463 kişidir. Edirne nüfusu ile Trakya'nın İstanbul'dan sonra ikinci büyük kentidir.

Edirne gerek D-100 devlet yolu, gerekse TEM otoyolu üzerinden İstanbul'a dolayısıyla Anadolu'ya ve D-550 devlet yolu ile Çanakkale'den Ege'ye bağlanan karayollarının üzerindedir. Ayrıca Kapıkule Sınır Kapısından Bulgaristan ve Avrupa'ya sadece karayoluyla değil demiryolu ile de bağlanmaktadır.

Pazarkule ve İpsala Sınır Kapısıyla karayolundan, Uzunköprü demiryolu ile de Yunanistan'a ulaşım sağlanmaktadır. Edirne, İstanbul ve Çanakkale üzerinden Anadolu ile düzenli bir ulaşımına sahiptir.

İl ekonomisi tarım ağırlıklıdır. Bununla birlikte ilin Avrupa'yı İstanbul ve Ortadoğu'ya bağlayan yol üzerinde olması, tarım dışı etkinliklerin de gelişmesini sağlamıştır.

Edirne tarımı, 1950'lerde traktörün yaygınlaşmasıyla yapısal bir değişiklik yaşadı. Çayır ve otlakların büyük ölçüde ekime açılması ilin geleneksel etkinliklerinden biri olan hayvancılık ve mandıracılığın gerilemesine yol açtı. Günümüzde il tarımında ağırlık bitkisel üretimdedir. Geniş ve verimli düzlüklerin büyük bölümünde buğday, ayçiçeği ve çeltik ekilidir.

Edirne'nin Türkiye toplam ayçiçeği üretimindeki payı yaklaşık % 27 dir. Ayçiçeği alımı, işlenmesi ve pazarlanmasıyla uğraşan 110 bini aşkın üyeli Trakya Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifleri Birliği (Trakya Birlik) nin merkezi Edirne'dedir.

### **3.2.2 Merkez İlçesi**

Merkez bucağına bağlı 22, Karakasım bucağına bağlı 6, Sırsındığı bucağına bağlı 7 köyü vardır. İlçe toprakları dalgalı düzlüklerden meydana gelir. Tunca ve Meriç ırmakları topraklarını sular.

Ekonomisi tarıma dayalıdır. Başlıca tarım ürünleri buğday, arpa, üzüm, şekerpancarı, susamdır. Sebze ve meyvecilik yaygın olarak yapılır. Hayvancılık gelişmiştir. Süpürge otu üretimi ve süpürgecilik başlıca gelir kaynağıdır. Dokuma, un, çeltik, yağ, süt ürünleri, tuğla ve kiremit, yem, salça, karton-mukavva fabrikaları başlıca sanayi kuruluşlarıdır.

İlçe merkezi, Tunca, Meriç ve Arda nehirlerinin birleştiği verimli toprakların yamaçlarında kurulmuştur. Türkiye-Bulgaristan arasındaki sınır kapısı olan Kapıkule ilçenin batısındadır. Trakya'nın İstanbul'dan sonraki 2. büyük şehri olup Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısıdır.

Edirne, özellikle il merkezi, sahip olduğu ve günümüze kadar gelebilmiş tarihi yapılarıyla eski eserlerini en iyi şekilde korumayı başarmış nadir illerimizden biridir. Kentte görülecek yerler Roma-Bizans dönemi ve Osmanlı-Türk dönemi adı altında iki ayrı başlık altında toplanabilir.

Edirne'de eski çağdan itibaren sanat eserleri yapılmıştır. Bu eserlerin en eskisi Roma İmparatoru Hadrianus tarafından yaptırılan Edirne Kalesinden günümüze kalan sur ve burç duvarlarıdır. Ayrıca, Edirne'de Osmanlı Mimarisinin de çok değerli örnekleri mevcuttur. Selimiye Camii bunların en ünlüsüdür. Osmanlı Devletine başkentlik yapan Edirne, İstanbul'dan sonra târihî eser bakımından yakın zamanın en zengin şehriydi. Geçirdiği iki büyük yangın, bir deprem ve dört istilâ ile târihî eserler oldukça imhâ olmuştur. Yalnız Fâtih devrinde Edirne'de 28 câmi ve 7 medrese (Üniversite) açılmıştır. Günümüzde târihî eser bakımından İstanbul ve Bursa'dan sonra, kütüphâne (kitap) bakımından ise İstanbul, Ankara ve Bursa'dan sonra gelir. Merkez ilçe (Edirne), 1850 senesine kadar Osmanlı Devletinin İstanbul ve Kâhire'den sonra üçüncü büyük şehriydi. 1850'de dördüncü, 1875'te onuncu, 1900'de onuncu, 1915'te sekizinci şehri oldu. Günümüzde ise Türkiye'nin 36. şehridir.

2009 yılı adrese dayalı nüfus sayımına göre; şehir merkezinin nüfusu 156.155 kişidir.

## BÖLÜM 4

### DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

#### 4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

İli	: Edirne	Edirne
İlçesi	: Merkez	Merkez
Bucağı	: -	-
Mahallesi	: Kirişhane	Kirişhane
Köyü	: -	-
Sokağı	: -	-
Mevkii	: Kirişhane	Kirişhane
Pafta No.	: 49MIIb	49MIIb
Ada No.	: 2261	2261
Parsel No.	: 11	12
Yüzölçümü	: 16.530,30 m <sup>2</sup>	4.935,70 m <sup>2</sup>
Ana Gayrimenkul Vasfı	: Arsa	Arsa
Sahibi	: Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.	Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.
Hissesi	: Tam	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.

Edirne ili, Merkez ilçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 07.04.2010 tarih, saat 15.50 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere ve ekte sunulan takyidat belgesine göre;

➤ **2261 Ada, 11 no'lu Parsel\***:

**Şerhler hanesinde:**

- İrtifak hakkı vardır.(Özel koşullar: Trakya Üniversitesi lehine 260,20 m<sup>2</sup>'lik kısımda irtifak hakkı)(Başlama Tarihi: 22.12.2008, Süre:49 yıl)
- 02.05.2000 tarihinden itibaren yıllık 6.000.000 TL'den 15 yıl müddetle Turcas Petrol A.Ş. lehine icar<sup>2</sup>. (02.05.2000 gün ve 2356 yevmiye no ile)

**Rehinler hanesinde:**

- Shell Turcas Petrol A.Ş. lehine, 100.000.000.000.-ETL(Eski Türk Lirası) bedelle, aylık % 6 faizle, 1. derece, FBK müddetle ipotek bulunmaktadır. (02.05.2000 tarih ve 2357 yevmiye no ile)
- Şekerbank T.A.Ş. lehine, 11.000.000.-TL bedelle, %45 değişken faizle, 2.derece, FBK müddetle ipotek bulunmaktadır.(29.12.2008 tarih ve 14806 yevmiye no ile)

<sup>2</sup> Kira.

➤ **2261 Ada, 12 no'lu Parsel\*:**

**Rehinler hanesinde:**

- Şekerbank T.A.Ş. lehine, 1.500.000.-TL bedelle, %45 değişken faizle, 1.derece, FBK müddetle ipotek bulunmaktadır.(29.12.2008 tarih ve 14808 yevmiye no ile)

**\*Söz konusu taşınmazlara ait tapu kütükleri ilgili tapu müdürlüğünde incelenememiştir. Yukarıdaki bilgiler 07.04.2010 tarihinde Edirne Merkez Tapu Sicil Müdürlüğü'nden alınan resmi kayıtlar evrağından yazılmıştır.**

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

Değerleme konusu gayrimenkuller içerisinde son üç yıllık dönem içinde alım-satım işlemleri ve terkin işlemi görülmüştür. Taşınmazların son 3 yıldaki malik değişimi ile ilgili bilgiler aşağıdadır;

Aşağıdaki bilgiler firmamız tarafından B.İ.O.İ.AŞ için düzenlenen 2007A382 no'lu rapor bilgilerinden yararlanılarak düzenlenmiştir. Söz konusu taşınmazların ilgili tapu müdürlüğünde tapu kütükleri incelenememiş olup, son 3 yıllık hareketleri ile ilgili bilgi verilmemiştir.

2007A283 no'lu rapor bilgilerine göre; konu taşınmazlar ile ilgili son üç sene içinde gerçekleşen satış veya devir işlemleri ile ilgili bilgiler;

**2261 Ada, 11 No'lu Parsel:**

- Konu taşınmaz "Tuzcular Petrolcülük İnşaat Turizm Otelcilik A.Ş." mülkiyetinde iken, 14.12.2006 tarih ve 11442 yevmiye no'su ile ünvan tashihi yoluyla "**Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.**" adına tescil edilmiştir.
- Taşınmaz için düzenlenen 2007A283 no'lu rapor takyidatlar bölümünde konu parselin beyanlar hanesinde yer alan; Edirne Asliye 2. Hukuk mahkemesinin 03.06.2004 tarih 2002/719 esas, 2004/197 sayılı karar(12.07.2004 tarih ve 4080 yevmiye ile), 04.07.2010 tarihinde Edirne Tapu Sicil Müdürlüğü'nden alınan yazılı takyidat belgesinde yer almadığından dolayı terkin edildiği düşünülmektedir.

**2261 Ada, 12 No'lu Parsel:**

- Konu taşınmaz "Yılmaz TUZCU" mülkiyetinde iken, 12.07.2007 tarih ve 6379 yevmiye no'su ile intikal yolu ile "Murat Tuzcu(1/3 Hisse), Meral OKUTAN(1/3 Hisse), Nihal TUZCU(1/3 Hisse)" adına tescil edilmiş olup, 12.07.2007 tarih ve 6379 yevmiye ile satış yoluyla "**Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.**" adına tescil 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.

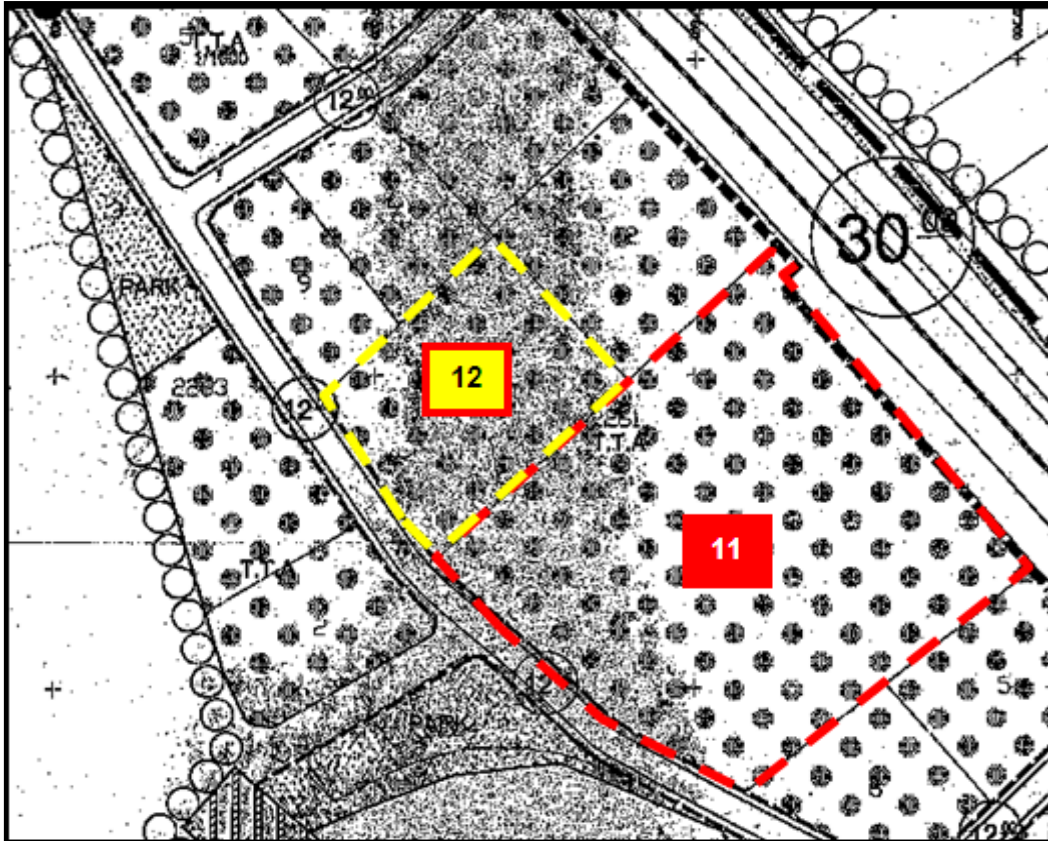
Edirne Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde 07.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre ve ekte sunulan imar durum belgesine göre değerlendirme konusu gayrimenkullere ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir;

#### ✓ İmar Durumu:

Taşınmazlar 23.05.2003 onay tarihli 1/1.000 ölçekli "Revizyon ve İlave İmar Planı" kapsamında kalmaktadır. Bu plana göre taşınmazlar;

- "Turizm Tesis Alanı" lejandında kalmaktadırlar.
- Emsal: 2,00'dir.(02.02.2006/109-21Belediye Meclis Kararı)
- $H_{max}$ = Serbest'tir.\*
- Minimum parsel büyüklüğü 2.000 m<sup>2</sup>'dir.

\*Söz konusu parsellerin  $h_{max}$ = 15.50 m. olan kat yükseklikleri Edirne Belediyesi'nin 07.04.2010 tarih, 2010/96-219 sayılı meclis kararı ile  $h_{max}$ =Serbest olarak değiştirilmiştir. İlgili meclis karar rapor ekinde yer almaktadır.



*Yukarıdaki kadastral durumda parsellerin sınırları kesin sınırları ifade etmemekte olup, kesin sınırlar için Kadastro Müdürlüğü'ne resmi başvuru yapılarak ölçüm yapılması gerekmektedir.*

İlgili Plan Notları:

### **26.13. Turizm Tesis Alanları**

#### **26.13.1. Planda Turizm Tesis Alanı (TTA) Olarak Gösterilen Alanlarda:**

Planda TTA olarak tanımlanan yapı adalarında turizm belgeli otel, tatil köyü, motel, pansiyon, kamp alanları vb gibi konaklama amaçlı tesisler; büyük ölçekli ticari tesisler (alışveriş merkezleri, eğlence merkezleri, dinlenme tesisleri vb) ve turizm amaçlı ticari faaliyetler (eğlence merkezi, hediyelik eşya satışı, eczane, market, vb) yapılabilir.

#### **Yapılaşma Şartları:**

Minimum Parsel Büyüklüğü: 2000 m<sup>2</sup>

İnşaat Alanı (Emsal): 2.00 (07.07.2006/109-21 Belediye Meclis Kararı)

Kat Yüksekliği (Hmaks): Serbest

### **Edirne Belediyesi Meclis Kararı**

#### **EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI**

**Karar Tarihi**  
07/04/2010

**Karar Sayısı**  
2010/96-219

İmar komisyonuna havale edilen konular ile ilgili olarak imar komisyonunca yapılan çalışmalara ait raporun 17. sırasında yer alan konu İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nün 29.03.2010 tarih ve 815 sayılı yazısı ekinde meclis gündeminde yer almakla yapılan müzakerede;

Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş'nin 01.03.2010 tarihli dilekçesi ile Tapunun Edirne Merkez Kırışhane Mevkii Pafta:49M-IIb, Ada:2261, Parsel:11 ve 12 sayılı taşınmazların otel ve alışveriş merkezi yapılmak amacıyla emsal:5 h; serbest olarak plan değişikliği yapılması yönündeki talebi üzerine yapılan incelemeler neticesinde; söz konusu taşınmazın imar planında turizm tesis alanında kaldığı tespit edilmiş olup emsal :5 olarak yoğunluk artışının reddine karar verilmiş olup turizm tesis alanları ile ilgili plan notlarının 26.13.1 maddesinde "Kat Yüksekliği (Hmaks): 15,50 m." Şartının "Kat Yüksekliği (Hmaks): serbest" olarak değiştirilmesinin kabulüne oybirliği ile karar verilmiştir.

✓ **Ruhsat ve İzinler:**

- Değerleme konusu taşınmazlardan 11 no'lu parsel üzerinde konumlanmış yapılara ait 2000 yılı ve daha öncesi tarihlerde söz konusu yapının ruhsatsız başlaması, ruhsata aykırı inşaat yapılması gibi durumları için düzenlenmiş encümen kararları bulunmaktadır. Ancak daha sonra alınan yapı ruhsatları ve yapı kullanma izin belgeleri nedeniyle mevcutta taşınmaz ile ilgili herhangi bir sorun olmadığı belediyedeki yetkililerden şifahen öğrenilmiştir.
- Taşınmaza ait 22.06.2000 tarihli onaylı mimari proje bulunmaktadır.
- 07.03.2000 tarih ve 24 no'lu 103 m<sup>2</sup> zemin kat ofis+ ortak alan, 103 m<sup>2</sup> bodrum kat ortak alan, 315 m<sup>2</sup> zemin kat depo, 412 m<sup>2</sup> zemin kat dubleks işyeri, 103 m<sup>2</sup> zemin kat işyeri, 206 m<sup>2</sup> 1.normal kat idari kısım olmak üzere toplam 1.242 m<sup>2</sup> inşaat için hazırlanmış olan yeni yapı "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- 24.08.2001 tarih ve 159 no'lu 120 m<sup>2</sup> akaryakıt servis istasyonu, 1.074 m<sup>2</sup> bodrum kat diskotek-mutfak, 480 m<sup>2</sup> zemin kat işyeri kafeterya, 400 m<sup>2</sup> 1.normal kat kafeterya oyun, 400 m<sup>3</sup> 2.normal kat lokanta mutfak alanı olmak üzere toplam 2.474 m<sup>2</sup> inşaat için hazırlanmış olan "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- 19.01.2001 tarih ve 50 no'lu 725 m<sup>2</sup> havuz-açık lokanta-WC-Duş ve Açık Bar alanı için hazırlanmış "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- 03.05.2001 tarihli ve 53 no'lu yapı kullanma izin belgesi bulunmaktadır. Bu belge havuz, açık lokanta, WC, duş ve açık bar-kafeterya olmak üzere 725 m<sup>2</sup> alan için verilmiştir.
- 19.09.2001 tarih ve 155 no'lu, 102 m<sup>2</sup> akaryakıt servis istasyonu, 859 m<sup>2</sup> bodrum kat disko-mutfak, 384 m<sup>2</sup> zemin kat işyeri-kafeterya, 320 m<sup>2</sup> 1.normal kat kafeterya, 320 m<sup>2</sup> 2.normal kat lokanta-mutfak alanı için toplam 1.815 m<sup>2</sup> için hazırlanmış "Yapı Kullanma İzin Belgesi" bulunmaktadır. Bu belge 1 adet akaryakıt servis istasyonu, bodrum katta mutfak ve büro, zemin katta 3 adet işyeri ve kafeterya, 1. normal katta oyun salonu ve kafeterya, 2 . normal katta lokanta ve mutfak olarak düzenlenmiştir.
- Taşınmazın incelenen yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesine göre; yapı ruhsat toplamı ile yapı kullanma izin belgesi alanları arasındaki farkın emsale dahil olan alanlar ve emsale dahil olmayan alanlardan kaynaklandığı düşünülmektedir. Ayrıca taşınmazın mevcut durumunda bahçe içerisinde yer alan restaurant alanı taşınmazın mimari projesinde açık lokanta alanı olarak belirlenmiş olup söz konusu alanın ruhsat ve iskan alanlarına dahil edilmediği anlaşılmaktadır. Ancak belediye yetkilileri ile yapılan görüşmelerde söz konusu tesis kapsamında mevcut durumda yer alan yapıların yasalılığı konusunda bir sorun olmadığı şifahen belirtilmiştir.

✓ **Yapı Denetim :**

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

**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**

- Söz konusu gayrimenkullerle ilgili olarak; 07.07.2006 tarih, 109-21 no'lu Belediye Meclis Kararı ile 1,50 olan emsalin 2,00'ye yükseltildiği şifa'en belirtilmiştir.
- Ayrıca taşınmazların  $h_{max}= 15.50$  m. olan kat yükseklikleri Edirne Belediyesi'nin 07.04.2010 tarih, 2010/96-219 sayılı meclis kararı ile  $h_{max}$ =Serbest olarak değiştirilmiş olduğu öğrenilmiştir. İlgili meclis kararı rapor ekinde yer almaktadır.

#### 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

**Gayrimenkulün açık adresi:** E-5 Karayolu üzeri 5. Km., Tıp Fakültesi Karşısı, Eski Tuzcular – Shell Benzin İstasyonu(Arda Petrol), Merkez / EDİRNE.

Taşınmazlar, Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, E-5 Karayolu üzerinde konumlanmış, 11 ve 12 parsel no'lu 'Arsa' vasıflı taşınmazlar ve 11 no'lu parsel üzerinde yer alan akaryakıt istasyonu ve turistik tesislerdir. Değerleme konusu taşınmazlardan 11 no'lu parsel E-5 Karayolu'na yaklaşık 130 m. cephelidir. 12 nolu parsel ise 11 nolu parsel ile bitişik konumdadır. Ancak 12 nolu parselin E-5 Karayolu'na cephesi bulunmamaktadır. 12 nolu parsel 12 m. genişliğindeki imar yolundan cephe almaktadır.

Konu taşınmazlara ulaşım için E-5 Karayolu üzerinde Edirne kent merkezinden Edirne Otogarı yönünde ilerlenerek Olin Yağ Fabrikası, Edirne Bölge Trafik Müdürlüğü geçilerek devam edilir. Değerleme konusu taşınmazlar Trakya Üniversitesi Tıp Fakültesi ve çeşitli bölümlerinin bulunduğu ana yerleşkenin hemen karşısında E-5 Karayolu'nun sağ kolu üzerinde yer almaktadır.

Gayrimenkulün yakın çevresinde Şimşek Otel, Trakya Üniversitesi Yerleşkeleri, Edirne Otogarı, Olin Yağ Fabrikası, boş arsalar ve araziler yer almaktadır. Taşınmazlar konut amaçlı yerleşimlerin başladığı noktaya yaklaşık 2,3 km. uzaklıktadır. Taşınmazın cepheli olduğu E-5 Karayolu kullanılarak Edirne'den, Havsa, İstanbul, Çanakkale ve Bulgaristan-Yunanistan yönünde ulaşım sağlanmaktadır. Taşınmazlara toplu taşıma araçları ve özel araçlar ile ulaşım imkanı bulunmaktadır. Taşınmazların E-5 Karayoluna cephesinin bulunması ulaşım bakımından büyük avantaj teşkil etmektedir. Taşınmazın cepheli olduğu E-5 Karayolu gün içerisinde trafik yoğunluğunun çok fazla olduğu bir akstır.

Taşınmazlar düzgün dörtgene yakın bir geometrik şekle sahip olup, topografik yapısı düze yakındır.



*Yukarıdaki haritada parsellerin sınırları kesin sınırları ifade etmemekte olup, kesin sınırlar için Kadastro Müdürlüğü'ne resmi başvuru yapılarak ölçüm yapılması gerekmektedir.*

## Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Edirne Otogarı	~0,70
Edirne Kent Merkezi	~6,80
Kapıkule Sınır Kapısı	~24,5

### 5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

Değerleme konusu taşınmazlar, Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, 48MII.b pafta, 2261 ada, 11 ve 12 parsel no'lu ,“Arsa” vasıflı, “Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.” mülkiyetinde bulunan gayrimenkullerdir.

Konu taşınmazlardan değerlendirme günü itibariyle, 11 no'lu parsel üzerinde akaryakıt istasyonu ve turistik tesisler, araç park alanı ve bir adet metruk durumdaki depo olarak kullanılan bina mevcut olup, 12 no'lu parsel üzerinde herhangi bir inşai faaliyet bulunmamaktadır.

11 no'lu parsel üzerinde akaryakıt istasyonu, bodrum+ zemin+ 2 normal kattan oluşan turistik tesis binası, açık yüzme havuzu, yazlık restaurant(kapalı bölümlü) ve yazlık bar bölümleri ile metruk durumda olan kullanılmayan bir adet tek katlı bina bulunmaktadır. Metruk durumda olan bina değerlendirme kapsamına dahil edilmemiştir.

Turistik tesis binası; bodrum+ zemin+ 2 normal katlı olup, tesis bünyesinde açık yüzme havuzu, yazlık lokanta ve yazlık bar bölümleri bulunmaktadır. Söz konusu tesis alansal bilgileri ve diğer özellikleri raporun “5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri” kısmında detaylandırılmıştır.

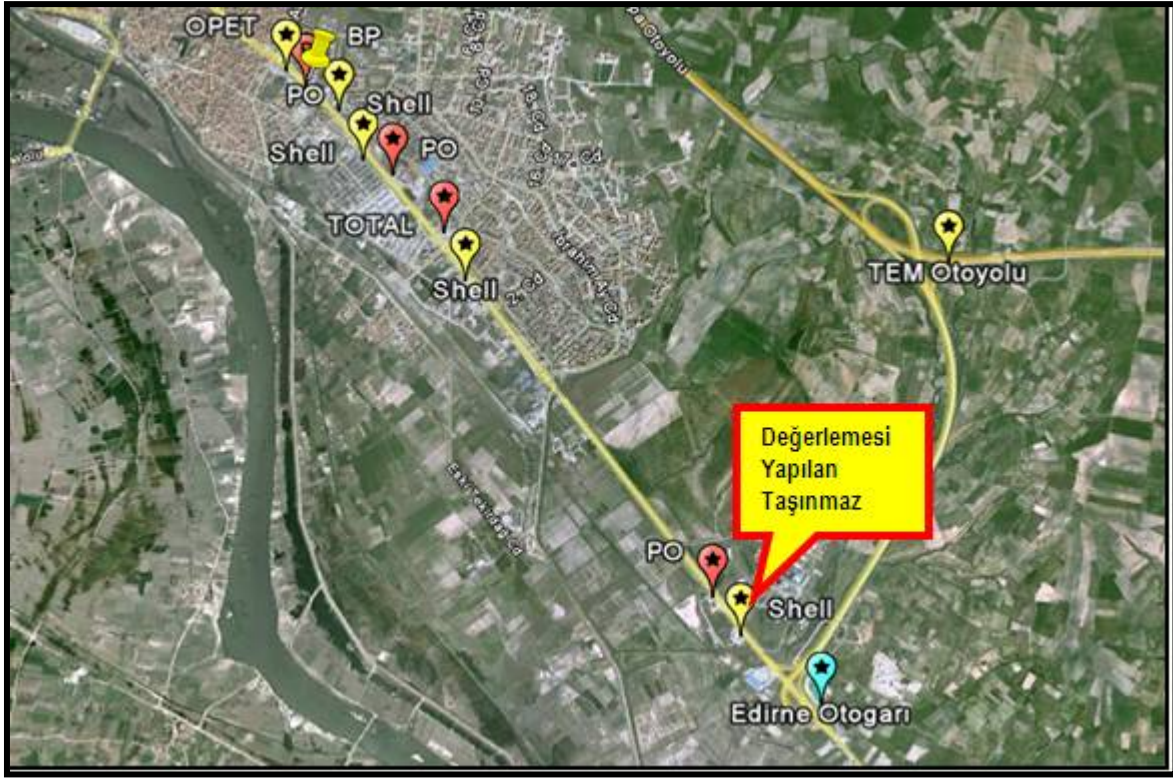
Akaryakıt istasyonu olarak kullanılan bölümde ise; kanopi alanı ve market bölümü hizmet vermektedir.

\*Akaryakıt istasyonunda gömülü durumda; 20.000 lt. kapasiteli 6 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır. Bu tanklardan 4 adedi benzin, 1 adedi kırsal motorin ve 1 adedi euro dizel amaçlı yerleştirilmiştir. 225 m<sup>2</sup>lik alana yayılan, 5,20 m. yüksekliğindeki kanopi kısmında bulunan 4 adet pompa adasındaki pompaların 3'ü akaryakıt pompası, 1'i LPG pompasıdır. Akaryakıt pompalarında 8'er adet olmak üzere toplam 24 adet akaryakıt tabancası, LPG pompasında ise 2 adet LPG tabancası bulunmaktadır. **Ancak tüm bu kalemler makina parkına dahil olması nedeniyle değerlendirme kapsamı dışında tutulmuştur.**

Ayrıca tesisin fonksiyonel bütünlüğünü tamamlayan değerlendirme raporunda harici müteferrik işler içerisinde değerlendirilen; beton sahalar ve çevre düzenlemesi gibi değerler bulunmaktadır.

Tesisin yakın çevresinde faaliyet göstermekte olan akaryakıt istasyonları aşağıdaki haritadaki gibidir.

\* Söz konusu gömülü durumda olan yakıt tanklarının kapasitesi firma yetkililerinden öğrenilmiştir.



### 5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

#### Gayrimenkulün Genel Özellikleri:

<b>İnşaat Tarzı</b>	: Betonarme (Turistik tesis binası ve market binası), Çelik Konstrüksiyon (Kanopi alanı ve testaurant kapalı alanı)
<b>Çatı Sistemi</b>	: Teras Çatı (Market binası), Çelik konstrüksiyon üzeri PVC (Turistik tesis binası)
<b>İnşaat Nizamı</b>	: Ayrık nizam
<b>Binanın Kat Adedi</b>	: Turistik Tesis Binası- Bodrum Kat+ Zemin Kat+ 2 Normal Kat Market Binası- Zemin Kat
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: Turistik Tesis Binası: ~2.558 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına göre) Turistik Tesis Binası: ~2.798 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma göre) Restaurant Alanı: ~ 450 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına göre ve mevcut duruma göre)* Akaryakıt İstasyonu: ~131 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına göre) Akaryakıt İstasyonu: ~176 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma göre) Kanopi Alanı: ~ 225m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre) Açık Havuz: ~ 510 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına göre ve mevcut duruma göre) *Söz konusu restaurant alanı mimari projesinde açık lokanta alanı olarak gözükmekte olup, mevcut durumda bu alanın üzeri çelik konstrüksiyon üzeri giydirme cephe ile kapalı duruma getirilmiştir.
<b>Yaşı</b>	: ~ 10 yıl (Yapı ruhsat tarihine göre)
<b>Elektrik</b>	: Şebeke
<b>Su</b>	: Şebeke
<b>Kanalizasyon</b>	: Şebeke
<b>Isıtma Sistemi</b>	: Propan yakıtlı merkezi sistem
<b>Havalandırma Sistemi</b>	: Mevcut
<b>Jeneratör</b>	: Mevcut-
<b>Asansör</b>	: Mevcut- Turistik Tesis Binasında

<b>Yangın Merdiveni</b>	:	Mevcut
<b>Yangın Alarmı</b>	:	Mevcut değil
<b>Yangın Söndürme Sistemi</b>	:	Mevcut değil (Yangın söndürme tüpleri mevcut)
<b>Güvenlik</b>	:	Mevcut değil
<b>Park Yeri</b>	:	Mevcut- Açık otopark

#### 5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri

##### Turistik Tesis Bina :

<b>Ana Bina Bodrum Kat</b>	
<p>Bodrum kat onaylı mimari projesine göre ve mevcut durumda toplam ~1.074 m<sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Değerleme çalışmasında onaylı mimari projedeki alan bilgileri esas alınmıştır. Bodrum kata, zemin kattan merdivenlerle ve asansör ile ulaşılır. Onaylı mimari projesine göre; havuz, soyunma odası, duş-WC bölümleri, bar-disco bölümü, 2 adet mutfak, depolar, sağlık odası, WC hacimleri ve ortak alanlar bulunmaktadır. Mevcutta ilgili katta havuz soyunma, duş-WC bölümü, fitness center (fitness bölümü, step bölümü, soyunma odaları, duş-WC'ler, hamam, sauna, buhar odası bölümlerinden oluşmaktadır), mutfak bölümü, yazlık WC'ler, personel yemekhanesi, teknik oda, soğuk oda hacimleri bulunmaktadır.</p>	
<b>Kullanım Amacı</b>	: Yukarıda açıklanan mevcut bölümler, amaçlarına uygun olarak kullanılmaktadır.
<b>Kat Adedi</b>	: Bodrum Kat
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: 1.074 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
<b>Zemin</b>	: PVC (fitness bölümü), ahşap (step bölümü), ahşap kaplama (sauna), mermer (hamam), seramik diğer kullanım alanları
<b>Duvar</b>	: Kağıt kaplama (step bölümü), ahşap kaplama (sauna), sıva üzeri boya (fitness salonu), mermer (hamam), sıva üzeri boya soyunma odası ve ortak alanlar, fayans ıslak hacimler.
<b>Tavan</b>	: Asma tavan (fitness center), sıva üzeri boya diğer hacimler.
<b>Aydınlatma</b>	: Gömme spot armatürler ve floresan aydınlatma
<b>Doğrama</b>	: Alüminyum ( pencereler ), demir, ahşap ve alüminyum ( kapılar )

### Ana Bina Zemin Kat

Zemin kat onaylı mimari projesine göre toplam ~ 550 m<sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Mevcutta zemin katın brüt inşaat alanı yaklaşık 750 m<sup>2</sup>'dir. Onaylı mimari projesine göre zemin kat giriş holü, havuz mal satış yeri, fast food, pastane, eczane ve WC hacimlerinden oluşmaktadır. Mevcutta ilgili katta ~200 m<sup>2</sup>'lik bir büyüme yapılmış olup, ilgili kat halkla ilişkiler bölümü, fast food bölümü, 1 adet boş işyeri, çamaşırhane, WC'ler ve meşid bölümlerinden oluşmaktadır. Binanın 2 adet ana girişi bu katta bulunurken binanın ön cephesindeki tüm bölümler bağımsız girişe sahiptir.

<b>Kullanım Amacı</b>	: Yukarıda açıklanan mevcut bölümler, amaçlarına uygun olarak kullanılmaktadır.
<b>Kat Adedi</b>	: Zemin kat, 4 cephelidir.
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: ~ 550 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına) ~ 750 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma göre)
<b>Zemin</b>	: Granit, seramik, PVC
<b>Duvar</b>	: Sıva üzeri boya, fayans
<b>Tavan</b>	: Asma tavan, boya+sıva
<b>Aydınlatma</b>	: Floresan, gömme spot ve çeşitli armatürler
<b>Doğrama</b>	: Camekanlı alüminyum, ahşap

### Ana Bina\_1.Normal Kat

1. normal kat onaylı mimari projesine göre ve mevcutta toplam ~467 m<sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Onaylı mimari projesine göre 1. normal kat aralarında geçiş imkanı bulunmayan oyun salonu ve yönetim bölümünden oluşmaktadır. Mimari projeye göre ve mevcutta yönetim bölümü, WC, mutfak, 4 adet ofis ve yönetici odasından oluşmaktadır. Projede oyun salonu olarak görülen hacim mevcutta; restaurant olarak belirlenmiştir. Mevcut durumda restaurant bölümünde restaurant hacmi, WC hacimleri ve bir adet mutfak bulunmaktadır. Zemin kattaki halkla ilişkiler bölümünün üzerine denk gelen ~115 m<sup>2</sup> alana sahip teras çatı şeklindeki bölümün yazları restaurant terası olarak kullanılmakta olduğu belirtilmiştir. İlgili kattaki restaurant bölümüne ana girişten, idari bölüme ise binanın doğu kısmında bulunan idari girişten ulaşılabilir. Söz konusu katta yer alan restaurant alanı mevcut durumda faal durumda değildir.

<b>Kullanım Amacı</b>	: Restaurant ve idari ofisler.
<b>Kat Adedi</b>	: 1. normal kat, 4 cephelidir.
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: 467 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
<b>Zemin</b>	: Ahşap, seramik
<b>Duvar</b>	: Kağıt kaplama, fayans, sıva üzeri boya
<b>Tavan</b>	: Asma tavan
<b>Aydınlatma</b>	: Camekanlı alüminyum, ahşap
<b>Doğrama</b>	: Asma tavan gömme gömme spot aydınlatma

<b>Ana Bina 2.Normal Kat</b>	
2. normal kat onaylı mimari projesine göre toplam ~467 m <sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Onaylı mimari projesine göre 2. normal kat restaurant, WC'ler ve servis odasından oluşmaktadır. Mevcutta ilgili kat disko-bar bölümü ve mutfak alanı yer almakta olup, WC'ler ve mutfak bölümlerinin üzerine denk gelen kısımda ~40 m <sup>2</sup> alana sahip asma kat bulunmaktadır. Söz konusu bölüm mevcut durumda faal durumda değildir. İlgili katta binanın her iki girişinden de ulaşım imkanı bulunmaktadır.	
<b>Kullanım Amacı</b>	: Disko- bar.
<b>Kat Adedi</b>	: 2. normal kat, 4 cephelidir.
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: 467 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına göre) 507 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma göre)
<b>Zemin</b>	: Granit, seramik
<b>Duvar</b>	: Sıva üzeri boya, fyans
<b>Tavan</b>	: Çelik konstrüksiyon üzeri şeffaf PVC
<b>Aydınlatma</b>	: Floresan ve çeşitli armatürler
<b>Doğrama</b>	: Camekanlı alüminyum, ahşap

Bodrum + zemin + 2 normal kat olarak inşa edilmiş olan bina yasal evraklarına göre; 2.558 m<sup>2</sup> olup, mevcut durumda ~2.798 m<sup>2</sup> kapalı alana sahiptir. Tesisinin ana girişi zemin kattan sağlanmaktadır. Bu girişlerden biri müşteri girişi diğeri ise idari giriş olarak kullanılmaktadır. Ayrıca yapının güney-doğusunda bir adet bodrum kattaki muftağa mal giriş çıkışına olanak sağlayan rampa ve merdiven bulunmaktadır. Binada ısıtma propan yakıtlı merkezi sistem ile sağlanmaktadır. Katlar arasında mermer kaplama demir korkuluklu merdivenler bulunmaktadır. Binanın dış cephesi sıva üzeri boyalıdır.

#### **Açık Havuz, Restaurant, Bar-Cafeterya Bölümü**

Tesisin güneybatı kısmı açık havuz, açık bar, restaurant alanı ve havuzbaşı eğlence bölümü olarak hizmet vermektedir. Bu bölümde inşai faaliyetler olarak açık havuz bölümü, sundurma şeklinde inşa edilmiş restaurant bölümü çelik konstrüksiyon ile üzeri kapatılmış olup, üstü kısmen açık olarak inşa edilmiş bar bölümü bulunmaktadır. Tesisin bu bölümü sadece yaz aylarında hizmet vermektedir.

Bu bölümdeki açık havuz yaklaşık 510 m<sup>2</sup> alana sahiptir. Restaurant bölümü yaklaşık 450 m<sup>2</sup> alana sahip olup çelik konstrüksiyon sundurma ve giydirme cephe şeklinde inşa edilmiştir. Ahşap malzeme kullanılarak inşa edilmiş açık bar bölümü yaklaşık 200 m<sup>2</sup> alana sahiptir. Bu bölümlerden açık havuz ve restaurant bölümleri onaylı mimari projede görülmekte olup açık bar bölümü onaylı mimari projede görülememektedir. Değerleme çalışmasında onaylı mimari proje esas alınmıştır. Bu bölümde su kaydırağı, duşlar ve seramik yer döşemesi gibi işler yapılmıştır.

Söz konusu bölüm sadece yaz aylarında kullanılmakta olup kışları kullanılamamaktadır.

## Akaryakıt İstasyonu

<b>Market Binası</b>	
Bina onaylı mimari projesine göre ~131 m <sup>2</sup> olup, mevcut durumda ~176 m <sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Binada market bölümü, akaryakıt satış bölümü, depo bölümü, WC'ler bulunmaktadır. Binanın arka cephesinde inşası devam etmekte olan ~45 m <sup>2</sup> alanlı bölüm yapılmaktadır.	
<b>Kullanım Amacı</b>	: Akaryakıt satış binası.
<b>Kat Adedi</b>	: Zemin kat, 4 cepheli.
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: ~131 m <sup>2</sup> (Yasal duruma göre) ~176 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma göre)
<b>Zemin</b>	: Seramik
<b>Duvar</b>	: Fayans ( WC'ler ), Ahşap panel (market), sıva üzeri boya (diğer hacimler )
<b>Tavan</b>	: Asma tavan, sıva üzeri boya
<b>Aydınlatma</b>	: Floresan aydınlatma

<b>Kanopi Alanı</b>	
4 adet pompa adasında toplam 26 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.	
<b>Kullanım Amacı</b>	: Kanopi
<b>Ekspertiz Konusu Alan</b>	: ~ 225 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
<b>İnşaat tarzı</b>	: Çelik konstrüksiyon
<b>Yükseklik</b>	: 5.20 mt.
<b>Giydirme</b>	: Alüminyum kompozit levha

### 5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler

- Tesisin akaryakıt istasyonu değerlendirme günü itibariyle faaliyet göstermekte olup, turizm tesis alanı değerlendirme günü itibariyle faaliyet göstermemektedir.
- Değerleme konusu gayrimenkullerden akaryakıt istasyonunun konumlu olduğu 11 no'lu parselin E-5 Karayolu'na ~ 130 m. cephesi bulunmaktadır.
- Tesis Edirne şehir merkezine yaklaşık 7 km. mesafede yer almaktadır.
- Taşınmazın yakın çevresinde konut ve ticari yapılaşması kısıtlı sayıda göze çarpmaktadır.
- Değerlemesi yapılan taşınmazlardan 12 no'lu parselin E-5 Karayolu'na cephesi bulunmamaktadır.
- Değerleme konusu akaryakıt istasyonu ve turizm tesisi 11 no'lu parsel üzerinde konumlanmış olup, 12 no'lu parsel üzerinde herhangi bir yapı bulunmamaktadır.
- Taşınmazlardan turizm tesis binası yaz dönemlerinde faaliyet göstermektedir.
- Turizm tesisinin bahçe alanı içerisinde yaklaşık 510 m<sup>2</sup> alanlı açık yüzme havuzu bulunmaktadır.
- Tesisin cepheli olduğu E-5 Karayolu'nun gün içi trafik yoğunluğu çok yüksektir.
- Taşınmazın yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu faaliyet göstermektedir.
- Akaryakıt istasyonunda, gömülü durumda 6 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır.
- Tesiste 4 adet pompa adası ve 26 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.
- İstasyonun fonksiyonel bütünlüğünü tamamlayan ~ 225 m<sup>2</sup> alanlı kanopi bulunmaktadır.
- Tesiste 1 adet 202 kVa'lık jeneratör bulunmaktadır.
- Tesise giriş E-5 Karayolu üzerinden sağlanmaktadır.

## 5.6 Harici ve Müteferrik İşler

Değerleme konusu taşınmaza ilişkin harici ve müteferrik işler olarak beton sahalar, otopark alanı, peyzaj alanı, su kaydırağı ve çevre düzenlemesi gibi değerler bulunmaktadır. Harici ve müteferrik işler maliyet yaklaşımı analizinde yapılan hesaplamalara ek maliyet olarak ilave 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 getiriye 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 getiriye 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 taşınmazların en etkin ve verimli kullanımı mevcut imar planı doğrultusunda “**Turizm Tesis Alanı**” olarak kullanılması 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 gayrimenkulun değerlendirilmesi 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, gayrimenkulun önemli bir kalan ekonomik ömür beklentisine sahip olduğu kabul edilir. Bu nedenle, gayrimenkulun değerinin fiziki yıpranmadan, fonksiyonel ve ekonomik açıdan demode olmasından

dolayı zamanla azalacağı varsayılır. Bir başka deyişle, mevcut bir gayrimenkulun 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.

Gayrimenkulun 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

- ✓ Tesis E-5 Karayolu üzerinde yer almaktadır.
- ✓ Tesisin E-5 Karayolu'na yaklaşık 130 m. cephesi bulunmaktadır.
- ✓ Tesisin cepheli olduğu E-5 Karayolu'nun gün içi araç trafik yoğunluğu yüksektir.
- ✓ Tesisin bulunduğu ilde değerlendirme konusu tesisle benzer özellikte kompleks yapıda başka bir turistik amaçlı tesis bulunmamaktadır.
- ✓ Tesisin karşı cephesinde Trakya Üniversitesi yerleşkesi bulunmaktadır.
- ✓ Tesisin biçimi ve büyüklüğü mekanın esnek ve verimli kullanımına uygundur.

##### ❖ ZAYIF YANLAR

- Tesisin yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu bulunmaktadır.
- Tesisin turizm tesis alanı sadece yaz aylarında hizmet vermektedir.
- Değerleme konusu taşınmazlar Edirne kent merkezine yaklaşık 7 km. mesafede konumlanmıştır.
- Değerleme konusu taşınmazlardan 12 no'lu parselin E-5 Karayolu'na cephesi bulunmamaktadır.

##### ❖ FIRSATLAR

- ✓ Söz konusu tesisler üzerinde yer alan turizm tesislerinin daha aktif olarak çalıştırılması durumunda tesisin cazibesinin daha artacağı düşünülmektedir.

##### ❖ TEHDİTLER

- Ekonomideki belirsizlik ve dalgalanmalar tüm sektörleri etkilediği gibi gayrimenkul sektörünü de olumsuz yönde etkilemektedir.

## 8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

Bu değerlendirme çalışmasında gayrimenkulün arsa değeri emsal karşılaştırma yaklaşımı, bina değeri için maliyet ve gelir kapitalizasyonu yaklaşımları kullanılmıştır.

### 8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi

Gayrimenkulün bulunduğu çevrede yapılan araştırmalar sonucunda çevreden elde edilen gayrimenkul emsal değerleri ve emlakçıların görüşleri aşağıda belirtilmiştir.

- Değerleme konusu taşınmaz ile aynı bölgede, E-5 Karayolu'na cepheli, Turizm Tesis İmarlı, 6.500 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 3.500.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (538.-TL/m<sup>2</sup>, 358.-USD/m<sup>2</sup>)
- Değerleme konusu taşınmaz ile aynı bölgede, E-5 Karayolu'na cepheli, Ticari imarlı, 8.000 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 4.750.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (593.-TL/m<sup>2</sup>, 395.-USD/m<sup>2</sup>)
- Değerleme konusu taşınmazlara yakın konumlu, E-5 Karayolu'na cepheli, Turizm Tesis Alanı imarlı, 2.000 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 1.500.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (750.-TL/m<sup>2</sup>, 500.-USD/m<sup>2</sup>)(Söz konusu taşınmazın değerinin çok yüksek olduğu ve parselinin küçük yüzölçümlü olmasından dolayı satış bedelinin yüksek olduğu belirtilmiştir.)
- Değerleme konusu taşınmazlara yakın konumlu, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 1.000 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 400.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (400.-TL/m<sup>2</sup>, 266.-USD/m<sup>2</sup>)
- Edirne şehir merkezine yakın konumlu, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 8.000 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 8.000.000.-TL bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.000.-TL/m<sup>2</sup>, 666.-USD/m<sup>2</sup>)
- Edirne şehir merkezine yakın konumlu, Kipa mevkiinde, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 18.000 m<sup>2</sup> alanlı arsanın birim m<sup>2</sup>'sinin 1.200.-TL/m<sup>2</sup> bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.200.-TL/m<sup>2</sup>, 800.-USD/m<sup>2</sup>)
- Edirne şehir merkezine yakın konumlu, Kipa mevkiinde, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 2.500 m<sup>2</sup> alanlı arsanın 2.500.000.-EURO bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.000.-EURO/m<sup>2</sup>, 2.000.-TL/m<sup>2</sup>)
- Edirne şehir merkezine yakın konumlu, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı arsaların şehir merkezi dışına doğru(Tıp Fakültesi Mevkii) gittikçe fiyatlarının düştüğü, satış rakamlarının arsanın konumuna ve yüzölçümüne göre birim m<sup>2</sup>'sinin 400-500.-TL/m<sup>2</sup> bedelle, yola cephesi olmayan parsellerin fiyatının ise 400-500.-TL/m<sup>2</sup> bedelinden daha düşük rakamlara satılabileceği bilgisi edinilmiştir.

#### ✓ Değerleme Uzmanının Profesyonel Takdiri:

Değerleme konusu taşınmazların konumu, ulaşım kolaylığının bulunması, imar durumu, altyapısının tamamlanmış olması, görünürlüğü, 11 no'lu parsel üzerinde aktif bir akaryakıt istasyonu olması, taşınmazların Edirne kent merkezine yaklaşık 7 km mesafede yer alması, taşınmazlarında 12 no'lu parselin E-5 Karayolu'na cephesi bulunmaması ve dünya ekonomisinde yaşanan ekonomik kriz ve dalgalanmalar göz önüne alındığında ve çevreden elde edilen gayrimenkul emsal değerleri de dikkate alınarak taşınmazın adil piyasa değerleri aşağıdaki şekilde takdir edilmiştir.

ARSA DEĞERİ HESABI			
	Arsa Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
11 No'lu Parsel	16,530.30	400	6,612,120
12 No'lu Parsel	4,935.70	250	1,233,925
<b>TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,846,045</b>
<b>YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,850,000</b>

## 8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi

Bu analizde gayrimenkulün bina maliyet değerleri, maliyet oluşumu yaklaşımı ile; binanın teknik özellikleri, binada kullanılan malzemeler, binanın tamamlanma oranı, piyasada aynı özelliklerde inşa edilen binaların inşaat maliyetleri ve geçmiş tecrübelerimize dayanarak hesaplanan maliyetler göz önünde bulundurularak değerlendirilmiştir. Binadaki tamamlanma oranı, değerlendirme uzmanının tecrübelerine dayalı olarak binanın gözle görülür fiziki durumu dikkate alınarak takdir edilmiştir.

- **Değerleme konusu tesisin; turizm tesisi ana binasının yasal evraklarından farklı olarak mevcut durumunda alansal olarak büyütüldüğü tespit edilmiştir. Söz konusu büyümelerle ilgili herhangi bir zabıt ve tutanak bulunmadığı bilgisi edinilmiş olup, yasal evrakları bulunmayan alanların değeri değerlendirme kapsamında mevcut kullanım alanlarının değeri olup bilgi amaçlı takdir edilmiştir.**

### YASAL DURUM DEĞERİ

ARSA DEĞERİ HESABI			
	Arsa Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
11 No'lu Parsel	16,530.30	400	6,612,120
12 No'lu Parsel	4,935.70	250	1,233,925
<b>TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,846,045</b>
<b>YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,850,000</b>
<b>Ana Bina</b>			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	400 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	2,558 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	1,023,200 TL		
Yıpranma Payı	15%		
Yıpranma Bedeli	153,480 TL		
Bina Değeri	869,720 TL		<b>869,720 TL</b>
<b>Restaurant Alanı(Bahçe İçerisinde Açık Lokanta Alanı)</b>			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	300 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	450 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	135,000 TL		
Yıpranma Payı	15%		
Yıpranma Bedeli	20,250 TL		
Bina Değeri	114,750 TL		<b>114,750 TL</b>
<b>Havuz</b>			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	700 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	510 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	357,000 TL		
Yıpranma Payı	15%		
Yıpranma Bedeli	53,550 TL		
Bina Değeri	303,450 TL		<b>303,450 TL</b>

<b>Market-İdari Bina</b>		
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	450 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	131 m <sup>2</sup>	
Toplam İnşaat Maliyeti	58,950 TL	
Yıpranma Payı	15%	
Yıpranma Bedeli	8,843 TL	
Bina Değeri	50,108 TL	50,108 TL
<b>Kanopi</b>		
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	300 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	225 m <sup>2</sup>	
Toplam İnşaat Maliyeti	67,500 TL	
Yıpranma Payı	15%	
Yıpranma Bedeli	10,125 TL	
Bina Değeri	57,375 TL	57,375 TL
<b>Toplam Arsa Değeri</b>		<b>7,846,045 TL</b>
<b>Toplam Bina Değeri</b>		<b>1,395,403 TL</b>
<b>Harici ve Müteferrik İşler</b>		<b>170,000 TL</b>
<b>Toplam Değer</b>		<b>9,411,448 TL</b>
<b>Toplam Yaklaşık Değer(TL)</b>		<b>9,400,000 TL</b>
<b>Toplam Yaklaşık Değer(USD)</b>		<b>6,300,000 USD</b>

\*Akaryakıt istasyonu ile ilgili pompalar, otomasyon sistemleri, tanklar, vb. değerlemeye katılmamıştır.

### **MEVCUT DURUM DEĞERİ**

<b>ARSA DEĞERİ HESABI</b>			
	Arsa Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
11 No'lu Parsel	16,530.30	400	6,612,120
12 No'lu Parsel	4,935.70	250	1,233,925
<b>TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,846,045</b>
<b>YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>7,850,000</b>
<b>Ana Bina</b>			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	400 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	2,798 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	1,119,200 TL		
Yıpranma Payı	15%		
Yıpranma Bedeli	167,880 TL		
Bina Değeri	951,320 TL		951,320 TL
<b>Restaurant Alanı(Bahçe İçerisinde Açık Lokanta Alanı)</b>			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	300 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	450 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	135,000 TL		
Yıpranma Payı	15%		
Yıpranma Bedeli	20,250 TL		
Bina Değeri	114,750 TL		114,750 TL

<b>Havuz</b>		
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	700 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	510 m <sup>2</sup>	
Toplam İnşaat Maliyeti	357,000 TL	
Yıpranma Payı	15%	
Yıpranma Bedeli	53,550 TL	
Bina Değeri	303,450 TL	<b>303,450 TL</b>
<b>Market-İdari Bina</b>		
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	450 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	176 m <sup>2</sup>	
Toplam İnşaat Maliyeti	79,200 TL	
Yıpranma Payı	15%	
Yıpranma Bedeli	11,880 TL	
Bina Değeri	67,320 TL	<b>67,320 TL</b>
<b>Kanopi</b>		
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	300 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	225 m <sup>2</sup>	
Toplam İnşaat Maliyeti	67,500 TL	
Yıpranma Payı	15%	
Yıpranma Bedeli	10,125 TL	
Bina Değeri	57,375 TL	<b>57,375 TL</b>
<b>Toplam Arsa Değeri</b>		<b>7,846,045 TL</b>
<b>Toplam Bina Değeri</b>		<b>1,494,215 TL</b>
<b>Harici ve Müteferrik İşler</b>		<b>170,000 TL</b>
<b>Toplam Değer</b>		<b>9,510,260 TL</b>
<b>Toplam Yaklaşık Değer(TL)</b>		<b>9,500,000 TL</b>
<b>Toplam Yaklaşık Değer(USD)</b>		<b>6,350,000 USD</b>

**\*Taşınmazların ruhsat dışı kısımları dahil mevcut durum değeri; 9.500.000.-TL(Dokuzmilyonbeşyüzbin.-TürkLirası) olarak takdir edilmiş, iş bu değer; bilgi amaçlı olarak verilmiştir.**

## 8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi

### 8.2.3.1 Risksiz getiri oranı

Ülke riskini de içeren, yurtdışı piyasalarda satılan hazine garantili döviz cinsi tahviller “Eurobond” olarak adlandırılır. Değişik vadelerde bulunmakta olup piyasada günlük olarak alım satımı yapılabilmektedir. Bu tahviller ülkemizde finansal hesaplamalara baz olan Risksiz getiri oranının göstergesi olarak kullanılmaktadır. Piyasalardaki en likit Eurobond, 2038 vadeli Eurobond'u olup gösterge tahvil niteliği taşımaktadır.

#### Risksiz getiri oranı değişkenleri<sup>3</sup>

Risksiz getiri oranının hesaplanmasına ilişkin 3 farklı yaklaşım bulunmaktadır.

**Değişken 1:** Risksiz getiri oranı olarak kısa vadeli bir devlet tahvili oranı ve bir sermaye piyasası endeksi uyarınca geçmişteki belirli bir süre boyunca bu tahvil oranı üzerinden ve bunu aşan miktarda kazanılan prim kullanılarak piyasada elde edilmesi beklenen kazanç hesaplanır. Böylece, sermaye maliyeti hesaplanmış olur ve her yılın nakit akış tablosunda iskonto oranı olarak kullanılır.

**Değişken 2:** Cari kısa vadeli devlet tahvili ile piyasadaki geçmiş prim miktarı kullanılarak ilk dönem (yıl) için sermaye maliyeti hesaplanır. İlerideki dönemler için ileriye dönük oranlar oluşturulur ve ileriki yıllara ilişkin sermaye maliyetinin hesaplanmasında kullanılır.

**Değişken 3 :** Cari uzun vadeli devlet tahvili oranı (tahvilin süresi varlığın süresine eşleştirilir) risksiz getiri oranı olarak kullanılır ve bir sermaye piyasası endeksi uyarınca geçmişteki belirli bir süre boyunca bu tahvil oranı üzerinden ve bunu aşan miktarda kazanılan prim kullanılarak piyasada elde edilmesi beklenen kazanç hesaplanır. Bu girdiler kullanılarak sermaye maliyeti hesaplanır ve her yılın nakit akışında iskonto oranı olarak uygulanır. Eurobond ülke ve politik risk içermesine rağmen yapılan işe ait market riskini içermemektedir.

Bütün bu bilgilerden yola çıkarak yaptığımız kabullerde şirketimiz Variant 3'ü kullanmaktadır. Ancak özellikle uzun dönemli ticari ömrü olan gayrimenkullerin değerlendirilmesinde gayrimenkulün ticari ömrüne uygun vadede bir varlık bulunmamaktadır. Bu nedenle şirketimiz risksiz getiri oranı kabullerinde en uzun vadeli bond çeşidi olan 2030 vadeli Eurobond'un kullanılması dünya kabullerine uygun olacağı öngörülmüştür. Bu oranının içinde ülke riski de bulunmaktadır. Bununla birlikte Damodaran'ın Finansal Market Karakteristik özelliklerine göre kullanılmasını tavsiye ettiği oranlar aşağıdaki gibidir:

Finansal Piyasa Özellikleri <sup>4</sup>	Devlet Tahvili Prim Kapsam Oranı
Siyasi risk taşıyan gelişmekte olan piyasalar (Güney Amerika, Doğu Avrupa)	Devlet tahvili oranı üzerinden %8.5
Sınırlı listelemeye sahip gelişmiş piyasalar (Batı Avrupa, Almanya ve İsviçre hariç)	Devlet tahvili oranı üzerinden %4.5 - 5.5
Sınırlı listelemeye ve istikrarlı ekonomiye sahip gelişmiş piyasalar (Almanya ve İsviçre)	Devlet tahvili oranı üzerinden %3.5 - 4

### 8.2.3.2 Piyasa Riski Primi- Piyasa Endeksi

Her bir gayrimenkulün kendi içinde bulunduğu pazarın ve rekabetin koşulları , gayrimenkulün yeri konumu, ticari durumu, sektördeki diğer benzerleri ile karşılaştırması gibi veriler ve riskler market indeksini

<sup>3</sup> Damodaran on Valuation ,Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.25

<sup>4</sup> Damodaran on Valuation ,Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.23

oluşturacaktır. Dolayısıyla daha düşük performansı olan bir gayrimenkulün market riski daha yüksek olacaktır.

Çalışmalarımızda kullanılan rakamlar Türkiye'nin değişik illerinde bugüne kadar yaptığımız proje değerlendirme çalışmalarından gelen tecrübelerimizin kritik edilmesi sonucu ortaya konulmuş verilerden oluşmaktadır.

### 8.2.3.3 İskonto Oranı (Risksiz Getiri Oranı+ Piyasa Riski Primi = İskonto Oranı)

İleriki bir zamana ilişkin belirli bir meblağı, ödenecekleri veya alacakları bugünkü değere dönüştürmek için kullanılan orandır. Teorik olarak, sermayenin fırsat maliyetini, yani benzer risk taşıyan başka bir kullanıma sunulması halinde sermayenin sağlayacağı getiri oranını yansıtmaması gerekmektedir. Bu değere getiri değeri de denilmektedir.<sup>5</sup>

İskonto oranları tüm risk primlerini içermektedir. (Ülke riski, piyasa riski,...)

Discount rate Risk free rate ile Market risk premium'un toplamından oluşur.

IAS 36 para. 48'de "İskonto oranının (veya oranlarının) paranın bugünkü piyasa değerlendirmesini ve varlığa özgü riskleri yansıtan vergi öncesi bir oran (veya oranlar) olması gerekmektedir. İskonto oran(lar)ı ileriye dönük nakit akış tahminlerinde düzenlenen riskleri yansıtmamalıdır," denilmektedir. Ayrıca, diğer gelir veya nakit akışı ölçümlerinin de, iskonto oran(lar)ının gelir akış(lar)ıyla uygun şekilde eşleştirilmeleri halinde, kullanılabilirliği doğrudur.

### 8.2.3.4 Genel Kapitalizasyon Oranı

Tek yılın net işletme geliri ve toplam servet fiyatı veya değeri arasındaki ilişkiyi yansıtan bir toplam servetteki paya ilişkin gelir oranıdır; net işletme gelirini genel servet değerinin bir göstergesine dönüştürmek için kullanılmaktadır.<sup>6</sup>

### 8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM)<sup>7</sup>

CAPM modeli, çeşitlendirilebilir varyans bakımından riski ölçer ve beklenen sonuçları bu risk ölçümüyle ilişkilendirir. Yatırımcıların varlık getirileri ve varyanslarıyla ilgili homojen beklentilere sahip olmaları, risksiz getiri oranı üzerinden kredi alabilmeleri ve verebilmeleri, tüm varlıkların pazarlanabilir ve kusursuz bir şekilde bölünebilir olması, işlem maliyetleri olmaması ve açıktan satış ile ilgili herhangi bir kısıtlama olmaması gibi çeşitli varsayımlara dayanmaktadır. Bu varsayımlarla, herhangi bir varlığa ilişkin çeşitlendirilemeyen risk, getirilerin bir piyasa endeksinde ki getirilerle birlikte ortaklara varyanslandırılarak ölçülebilir. Bu, varlığın beta'sı olarak tanımlanmaktadır. Şirketin özsermayesine ilişkin beta tahmin edilebilir ise; gerekli getiri özsermayenin maliyetini oluşturacaktır,

Özsermaye maliyeti =  $R_f + \text{Özsermaye beta} (E(R_m) - R_f)$

$R_f$  = Risksiz getiri oranı

$E(R_m)$  Piyasa Endeksi üzerinden beklenen getiri

<sup>5</sup> International Valuation Standards, Sixth Edition, 2003, p.323

<sup>6</sup> The Appraisal of Real Estate, 12th Edition, Chapter 20, The Income Capitalization Approach, p. 489

<sup>7</sup> Damodaran on Valuation, Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.21

## **SHELL AKARYAKIT İSTASYONU VE TURİSTİK TESİSLERİ VARSAYIMLARI:**

- Projeksiyonda 11 ve 12 no'lu parsel üzerinde yer alan akaryakıt istasyonu ve turistik tesis alanı gözönünde bulundurulmuştur.
- Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından tesisin 2009 yılının 7 aylık ciroları ve cirolar üzerinden aldıkları pay oranları temin edilmiş olup, gelirler 2009 yılı ve 2010 yılı satışlarının ortalama cirolara göre hesaplanmıştır.
- Mevcut durumda faaliyet gösteren Shell Akaryakıt İstasyonu'nun değerlendirilmesinde gelir ve gider kalemleri ayrı ayrı incelenerek tesisin net nakit akış tablosu oluşturulmuştur.
- Parsel sınırları içerisinde yer alan açık havuz, restaurant(bahçe içerisinde yer alan) ve akaryakıt istasyonu market gelirleri market gelirleri altında projeksiyona dahil edilmiştir.
- Turistik tesis binasının kiralanabilir alanının(1.569 m<sup>2</sup>) ortalama 4.50.-USD/m<sup>2</sup>/ay bedelle kiralanacağı varsayılmıştır.
- Turistik tesis binası kiralanabilir alanlarında doluluk oranının 2010-2011 yılında %25, 2011-2012 yılında %50, 2012-2013 yılında %85, 2014-2015 yılında %90'a ulaşacağı ve yıllar itibariyle sabit kalacağı varsayılmıştır.
- Turistik tesis binası içerisinde kiralanabilir alan kapsamında; fitness center, restaurant alanlarının olduğu varsayılmıştır.
- Tesisin günlük akaryakıt satış miktarı 2009 yılı (7 aylık) gerçekleşmiş satışlarının günlük ortalaması ve 2010 yılı günlük satışlarının ortalaması olan 4.750 lt/gün varsayılmıştır.
- 1 lt. akaryakıt satış fiyatı ortalaması 2,9 TL/lt.(1.93.-USD) kabul edilmiştir.
- Akaryakıt istasyonunda yıllık net kar oranı %5 kabul edilmiştir.
- Akaryakıt İstasyonu ciro üzerinden satış primi gelirleri oranı %0.3 olarak kabul edilmiştir.(Bu değer müşteri tarafından temin edilen gerçekleşen cirolardan elde edilmiştir.)
- Akaryakıt İstasyonu yıllık gelir artış oranı %3 olarak kabul edilmiştir.
- Yıllık market-restaurant-havuz geliri 2009 yılı satış verileri ve 2010 yılı gelirleri gözönünde bulundurularak 290.000 USD kabul edilmiştir.
- Market-Restaurant-Havuz gelirlerinin yıllık kar oranı %25 olarak kabul edilmiştir.
- Market-Restaurant-Havuz gelirlerinin yıllık kar artış oranı %3 kabul edilmiştir.
- Çalışmalar sırasında USD kullanılmış olup, 1 USD=1,50.-TL alınmıştır.
- Çalışmalarda 2038 vadeli USD bazlı Eurobond verimi ortalaması olan %6,80 risksiz getiri oranı olarak kabul edilmiştir.
- Projeksiyonda indirgeme oranı %11 alınmıştır.
- Projeksiyonda kapitalizasyon oranı %10 alınmıştır.
- Hesaplamalara KDV dahil edilmemiştir.
- Çalışmalara IVSC (Uluslararası Değerleme Standartları Kapsamında) vergi dahil edilmemiştir.
- Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- Söz konusu tesisin herhangi bir hukuki problemi bulunmadığı varsayılmıştır.
- Edirne Shell Akaryakıt İstasyonu ve Turistik Tesisleri'ne ait 2009 yılı 7 aylık gelirleri aşağıdaki tablodaki gibidir.

<b>EDİRNE SHELL AKARYAKIT İSTASYONU VE TURİSTİK TESİSLERİ</b>	<b>2009</b>
AKARYAKIT İSTASYONU GELİRLERİ	<b>3,042,614.55</b>
MARKET-RESTAURANT-HAVUZ GELİRLERİ	<b>289,299.15</b>

EDİRNE SHELL AKARYAKIT İSTASYONU	
Kapitalizasyon Oranı	10.0%
Akaryakıt İstasyonunun Net Kar Marjı (%)	5.0%
Market- Restaurant-Havuz Kar Artış Oranı	3.0%
Ortalama Akaryakıt Satış Fiyatı(USD/litre)	1.93
Turistik Tesis Binası Kiralanabilir Alanı(m2)	1569.00
Paçal Kira Bedeli(USD/m2)	4.50
Kira Artış Oranı	3%

Akaryakıt Satışlar (Yıllık)	Litre	Birim Fiyat (USD)	Toplam (USD)
Motorin-Kurşunsuz-Euro Dizel	1,733,750	1.93	3,353,875.71
<b>Toplam Satış Cirosu (Yıllık)</b>	<b>1,733,750</b>		<b>3,353,875.71</b>

Market-Restaurant-Havuz Gelirler Tablosu	
Yıllık Gelir (USD)	290,000.00

NAKİT AKIŞI TABLOSU	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
MARKET- RESTAURANT- HAVUZ CİROSU	0	290,000	298,700	307,661	316,891	326,398	336,189	346,275	356,663	367,363	378,384
MARKET GENEL GİDERLER	0	217,500	224,025	230,746	237,668	244,798	252,142	259,706	267,498	275,522	283,788
MARKET GOP (25%)	0	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
<b>MARKET NET GELİR</b>	<b>0</b>	<b>72,500</b>	<b>74,675</b>	<b>76,915</b>	<b>79,223</b>	<b>81,599</b>	<b>84,047</b>	<b>86,569</b>	<b>89,166</b>	<b>91,841</b>	<b>94,596</b>
KİRALANABİLİR TURİSTİK TESİS BİNA ALANI(m2)	0	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569	1,569
YILLIK DOLULUK(%)	0	25%	50%	85%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
KİRA ARTIŞ ORANI(%3)	0	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
AYLIK BİRİM KİRA DEĞERİ(USD/m2/ay)	0	4.50	4.64	4.77	4.92	5.06	5.22	5.37	5.53	5.70	5.87
KİRA GELİRİ(%100)	0	84,726	87,268	89,886	92,582	95,360	98,221	101,167	104,202	107,328	110,548
KİRA GELİRİ(BEKLENEN)		21,182	43,634	76,403	83,324	85,824	88,399	91,051	93,782	96,596	99,493
<b>TURİSTİK TESİS BİNASI KİRALANABİLİR ALAN NET GELİRİ</b>	<b>0</b>	<b>21,182</b>	<b>43,634</b>	<b>76,403</b>	<b>83,324</b>	<b>85,824</b>	<b>88,399</b>	<b>91,051</b>	<b>93,782</b>	<b>96,596</b>	<b>99,493</b>
AKARYAKIT İSTASYONU CİROSU	0	3,353,876	3,454,492	3,558,127	3,664,871	3,774,817	3,888,061	4,004,703	4,124,844	4,248,589	4,376,047
AKARYAKIT İSTASYONU GENEL GİDERLER	0	3,186,182	3,281,767	3,380,220	3,481,627	3,586,076	3,693,658	3,804,468	3,918,602	4,036,160	4,157,245
AKARYAKIT GOP (5,0%)	0	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PRİMİ GELİRLERİ % ORANI		0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PRİMİ GELİRLERİ		10,062	10,363	10,674	10,995	11,324	11,664	12,014	12,375	12,746	13,128
<b>AKARYAKIT İSTASYONU NET GELİRİ</b>	<b>0</b>	<b>177,755</b>	<b>183,088</b>	<b>188,581</b>	<b>194,238</b>	<b>200,065</b>	<b>206,067</b>	<b>212,249</b>	<b>218,617</b>	<b>225,175</b>	<b>231,930</b>
<b>NET GELİR TOPLAMI</b>	<b>0</b>	<b>271,437</b>	<b>301,397</b>	<b>341,899</b>	<b>356,785</b>	<b>367,489</b>	<b>378,513</b>	<b>389,869</b>	<b>401,565</b>	<b>413,612</b>	<b>426,020</b>
<b>ARTIK DEĞER</b>											<b>4,260,199</b>
<b>NET NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>0</b>	<b>271,437</b>	<b>301,397</b>	<b>341,899</b>	<b>356,785</b>	<b>367,489</b>	<b>378,513</b>	<b>389,869</b>	<b>401,565</b>	<b>413,612</b>	<b>4,686,219</b>

Değerleme Tablosu			
Risksiz Getiri Oranı	6.80%	6.80%	6.80%
Risk Primi	3.20%	4.20%	5.20%
İNDİRGEME ORANI	10.00%	11.00%	12.00%
<b>NET BUGÜNKÜ DEĞER (USD)</b>	<b>3,805,728 USD</b>	<b>3,566,669 USD</b>	<b>3,347,436 USD</b>
<b>YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER (USD)</b>	<b>3,800,000 USD</b>	<b>3,600,000 USD</b>	<b>3,350,000 USD</b>
<b>YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER (TL)</b>	<b>5,710,000 TL</b>	<b>5,350,000 TL</b>	<b>5,025,000 TL</b>

#### 8.2.4 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme konusu 11 ve 12 no'lu parsellerde yer alan gayrimenkuller için değer takdiri yapılırken emsal karşılaştırma yöntemi, maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

Söz konusu parseller üzerinde faal durumda olarak işletilen Shell akaryakıt istasyonu ve turistik tesis alanı yer almaktadır.

Değerleme konusu parsellere değer takdiri yapılırken, parsellerin değeri için emsal karşılaştırma yöntemi, akaryakıt istasyonu market binası, kanopi alanı turistik tesis alanında yer alan binalara maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır. Ayrıca söz konusu tesis kapsamında yasal evrakları bulunmayan yapılarında değeri ise rapor içerisinde mevcut durum değeri olarak bilgi amaçlı takdir edilmiştir.

Gelir kapitalizasyonu yönteminde işletmeden elde edilen tüm gelir kalemleri, işletmede harcanan tüm gider kalemleri dikkate alınmış, turistik tesis binasının kiralandığı varsayılarak tesisin net nakit akış tablosu oluşturulmuştur. Elde edilen net gelirler değerlendirme raporu tarihine indirgenerek tesisin bugünkü değeri elde edilmiştir.

Değerleme konusu parsellerin değer takdiri yapılırken emsal ve maliyet yaklaşımı ile bulunan **yasal durum değeri 9.400.000.-TL (Dokuzmilyondörtüzbini-TürkLirası)** takdir edilmiştir.

Değerleme konusu parsellerin değer takdiri yapılırken emsal ve maliyet yaklaşımı ile bulunan **mevcut durum değeri 9.500.000.-TL (Dokuzmilyonbeşyüzbin-TürkLirası)** olarak **bilgi amaçlı takdir edilmiştir.**

Taşınmazın gelir kapitalizasyonu yöntemine göre bulunan değeri ise **5.350.000.-TL (Beşmilyonüçyüzellibini-TürkLirası)** takdir edilmiştir.

Değerleme çalışması yapılan gayrimenkulde yer alan tesis tam doluluğa sahip olmayıp, tüm kapalı alanları aktif olarak kullanılmamaktadır. Tesis bünyesinde hizmet veren ve düğün organizasyonları da yapılan havuz alanı dönemsel olarak hizmet vermektedir. Tesisin tam kapasite ile çalışmıyor olması nedeni ile gelir kapitalizasyonu yöntemi ile bulunan değer taşınmazın gerçek değerini yansıtmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle taşınmazın emsal karşılaştırma ve maliyet yöntemine göre bulunan toplam değerinin daha somut verilere dayandığı düşünülerek raporun nihai sonuç değeri emsal karşılaştırma ve maliyet yöntemine göre bulunan yasal durum değeri olan **9.400.000.-TL (Dokuzmilyondörtüzbini-TürkLirası)** takdir edilmiştir.

EDİRNE SHELL AKARYAKIT İSTASYONU VE TURİSTİK TESİSİ		
Kullanılan Yöntem	Değeri (TL)	Değeri(USD)
Maliyet Yöntemi	9,400,000	6,300,000
Gelir Kapitalizasyonu	5,350,000	3,600,000

#### KDV Uygulaması ile İlgili Karar :

"2002/4480 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kanun ile net alanı 150 m<sup>2</sup>'ye kadar olan konut teslimlerinde %1 net alanı 150 m<sup>2</sup>'nin üstünde olan konut teslimleriyle iş yeri ve diğer gayrimenkullerin teslimlerinde ise % 18 KDV uygulanacaktır."

Bu karar kapsamında değerlendirme konusu taşınmaz 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.Ş. tarafından taşınmazın değeri aşağıdaki gibi takdir edilmiştir.

**Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, 48MII.b pafta, 2261 ada, 11 ve 12 parsel no'lu ,“Arsa” vasıflı, “Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.” mülkiyetinde bulunan taşınmazların;**

**16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARIÇ)**

**9.400.000.-TL**  
(Dokuzmilyondört yüzbin.-Türk Lirası)

**6.300.000-USD**  
(Altımilyonüç yüzbin.-Amerikan Doları)

<b>NOT:</b>	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.

**Edirne ili, Merkez ilçesi, Kirişhane mahallesi, Kirişhane mevkii, 48MII.b pafta, 2261 ada, 11 ve 12 parsel no'lu ,“Arsa” vasıflı, “Metro Turizm Otelcilik ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş.” mülkiyetinde bulunan taşınmazların;**

**16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV DAHİL)\***

**11.092.000-TL**  
(Onbirmilyondoksaniki bin-Türk Lirası)

**7.434.000-USD**  
(Yedimilyondört yüzotuzdört bin-Amerikan Doları)

<b>NOT:</b>	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.

**Ömer Latif YALÇIN**  
Değerleme Uzmanı

**Adem YOL**  
Sorumlu Değerleme Uzmanı

**EKLER**

1	Tapu Fotokopisi
2	Yapı Ruhsat Fotokopisi
3	Yapı Kullanma İzin Belgesi Fotokopisi
3	İmar Durumu
4	Takyidat Belgesi Fotokopisi
5	Fotoğraflar
6	Özgeçmişler
7	SPK Lisansları Fotokopisi