

GAYRİMENKUL DEĞERLEME RAPORU



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



ISO9001:2008
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010REV118-1

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010REV118-1	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	E-5 Karayolu, No: 117, BP Tesisleri, Ayşekadın-Merkez / EDİRNE		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Ömer Latif YALÇIN / Değerleme Uzmanı (401139)	Adem YOL / Sorumlu Değerleme Uzmanı (400101)	
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.		
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	Faal durumda akaryakıt istasyonu		
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	Edirne ili, Merkez ilçesi, Yancıkçı Şahin mahallesi, Şeh Çelebi İstanbul mevkii, 40 pafta, 480 ada, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve Yancıkçı Şahin mahallesi, 40 pafta, 480 ada, 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkuller.		
İMAR DURUMU:	Taşınmazlar 23.05.2003 onay tarihli 1/1.000 ölçekli "Uygulama İmar Planı" kapsamında "Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonları" lejandında kalmaktadır. Yapılaşma şartları; § Emsal: 0,50'dir. § H _{maks} = 6,50 m.'dir		
16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV Hariç)	5.400.000.-TL (Beşmilyondörtüzbin.-Türk Lirası)		
	3.600.000-USD (Üçmilyonaltıyüzbin.-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
---------------------------------------	--------------------------------------

İÇİNDEKİLER

RAPOR BİLGİLERİ.....	4
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası	4
1.2 Rapor Türü	4
1.3 Raporu Hazırlayanlar	4
1.5 Dayanak Sözleşmesi.....	4
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler	4
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar.....	4
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler	4
ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI	5
2.1 Şirket Bilgileri	5
2.2 Müşteri Bilgileri.....	5
2.3 Kullanılan Değer Tanımları.....	5
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)	5
2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri	5
2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri	5
BÖLÜM 3	6
GENEL VE ÖZEL VERİLER	6
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	7
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	13
3.2.1 Edirne İli	13
3.2.2 Merkez İlçesi	14
BÖLÜM 4	15
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ	15
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri.....	15
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri*	15
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri	16
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri	16
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.....	18
4.4 Hukuki Sorumluluk.....	18
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon).....	18
BÖLÜM 5	19
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ	19
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri.....	19
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı	21
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	22
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri	22
5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler	23
5.6 Harici ve Müteferrik İşler	23
BÖLÜM 6	23
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ	23
BÖLÜM 7	24
GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ	24
7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler	24
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	24
7.1.2 Maliyet Yaklaşımı.....	24
7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	24
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı	24
BÖLÜM 8	25
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ	25
8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi	26
8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi	27
8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	28
8.2.3.1 Risksiz getiri oranı	28
8.2.3.2 Piyasa Riski Primi- Piyasa Endeksi.....	29
8.2.3.3 İskonto Oranı (Risksiz Getiri Oranı+ Piyasa Riski Primi = İskonto Oranı).....	29
8.2.3.4 Genel Kapitalizasyon Oranı	29
8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM)	29
8.2.5 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	32
BÖLÜM 9 SONUÇ	33
EKLER	34

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, 2010REV118-1 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu rapor, Edirne ili, Merkez ilçesi, Yancıkçı Şahin mahallesi, Şeh Çelebi İstanbul mevkii, 40 pafta, 480 ada, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve Yancıkçı Şahin mahallesi, 40 pafta, 480 ada, 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetinde bulunan "Petrol İstasyonu"nun maliyet yaklaşımına göre adil piyasa değerinin ve "Petrol İstasyonu"nun işletmesiyle oluşan nakit akışları baz alınarak "Gelir Kapitalizasyon Yöntemi" ile net bugünkü değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla hazırlanan değerlendirme raporudur. Bu rapor Sermaye Piyasası Mevzuatı Hükümlerine göre hazırlanmıştır.

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 işlemi genel anlamda olumsuz yönde etkileyen ve sınırlayan bir faktör yoktur.

1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar

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

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

Değerleme konusu gayrimenkul ile ilgili şirketimiz tarafından daha önceki tarihlerde 1 adet değerlendirme raporuna ait bilgiler aşağıdaki gibidir.

	Rapor-1
Rapor Tarihi	01/08/2008
Rapor Numarası	2008REV265
Raporu Hazırlayanlar	Murat Peker-Işıl Dinçer-Adem YOL
Gayrimenkulün Toplam Değeri (TL)	8,153,000 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 Likidasyon Değeri

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

2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri

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

BÖLÜM 3

GENEL VE ÖZEL VERİLER

Veri araştırması, değerlendirme konusu varlığın piyasa seviyesindeki uluslararası, ulusal, bölgesel ya da komşuluk çevresi trendlerini araştırmakla başlar. Bu araştırma değerlendirme uzmanının o özgün piyasa alanında gayrimenkul değerlerini etkileyen ilkelerin, güçlerin ve etmenlerin ilişkilerini anlamasına yardımcı olur. Araştırma, aynı zamanda değerlendirme uzmanına rakamsal bilgileri, piyasa trendlerini ve ipuçlarını sağlar. Genel veriler, tanımlanmış piyasa bölgesinde mülk değerini etkileyen toplumsal, ekonomik, kamusal ve çevresel verilerdir. Özel veriler ise, değerlemesi yapılacak mülke ve eşdeğer mülklerin niteliklerine ilişkin verilerdir.

3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler

3.1.1 Demografik Veriler

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

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

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

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

Ülkemizde ortanca yaş 28,8'dir. Ortanca yaş erkeklerde 28,2 iken, kadınlarda 29,3'tür. İl ve ilçe merkezlerinde ikamet edenlerin ortanca yaşı 28,7; belde ve köylerde ikamet edenlerin ortanca yaşı ise 29,1'dir. 15-64 yaş grubunda bulunan çalışma çağındaki nüfus, toplam nüfusun % 67'sini oluşturmaktadır. Ülkemiz nüfusunun % 26'sı 0-14 yaş grubunda, % 7'si ise 65 ve daha yukarı yaş grubunda bulunmaktadır.

Nüfus yoğunluğu olarak ifade edilen "bir kilometrekareye düşen kişi sayısı" Türkiye genelinde 94 kişidir. Bu sayı illerde 11 ile 2.486 kişi arasında değişmektedir. İstanbul 2.486 kişi ile nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu il'dir. Bunu sırasıyla; 421 kişi ile Kocaeli, 322 kişi ile İzmir, 249 kişi ile Hatay ve 245 kişi ile Bursa illeri izlemektedir.. Nüfus yoğunluğunun en az olduğu il ise 12 kişi ile Tunceli'dir. Nüfus yoğunluğunun en az olduğu il ise 11 kişi ile Tunceli'dir. Yüzölçümü büyüklüğüne göre ilk sırada yer alan Konya'nın nüfus yoğunluğu 51, yüzölçümü en küçük olan Yalova'nın nüfus yoğunluğu ise 239'dur.

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

3.1.2 Ekonomik Veriler¹

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

Gayrimenkul sektörünün en üst seviyeye çıktığı bu dönemde yabancı yatırımların yolu açılmış ve sadece sıcak para değil, sabit yatırımlarla da yurtdışı kaynaklardan girişler gözlemlenmiştir. Yukarı doğru süren ivme 2006 yılının son çeyreğine kadar devam etmiştir. 2007 yılı seçim yılı olduğundan yerli ve yabancı yatırımcılar yatırım kararları için seçimi beklemiş ve seçim sonucunda siyasi istikrarın devam edeceği görülüp yatırımlara devam edilmiştir.

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

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

Bu süreçte Türkiye'ye bakıldığında; ülkemizdeki bankacılık sisteminde konut kredilerinin payının düşük olması, krizin etkilerini hafifletse de Türkiye de dünyada olup biten tüm bu gelişmelerden 2008 yılı 3. çeyreğinden itibaren etkilenmeye başlamıştır. Döviz kurlarındaki artış ve satışlardaki azalma gayrimenkul sektöründe de etkilerini hissettirmeye başlamıştır. Konut fiyatları ve taleplerde yaşanan durağanlık genel perspektife paralel yerini düşüş eğilimine bırakmıştır. Gayrimenkul piyasası bu dönemde kredi faizlerinin yükselmesi, yatırımların ertelenmesi ve gelecek öngörülerinin zor olması sebebi ile durgun bir döneme girmiştir.

2008 yılı sonu ve 2009 yılı başında Türkiye'de ekonomik kriz reel sektörde de hissedilmeye başlamıştır. 2009 yılı içerisinde ekonomik daralma ile birlikte sanayi üretimi ve istihdamda düşüşler yaşanmıştır. Gayrimenkul sektörünün de 2009 yılını küçülerek geçirdiği, fiyatların düşüş hareketini sürdürdüğü ve talebin az olduğu bilinmektedir. Ancak 2010 yılı başlarında ülke ekonomisinde ve dış piyasalarda yaşanan pozitif görünüm ile birlikte sürdürülebilir bir kalkınmanın tekrar başlayacağı ve krizin etkilerinin azalarak biteceği düşünülmektedir. 2010 yılı ve ilerki yıllar için yapılan öngörülere paralel ülke ekonomisinin lokomotif 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 halindedir. Bunların hepsi ülke coğrafyasında ve ülke ekonomik ortamında, bu ülkede yaşayan veya o anda bulunan kişilerin katılımıyla gerçekleşmektedir.

3.1.3.1 Ulaştırmanın Aranan özellikleri

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

¹ TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

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 kullanılamayan kapasite ekonomik kayıptır.

Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

Ulaşım Hızlı Olmalıdır

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

Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

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

3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

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

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

3.1.3.3 Türkiye'de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

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

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

Bu duruma örnek olarak Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum-Aşkale-Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlayan karayolu Kop (2.305 m.) ve Zigana (2.010 m.) geçitleri ile, Çataltepe (1.210 m.) geçitleri vasıtası ile sağlanır. Aynı biçimde Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi arasındaki kara ve demiryolu bağlantısı

Toroslar üzerindeki birtakım geçit ve boğazlarla mümkündür. Bunlardan Gülek Boğazı (1.050 m.) ilkçağlardan beri kullanılır. Silifke-Mut üzerinden Konya'ya bağlanan Sertavur Geçidi (1.630 m.) Antalya-Isparta-Burdur arasındaki bağlantı ise Çubuk Boğazı (895 m.) ve Çeltikçi Beli (1.225 m.) üzerinden yapılır.

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

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

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

3.1.3.3 Türkiye'de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

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

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

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

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

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

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

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

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

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



3.1.3.4 Türkiye’de Karayolları Ulaşımı

Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde nüfus artışı ise %50 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde 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 zaman ekonomik parametrelerin artış hızının ulaşım talebinin gerisinde kaldığı görülmüştür.

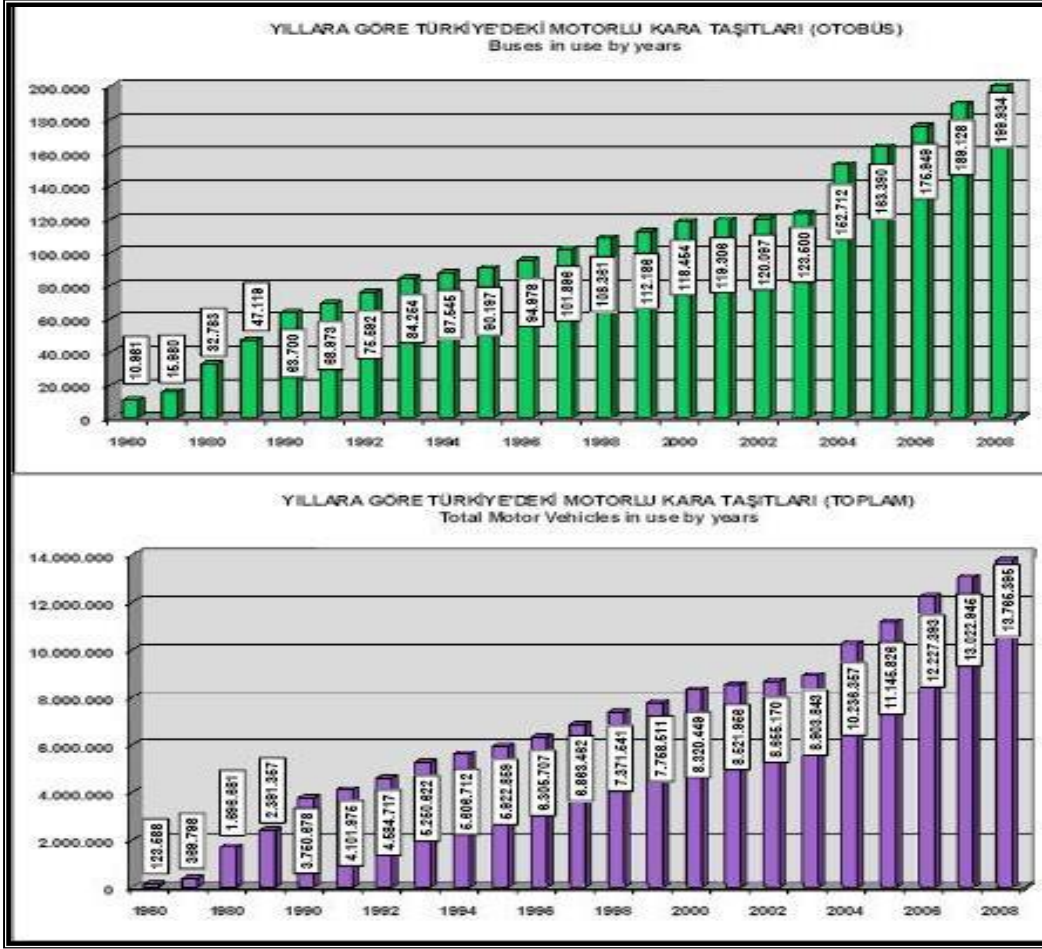
Bölgesel veya ulusal ulaşım planlamalarında çalışmaların ilk ayağını oluşturan talep tahminleri planlama için çok önemlidir. Ulaşım talebi genel kabul gördüğü üzere sosyoekonomik (aile büyüklüğü, nüfus, araç sahipliği, gelir ve v.b.) parametrelere bağlı türev bir taleptir.

UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								MİLYON Million
O : OTOYOL Motorways		D : DEVLET YOLU State Roads		İ : İL YOLU Provincial Roads		T: TOPLAM Total		
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km			YOLCU - KM Passenger - Km				
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Otm. Yı - Km Pas. Car Pa - Km	Otb. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950	172	80	278	530	401	1 627	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	46	22	74	142	160	648	181	989
T	508	237	818	1 563	1 755	7 128	1 997	10 880
1970	2 511	775	2 824	6 110	12 194	21 983	4 796	38 973
I	150	47	170	367	731	1 319	288	2 338
T	2 661	822	2 994	6 477	12 925	23 302	5 084	41 311
1980	7 023	1 032	5 893	13 948	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	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	19 146	2 291	10 229	31 666	48 876	77 885	14 332	141 093
I	1 915	229	1 023	3 167	4 887	7 789	1 433	14 109
T	21 061	2 520	11 252	34 833	53 763	85 674	15 765	155 202
2000	3 930	407	1 987	6 324	9 826	11 600	862	22 288
D	28 090	2 493	13 633	44 216	70 228	71 056	6 258	147 542
I	4 204	166	1 241	5 611	10 506	4 735	610	15 851
T	36 224	3 066	16 861	56 151	90 560	87 391	7 730	185 681
2005	6 029	584	2 853	9 466	15 074	16 532		31 606
D	29 987	2 642	13 209	45 818	74 918	59 763		134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 630		15 865
T	40 490	3 441	17 198	61 129	101 227	80 925		182 152
2006	7 559	675	3 294	11 528	18 898	19 097		37 994
D	30 982	2 508	13 565	47 055	77 455	56 154		133 608
I	4 647	205	1 142	5 994	11 618	4 373		15 991
T	43 188	3 388	18 001	64 577	107 970	79 624		187 593
2007	8 529	714	3 484	12 727	21 317	22 556		43 873
D	33 561	2 574	14 324	50 459	83 904	63 790		147 694
I	5 034	211	1 178	6 423	12 588	4 960		17 548
T	47 124	3 499	18 986	69 609	117 809	91 306		209 115
2008	8 795	737	3 599	13 131	21 988	22 407		44 395
D	33 658	2 506	14 091	50 254	84 146	60 231		144 377
I	5 049	206	1 131	6 386	12 622	4 704		17 326
T	47 502	3 449	18 821	69 771	118 756	87 342		206 098

Aralık 09
Dec 09

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

1977 yılında Helsinki Nihai Belgesi Kararları doğrultusunda 10 Avrupa ülkesinin katılımıyla imzalanan ve Avrupa Ekonomik Komisyonu ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı desteğinde halen devam eden TEM (Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu) Projesi, Türkiye sınırları içinde Kapıkule'den başlayıp İstanbul-Ankara üzerinden devam ediyor. Anadolu Otoyolu, Gümüşova-Gerede kesimi de bu güzergâh üzerinde TEM projesinin bir parçasını oluşturuyor. Edirne-İstanbul-Ankara eksenindeki ulusal ve uluslararası taşıma talebini karşılamayı amaçlayan otoyol projesi içinde yer alan Bolu Dağı Geçişi ise projenin yapımı tamamlanmayan tek kısmını oluşturuyor.



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-İstanbul 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 km² 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	: Yancıkçı Şahin Mah.	Yancıkçı Şahin Mah.
Köyü	: -	-
Sokağı	: -	-
Mevkii	: Şeh Çelebi İstanbul	Şeh Çelebi İstanbul
Pafta No.	: 40	40
Ada No.	: 480	480
Parsel No.	: 3	4
Yüzölçümü	: 500,00 m ²	644,15 m ²
Ana Gayrimenkul Vasfı	: Kargir Benzin İstasyonu	Arsa
Sahibi	: Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi
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 04.07.2010 tarih, saat 15.50 itibarıyla yapılan incelemede alınan bilgilere ve ekte sunulan takyidat belgesine göre;

Ø 480 Ada, 3 no'lu Parsel*;

Rehinler Hanesinde

§ BP Petrolleri A.Ş. lehine 4.000.000.- TL bedelle, akdi faizle, 1.derece, FBK müddetle ipotek bulunmaktadır. (14.03.2008 tarih, 3092 yevmiye ile)

Hak ve Mükellefiyetler hanesinde.

§ BP Petrolleri A.Ş. lehine üst hakkı (15 yıl) bulunmaktadır. (Başlama tarihi:14.03.2008, Süre:15 Yıl) (03.14.2008 tarih ve 3134 yevmiye no ile)

Ø 480 Ada, 4 no'lu Parsel*;

§ Herhangibir takyidat bulunmamaktadır.

*Söz konusu taşınmazlara ait tapu kütükleri ilgili tapu müdürlüğünde inceletirilmemiştir. 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 işlemleri görülmüştür.

Aşağıdaki bilgiler firmamız tarafından ilgili kuruma düzenlenen 2008REV265 no'lu rapor bilgilerinden yararlanılarak düzenlenmiştir. Söz konusu taşınmazların ilgili tapu müdürlüğünde tapu kütükleri incelenememiş olup, son 3 yıllık hareketleri ile ilgili bilgi verilmemiştir.

2008REV265 no'lu rapor bilgilerine göre; konu taşınmazlar ile ilgili son üç sene içinde gerçekleşen satış veya devir işlemleri ile ilgili bilgiler;

- § 480 Ada, 3 No'lu Parsel: Şinasi Dörtok mülkiyetinde iken 06.12.2007 tarihinde 11908 yevmiye ile intikal yolu ile Osman Nuri Dörtok, Oğuz Dörtok, Kamile Aysel Mutağçılar, Hüsnü Anıl Dörtok ve Dilge Dörtok mülkiyetine, yine aynı tarih ve yevmiye no'su ile pay temlik yoluyla Oğuz Dörtok ve Kamile Aysel Mutağçılar mülkiyetine geçmiştir. Daha sonra 14.12.2007 tarih ve 12281 yevmiye no'su ile satış yoluyla "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetine geçmiştir.
- § 480 Ada, 4 No'lu Parsel: 08.02.2008 tarihinde 1577 yevmiye no'su ile yoldan ihdas yöntemiyle oluşmuş olup Edirne Belediyesi adına tescil edilmiştir. Daha sonra 09.04.2008 tarih ve 4233 yevmiye no'su ile, satış yoluyla, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetine geçmiştir.

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;

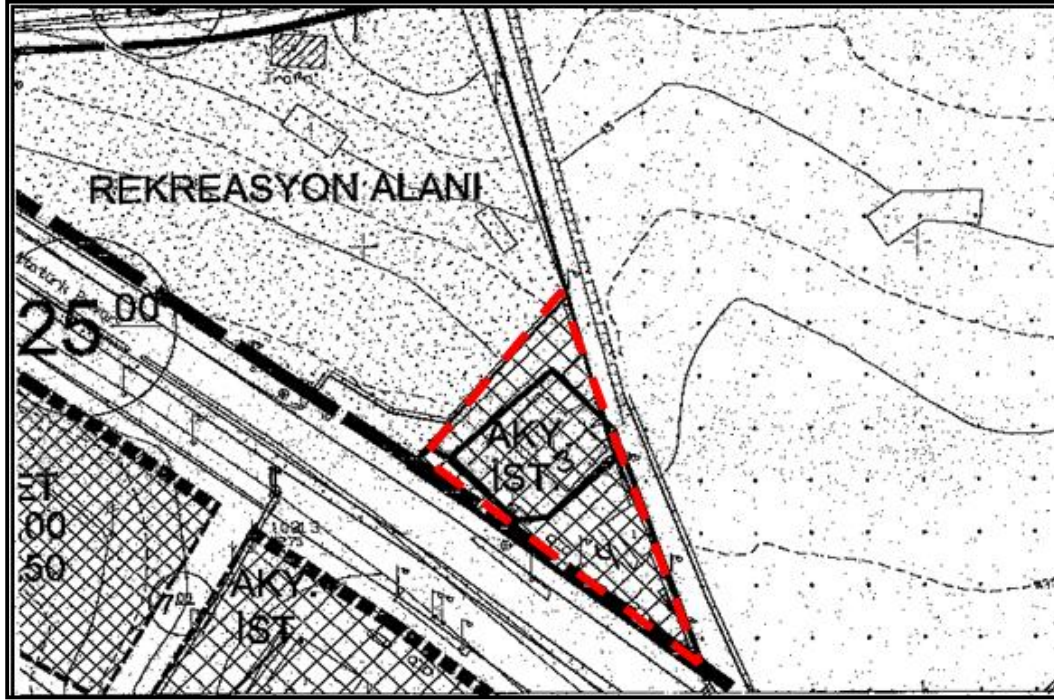
ü İmar Durumu:

Taşınmazlar 23.05.2003 onay tarihli 1/1.000 ölçekli "Uygulama İmar Planı" kapsamında;

§ "Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonu" lejandında kalmaktadır.

§ Emsal= 0,50'dir.

§ H_{max}= 6,50 m.'dir.



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

İlgili Plan Notları:

Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonları

26.5.1. Bu Alanlar; Sadece Bakım, Akaryakıt ve LPG ile Çalışan Motorlu Taşıtlar İkmal Hizmetleri için ayrılmış alanlardır. Bu alanlarda birlikte veya ayrı ayrı Bakım Akaryakıt İstasyonu ve LPG İkmal İstasyonu yapılabilir.

26.5.2. Plan Üzerinde ayrıca belirtilmediği durumda Yapılaşma Şartları

- İnşaat Alanı E= 0,50
- Maksimum Yapı Yüksekliği = 6.50 Metredir.

26.5.3. Bakım Akaryakıt İstasyonu ve LPG İkmal İstasyonlarının birlikte veya ayrı ayrı yapılacağı durumda da yukarıda belirtilen yapılaşma şartlarına uyulacaktır.

26.5.4. Plan üzerinde "Bakım Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonu veya sadece LPG İkmal İstasyonu" olarak gösterilen alanların dışında LPG ile Çalışan Motorlu Taşıtlar İkmal İstasyonları yapılamaz.

26.5.5. Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonlarında; yürürlükte bulunan; Petrol Piyasası Kanunu, Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik, Sivilaştırılmış Petrol Gazları (LPG) ile Çalışan Motorlu Taşıtlar için İkmal İstasyonlarının Kuruluş, Denetim, Emniyet ve Ruhsatlandırılma İşlemlerine İlişkin Yönetmelik (Sadece LPG İkmal İstasyonları için) ve ilgili diğer kanun ve yönetmelik hükümleri ile, Türk Standartları Enstitüsü'nün yayınlamış olduğu Sivilaştırılmış Petrol Gazları (LPG) İkmal İstasyonu ve Karayolu Taşıtları için Emniyet Kurallarını içeren TS 19399 sayılı standartta (Sadece LPG İkmal İstasyonları için) belirtilen hükümlere

Ü Ruhsat ve İzinler:

- Ø 28.05.1991 tarih ve 4 cilt, 36 sayfa no'lu 117 m² çelik sundurma için verilmiş yapı ruhsatı bulunmaktadır. Ancak mevcutta ilgili kanopinin çok kısıtlı bir kısmı ilgili parsel üzerinde kalmaktadır.
- Ø Belediyede yapılan araştırmada değerlendirme konusu parsel üzerinde bulunan sundurma harici herhangi bir yapı için yapı ruhsatı veya yapı kullanma izin belgesine rastlanılmamıştır.
- Ø Taşınmazın arşiv dosyasında Mobil Oil Türk A.Ş. tarafından çizilmiş üzerinde belediye onayı bulunmayan mimari projeler bulunmaktadır.
- Ø Söz konusu tesisin yer aldığı parsellerin mülkiyetinin tesisin yapım aşamasında Edirne Belediyesi'ne ait olduğundan dolayı, inşaat yapım aşamasında herhangi bir ruhsat vs. hazırlanmadığı belediye yetkililerince belirtilmiştir. Ayrıca tesisin tapu kütüğüne de "Kargir Benzin İstasyonu" olarak tescil ettirilmesinden dolayı yasal ve hukuki bir probleminin bulunmayacağı belirtilmiştir.
- Ø Ayrıca belediye yetkililerince; tarihi net olarak belirtilmeden değerlendirme konusu taşınmaz için basit tadilat, tamirat amaçlı izin verilmiş olduğu belirtilmiştir. Bu durumda da parsellerin üzerindeki yapıların yasallığını kanıtladığı belirtilmiştir.
- Ø Ayrıca ekte sunulmuş olan Edirne Belediyesi'nce 18/01/2008 tarih ve 06 no ile taşınmaz için verilmiş olan işyeri açma ve çalışma ruhsatı bulunmaktadır. Bu ruhsat doğrultusunda taşınmazın yasalılığı konusunda bir sıkıntı olmadığı düşünüülerek taşınmazın tamamının yasal olduğu kabul edilmiştir.

Ü 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

- § Edirne Belediyesi İmar Müdürlüğü yetkililerinden alınan şifahi bilgilere göre, değerlendirme konusu parsellerin son 3 yıllık dönem içerisinde imar durumlarında herhangi bir değişiklik meydana gelmediği belirtilmiştir.

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, No: 117, BP Tesisleri, Ayşekadın-Merkez / EDİRNE.

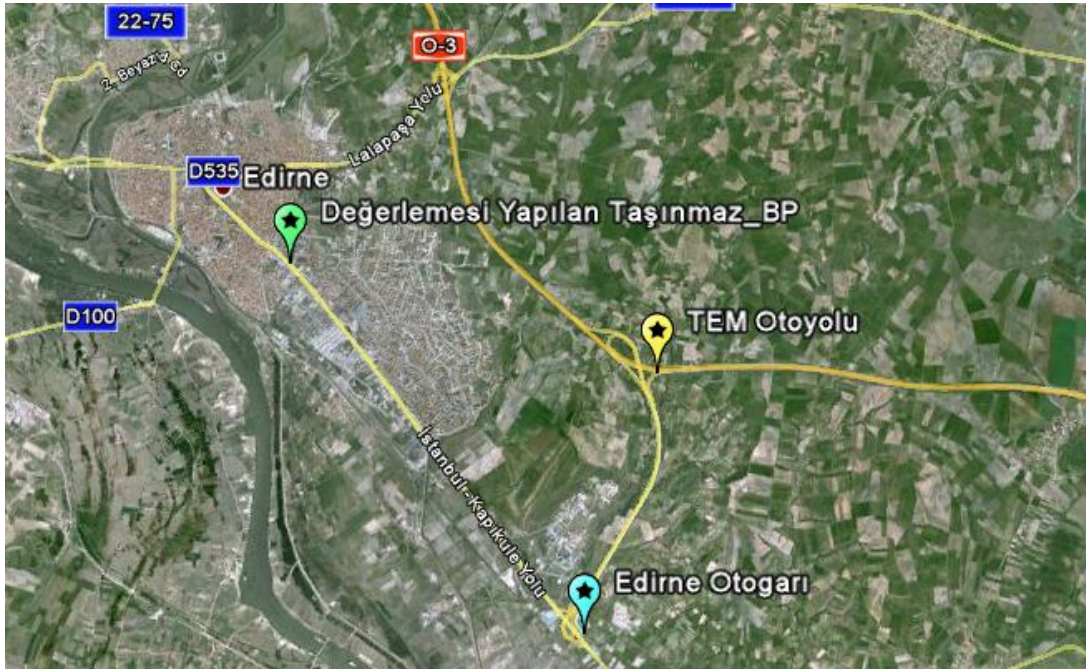
Taşınmaz, Edirne ili, Merkez ilçesi, Ayşekadın semti, E-5 Karayolu üzerinde konumlanmış, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı taşınmazlar üzerinde konumlanmış olan akaryakıt istasyonudur. Değerleme konusu taşınmaz E-5 Karayolu'na cephelidir.

Konu taşınmaza ulaşım için TEM Otoyolu üzerinden Otogar yönünden Edirne kent merkezine ilerlenerek Ayşekadın semtine ulaşılır. Değerleme konusu taşınmaz, E-5 Karayolu üzerinde sol kolda yer alan Petrol Ofisi Çağlar akaryakıt istasyonunun tam karşısında, Çamlık Aile Çay Bahçesi'nin bitişiğinde yer almaktadır. Taşınmazın yakın çevresinde Kiler Market, CarrefourSA, OPET Akaryakıt İstasyonu, Mimar Sinan Kapalı Spor Salonu, Trakya Birlik Binaları, DSİ Bölge Müdürlüğü gibi Edirne'de bilinirliği yüksek olan yapılar yer almaktadır. Taşınmaza toplu taşıma ve özel araçlarla kolaylıkla ulaşılabilir. Değerleme konusu taşınmazın E-5 Karayolu'na yaklaşık 65 m. cepheli bulunmaktadır. Taşınmazlar üzerindeki eğim düze yakındır. Taşınmazın cepheli olduğu E-5 Karayolu gün içerisinde trafik yoğunluğunun çok fazla olduğu bir akstır.

Tesisin tamamının E-5 Karayolu'na yaklaşık 65 m. cepheli bulunmaktadır. Taşınmazlar üzerindeki eğim düze yakındır. Taşınmazın cepheli olduğu E-5 Karayolu gün içerisinde trafik yoğunluğunun çok fazla olduğu bir akstır.

Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Edirne Otogarı	~ 5,00
Edirne Kent Merkezi	~2,00





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

5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

Değerleme konusu taşınmazlar, Edirne ili, Merkez ilçesi, Yancıkçı Şahin mahalle, Şeh Çelebi İstanbul mevkii, 40 pafta, 480 ada, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve Yancıkçı Şahin mahalle, 40 pafta, 480 ada, 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetinde bulunan gayrimenkullerdir.

Değerleme konusu 3 ve 4 no'lu parsel üzerinde faaliyet göstermekte olan akaryakıt istasyonu, market-idari ofis binası ve 2 adet pompa adasından oluşmaktadır.

Taşınmazın mevcut durumunda yapılan tespitlerde; kanopi alanı ~ 117 m², market-idari binası ise ~ 180 m² kullanım alanına sahiptir. Taşınmazın kanopi alanı yasal evrakları ile uyumlu olup, market-idari ofis binasının yasal evrakları bulunmamaktadır.

Akaryakıt istasyonunda gömülü durumda; 20.000 lt. kapasiteli 3 adet, 10.000 lt kapasiteli 2 adet olmak üzere toplam 5 adet 80.000 lt kapasiteli akaryakıt tankı bulunmaktadır. Bu tanklardan 2 adedi benzin, 2 adedi kırsal motorin ve 1 adedi euro dizel amaçlı yerleştirilmiştir. Yaklaşık 117 m²lik alana yayılan, ~ 5,20 m. yüksekliğindeki kanopi kısmında bulunan 2 adet pompa adasında toplam 16 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır. Tesiste, 8 adet tabancada taşıt tanıma sistemi 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.



5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Gayrimenkulün Genel Özellikleri:

İnşaat Tarzı	: Betonarme(Market-İdari Bina), Çelik konstrüksiyon(Kanopi Alanı)
Çatı Sistemi	: Teras çatı(Market-İdari Bina)
İnşaat Nizamı	: Ayrık nizam
Binanın Kat Adedi	: Zemin kat(1)- Market-İdari bina
Ekspertiz Konusu Alan	: Market-İdari Bina :180 m ² (Mevcut duruma göre) Kanopi Alanı: 117 m ² (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
Yaşı	: ~ 19 yıl(Yapı Ruhsat Tarihine Göre)
Elektrik	: Şebeke
Su	: Şebeke
Kanalizasyon	: Şebeke
Isıtma Sistemi	: Klima
Havalandırma Sistemi	: Mevcut
Jeneratör	: Mevcut- 1 adet 70 kVa
Asansör	: Mevcut değil
Yangın Merdiveni	: Mevcut değil
Yangın Alarmı	: Mevcut değil
Yangın Söndürme Sistemi	: Mevcut değil (Yangın söndürme tüpleri mevcut)
Güvenlik	: Mevcut
Park Yeri	: Mevcut- Açık otopark

5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri

Market- İdari Bina	
Bina mevcutta yerinde yapılan ölçümlere göre toplam ~180 m ² kullanım alanına sahiptir. Binada market alanı, idari ofis alanları, teknik odalar, bay- bayan WC bulunmaktadır.	
Kullanım Amacı	: Market, idari ofis bölümleri, teknik ofis alanları, bay-bayan WC
Kat Adedi	: Zemin Kat
Ekspertiz Konusu Alan	: 180 m ² (Mevcut duruma göre)
Zemin	: Seramik
Duvar	: Kısmen sıva üzeri boya, market bölümünde kısmen ahşap panel kaplama
Tavan	: Kısmen sıva üzeri boya, kısmen asma tavan üzeri sac panel ve taşyünü kaplama
Aydınlatma	: Gömme spot armütürler ve floresan
Doğrama	: Camekanlı alüminyum

Kanopi Alanı	
2 adet pompa adasında toplam 16 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.	
Kullanım Amacı	: Kanopi
Ekspertiz Konusu Alan	: ~ 117 m ² (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
İnşaat tarzı	: Çelik konstrüksiyon
Yükseklik	: 5.00 mt.
Giydirme	: Alüminyum kompozit levha

5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler

- § Tesis değerlendirme günü itibarıyla faaliyet göstermektedir.
- § Değerleme konusu gayrimenkulün konumlanmış olduğu parsellerin E-5 Karayoluna ~ 70 m. cephesi bulunmaktadır.
- § Tesisin cepheli olduğu E-5 Karayolu'nun gün içi trafik yoğunluğu çok yüksektir.
- § Tesisin yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu faaliyet göstermektedir.
- § Akaryakıt istasyonunda, gömülü durumda 5 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır. Akaryakıt tanklarının 3 adeti 20.000 lt, 2 adeti 10.000 lt. hacme sahiptir.*
- § Tesiste 2 adet pompa adası ve 16 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.
- § İstasyonun fonksiyonel bütünlüğünü tamamlayan ~ 117 m² alanlı kanopi bulunmaktadır.
- § Tesiste 1 adet 70 kVa'lık jeneratör, 2 adet hidrofor bulunmaktadır.
- § Tesise giriş E-5 Karayolu üzerinden sağlanmaktadır.

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

5.6 Harici ve Müteferrik İşler

Değerleme konusu taşınmaza ilişkin harici ve müteferrik işler olarak beton sahalar 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 değerlendirilmesi yapılan mülkün en yüksek getiriyi sağlayan en verimli kullanımıdır. 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 kullanımıdır.

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

Değerleme konusu taşınmazların en etkin ve verimli kullanımı mevcut imar planı doğrultusunda "Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonu" kullanımı olduğu düşünülmektedir.

BÖLÜM 7

GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ

7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler

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

7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı

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

7.1.2 Maliyet Yaklaşımı

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

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

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

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

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

7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı

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

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

7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı

Yatırımların amacı mal veya hizmetler üretip piyasaya arz etmek ve bunun sonucunda kar etmektir. Yatırım, ticari karlılığı üretilen 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

- ü Tesis E-5 Karayolu üzerinde yer almaktadır.
- ü Tesisin E-5 Karayolu'na yaklaşık 70 m. cephesi bulunmaktadır.
- ü Tesis Edirne ilinin bilinirliği yüksek akaryakıt istasyonlarındandır.
- ü Tesisin cephesi olduğu E-5 Karayolu'nun gün içi araç trafik yoğunluğu yüksektir.

✓ ZAYIF YANLAR

- Tesisin yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu bulunmaktadır.
- Tesisin parsel alanı esnek ve verimli kullanıma uygun değildir.
- Tesisin 2 adet pompa adası bulunmaktadır.

✓ FIRSATLAR

- ü Taşınmazın karşı cephesinde inşa edilmesi planlanan Edirne Alışveriş Merkezi'nin faaliyete geçmesi durumunda bölgenin cazibesinin daha da artacağı düşünülmektedir.
- ü Taşınmazın bulunduğu bölgede arsa arzı kısıtlı sayıdadır.

✓ TEHDİTLER

- Ekonomideki belirsizlik ve dalgalanmalar tüm sektörleri etkilediği gibi gayrimenkul sektörünü de olumsuz yönde etkilemektedir.
- Taşınmaz "Bakım, Akaryakıt ve LPG İkmal İstasyonu" imarlı olduğundan müşteri potansiyeli kısıtlıdır.

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 emlakçılardan görüşleri aşağıda belirtilmiştir.

- § Değerleme konusu taşınmaza ile aynı bölgede, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 8.000 m² alanlı arsanın 8.000.000.-TL bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.000.-TL/m², 666.-USD/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlu, Kıpa mevkiinde, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 18.000 m² alanlı arsanın birim m²'sinin 1.200.-TL/m² bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.200.-TL/m², 800.-USD/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlu, Kıpa mevkiinde, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı, 2.500 m² alanlı arsanın 2.500.000.-EURO bedelle satılık olduğu bilgisi edinilmiştir.(1.000.-EURO/m², 2.000.-TL/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaz ile aynı konumda, E-5 Karayolu'na cepheli, ticari imarlı arsaların şehir merkezi dışında doğru(Tıp Fakültesi Mevkii) gittikçe fiyatlarının düştüğü, satış rakamlarının arsanın konumuna ve yüzölçümüne göre birim m²'sinin 500-1.000.-TL/m² bedelle satılabileceği bilgisi edinilmiştir.(500-1.000.-TL/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaza yaklaşık 4-5 km. mesafede yer alan, E-5 Karayolu'na cepheli, Turizm Tesis İmarlı arsaların 400.-TL/m² bedelle satılabileceği bilgisi edinilmiştir.(400.-TL/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaza yaklaşık 4-5 km. mesafede yer alan, E-5 Karayolu'na cepheli, Turizm Tesis İmarlı, 6.500 m² alanlı arsanın 3.500.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (538.-TL/m², 358.-USD/m²)
- § Değerleme konusu taşınmaza yaklaşık 4-5 km. mesafede yer alan, E-5 Karayolu'na cepheli, Ticari imarlı, 8.000 m² alanlı arsanın 4.750.000.-TL bedelle satılık olduğu öğrenilmiştir. (593.-TL/m², 395.-USD/m²)
- § Bölge emlakçıları ile yapılan görüşmelerde, bölgede son dönemlerde gayrimenkul alım-satım işleminin gerçekleşmediği bilgisi edinilmiş olup, değerlendirme konusu taşınmazın birim m²'sinin günümüz piyasa koşullarında ortalama 2.250.-TL/m² bedellerde satılabileceği belirtilmiştir.(2.000.-TL/m², 1.500.-USD/m²)

ü Değerleme Uzmanının Profesyonel Takdiri:

Değerleme konusu taşınmazın konumu, ulaşım kolaylığının bulunması, imar durumu, altyapısının tamamlanmış olması, görünürlüğü, parsel üzerinde aktif bir akaryakıt istasyonu olması, şehir merkezinde E-5 Karayolu'na cepheli arsa arzının kısıtlı olması 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 ²)	m ² Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
3 No'lu Parsel	500.00	2,250	1,125,000
4 No'lu Parsel	644.15	2,250	1,449,338
TOPLAM DEĞER(TL)			2,574,338
YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(TL)			2,575,000

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.

- Söz konusu taşınmazın incelenen imar arşiv dosyasında kanopi alanına ait olduğu öğrenilen alan için ruhsatın bulunduğu, market binası için ruhsatın bulunmadığı bilgisi edinilmiştir. Ancak söz konusu tesisin yer aldığı parsellerin mülkiyetinin tesisin yapım aşamasında Edirne Belediyesi'ne ait olduğundan dolayı, inşaat yapım aşamasında herhangi bir ruhsat vs. hazırlanmadığı belediye yetkililerince belirtilmiştir. Ayrıca tesisin tapu kütüğüne de "Kargir Benzin İstasyonu" olarak tescil ettirilmesinden dolayı yasal ve hukuki bir probleminin bulunmayacağı belirtilmiştir. Değerlendirme kapsamında söz konusu hususlar gözönünde bulundurularak, mevcut yapılar yasal alanlar kapsamında değerlendirilmiştir.

ARSA DEĞERİ HESABI			
	Arsa Büyüklüğü (m ²)	m ² Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
3 No'lu Parsel	500.00	2,250	1,125,000
4 No'lu Parsel	644.15	2,250	1,449,338
TOPLAM DEĞER(TL)			2,574,338
YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(TL)			2,575,000

Market-İdari Bina		
1 m ² Bina İnşaat Maliyeti	450 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	180 m ²	
Toplam İnşaat Maliyeti	81,000 TL	
Yıpranma Payı	5%	
Yıpranma Bedeli	4,050 TL	
Bina Değeri	76,950 TL	76,950 TL
Kanopi		
1 m ² Bina İnşaat Maliyeti	300 TL	
Bina Toplam Kapalı Alanı	117 m ²	
Toplam İnşaat Maliyeti	35,100 TL	
Yıpranma Payı	5%	
Yıpranma Bedeli	1,755 TL	
Bina Değeri	33,345 TL	33,345 TL

Toplam Arsa Değeri	2,574,338 TL
Toplam Bina Değeri	110,295 TL
Harici ve Mütferrik İşler	40,000 TL

Toplam Değer	2,724,633 TL
Toplam Yaklaşık Değer	2,725,000 TL
Toplam Yaklaşık Değer	1,815,000 USD

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

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 değişkenleri²

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 ileriiki 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 değerlemesinde 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 ³	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

² Damodaran on Valuation ,Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.25

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

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 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.⁴

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.⁵

8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM)⁶

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

⁴ International Valuation Standards, Sixth Edition , 2003 , p.323

⁵ The Appraisal of Real Estate , 12th Edition , Chapter 20, The Income Capitalization Approach, p. 489

⁶ Damodaran on Valuation, Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.21

BP AKARYAKIT İSTASYONU VARSAYIMLAR:

- § Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından tesislerin 2008, 2009 ve 2010 yıllarındaki ciroları ve cirolar üzerinden aldıkları pay oranları temin edilmiş olup, gelirler 2008 ve 2009 yılı ortalama cirolara göre hesaplanmıştır.
- § Mevcut durumda faaliyet gösteren BP Akaryakıt İstasyonu'nun değerlendirme çalışmasında gelir ve gider kalemleri ayrı ayrı incelenerek tesisin net nakit akış tablosu oluşturulmuştur.
- § Tesisin günlük akaryakıt satış miktarı 2009 yılı gerçekleşmiş satışlarının günlük ortalaması ve piyasa verileri araştırılarak 5.205.-lt/gün varsayılmıştır.
- § 1 lt. akaryakıt satış fiyatı ortalaması 2,9 TL/lt.(1.93.-USD) kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt istasyonunda yıllık net kar oranı %7 kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt İstasyonu yıllık geliri artış ortalaması %5 olarak kabul edilmiştir.
- § Yıllık market geliri 2009 yılı market satış verileri gözönünde bulundurularak 65.000 USD kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt İstasyonu ciro üzerinden satış primi gelirleri oranı %0.3 olarak kabul edilmiştir.
- § Market gelirlerinin yıllık kar oranı %15 olarak kabul edilmiştir.
- § Market 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 %10.50 alınmıştır.
- § Projeksiyonda kapitalizasyon oranı %10 alınmıştır.
- § Hesaplamalara KDV dahil edilmemiştir.
- § Çalışmalara IVSC (Uluslararası Değerleme Standartları Kapsamında) vergi dahil edilmemiştir.
- § Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- § Tesisin işletilebilmesi için gerekli tüm ruhsatların alınmış olduğu ya da alınacağı varsayılmıştır.
- § Söz konusu tesisin herhangi bir hukuki problemi bulunmadığı varsayılmıştır.
- § Edirne BP Akaryakıt İstasyonu'na ait 2008 ve 2009 yılı gelirleri aşağıdaki tablodaki gibidir.

EDİRNE BP AKARYAKIT İSTASYONU	2008	2009
AKARYAKIT İSTASYONU İSTASYONU GELİRLERİ	2,396,828.11 TL	4,659,509.80 TL
MARKET GELİRLERİ	34,302.59 TL	101,505.91 TL

EDİRNE AKARYAKIT İSTASYONU	
Kapitalizasyon Oranı	10.0%
Akaryakıt İstasyonunun Net Kar Marjı (%)	7.0%
Market Kar Artış Oranı	3.0%
Ortalama Akaryakıt Satış Fiyatı(USD/litre)	1.93

Akaryakıt Satışlar (Yıllık)	Litre	Birim Fiyat (USD)	Toplam (USD)
Motorin-Kurşunsuz-Euro Dizel	1,900,000	1.93	3,675,480.23
Toplam Satış Cirosu (Yıllık)	1,900,000		3,675,480.23

Market Gelirler Tablosu	
Yıllık Gelir (USD)	65,000.00

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 CİROSU		65,000	66,950	68,959	71,027	73,158	75,353	77,613	79,942	82,340	84,810
MARKET GENEL GİDERLER		55,250	56,908	58,615	60,373	62,184	64,050	65,971	67,951	69,989	72,089
MARKET GOP (15%)		15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
MARKET NET GELİR		9,750	10,043	10,344	10,654	10,974	11,303	11,642	11,991	12,351	12,722
AKARYAKIT İSTASYONU CİROSU		3,675,480	3,859,254	4,052,217	4,254,828	4,467,569	4,690,948	4,925,495	5,171,770	5,430,358	5,701,876
AKARYAKIT İSTASYONU GENEL GİDERLER		3,418,197	3,589,106	3,768,562	3,956,990	4,154,839	4,362,581	4,580,710	4,809,746	5,050,233	5,302,745
AKARYAKIT GOP (7.0%)		7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%
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		11,026	11,578	12,157	12,764	13,403	14,073	14,776	15,515	16,291	17,106
AKARYAKIT İSTASYONU NET GELİRİ		268,310	281,726	295,812	310,602	326,133	342,439	359,561	377,539	396,416	416,237
NET GELİR TOPLAMI		278,060	291,768	306,156	321,257	337,106	353,742	371,203	389,530	408,767	428,958
ARTIK DEĞER											4,289,585
NET NAKİT AKIŞLARI	0	278,060	291,768	306,156	321,257	337,106	353,742	371,203	389,530	408,767	4,718,543

Değerleme Tablosu			
Risksiz Getiri Oranı	6.80%	6.80%	6.80%
Risk Primi	3.20%	3.70%	4.20%
İNDİRGEME ORANI	10.00%	10.50%	11.00%
NET BUGÜNKÜ DEĞER (USD)	3,715,065	3,594,603	3,862,039
YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER(USD)	3,700,000	3,600,000	3,850,000
YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER(TL)	5,550,000	5,400,000	5,775,000

8.2.5 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme konusu parseller olan 480 ada 3 ve 4 no'lu parseller değer takdiri yapılırken emsal karşılaştırma yöntemi, maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

Söz konusu parsellerden 480 ada 3 ve 4 no'lu parsel üzerinde BP LPG+Akaryakıt istasyonu inşaa edilmiştir.

Değerleme konusu 3 ve 4 no'lu parsellere değer takdiri yapılırken, parsellerin değeri için emsal karşılaştırma yöntemi, akaryakıt istasyonu market binası, kanopi alanı için maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

Gelir kapitalizasyonu yönteminde işletmeden elde edilen tüm gelir kalemleri, işletmede harcanan tüm gider kalemleri dikkate alınmış olup 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 değeri 2.725.000.-TL (İkimilyonyediyüzyirmibeşbin-TürkLirası) takdir edilmiştir.

Taşınmazın gelir kapitalizasyonu yöntemine göre bulunan değeri ise 5.400.000.-TL (Beşmilyondörtüzbün.-TürkLirası) takdir edilmiştir.

Değerlendirme kapsamında, söz konusu tesisin aktif halde olması ve tesisin gerçekleşen gelir ve giderleri üzerinden oluşturulan nakit akışı projeksiyonu sonucu elde edilen net bugünkü değer taşınmazın emsal karşılaştırma ve maliyet yöntemine göre bulunan toplam değerine göre daha somut verilere dayandığı düşünülerek raporun nihai sonuç değeri gelir kapitalizasyonu yöntemine göre bulunan değeri olan 5.400.000.-TL (Beşmilyondörtüzbün.-TürkLirası) takdir edilmiştir.

EDİRNE BP AKARYAKIT		
Kullanılan Yöntem	Değeri (TL)	Değer(USD)
Maliyet Yöntemi	2,725,000.00	1,815,000.00
Gelir Kapitalizasyonu	5,400,000.00	3,600,000.00

KDV Uygulaması ile İlgili Karar :

"2002/4480 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kanun ile net alanı 150 m²'ye kadar olan konut teslimlerinde %1 net alanı 150 m²'nin üstünde olan konut teslimleriyle iş yeri ve diğer gayrimenkullerin teslimlerinde ise % 18 KDV uygulanacaktır."

Bu karar kapsamında değerlendirme konusu 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, Yancıkçı Şahin mahallesi, Şeh Çelebi İstanbul mevkii, 40 pafta, 480 ada, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve Yancıkçı Şahin mahallesi, 40 pafta, 480 ada, 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi mülkiyetindeki taşınmazların;

16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARİÇ)	5.400.000.-TL (Beşmilyondörtüzyüzbin.-Türk Lirası)
--	---

	3.600.000-USD (Üçmilyonaltıyüzbin.-Amerikan Doları)
--	--

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

Edirne ili, Merkez ilçesi, Yancıkçı Şahin mahallesi, Şeh Çelebi İstanbul mevkii, 40 pafta, 480 ada, 3 parsel no'lu "Kargir Benzin İstasyonu" vasıflı ve Yancıkçı Şahin mahallesi, 40 pafta, 480 ada, 4 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi mülkiyetindeki taşınmazların;

16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV DAHİL)*	6.372.000-TL (Altı milyonüçyüz yetmişiki bin-Türk Lirası)
---	--

	4.248.000-USD (Dört milyonikiyüzkırksekizbin-Amerikan Doları)
--	--

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

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

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