

GAYRİMENKUL DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE TİC. A.Ş.

ANKARA – İZMİR KARAYOLU
KULA SANDAL'LI AKARYAKIT İSTASYONU VE
HİZMET TESİSİ

MANİSA



ISO9001:2008
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No:2010A118-27

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-27	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	İzmir – Ankara karayolu üzerinde, İzmir istikametinde, Atatürk Caddesi No:311 ve 313 Sandal, Kula, MANİSA		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Halil İbrahim Furkan Değerleme Elemanı	Bilge BELLER ÖZÇAM Değerleme Uzmanı (400512)	Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.		
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	24.136,94 m2 arsa alanı üzerinde halen inşaat halinde olan restoran ve hizmet binası.		
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	Manisa ili, Kula ilçesi, Sandal Köyü Yumakalanı Mevki, Ankara – İzmir karayolu üzeri, Ankara istikametinde; 111 ada 1 no'lu parselde yer alan "arsa" niteliğindeki, 111 ada 2 no'lu parselde yer alan "arsa" niteliğindeki ve 2917 no'lu parselde yer alan "tarla" niteliğindeki gayrimenkuller.		
İMAR DURUMU:	4.3. Maddesinde belirtilmiştir.		
16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA GELİR KAPİTALİZASYONU YAKLAŞIMINA GÖRE ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARİÇ)	4.500.000 -TL (Dörtmilyonbeşyüzbin- Türk Lirası)		
	3.000.000 -USD (Üçmilyon.-Amerikan Doları) 1 USD=1,50- TL kabul edilmiştir. (Dolar kuru bilgi amaçlı verilmiştir.)		

Raporda sunulan bulgular Değerleme Uzmanının bildiği kadarıyla doğru olduğu;
Analizler ve sonuçlar sadece belirtilen varsayımlar ve koşullarla sınırlı olduğu;
Değerleme Uzmanının değerlendirme konusunu oluşturan mülkle herhangi bir ilgisi olmadığı;
Değerleme Uzmanının ücretinin raporun herhangi bir bölümüne bağlı olmadığı;
Değerlemenin ahlaki kural ve performans standartlarına göre gerçekleştiği;
Değerleme Uzmanının, mesleki eğitim şartlarına haiz olduğu;
Değerleme Uzmanının değerlemesi yapılan mülkün yeri ve türü konusunda daha önceden deneyimi olduğu;
Değerleme Uzmanının, mülkü kişisel olarak denetlediği;
Raporda belirtilenlerin haricinde hiç kimsenin bu raporun hazırlanmasında mesleki bir yardımda bulunmadığını beyan ederiz.
Bu rapor SPK tebliği hükümlerine göre hazırlanmıştır.

Halil İbrahim FURKAN Değerleme Elemanı	Bilge BELLER ÖZÇAM Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
---	--	---

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1	5
RAPOR BİLGİLERİ	5
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası	5
1.2 Rapor Türü	5
1.3 Raporu Hazırlayanlar	5
1.5 Dayanak Sözleşmesi	5
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler	5
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar	5
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler	5
BÖLÜM 2	6
ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI	6
2.1 Şirket Bilgileri	6
2.2 Müşteri Bilgileri	6
2.3 Kullanılan Değer Tanımları	6
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)	6
2.3.2 Düzenli Likiditasyon Değeri	6
2.3.3 Zorunlu Likiditasyon Değeri / Tasfiye Değeri	6
BÖLÜM 3	6
GENEL VE ÖZEL VERİLER	6
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler	7
3.1.2 Ekonomik Veriler	8
3.1.3 Ulaştırma Sektörü	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	13
3.2.1 Manisa İli	13
3.2.2 Kula İlçesi	15
BÖLÜM 4	15
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ	15
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri	15
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri	16
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	17
4.4 Hukuki Sorumluluk	17
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)	17
BÖLÜM 5	17
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ	17
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri	17
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı	19
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	20
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri	20
5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler	20
5.6 Harici ve Müteferik İşler	21
BÖLÜM 6	21
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ	21
BÖLÜM 7	21
GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ	21
7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler	21
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	21
7.1.2 Maliyet Yaklaşımı	21
7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	22
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı	22
BÖLÜM 8	22
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ	22
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler	22
8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi	23
8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi	23

8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi.....	24
8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	25
8.2.3.1. Tanımlar ve Hesaplama Yöntem Modeli	25
8.2.3.2 Risksiz getiri oranı	25
8.2.3.3 Piyasa Riski Primi- Piyasa Endeksi	26
8.2.3.4 İskonto Oranı (Risksiz Getiri Oranı+ Piyasa Riski Primi = İskonto Oranı)	26
8.2.3.5 Genel Kapitalizasyon Oranı.....	27
8.2.3.6 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM).....	27
8.2.4 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	27
8.2.5 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	31
BÖLÜM 9 SONUÇ.....	32
EKLER.....	33

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, 2010A118-27 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu rapor, Manisa ili, Kula ilçesi, Sandal Köyü, Yumakalanı mevkii, 111 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, Sandal Köyü, Yumakalanı mevkii, 111 ada, 2 parsel no'lu "Arsa" vasıflı ve Sandal Köyü, Yumakalanı mevkii, 2917 parsel no'lu "Tarla" vasıflı gayrimenkullerde inşası tamamlanma aşamasında olan "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş." mülkiyetinde bulunan akaraykıt istasyonu ve dinlenme tesisinin maliyet yaklaşımına göre adil piyasa değerinin ve tesislerin işletmesiyle oluşacak nakit akışları baz alınarak "Gelir Kapitalizasyon Yöntemi" ile net bugünkü değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

1.3 Raporu Hazırlayanlar

Bu değerlendirme raporu; gayrimenkul mahallinde yapılan inceleme sonucunda ilgili kişi – kurum – kuruluşlardan elde edilen bilgilerden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu rapor, değerlendirme elemanı Halil İbrahim FURKAN, lisanslı değerlendirme uzmanı Bilge BELLER ÖZÇAM ve sorumlu değerlendirme uzmanı Coşkun KANBEROĞLU tarafından hazırlanmıştır.

1.4 Değerleme Tarihi

Bu değerlendirme raporu için, şirketimizin değerlendirme uzmanları 08.04.2010 tarihinde çalışmalara başlamış ve 16.04.2010 tarihine kadar raporu hazırlamışlardır. Bu sürede gayrimenkul mahallinde ve ilgili resmi dairelerde incelemeler ve ofis çalışması yapılmıştır.

1.5 Dayanak Sözleşmesi

Bu değerlendirme raporu, şirketimiz ile Metro Turizm Petrol Ürünleri 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 gayrimenkullerin Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan gayrimenkul değerlendirme raporudur. Çalışma kapsamında inşa aşamasında olan ve aktif hizmet vermemekte olan tesis için gelir kapitalizasyonu yönteminde kullanılan veriler müşteri tarafından temin edilmiş olup, bu veriler baz alınarak belirli varsayımlar altında bu değerlendirme çalışması yapılmıştır. Varsayımların değişmesi halinde değerinde de değişiklik olacağı muhakkaktır.

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

Şirketimiz tarafından konu parsellerle ilgili, son 3 yıl içinde yapılan herhangi bir değerlendirme çalışması yoktur.

BÖLÜM 2

ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI

2.1 Şirket Bilgileri

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

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

2.2 Müşteri Bilgileri

Bu değerlendirme raporu, Büyük İstanbul Otogarı, No:51-52 Bayrampaşa / İSTANBUL adresinde faaliyet gösteren Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. için hazırlanmıştır.

2.3 Kullanılan Değer Tanımları

2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)

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

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

2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri

Taraflar arasında görüşmeler ve pazarlıklar sonucunda, varlıklar için belirlenen, takribi 3-6 ay aralığı içindeki en olası nakit satış değeridir. Düzenli likidasyonda, varlıkların herbiri için en iyi 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, değerlendirilmesi yapılacak mülke ve eşdeğer mülklerin niteliklerine ilişkin verilerdir.

3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler

3.1.1 Demografik Veriler

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Ekonomik Veriler¹

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

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

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

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

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

2008 yılı sonu ve 2009 yılı başında Türkiye'de ekonomik kriz reel sektörde de hissedilmeye başlamıştır. 2009 yılı içerisinde ekonomik daralma ile birlikte sanayi üretimi ve istihdamda düşüşler yaşanmıştır. Gayrimenkul sektörünün de 2009 yılını küçülerek geçirdiği, fiyatların düşüş hareketini sürdürdüğü ve talebin az olduğu bilinmektedir. Ancak 2010 yılı başlarında ülke ekonomisinde ve dış piyasalarda yaşanan pozitif görünüm ile birlikte sürdürülebilir bir kalkınmanın tekrar başlayacağı ve krizin etkilerinin azalarak biteceği düşünülmektedir. 2010 yılı ve ileri yıllar için yapılan öngörülere paralel ülke ekonomisinin lokomotif gayrimenkul sektörünün gelişen ekonomik talep ve fiyat istikrarı ile birlikte yerli ve yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan ilgisinin devam edeceği düşünülmektedir.

3.1.3 Ulaştırma Sektörü

Tarih süreci içinde ulaşım araçları çok çeşitlilik göstermiş olmasına karşın ulaştırmanın tarifindeki taşıma ögesi en temel unsur olarak önümüzde durmaktadır. Ulaşım faaliyeti bir amaç için yapılan, başlama ve varış noktası olan, ulaşmak isteyenlerle ulaştırılması istenenleri olan, taşıyıcılar ve taşıtları içeren bir hareketlilik halidir. Bunların hepsi ülke coğrafyasında ve ülke ekonomik ortamında, bu ülkede yaşayan veya o anda bulunan kişilerin katılımıyla gerçekleşmektedir.

3.1.3.1 Ulaştırmanın Aranan özellikleri

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

¹ TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

Ulaşım Ekonomik Olmalıdır

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

Ulaşım Elverişli Olmalıdır

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

Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

Ulaşım Hızlı Olmalıdır

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

Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

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

3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

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

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

3.1.3.3 Türkiye'de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

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

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

Bu duruma örnek olarak Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum-Aşkale-Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlayan karayolu Kop (2.305 m.) ve Zigana (2.010 m.) geçitleri ile, Çataltepe (1.210 m.) geçitleri vasıtası ile

sağlanır. Aynı biçimde Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi arasındaki kara ve demiryolu bağlantısı Toroslar üzerindeki birtakım geçit ve boğazlarla mümkündür. Bunlardan Gülek Boğazı (1.050 m.) ilkçağlardan beri kullanılır. Silifke-Mut üzerinden Konya'ya bağlanan Sertavur Geçidi (1.630 m.) Antalya-Isparta-Burdur arasındaki bağlantı ise Çubuk Boğazı (895 m.) ve Çeltikçi Beli (1.225 m.) üzerinden yapılır.

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

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

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

3.1.3.3 Türkiye'de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

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

Osmanlı İmparatorluğu döneminde 14.000 km. şose, 4.000 km. toprak yol bulunurken bu sayı Cumhuriyetin ilanından sonra 18.300 km.'ye ulaşmıştır. Ancak ülkemizde karayollarının yapımına II. Dünya Savaşı'ndan sonra önem 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
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 kaldırabilecek kapasitede olmaması, gerekse sürücü hatalarından dolayı çok sayıda trafik kazası yaşanmaktadır.



3.1.3.4 Türkiye'de Karayolları Ulaşımı

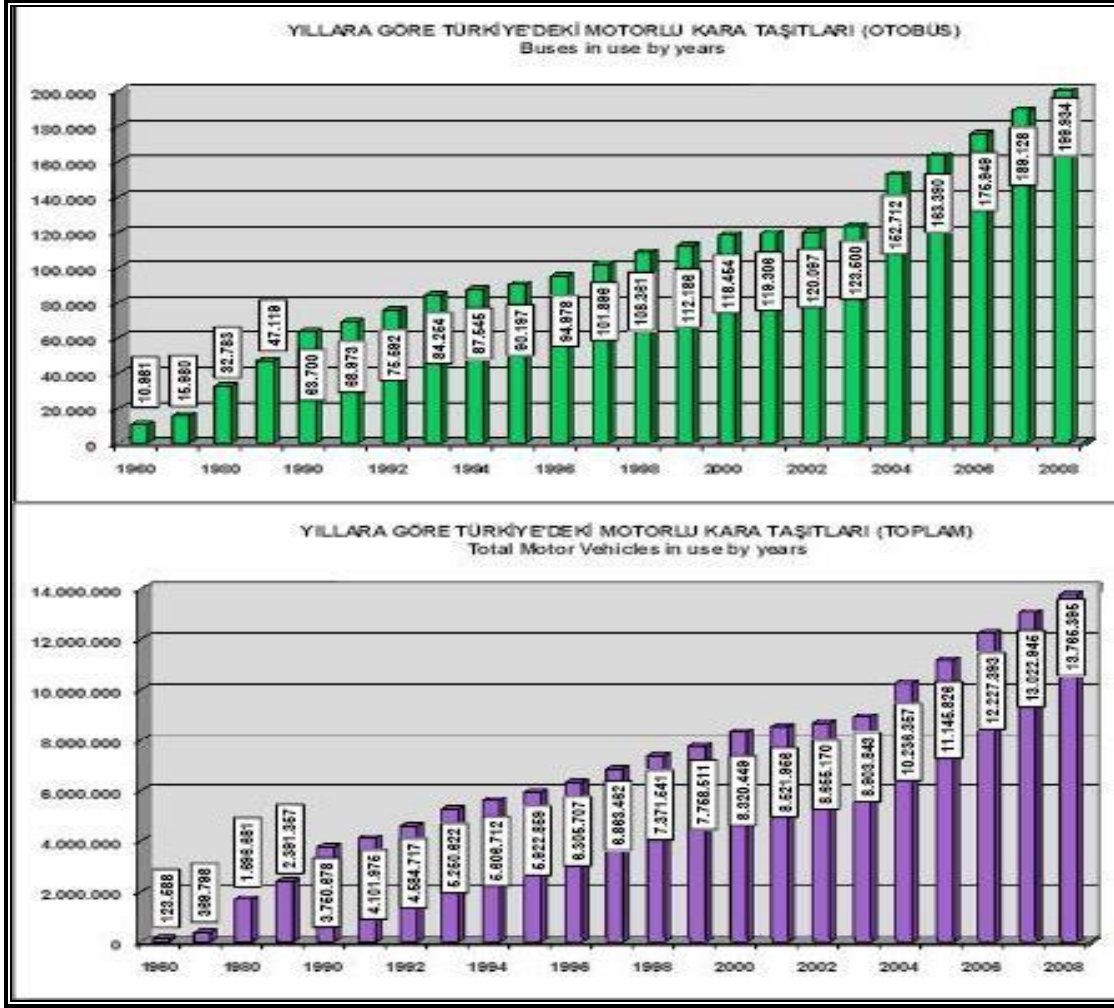
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat 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 I : 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	Otl. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 827	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	28 790	30 149	7 540	66 479
I	702	103	590	1 395	2 879	3 015	754	6 648
T	7 725	1 135	6 483	15 343	31 669	33 164	8 294	73 127
1990 D	12 482	2 145	9 956	24 583	31 204	76 580	14 935	122 719
I	1 248	214	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	19 146	2 291	10 229	31 666	48 876	77 885	14 332	141 093
I	1 915	229	1 023	3 167	4 887	7 789	1 433	14 109
T	21 061	2 520	11 252	34 833	53 763	85 674	15 765	155 202
2000 O	3 930	407	1 987	6 324	9 826	11 600	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	3 068	16 861	56 151	90 560	87 391	7 730	185 681
2005 O	6 029	584	2 853	9 466	15 074	16 532		31 606
D	29 967	2 642	13 209	45 818	74 918	59 783		134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 630		15 865
T	40 490	3 441	17 198	61 129	101 227	80 925		182 152
2006 O	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 O	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 O	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



3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

3.2.1 Manisa İli



Spil Dağı ile Gediz Nehri arasında, İzmir-İstanbul Karayolunun kuzeyinde, İzmir'e 36 km uzaklıkta bulunan Manisa, Ege Bölgesi'nin önemli şehirlerinden biridir. İzmirden sonra Ege Bölgesi'nde yer alan 2. büyük ildir. Manisa, Batı Anadolu'nun denize kıyısı bulunmayan, fakat kıyıya en yakın ilidir. Coğrafi bakımdan, Ege Bölgesi'nin orta ve kuzeyinde olup, batısı Asil Ege, doğusu ise İç Batı Anadolu Bölgesi'nde yer almaktadır. Gediz Havzası'nın büyük bölümü il sınırları içinde bulunmaktadır. İl idari bakımdan, doğudan Uşak'ın Merkez ve Eşme, Kütahya'nın Gediz ve Simav, kuzeyden Balıkesir'in Sındırgı,

Merkez, Savaştepe ve İvrindi, güneyden Aydın'ın Nazilli ve Kuyucak, güneydoğudan Denizli'nin Buldan ve Güney, güneybatıdan İzmir'in Kiraz, Ödemiş, Bayındır ve Kemalpaşa, batıdan ise İzmir'in Bornova, Menemen, Alağa, Bergama ve Kınık ilçeleriyle çevrilidir.

Manisa nüfusunun, 2008 yılı itibarıyla Türkiye nüfusu içinde aldığı pay (2008 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre 71.517.100 kişilik Türkiye nüfusu içinde 1.136.750 kişi ile) %1,59'dur. 2000 ve 2008 yılları arasında nüfus 123.419 kişi artış göstermiştir. Manisa iline bağlı köylerin toplam nüfusu 2000-2008 yılları arasında - %15,37 oranında azalmıştır.

MANISA			
	Toplam	Şehir	Köy
2000	1.260.169	714.760	545.409
2008	1.136.750	843.999	473.751
Yıllık nüfus artış hızı (%)	1,4	2,26	-1.64

Manisa İli 13.810 km² yüzölçümü ile Türkiyemizin %1.7'sini kaplamaktadır. Anadolu'yu Ege Denizi'ne bağlayan anayolların hemen kavşağında yer alan Manisa, yüzlerce yıl geleneksel tarımsal ürünleri ve ticari hayatıyla çevresine egemen olmuştur. Manisa, Türkiye'nin önemli tarım ürünleri üretim merkezlerinden biridir. Manisa'da tarımın en belirgin özelliği, "ürün çeşitliliği" ve "dış pazara yönelik" oluşudur. Özellikle dış satım açısından değer taşıyan pamuk, tütün, çekirdeksiz kuru üzüm, hububat ve zeytin ilk sırayı almaktadır. İlde; Soma Linyit Kömür İşletmeleri ve Termik Santraller, Barajlar, Manisa Pamuklu Mensucat Fabrikası gibi önemli sanayi tesislerinin yanında sadece ülkemizde değil, Balkanlarda da tek olan ve furfural üreten bir tesis, Türkiye'nin kaliteli ürünlerini veren toprak sanayii, seramik ve sıhhi tesisat sanayii, çeşitli gıda sanayii, plastik sanayii, kimya sanayii, ayakkabı sanayii, metal sanayii (valf, teleskopik silindir, çelik kapı, çelik hasır, çelik makas, bağlantı elemanları vb.) tarım makineleri sanayii, ambalaj sanayii, elektrik aletleri ve motorları sanayii, fork-lift sanayii, alimünyum ve çelik döküm sanayii, deri sanayii, yonga levha sanayii, maden istihraç sanayii gibi çok çeşitli dallarda sanayi tesisleri mevcuttur. Manisa önceleri, önemli bir "ticari merkez" olarak çevresine hakim bir durumdayken, modern karayolu ulaşımının gelişmesi ile bu özelliğinin önemli bir kısmını kaybetmiştir.

Manisa ilinde, Manisa Merkez İlçesi dahil 15 ilçe bulunmaktadır. İlçeler şunlardır; Manisa Merkez, Akhisar, Salihli, Turgutlu, Soma, Alaşehir, Kırkağaç, Saruhanlı, Gördes, Demirci, Sarıgöl, Kula, Selendi, Gölçümlü ve Ahmetli.

İzmir İl merkezimizin Manisa İl merkezine çok yakın oluşu, ayrıca İzmir - Ankara karayolu üzerindeki Manisa'ya bağlı Alaşehir, Demirci, Kula, Sarıgöl, Salihli, Turgutlu, Selendi ilçelerinin modern yol ağına kavuşturulmuş olması nedeniyle bu şehirlerimiz İzmir'le ilişkilerini giderek arttırmıştır. Bu durum bir ölçüde Manisa'nın ticari hayatını olumsuz yönde etkilemiştir.

İlimiz önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Çeşitli uygarlıkların izlerini taşıyan önemli tarihi yapıların büyük bölümü bugün yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Ayrıca sağlık turizmi yönünden Salihli Kurşunlu, Urganlı (Turgutlu), Sart (Salihli), Alaşehir İlicası, Saraycık (Demirci), Emirhanlı (Kula) gibi kaplıca ve içmeler yüzyıllarca bu alanının eşsiz turizm kaynakları olarak önemini korumuşlardır. Şimdilerde buraların modern tesislerle geliştirilmesi çalışmaları sürdürülmektedir. Dağcılık sporu ve dinlenme yeri olarak gün geçtikçe modern tesislere kavuşturulan Spil Milli Parkımız sadece Manisa'nın değil, Ege Bölgesinin en önemli milli parkıdır.

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.

Manisa ili, Kula ilçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 08.04.2010 tarih, saat 16.30 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere ve ekte sunulan takyidat belgesine göre;

Değerleme raporu konusu gayrimenkullerin üzerinde herhangi bir hak ve sınırlamaların olmadığı öğrenilmiştir: 08.04.2010 tarihinde alınan onaylı takyidat belgesi de ekte sunulmuştur.

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.

- Tamamı Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi adına kayıtlı iken, bu kere Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti adının Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. olarak tashihen tescil edildi. Tarih: 07.04.2010 Yevmiye No: 1581

- Tamamı Yunus oğlu Mustafa Şenol ve İsmail Şenol ile Yunus kızı Fadime Şenol adına kayıtlı iken, Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketine satılmıştır. Tarih: 13.06.2009 Yevmiye No: 2534

- Yunus oğlu Mustafa Şenol ve İsmail Şenol ile Yunus kızı Fadime Şenol. Verasyeti İştirak ile. Tarih: 29.05.2008 Yevmiye No: 2321

4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri

İmar yönetmelikleri arazi kullanımını ve geliştirmenin yoğunluğunu düzenlemektedir. Bir değerleme 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.

Sandal Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü'nde 08.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre ve ekte sunulan onaylı imar durum belgesine göre değerlendirme konusu gayrimenkullere ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir;

ü İmar Durumu:

Taşınmaza ait en güncel imar durumunun 18.11.2009 tarihinde 14 pafta 2640 parsel verildiği öğrenilmiştir. 2640 parsel imar uygulaması gördükten sonra; 111 ada 1 parsel, 111 ada 2 parsel ve 2917 parsel dönüştürüldüğü tespit edilmiştir.

2640 parselin imar uygulaması görmesiyle birlikte; 1.064,84 m²'lik kısmının yola terk edildiği tespit edilmiştir.

2640 parsel Sandal Belediyesi Encümen kararıyla 33.350 m² olan büyüklüğü 32.994,00 m² ye dönüştürülmüştür.

Değerleme konusu taşınmazlardan 111 ada, 1 parsel

§ 1/1000 ölçekli "Mevzii İmar Planı" kapsamında; "Ticaret Alanı" lejandında kalmaktadır.

§ Emsal: 0,50 'dir.

§ Hmax= 9,50 m.'dir.

Değerleme konusu taşınmazlardan 111 ada, 2 parsel

§ 1/1000 ölçekli "Mevzii İmar Planı" kapsamında; "Akaryakıt ve LPG İstasyonu Alanı" lejandında kalmaktadır.

§ Emsal: 0,40 'dir.

§ Hmax= 9,50 m.'dir.

Değerleme konusu taşınmazlardan 2917 parsel**:

§ 1/1000 ölçekli " İmar Planı" içerisinde yer almadığı; 1/25000 ölçekli planda ise "Tarımsal alan" dahilinde kalmaktadır.

ü Ruhsat ve İzinler:

Sandal Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü'nde yapılan araştırmada değerlendirme konusu taşınmazlara ilişkin,

ü 111 ada 1 no'lu parsel için 05.02.2010 tarih, 2010/002 no'lu Restorant için alınmış Yapı Ruhsatı bulunmaktadır.

ü 111 ada 2 no'lu parsel için 05.02.2010 tarih, 2010/001 no'lu Akaryakıt İstasyonu için alınmış Yapı Ruhsatı bulunmaktadır.

ü 15.02.2010 tarihinde onaylanmış mimari projesi bulunmaktadır.

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

ü Sandal Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü yetkililerinden alınan şifahi bilgilere göre, değerlendirme konusu parsellerin son 3 yıllık dönem içerisinde imar durumlarında değişiklik meydana geldiği belirtilmiştir.

ü Vasfı tarla olan taşınmaz, uygulama yaparak, 2640 parsel, ifraz işlemi yaparak 111 ada 1 ve 2 parsel ve 2917 parsel dönüşülmüştür.

4.4 Hukuki Sorumluluk

Değerleme çalışması, değerlendirme konusu varlıklarda herhangi bir tazyikat 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 göz ardı 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: İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, İzmir istikametinde, Atatürk Caddesi No:311 ve 313 Sandal, Kula, MANİSA

Söz konusu taşınmaz, Manisa ili sınırları içerisinde bulunan İzmir – Ankara Karayolu üzeri, Yumakalanı mevkiinde bulunan Restorant ve Hizmet Tesisi Alanı'dır. Taşınmaza ulaşım, İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, Kula'dan İzmir istikametinde devam ederken, Kavacık köyünü geçtikten, karayolu üzerinde sağ tarafında konumlandırılmıştır. Taşınmazın güney sınırını İzmir-Ankara karayolu, kuzey sınırını kadastral/toprak yol, doğu ve batı sınırları ise komşu parseller tanımlamaktadır. Taşınmazın zemininde, sınırlarını belirleyici

sıkıştırılmış siyah renkli toprak ile gözle sınırları belirlenebilmektedir. Taşınmazın çevresi boş tarla niteliğindedir.

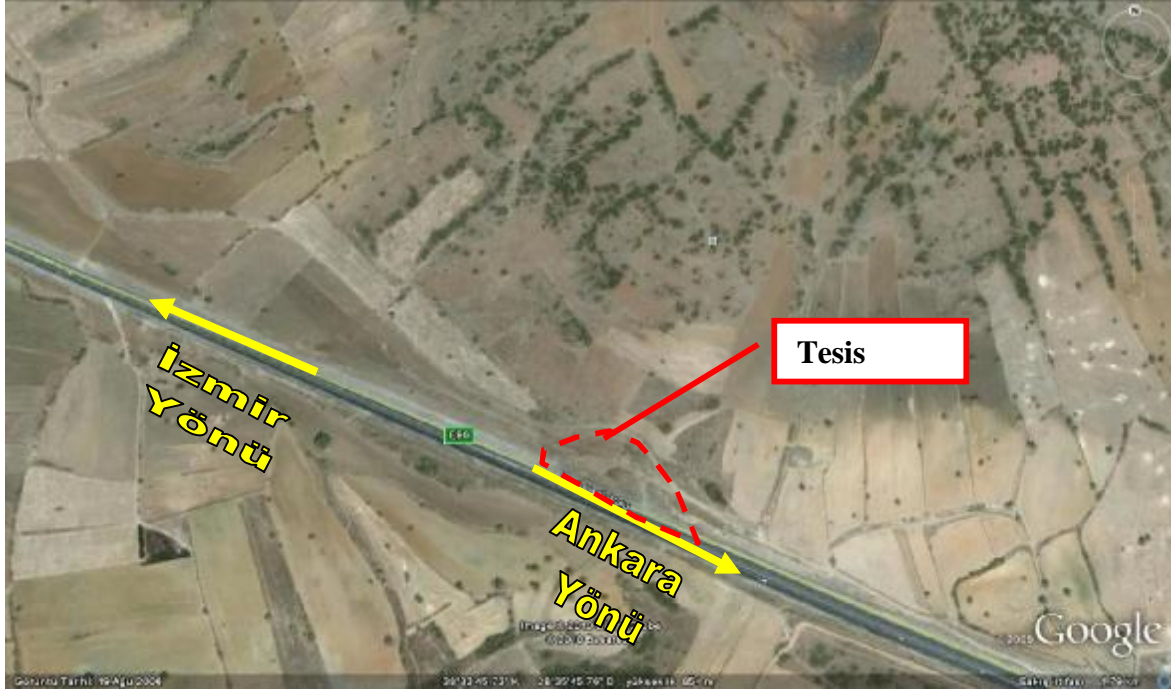
Taşınmazın karayoluna olan cephesi yaklaşık 150 m.'dir. Taşınmaz düz bir araziye oturmaktadır. Taşınmaz, ilçe merkezi Kula'ya 4 km., il merkezi Manisa'ya 114 km., Sandal Belediyesine ise 3 km. mesafededir.

Taşınmaza İzmir-Ankara karayol güzergahlı, toplu taşıma araçları ve özel araç ile ulaşım mümkündür. Taşınmazın ulaşılabilirliği yüksektir.

Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Sandal Belediyesi	3,0
Kula	4,0
Salihli	44,0
Manisa	114,0





5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

Değerleme konusu taşınmazlar, İzmir ili, Kula İlçesi, Sandal Köyü, Yumakalanı Mevkii, 111 ada, 1 parsel no'lu "Arsa" vasıflı, 2 parsel no'lu "Arsa" vasıflı ve 2917 parsel no'lu "Tarla" vasıflı "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş." mülkiyetinde bulunan gayrimenkullerdir.

Söz konusu taşınmazlardan 111 ada 1 no'lu parsel üzerinde inşası devam etmekte olan restoran ve hizmet binası yer almamaktadır. Akaryakıt istasyonu yapıldıktan sonra restoran hizmet binasına giriş-çıkış yapan araçlara hizmet verecektir.

111 ada 1 no'lu parsel üzerinde inşaa faaliyetler devam etmekte olan restoran yer almaktadır. Söz konusu tesis zemin kattan oluşmakta olup 1200 m² alana sahiptir. Restoran ve hizmet binasının kaba inşaatı bitmiş durumdadır. Tesisin dış kaplaması alüminyum doğramadır.

RESTORAN ve HİZMET BİNASI		
Kat/Konu m	Kullanım Amacı	Brüt Kullanım Alanı (Yapı Ruhsatı) (m ²)
	Lokanta, ofis mutfak, mescid, soğuk hava deposu, soyunma ve dinlenme odası, market WC, elektrik, jeneratör ve ısıtma odası	1.200
Toplam Kapalı Alan (m ²)		1.200

Restoran ve hizmet binası, onaylı mimari projesine göre; 2 adet ofis, mutfak, mutfak hazırlık bölümü, soğuk hava deposu, 2 adet bay-bayan WC, 2 adet mescid, 2 adet abdest alma bölümü, personel dinlenme odası, 2 adet bay-bayan soyunma odası, 1 adet market, 1 adet elektrik, jeneratör ve ısıtma odasından oluşmaktadır. Taşınmazda 1 adet ana kapı bulunmaktadır. Taşınmazın tamamlanma oranı yaklaşık % 75 mertebesinde.

Taşıyıcı sistemin üzeri sandviç panel kapalamadır. Tesisin dış cephe giydirmesi alüminyum kaplamadan oluşmaktadır. Binanın içinde ise zeminler beton duvarlar ise kaba sıvalıdır. Tesis içerisinde döşemeler, doğramalar ve aksesuarlar henüz takılmamıştır.

5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Gayrimenkulün Genel Özellikleri:

İnşaat Tarzı	:	Betonarme ve çelik konstrüksiyon
Çatı Sistemi	:	Sandviç panel
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Binanın Kat Adedi	:	1 (Zemin kat)
Ekspertiz Konusu Alan	:	Restoran ve Hizmet Binası (Yasal Evraklarına ve mevcut duruma göre) Zemin kat: 1.200 m ²
Yaşı	:	İnşaatı devam etmektedir.
Elektrik	:	Şebeke
Su	:	Şebeke
Kanalizasyon	:	Şebeke
Isıtma Sistemi	:	Mevcut değil
Havalandırma Sistemi	:	Mevcut değil
Jeneratör	:	Mevcut değil
Asansör	:	Mevcut değil
Yangın Merdiveni	:	Mevcut değil
Yangın Alarmı	:	Mevcut değil
Yangın Söndürme Sistemi	:	Mevcut değil
Güvenlik	:	Mevcut
Park Yeri	:	Mevcut değil

5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri

111 Ada 1 No'lu Parsel Üzerinde Yer Alan Restoran ve Hizmet Binası:

Değerleme konusu restoran ve hizmet binası tek kattan oluşmakta olup onaylı mimari projeye ve mevcut duruma göre 1.200 m ² kullanım alanına sahiptir. 2 adet ofis, mutfak, mutfak hazırlık bölümü, soğuk hava deposu, 2 adet bay-bayan WC, 2 adet mescid, 2 adet abdest alma bölümü, personel dinlenme odası, 2 adet bay-bayan soyunma odası, 1 adet market, 1 adet elektrik, jeneratör ve ısıtma odasından oluşmakta olup inşaatları devam etmektedir.	
Kullanım Amacı	: Lokanta, ofis mutfak,mescid,soğuk hava deposu,soyunma ve dinlenme odası,market WC, elektrik, jeneratör ve ısıtma odası
Kat / Konum	: -
Ekspertiz Konusu Alan	: 1.200,00 m ²
Zemin	: Şap
Duvar	: Kaba sıvalı
Doğrama	: Camekanlı alüminyum doğrama
Aydınlatma	: -

5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler

- Değerleme konusu taşınmaz İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, İzmir istikametinde bulunan dinlenme tesisidir.
- Değerleme tarihi itibarıyla 111 ada 1 parsel üzerinde yer alan restoran ve hizmet binası inşaat aşamasında olup, inşaat düzeyi yaklaşık %75 oranında tamamlanmıştır.Tesisin dış kaplaması ve kaba inşaatı bitmiş olup, kaplamalar, döşemeler ve aksesuarlar takılmamıştır.
- 111 ada 1 parsel üzerinde yer alan inkişaf otel ve outlet binalarının inşaatlarına başlanılmamıştır.

- 111 ada 2 parsel üzerinde yer alan akaryakıt istasyonunun inşaatına başlanılmamıştır.
- Taşınmazlar yaklaşık düz bir topoğrafyaya sahiptir.
- Taşınmazın İzmir – Ankara Karayolu'na yaklaşık 150 metre cephesi bulunmaktadır.

5.6 Harici ve Müteferrik İşler

Harici ve müteferrik işler olarak, parseller üzerinde herhangi bir düzenleme ya da fonksiyon sağlanılmadığından dolayı, harici ve müteferrik işler yok kabul edilmiştir.

BÖLÜM 6

EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

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

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

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

Değerleme konusu taşınmazın en etkin ve verimli kullanımı; 111 ada 1 ve 2 parseller için "Akaryakıt İstasyonu ve Dinlenme Tesisi" ve 2917 parsel için "Tarımsal Alan" kullanımınıdır.

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 işlemlerle 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 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 VE DEĞERLEMESİ

8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler

✓ GÜÇLÜ YANLAR

- Taşınmazın İzmir-Uşak karayoluna cepheli olması,
- Taşınmazın ulaşılabilirliğinin çok yüksek olması,
- Taşınmazın karayoluna yaklaşık 150 m. cephesinin bulunması,
- Tesis dinlenme tesisi ve araçların manevrası için yeterli büyüklükte alana sahiptir.

▼ ZAYIF YANLAR

- Konu tesisin müşteri kitlesini oluşturacak seyahat eden nüfus ve seyahat etme sıklığı ile seyahat eden nüfusun yapacağı harcamalar ülkenin ekonomik yapısı ile direk bağlantılıdır.
- Karayolu taşımacılığına direkt bağlı olarak tesis ciroları dönemsel ve mevsimsel olarak artış ya da azalış gösterebilmektedir.
- Taşınmazın yakın çevresinde yapılaşma bulunmaması,
- Taşınmazın altyapı hizmetlerinden yoksun olması,

▼ FIRSATLAR

- İzmir – Ankara Karaolu'nun, İzmir'in Anadolu kentleri ile bağlantısını sağlayan önemli bir aks olması,
- Tarımsal kullanım için taşınmazın yakın çevresinde yerleşim alanının bulunmamasının tercih edilmesi,
- Kırsal alanlarda yola yakın olmanın prestij unsuru olarak görülmesi,
- Taşınmazın yakın çevresinde nitelikli dinlenme tesisinin bulunmaması,

▼ TEHDİTLER

- Ekonomideki belirsizlik ve dalgalanmalar tüm sektörleri etkilediği gibi gayrimenkul sektörünü de olumsuz yönde etkilemektedir.
- Karayolları taşımacılığına alternatif olarak havayolu taşımacılığının son dönemde gelişmesi nedeniyle rekabet ortamının arttığı, İzmir – Ankara arasında havayolu ulaşımının sefer sıklığı nedeni ile, uygun fiyat ve zaman avantajı nedeni ile tercih edilirliğinin arttığı düşünülmektedir.

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.

- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imar dışı alanda kalan 24.100 m2 alana sahip tarlanın dönümüne 7.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (7 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imarsız 5.400 m2 alana sahip tarlanın dönümüne 5.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (5 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imarsız 91 dönüm alana sahip tarlanın dönümüne 7.500 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (7,5 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imarsız 91 dönüm alana sahip tarlanın dönümüne 5.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (5 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imarsız 20 dönüm alana sahip tarlanın dönümüne 8.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (8 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde imarsız 62 dönüm alana sahip tarlanın dönümüne 10.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (10 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayoluna 100 metre mesafede imarsız 35 dönüm alana sahip tarlanın dönümüne 5.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (5 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, taşınmaza 200 metre mesafe Ankara istikametinde, "Ticari, Akaryakıt +LPG" imarlı 5.722 m2 uygulama görmüş net imar parseline sahip arsanın 390.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (69.90 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, Gökçeören Mevkinde, "Ticari, Akaryakıt +LPG" imarlı 13.000 m2 uygulama görmemiş imar parseline sahip arsanın 390.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (30 TL/m2).

- Kula – Aktaş karayolu üzerinde, “ Akaryakıt +LPG” imarlı 64.000 m2 uygulama görmemiş imar parseline sahip arsanın 800.000 USD bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (18.75 TL/m2).
- İzmir – Ankara Karayolu üzerinde, “Ticari, Akaryakıt +LPG” imarlı, üzerinde Akaryakıt ve LPG istasyonu, dinlenme tesisi ve 3 adet dubleks mesken olduğu öğrenilen,58.000 m2 alana sahip arsanın 6.000.000 TL bedelle satılık olduğu bilgisi alınmıştır. (103.44 TL/m2).

Değerlemeye konu taşınmazlara ait bölgede yapılan araştırmalarda, parsellerin tarla vasıflı iken satışlarının gerçekleştiği, sonrasında Mevzi İmar planı çizdiilerek “Ticari, Akaryakıt +LPG” imarlı arsalarla dönüştürüldüğü öğrenilmiştir.

Ü Değerleme Uzmanının Profesyonel Takdiri:

Değerleme konusu taşınmazların konumu, ulaşım kolaylığının bulunması, imar durumu, altyapısının tamamlanmış olması, 111 ada, 1 no’lu parsel üzerinde Restorant ve Hizmet Binası inşasının devam etmesi ve dünya ekonomisinde yaşanan ekonomik kriz ve dalgalanmalar göz önüne alındığında ve çevreden elde edilen gayrimenkul emsal değerleri de dikkate alınarak taşınmazların adil piyasa değerleri aşağıdaki şekilde takdir edilmiştir.

Arsa Değeri 111 Ada 1 No’lu Parsel (Restorant ve Hizmet Binası)		
1 m ² Arsa Değeri	60 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	24.136,94 m ²	
Arsa Değeri	1.448.216 TL	1.448.216 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(TL)		1.450.000 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(USD)		965.480 USD
Arsa Değeri 111 Ada 2 No’lu Parsel (Akaryakıt İstasyonu)		
1 m ² Arsa Değeri	70 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	6.883,78 m ²	
Arsa Değeri	481.865 TL	481.865 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(TL)		480.000 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(USD)		321.240 USD

Arsa Değeri 2917 No’lu Parsel		
1 m ² Arsa Değeri	9 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	908,44 m ²	
Arsa Değeri	8.176 TL	8.176 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(TL)		8.180 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(USD)		5.450 USD
TOPLAM ARSA DEĞERİ(TL)		1.938.257 TL
TOPLAM YAKLAŞIK ARSA DEĞERİ(TL)		1.940.000 TL
TOPLAM ARSA DEĞERİ(USD)		1.292.170 USD

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.

Arsa Değeri 111 Ada 1 No'lu Parsel (Restorant ve Hizmet Binası)		
1 m ² Arsa Değeri	60 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	24.136,94 m ²	
Arsa Değeri	1.448.216 TL	1.448.216 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(TL)		1.450.000 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(USD)	—	965.480 USD
Arsa Değeri 111 Ada 2 No'lu Parsel (Akaryakıt İstasyonu)		
1 m ² Arsa Değeri	70 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	6.883,78 m ²	
Arsa Değeri	481.865 TL	481.865 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(TL)		480.000 TL
Yaklaşık Arsa Değeri(USD)		321.240 USD

Arsa Değeri 2917 No'lu Parsel		
1 m ² Arsa Değeri	9 TL	
Arsa Toplam Yüzölçümü	908,44 m ²	
Arsa Değeri	8.176 TL	8.176 TL

Restorant ve Hizmet Binası		
Bina Toplam Kapalı Alanı	1.200,00 TL	
Birim Değer	550,00 m ²	
Toplam İnşaat Maliyeti	660.000,00 TL	
Bitmişlik Oranı	0,75	
Bina Değeri	495.000,00 TL	495.000 TL
Toplam Arsa Değeri		1.938.257 TL
Toplam Bina Değeri		495.000 TL
Harici ve Müteferrik İşler		
Toplam Değer(TL)		2.433.257 TL
Toplam Yaklaşık Değer(TL)		2.430.000 TL
Toplam Yaklaşık Değer(USD)		1.620.000 USD

8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi

8.2.3.1.Tanımlar ve Hesaplama Yöntem Modeli

8.2.3.2 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 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 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

8.2.3.3 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.

8.2.3.4 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

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

sunulması halinde sermayenin sağlayacağı getiri oranını yansıtması 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 boro ran (veya oranlar) olması gerekmektedir. İskonto oran(lar) ıleriye 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.

8.2.3.5 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

8.2.3.6 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

8.2.4 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi

- § Gelir Yöntemi ile değerlendirme konusu taşınmazın değeri takdir edilirken, taşınmazın kullanım fonksiyonlarına uygun olarak akaryakıt istasyonu ve dinlenme tesisi ayrı olarak ele alınmıştır.
- § Henüz faal olarak satış yapmamış olan tesis ve akaryakıt istasyonunun 2010 yılı satış öngörülleri müşteri tarafından tarafımıza verilmiştir. Tarafımıza verilmiş olan akaryakıt istasyonu ve dinlenme tesisi satış öngörülleri mevcut piyasa koşulları ve yakın çevredeki tesis satışları ile kontrol edildiğinde uyumlu olduğu tespit edilmiştir.

MANİSA KULA AKARYAKIT İSTASYONU MÜŞTERİ ÖNGÖRÜLERİ							
	Tem.10	Ağu.10	Eyl.10	Eki.10	Kas.10	Ara.10	Toplam
SATIŞ CİRO ÖNGÖRÜSÜ (TL)	441.266,46	378.828,50	245.763,00	171.726,91	160.271,40	149.129,64	1.546.985,91

*Müşteri tarafından tarafımıza verilen 2010 yılı bütçe öngörülleri

⁴ International Valuation Standarts, 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

- § Müşteri tarafından temin edilen bilgilere göre değerlendirme konusu akaryakıt istasyonunun Susurluk akaryakıt İstasyonu ile benzer özelliklerde olacağı bildirilmiştir. Susurluk akaryakıt istasyonunun geçmiş yıl performanslarını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.

METRO PETROL YILLAR İTİBARI İLE TESİS SATIŞLARI			
	2007	2008	2009
SUSURLUK AKARYAKIT İSTASYONU	0,00	1.015.309,35	2.618.384,84

- § Müşteri talebi doğrultusunda akaryakıt istasyonunun bütçe öngörülerinden hareketle akaryakıt satış öngörüsü aşağıdaki şekilde kabul edilmiştir.

MANİSA KULA DİNLENME TESİSİ AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ ÖNGÖRÜSÜ	
2010 Metro Turizm 6 Aylık Öngörüsü (TL)	1.546.985,91
Yıllık Satış Öngörüsü (TL)	3.093.971,82
Ortalama Yıllık Yüksek Sezon Satış Öngörüsü (USD)	2.062.647,88
2010 İçin Yıllık Satış Öngörüsü (USD)	1.753.250,70
2011 İçin Yıllık Satış Öngörüsü (USD)	1.805.848,22

- § Müşteriden alınan bilgilere istinaden akaryakıt istasyonunun Haziran ayında, dinlenme tesisinin ise Temmuz ayında faaliyete geçeceği varsayılmıştır.
- § Değerleme çalışmasında tesisin Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş tarafından işletildiği kabulü ile projeksiyon çalışması yapılmıştır.
- § Söz konusu tesisin herhangi bir hukuki probleminin bulunmadığı varsayılmıştır.
- § Bir yılın 365 günden oluştuğu kabul edilmiştir.
- § Tesisin 365 gün hizmet vereceği varsayılmıştır.
- § Müşteriden alınan bilgiler doğrultusunda tesise günde ortalama 25 adet otobüs, 80 adet özel oto gireceği varsayılmıştır.
- § Tesise gelen otobüslerde ortalama 40 kişi olduğu varsayılmış, bu kişi sayısının %50'sinin dinlenme tesisinde alışveriş yapacağı öngörülmüştür.
- § Tesise gelen özel oto içindeki kişi sayısının ortalama 2 olacağı ve bu kişilerin %50'sinin tesis içinde harcama yapacağı öngörülmüştür.
- § Günde tesise uğrayan otobüs için kişi başına harcama 3,33 \$, özel oto için kişi başına harcama 6,67 \$ olarak varsayılmıştır.
- § Kişi başına ortalama harcama oranının artış oranı % 3 olarak kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt istasyonlarının müşteri tarafından temin edilen gelir öngörülerine istinaden nakit akış tablosuna yansıtılmış olup, net kar marjı % 5 olarak öngörülmüştür.
- § Dinlenme tesisi mevcut gelirleri müşteriden temin edilen bilgilere istinaden nakit akış tablosuna yansıtılmış olup, net kar marjı % 25 olarak öngörülmüştür.

AÇIK OLAN GÜN SAYISI	365
ORTALAMA KONAKLAYAN OTOBÜS SAYISI	25,00
OTOBÜS BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI	40,00
OTOBÜS BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI(HARCAMA YAPAN)	20,00
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (OTOBÜS)	182.500
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD) (OTOBÜS)	3,33
ORTALAMA KONAKLAYAN ÖZEL OTO SAYISI	80
ORTALAMA KONAKLAYAN ÖZEL OTO SAYISI (HARCAMA YAPAN)	56
ÖZEL OTO BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI	2
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (ÖZEL OTO)	40.880
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD) (ÖZEL OTO)	6,67
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA ARTIŞ ORANI (%)	3,0%
AKARYAKIT İSTASYANUNUN NET KAR MARJI (%)	5,0%
DİNLENME TESİSİ İÇİN KAPİTALİZASYON ORANI	10,0%

- § Kapitalizasyon oranı bu çalışmada 10% olarak kabul edilmiştir.
- § Çalışmada indirgeme oranı olarak tesisin henüz faaliyete geçmediği dikkate alınarak 11,5% kullanılmıştır.
- § Çalışmalara IVSC (Uluslararası Değerleme Standartları Kapsamında) vergi dahil edilmemiştir.
- § Çalışmalar sırasında USD kullanılmıştır.

NAKİT AKIŞ VE DEĞERLEME TABLOSU;

MANİSA KULA DİNLENME TESİSİ AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ ÖNGÖRÜSÜ	
2010 Metro Turizm 6 Aylık Öngörüsü (TL)	1.546.985,91
Yıllık Satış Öngörüsü (TL)	3.093.971,82
Ortalama Yıllık Yüksek Sezon Satış Öngörüsü (USD)	2.062.647,88
2010 İçin Yıllık Satış Öngörüsü (USD)	1.753.250,70
2011 İçin Yıllık Satış Öngörüsü (USD)	1.805.848,22

AÇIK OLAN GÜN SAYISI	365
ORTALAMA KONAKLAYAN OTOBÜS SAYISI	25,00
OTOBÜS BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI	40,00
OTOBÜS BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI(HARCAMA YAPAN)	20,00
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (OTOBÜS)	182.500
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD) (OTOBÜS)	3,33
ORTALAMA KONAKLAYAN ÖZEL OTO SAYISI	80
ORTALAMA KONAKLAYAN ÖZEL OTO SAYISI (HARCAMA YAPAN)	56
ÖZEL OTO BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI	2
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (ÖZEL OTO)	40.880
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD) (ÖZEL OTO)	6,67
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA ARTIŞ ORANI (%)	3,0%
AKARYAKIT İSTASYANUNUN NET KAR MARJİ (%)	5,0%
DİNLENME TESİSİ İÇİN KAPİTALİZASYON ORANI	10,0%

NAKİT AKIŞI (METRO TURİZM İÇİN)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
YILLAR	16.04.2010	16.04.2011	16.04.2012	16.04.2013	16.04.2014	16.04.2015	16.04.2016	16.04.2017	16.04.2018	16.04.2019	16.04.2020
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (OTOBÜS)	0,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00	182.500,00
OTOBÜS İÇİN KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD)	0,00	3,43	3,54	3,64	3,75	3,86	3,98	4,10	4,22	4,35	4,48
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ (ARAÇ)	0,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00	40.880,00
ARAÇ İÇİN KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD)	0,00	6,67	6,67	7,07	7,28	7,50	7,73	7,96	8,20	8,45	8,70
OTOBÜSLERDEN YILLIK GELİR (USD)	0,00	469.937,50	645.380,83	664.742,26	684.684,53	705.225,06	726.381,81	748.173,27	770.618,47	793.737,02	817.549,13
ARAÇLARDAN YILLIK GELİR (USD)	0,00	136.266,67	140.354,67	144.565,31	148.902,27	153.369,33	157.970,41	162.709,53	167.590,81	172.618,54	177.797,09
DİNLENME TESİSİ CİROSU (USD)	0,00	606.204,17	785.735,50	809.307,57	833.586,79	858.594,40	884.352,23	910.882,79	938.209,28	966.355,56	995.346,22
GOP (%)	0,00	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
DİNLENME TESİSİ NET GELİR (USD)	0,00	151.551,04	196.433,88	202.326,89	208.396,70	214.648,60	221.088,06	227.720,70	234.552,32	241.588,89	248.836,56
GİDERLER (USD)	0,00	-454.653,13	-589.301,63	-606.980,67	-625.190,09	-643.945,80	-663.264,17	-683.162,10	-703.656,96	-724.766,67	-746.509,67
AKARYAKIT İSTASYONU CİROSU	0,00	1.461.042,25	1.805.848,22	1.860.023,67	1.915.824,38	1.973.299,11	2.032.498,08	2.093.473,02	2.156.277,21	2.220.965,53	2.287.594,50
AKARYAKIT İSTASYONU GENEL GİDERLER	0,00	-1.387.990,14	-1.715.555,81	-1.767.022,48	-1.820.033,16	-1.874.634,15	-1.930.873,18	-1.988.799,37	-2.048.463,35	-2.109.917,25	-2.173.214,77
AKARYAKIT GOP (5 %)	0,00	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PİRİMİ GELİRLERİ % ORANI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PİRİMİ GELİRLERİ	0,00	1.461,04	1.805,85	1.860,02	1.915,82	1.973,30	2.032,50	2.093,47	2.156,28	2.220,97	2.287,59
AKARYAKIT İSTASYONU NET GELİRİ	0,00	74.513,15	92.098,26	94.861,21	97.707,04	100.638,25	103.657,40	106.767,12	109.970,14	113.269,24	116.667,32
TOPLAM CİRO	0,00	2.068.707,46	2.593.389,57	2.671.191,25	2.751.326,99	2.833.866,80	2.918.882,81	3.006.449,29	3.096.642,77	3.189.542,05	3.285.228,31
GENEL GİDERLER TOPLAMI	0,00	-1.842.643,26	-2.304.857,43	-2.374.003,16	-2.445.223,25	-2.518.579,95	-2.594.137,35	-2.671.961,47	-2.752.120,31	-2.834.683,92	-2.919.724,44
NET GELİR TOPLAMI	0,00	226.064,20	288.532,13	297.188,10	306.103,74	315.286,85	324.745,46	334.487,82	344.522,46	354.858,13	365.503,88
NAKİT AKIŞLARI	0,00	226.064,20	288.532,13	297.188,10	306.103,74	315.286,85	324.745,46	334.487,82	344.522,46	354.858,13	365.503,88
ARTIK DEĞER											3.655.038,75
NET NAKİT AKIŞLARI	0	226.064,20	288.532,13	297.188,10	306.103,74	315.286,85	324.745,46	334.487,82	344.522,46	354.858,13	4.020.542,63

Değerleme Tablosu			
Risksiz Getiri Oranı	6,80%	6,80%	6,80%
Risk Primi	4,20%	4,70%	5,20%
İNDİRGEME ORANI	11,00%	11,50%	12,00%
NET BUGÜNKÜ DEĞER (USD)	3.081.003	2.984.709	2.892.459
NET BUGÜNKÜ YAKLAŞIK DEĞER (USD)	3.080.000	3.000.000	2.890.000
NET BUGÜNKÜ YAKLAŞIK DEĞER (TL)	4.620.000	4.500.000	4.335.000

8.2.5 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Yapılan çalışmada; değerlendirme konusu taşınmazların Türk Lirası cinsinden mevcut adil piyasa değeri Maliyet Yöntemi ve Gelir Kapitalizasyonu Yaklaşımı Analizi ile hesaplanmıştır.

- Maliyet yöntemine göre söz konusu taşınmazın değeri, 2.430.000 TL (İkimilyondörtüyüzotuzbin - Türk Lirası),
- Gelir Kapitalizasyonu Yaklaşımı analizine göre söz konusu taşınmazın değeri 4.500.000 TL (Dörtmilyonbeşyüzbin-Türk Lirası) olarak hesaplanmıştır.

Değerleme uzmanı olarak profesyonel görüşümüz; konu tesisin gelir getiren bir mülk olması ve yakın çevresinde emsal taşınmazlara ulaşılammış olması nedeni ile yatırımın getirilerini direkt olarak hesaba katan "Gelir Kapitalizasyonu Yaklaşımı Analizi"nin daha doğru bir değerlendirme olacağı yönündedir.

Gelir kapitalizasyonu yaklaşımı analizi yöntemi ile tesisin değeri 4.500.000 TL (Dörtmilyonbeşyüzbin-Türk Lirası) nihai sonuç olarak takdir edilmiştir.

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

BÖLÜM 9 SONUÇ

Gayrimenkulün bulunduğu yer, civarının teşekkül tarzı, alt yapı ve ulaşım imkanları, cadde ve sokağa olan cephesi, alan ve konumu, yapının inşaat sistemi, yaşı, işçilik ve malzeme kalitesi, tesisat durumu gibi değerine etken olabilecek tüm özellikleri dikkate alınmış, mevkiye 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.

Manisa ili, Kula ilçesi, Sandal Köyü Yumakalanı Mevki, Ankara – İzmir karayolu üzeri, Ankara istikametinde; 111 ada 1 no'lu parselde yer alan "arsa" niteliğindeki, 111 ada 2 no'lu parselde yer alan "arsa" niteliğindeki ve 2917 no'lu parselde yer alan "tarla" niteliğindeki gayrimenkullerde yer alan dinlenme tesisi ve akaryakıt istasyonunun;

16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA GELİR KAPİTALİZASYONU YAKLAŞIMINA GÖRE ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARİÇ)	4.500.000.-TL (Dörtmilyonbeşyüzbin- Türk Lirası)
--	---

3.000.000.-USD (Üçmilyon.- Amerikan Doları)
--

NOT:	1	Tespit edilen bu değer Metro Turizm'in potansiyel gelirlerinin net bugünkü değeridir.
	2	KDV hariçtir.
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA GELİR KAPİTALİZASYONU YAKLAŞIMINA GÖRE ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV DAHİL)	5.310.000- TL (Beşmilyonüçyüzonbin.-Türk Lirası)
--	---

3.540.000 - USD (Üçmilyonbeşyüzkırkbin.-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer Metro Turizm'in potansiyel gelirlerinin net bugünkü değeridir.
	2	KDV dahil olup, KDV oranının %18 olduğu kabul edilmiştir. (KDV'li değer bilgi amaçlı verilmiştir.)*
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

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

Halil İbrahim FURKAN
Değerleme Elemanı

Bilge BELLER ÖZÇAM
Değerleme Uzmanı

Coşkun KANBEROĞLU
Sorumlu Değerleme Uzmanı

EKLER

1	Tapu Fotokopileri
2	Takyidat Kaydı Fotokopileri
3	Onaylı İmar Durum Fotokopileri
4	Fotoğraflar
5	Özgeçmişler