

## GAYRİMENKUL DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE  
TİC. A.Ş.  
LUKOIL AKARYAKIT İSTASYONU  
SELÇUKLU / KONYA



ISO9001:2000  
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010A118-24

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-24	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Anadolu Sanayi İçi, Lukoil Akaryakıt İstasyonu, No:36, Selçuklu / KONYA		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Selçuk SUIÇMEZ Değerleme Elemanı	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:	Konya ili, Selçuklu İlçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevki, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda, "Petrol Ofisi" vasıflı, 1 no'lu, 16/28 arsa paylı bağımsız bölüm ile, "Asma Katlı Dükkan" vasıflı, 2, 3 ve 4 no'lu, 3/28 arsa paylı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkuller ile 5 no'lu, "Asma Katlı Dükkan" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkul.		
İMAR DURUMU:	Taşınmaz 04.07.2000 onay tarihli 1/1.000 ölçekli "Uygulama İmar Planı" kapsamında "Akaryakıt, LPG İstasyonu ve Ticaret" lejanında kalmaktadır. Yapılaşma şartları; § Emsal: 0,40'dir. § H <sub>maks</sub> = 7,50 m.'dir		
16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV Hariç)	2.350.000.-TL (İkimilyonüçyüzellibin.-Türk Lirası)		
	1.560.000-USD (Birmilyonbeşyüzaltmışbin.-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.

Selçuk SUIÇMEZ Değerleme Elemanı	Ömer Latif YALÇIN Değerleme Uzmanı	Adem YOL Sorumlu Değerleme Uzmanı
-------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------

## İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1.....	4
<b>RAPOR BİLGİLERİ.....</b>	<b>4</b>
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası .....	4
1.2 Rapor Türü .....	4
1.3 Raporu Hazırlayanlar .....	4
1.5 Dayanak Sözleşmesi.....	4
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler .....	4
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar.....	4
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler .....	4
<b>BÖLÜM 2.....</b>	<b>5</b>
<b>ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI .....</b>	<b>5</b>
2.1 Şirket Bilgileri.....	5
2.2 Müşteri Bilgileri .....	5
2.3 Kullanılan Değer Tanımları .....	5
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri).....	5
2.3.2 Düzenli Likidite Değeri.....	5
2.3.3 Zorunlu Likidite Değeri / Tasfiye Değeri .....	5
<b>BÖLÜM 3.....</b>	<b>6</b>
<b>GENEL VE ÖZEL VERİLER.....</b>	<b>6</b>
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler .....	6
3.1.1 Demografik Veriler.....	6
3.1.2 Ekonomik Veriler <sup>1)</sup> .....	8
3.1.3 Ulaştırma Sektörü .....	9
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi.....	14
3.2.1 Konya İli.....	14
3.2.2 Selçuklu İlçesi .....	15
<b>BÖLÜM 4.....</b>	<b>16</b>
<b>DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ.....</b>	<b>16</b>
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri .....	16
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri.....	17
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri .....	18
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri.....	19
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.....	21
4.4 Hukuki Sorumluluk .....	21
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon).....	21
<b>BÖLÜM 5.....</b>	<b>21</b>
<b>GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ .....</b>	<b>21</b>
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri.....	21
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı .....	23
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri .....	23
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkullerin İç Mekan İnşaat Özellikleri .....	24
5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler.....	25
5.6 Harici ve Mütferrik İşler.....	25
<b>BÖLÜM 6.....</b>	<b>25</b>
<b>EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ.....</b>	<b>25</b>
<b>BÖLÜM 7.....</b>	<b>26</b>
<b>GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ .....</b>	<b>26</b>
7.1. Değerlemede Kullanılan Yöntemler .....	26
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı .....	26
7.1.2 Maliyet Yaklaşımı .....	26
7.1.3 Gelir İndirgeme Yaklaşımı.....	26
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı .....	27
<b>BÖLÜM 8.....</b>	<b>27</b>
<b>GAYRİMENKULÜN ANALİZİ.....</b>	<b>27</b>
8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi.....	28
8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi .....	29
8.2.3 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi.....	30
8.2.3.1 Risksiz getiri oranı .....	30
8.2.3.2 Piyasa Riski Primi- Piyasa Endeksi .....	31
8.2.3.3 İskonto Oranı (Risksiz Getiri Oranı+ Piyasa Riski Primi = İskonto Oranı) .....	31
8.2.3.4 Genel Kapitalizasyon Oranı.....	31
8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM) .....	31
8.2.4 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	34
<b>BÖLÜM 9 SONUÇ .....</b>	<b>35</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>36</b>

## BÖLÜM 1 RAPOR BİLGİLERİ

### 1.1 Rapor Tarihi ve Numarası

Bu rapor, Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, şirketimiz tarafından 16.04.2010 tarihinde, 2010A118-24 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

### 1.2 Rapor Türü

Bu rapor Konya ili, Selçuklu ilçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevkii, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda, "Petrol Ofisi" vasıflı, 1 no'lu, 16/28 arsa paylı bağımsız bölüm ile, "Asma Katlı Dükkan" vasıflı, 2, 3 ve 4 no'lu, 3/28 arsa paylı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkuller ile 5 no'lu, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi" mülkiyetindeki "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 ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı Hükümleri'ne göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

### 1.3 Raporu Hazırlayanlar

Bu değerlendirme raporu; gayrimenkul mahallinde yapılan inceleme sonucunda ilgili kişi – kurum – kuruluşlardan elde edilen bilgilerden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu rapor, sorumlu değerlendirme uzmanı Adem YOL kontrolünde değerlendirme uzmanı Ömer Latif YALÇIN ve değerlendirme elemanı Selçuk SUIÇMEZ tarafından hazırlanmıştır.

### 1.4 Değerleme Tarihi

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

### 1.5 Dayanak Sözleşmesi

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

### 1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler

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

### 1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar

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

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

Taşınmazla ilgili şirketimiz tarafından daha önceki tarihlerde yapılmış rapor bulunmamaktadır.

## BÖLÜM 2

### ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI

#### 2.1 Şirket Bilgileri

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

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

#### 2.2 Müşteri Bilgileri

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

#### 2.3 Kullanılan Değer Tanımları

##### 2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)

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

Bu değerlendirme çalışmasında aşağıdaki hususların geçerliliği varsayılmaktadır.

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

##### 2.3.2 Düzenli Likiditasyon Değeri

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

##### 2.3.3 Zorunlu Likiditasyon Değeri / Tasfiye Değeri

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

## BÖLÜM 3

### GENEL VE ÖZEL VERİLER

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

#### 3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler

##### 3.1.1 Demografik Veriler

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 2008 Nüfus Sayımı sonuçlarına göre Türkiye nüfusunun 71.517.100 iken 31 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Türkiye nüfusu 72.561.312 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, 2009 yılında Türkiye'nin yıllık nüfus artış hızı ise binde 14,5 olarak gerçekleşmiştir.

2009 yılında 81 ilden; 67 ilin nüfusu 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. 81 il içinde 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 ülke nüfusunun %75'ine, 2009 yılında ise ülke nüfusunun %75,5'ine yükselmiştir. 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 İstanbul'da ikamet etmektedir. Toplam nüfusun sırasıyla; % 6,4'ü Ankara'da, % 5,3'ü İzmir'de, % 3,5'i Bursa'da, % 2,8'i Adana'da ikamet etmektedir. Nüfusu en az olan beş il ise sırasıyla; Bayburt, Tunceli, Ardahan, Kilis ve Gümüşhane'dir. En az nüfusa sahip Bayburt'da ikamet eden kişi sayısı 74.710'dir.

Türkiye nüfusunun yarısı 28,8 yaşından küçüktür. Ülkede ortalama yaş 28,8'tir. Ortalama yaş erkeklerde 28,2 iken, kadınlarda 29,3'tür. Şehirlerde ikamet edenlerin ortalama yaşı 28,7, köylerde ise 29,1'dir. 15-64 yaş grubunda bulunan çalışma çağındaki nüfus, toplam nüfusun % 67'sini oluşturmaktadır. Ülke nüfusunun % 26'sı 0-14 yaş grubunda, % 7'si ise 65 ve daha yukarı yaş grubundadır.

Nüfus yoğunluğu olarak ifade edilen bir kilometrekareye düşen kişi sayısı, Türkiye genelinde 94 iken illere göre 11 ile 2.486 kişi arasında değişmektedir. İstanbul 2.486 kişi ile nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu ildir. 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 11 kişi ile Tunceli'dir. Yüzölçümü büyüklüğüne göre ilk sırada yer alan Konya ilindeki nüfus yoğunluğu 51, yüzölçümü en küçük olan Yalova ilindeki nüfus yoğunluğu ise 239 kişidir.

---

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

---

### 3.1.2 Ekonomik Veriler<sup>[1]</sup>

Ülkemizde özellikle 2001 yılında yaşanan ekonomik krizle başlayan dönem, yaşanan diğer krizlere paralel olarak tüm sektörlerde olduğu gibi gayrimenkul piyasasında da önemli ölçüde bir daralmayla sonuçlanmıştır.

Mevcut duruma eklenen olası deprem beklentisi özellikle gayrimenkul sektöründe hareket kabiliyetini 2001 ve 2002 yıllarında oldukça kısıtlamıştır. Bu dönemde gayrimenkul fiyatlarında eskiye oranla ciddi düşüşler yaşanmış, alım satım işlemleri yok denecek kadar azalmıştır.

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

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

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

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

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

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

---

[1] TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

### 3.1.3 Ulaştırma Sektörü

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

#### 3.1.3.1 Ulaştırmanın Aranılan özellikleri

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

##### Ulaşım Ekonomik Olmalıdır

Bu nedenle olaya ülke ekonomik koşullarının elverişliliği açısından bakarak karar vermek 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. Gerekliğinde bulunamayan bir taşıt önceden ve sonradan ne kadar mükemmel hizmet sunarsa sunsun bir yarar sağlayamaz ve harekete geçen taşıttaki boş yerler ya da kullanılamayan kapasite ekonomik kayıptır.

##### Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

##### Ulaşım Hızlı Olmalıdır

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

##### Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

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

#### 3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

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

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

### 3.1.3.3 Türkiye’de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3.3 Türkiye’de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

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

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

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

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

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

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

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

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

Yük taşımacılığında yük tonajı yüksek kamyonlar ile uluslararası taşımacılıkta T.I.R kamyonları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığında da son derece modern otobüsler kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı Türkiye'de ulaşımın asil yükünü çekmesine karşın gerek yolların fiziki yapı ve standartlarının düşük olması, mevcut trafik yükünü kaldırarak 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 şehiriçi ulaşımında motorlu taşıtların kullanımı ve yapılan yolculuk sayılarında hızlı bir artış görülmüştür. Ekonomik büyüme ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)’da ki gelişime bakıldığında zaman ekonomik parametrelerin artış hızının ulaşım talebinin gerisinde kaldığı görülür.

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

UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								MİLYON Million
O : OTOYOL Motorways		D : DEVLET YOLU State Roads		İ : İL YOLU Provincial Roads		T: TOPLAM Total		
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km			YOLCU - KM Passenger - Km				
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Otm. Yı - Km Pas.Car Pa - Km	Otlb. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 627	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960 D	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	48	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	3 066	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	29 987	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 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	33 581	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	2 508	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



Konya ili, doğal açıdan kuzeyinde Haymana platosu, kuzeydoğuda Cihanbeyli Platosu ve Tuz Gölü'ne, batısında Beyşehir Gölü'ne ve Akşehir Gölü'ne, güneyinde Sultan Dağları'ndan başlayan Karaman ilinin güneyine kadar devam eden, Toros yayının iç yamaçları önünde bir fay hattı boyunca oluşmuş volkanik dağlara, doğusunda ise Obruk platosuna kadar uzanır.

Konya ili sınırları içerisinde Türkiye'nin en büyük alüminyum (boksit) ve magnezit yataklarının yanısıra, kömür, kil, çimento hammaddeleri, kurşun-çinko, barit madenleri ile önemli oranda yer altı suyu rezervleri bulunmaktadır.

Konya ilinin nüfusu, 2009 yılı adrese dayalı nüfus sayımı sonuçlarına göre 1.992.675 kişidir. Nüfusun 1.450.682 kişisi şehirde yaşarken, 541.993 kişisi bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %73, köyde yaşayanların oranı %28'dir.

Nüfus Durumu	1990	2000	2009
İlçe Merkezi	963.128	1.294.817	1.450.682
Köyler / Beldeler	789.530	897.349	541.993
Genel Toplam	1.752.658	2.192.166	1.992.675

Konya'da iktisadi hayatın temelini tarımsal faaliyetler teşkil etmektedir. Fakat son yıllarda sanayi alanında da büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Bu durum Konya'nın, Türkiye'de tahıl ambarı olma görünümünü değiştirerek bir sanayi merkezi olma görünümünü kazanmasına yol açmıştır.

### 3.2.2 Selçuklu İlçesi



Selçuklu, nüfus ve gelişmişlik bakımından Konya'nın en büyük merkez ilçesidir. 2.056 km<sup>2</sup> lik alan ve 487.889 kişilik nüfusa sahiptir (2009 yılı adrese dayalı nüfus sayımına göre). Tarihi Konya ile 20. Yüzyıl Konya'sının sentezi olan Selçuklu; Anadolu Selçuklularına ve Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmıştır. Selçuk "Küçük sel" anlamındadır.

İlçede; Selçuk Üniversitesi Kampüsü ve bağlı fakülteleri, 73 adet eğitim kurumu, 207 adet cami, 9 adet tam teşekküllü hastane, 3 adet organize sanayi bölgesi, (4.ve 5. organize sanayi bölgesi de Selçuklu'da planlanmıştır) 20 sanayi sitesi,

Tümosan, Çimento Fabrikası gibi büyük sanayi kuruluşları bulunmaktadır.

Büyüme hızı bakımından Türkiye de ilk sıralarda yer alan Selçuklu; İstanbul, Ankara, İzmir ve birkaç Akdeniz Bölgesi ilinin dışında Anadolu da en hızlı nüfusu artan ilçelerin başındadır. Selçuklu İlçesinin merkez nüfusu 474.993 kişidir. Gelişmişlik olarak baktığımızda Konya, Türkiye de 9. sıradadır. Selçuklu İlçesi Konya'daki GSYİH'nın yani üretimin %25'ini karşılamaktadır. Bu yüzden Katma Değeri en yüksek olan yer Selçukludur. Gelişmişlik açısından Türkiye ortalamasını yakalamıştır. Şehirleşme oranı %80'in üzerindedir.

BÖLÜM 4

DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

İli	:	Konya	Konya	Konya
İlçesi	:	Selçuklu	Selçuklu	Selçuklu
Mahallesi	:	Dikilitaş	Dikilitaş	Dikilitaş
Köyü	:	-	-	-
Mevkii	:	Horozluhan	Horozluhan	Horozluhan
Pafta No.	:	23M11	23M11	23M11
Ada No.	:	13753	13753	13753
Parsel No.	:	1	1	1
Niteliği	:	Arsa	Arsa	Arsa
Yüzölçümü	:	7.100,00 m <sup>2</sup>	7.100,00 m <sup>2</sup>	7.100,00 m <sup>2</sup>
Niteliği	:	Petrol Ofisi	Asma Katlı Dükkan	Asma Katlı Dükkan
Arsa Payı	:	16/28	3/28	3/28
Kat No	:	Zemin	Zemin	Zemin
Bağımsız Bölüm No	:	1	2	3
Maliği	:	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.
Hissesi	:	Tam	Tam	Tam

İli	:	Konya	Konya
İlçesi	:	Selçuklu	Selçuklu
Mahallesi	:	Dikilitaş	Dikilitaş
Köyü	:	-	-
Mevkii	:	Horozluhan	Horozluhan
Pafta No.	:	23M11	23M11
Ada No.	:	13753	13753
Parsel No.	:	1	1
Niteliği	:	Arsa	Arsa
Yüzölçümü	:	7.100,00 m <sup>2</sup>	7.100,00 m <sup>2</sup>
Niteliği	:	Asma Katlı Dükkan	Asma Katlı Dükkan
Arsa Payı	:	3/28	3/28
Kat No	:	Zemin	Zemin
Bağımsız Bölüm No	:	4	5
Maliği	:	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi Ve Ticaret A.Ş.
Hissesi	:	Tam	Tam

## 4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri

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

Konya ili, Selçuklu ilçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 12.04.2010 tarih, saat 10:30 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere ve ekte sunulan takyidat belgesine göre;

### **Ø 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 1 no'lu Bağımsız Bölüm;**

#### Beyanlar Hanesinde

§ Yönetim planı. (27.11.2007 tarih, 25983 yev. no.)

#### Hak ve Mükellefiyetler Hanesinde

§ Lukoil Eurasia Petrol A.Ş. lehine, 28.11.2007 tarihinde başlayarak, 16 yıl süre ile intifa hakkı vardır. (28.11.2007 tarih, 26131 yev. no.)

§ İntifa hakkının tamamı 16 yıl süre ile 1.540.000 YTL bedelle Lukoil Eurasia Petrol A.Ş.'ye aittir.

#### Şerhler Hanesinde

§ İhtiyati Haciz: Konya 3. İcra Müdürlüğü'nün 29.01.2009 tarih, 2009/1162 E sayılı "Haciz Yazısı" sayılı yazıları ile. Borç : 0 TL. (Alacaklı: Asya Katılım Bankası A.Ş. (Borç: 250.000,00 TL) (04.02.2009 tarih, 1510 yev. no.)

§ İİK 150/c Md. gereği ipoteğin paraya çevrilmesi için takibe geçilmiştir. İstanbul 10. İcra Müdürlüğü'nün 13.01.2009 tarih, 2009/272 sayılı resmi yazı. (20.01.2009 tarih, 737 yev. no)

#### Rehinler Hanesinde

§ A.İ.) Lukoil Eurasia Petrol A.Ş. lehine, 2.000.000.-TL bedelle, akdi faiz, 1.dereceden, FBK müddetle ipotek bulunmaktadır. (28.11.2007 tarih, 26140 yevmiye no ile)

### **Ø 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 2 no'lu Bağımsız Bölüm;**

#### Beyanlar Hanesinde

§ Yönetim planı. (27.11.2007 tarih, 25983 yev. no.)

#### Şerhler Hanesinde

§ İhtiyati Haciz: Konya 3. İcra Müdürlüğü'nün 29.01.2009 tarih, 2009/1162 E sayılı "Haciz Yazısı" sayılı yazıları ile. Borç : 0 TL. (Alacaklı: Asya Katılım Bankası A.Ş. (Borç: 250.000,00 TL)) (04.02.2009 tarih, 1510 yev. no.)

#### Rehinler Hanesinde

§ Rehin: 05.02.2008 tarih, 3180 yevmiye no'lu A.İ) Sami Cingilli: Muammer oğlu lehine, 300.000.-YTL bedelle, faizsiz, 1.dereceden, FBK müddetle ipotek, 24.07.2008 tarih 18839 yevmiye no ile terkin edilmiştir.

#### Düşünceler Hanesinde

§ Aynı kütük 11414 sh. ile müşterek ipoteklidir.

### **Ø 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 3 no'lu Bağımsız Bölüm;**

#### Beyanlar Hanesinde

§ Yönetim planı. (27.11.2007 tarih, 25983 yev. no.)

#### Serhler Hanesinde

§ İhtiyati Haciz: Konya 3. İcra Müdürlüğü'nün 29.01.2009 tarih, 2009/1162 E sayılı "Haciz Yazısı" sayılı yazıları ile. Borç : 0 TL. (Alacaklı: Asya Katılım Bankası A.Ş. (Borç: 250.000,00 TL)) (04.02.2009 tarih, 1510 yev. no.)

Ø 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 4 no'lu Bağımsız Bölüm;

#### Beyanlar Hanesinde

§ Yönetim planı. (27.11.2007 tarih, 25983 yev. no.)

#### Serhler Hanesinde

§ İhtiyati Haciz: Konya 3. İcra Müdürlüğü'nün 29.01.2009 tarih, 2009/1162 E sayılı "Haciz Yazısı" sayılı yazıları ile. Borç : 0 TL. (Alacaklı: Asya Katılım Bankası A.Ş. (Borç: 250.000,00 TL)) (04.02.2009 tarih, 1510 yev. no.)

Ø 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 5 no'lu Bağımsız Bölüm;

#### Beyanlar Hanesinde

§ Yönetim planı. (27.11.2007 tarih, 25983 yev. no.)

#### Serhler Hanesinde

§ İhtiyati Haciz: Konya 3. İcra Müdürlüğü'nün 29.01.2009 tarih, 2009/1162 E sayılı "Haciz Yazısı" sayılı yazıları ile. Borç : 0 TL. (Alacaklı: Asya Katılım Bankası A.Ş. (Borç: 250.000,00 TL)) (04.02.2009 tarih, 1510 yev. no.)

#### Rehinler Hanesinde

§ Rehin: 05.02.2008 tarih, 3180 yevmiye no'lu A.İ) Sami Cingilli: Muammer oğlu lehine, 300.000.-YTL bedelle, faizsiz, 1.dereceden, FBK müddetle ipotek, 24.07.2008 tarih 18839 yevmiye no ile terkin edilmiştir.

#### Düşünceler Hanesinde

§ Aynı kütük 11411 sh. ile müşterek ipoteklidir.

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

##### 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 1 no'lu Bağımsız Bölüm;

- "HB Saran Otobüs İşletmeciliği Petrol Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetine satış. (01.05.2008 tarih, 12736 yev. no)

##### 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 2 no'lu Bağımsız Bölüm;

- "HB Saran Otobüs İşletmeciliği Petrol Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetinden, "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış. (12.12.2007.2007 tarih, 27449 yev. no)
- "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış (02.05.2008 tarih, 12770 yev. no.)

##### 13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 3 no'lu Bağımsız Bölüm;

- "HB Saran Otobüs İşletmeciliği Petrol Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetinden, "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış. (12.12.2007.2007 tarih, 27449 yev. no)
- "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış (02.05.2008 tarih, 12770 yev. no.)

13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 4 no'lu Bağımsız Bölüm;

- "HB Saran Otobüs İşletmeciliği Petrol Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetinden, "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış. (12.12.2007.2007 tarih, 27449 yev. no)
- "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış (02.05.2008 tarih, 12770 yev. no.)

13753 Ada, 1 no'lu Parsel, 5 no'lu Bağımsız Bölüm;

- "HB Saran Otobüs İşletmeciliği Petrol Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş" mülkiyetinden, "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış. (12.12.2007.2007 tarih, 27449 yev. no)
- "Konya Metro Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetine satış (02.05.2008 tarih, 12770 yev. no.)
- "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." mülkiyetinden, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi" mülkiyetine "Tüzel Kişiliklerin Ünvan Değişikliği". (09.04.2010 tarih, 8936 yev. no)

### 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.

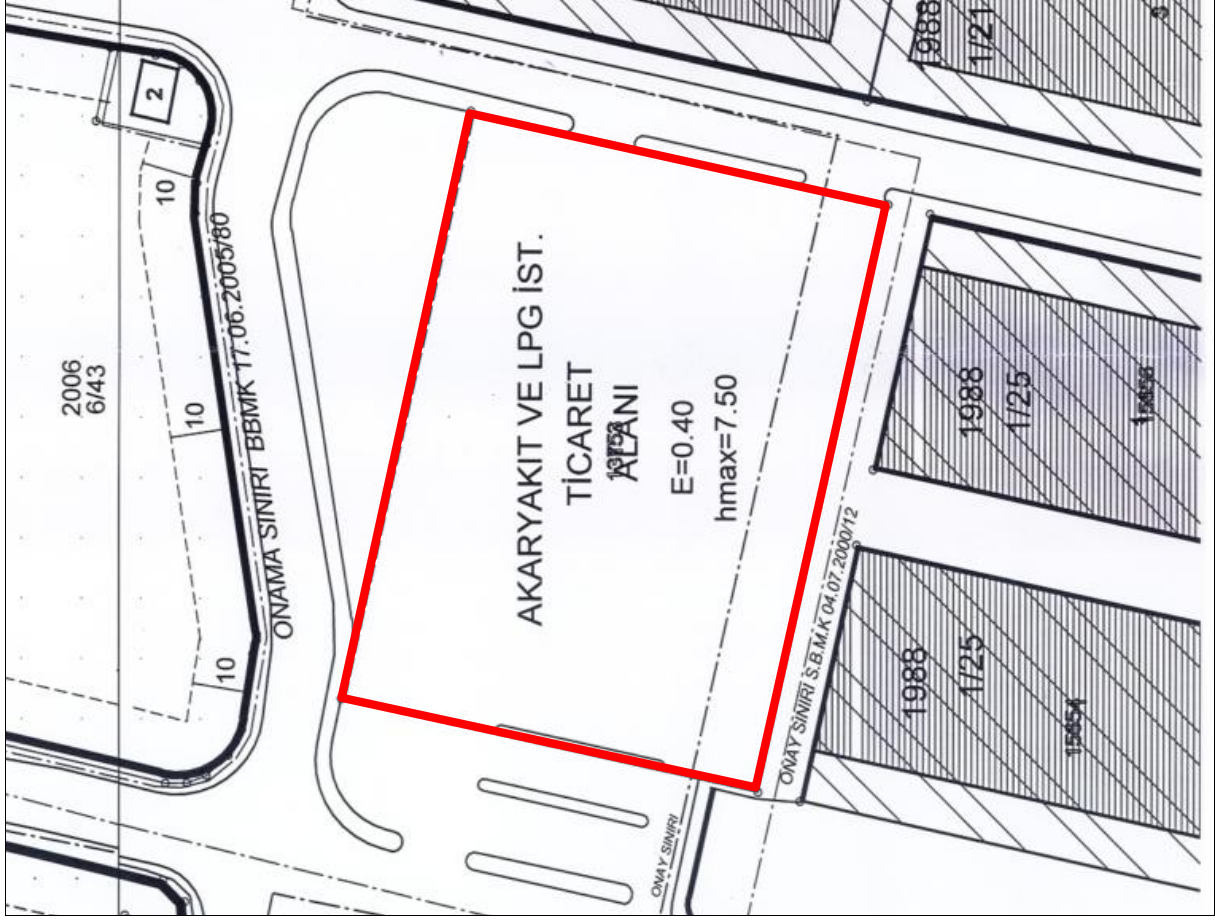
Selçuklu Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde 12.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre ve ekte sunulan imar durum belgesine göre değerlendirme konusu gayrimenkullere ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir;

#### ü İmar Durumu:

Taşınmazlar 04.07.2000 onay tarihli 1/1.000 ölçekli "Uygulama İmar Planı" kapsamında "Akaryakıt, LPG İstasyonu ve Ticaret" lejandında kalmaktadır. Yapılaşma şartları;

§ Emsal: 0,40'dir.

§ H<sub>maks</sub>= 7,50 m.'dir



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

**Ü Ruhsat ve İzinler:**

- § 22.11.2007 tarih, 2007/425 no'lu taşınmaza ait onaylı mimari proje mevcuttur.
- § 30.11.2007 tarih, 16/25/425 no'lu, 886,00 m<sup>2</sup> "Akaryakıt ve servis istasyonu" için verilmiş "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- § 30.11.2007 tarih, 16/26/425 no'lu, 2.411,00 m<sup>2</sup> "4 Adet Dükkan" için verilmiş olan "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- § 25.07.2008 tarih , 15/27-07/425 no'lu, 685,00 m<sup>2</sup> "Benzin, mazot, LPG ve servis istasyonu" için verilmiş tadilat "Yapı Ruhsatı" bulunmaktadır.
- § 21.11.2008 tarih, 11/31\*2007-425 no'lu, 685 m<sup>2</sup>, "Benzin, mazot, LPG ve servis istasyonu" için verilmiş "Yapı Kullanma İzin Belgesi" bulunmaktadır.
- § Söz konusu taşınmazlar için hazırlanan 22.11.2007 tarihli onaylı mimari projeye ilave, 25.07.2008 tarihli ruhsata istinaden tadilat projesi olduğu düşünülmektedir. Söz konusu proje Selçuklu Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde görülememiştir.

**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

§ Selçuklu Belediyesi İmar Müdürlüğü yetkililerinden alınan şifahi bilgilere göre, değerlendirme konusu parselin son 3 yıllık dönem içerisinde imar durumunda 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: Anadolu Sanayi İçi, Lucoil Akaryakıt İstasyonu, No:36, Selçuklu / KONYA

Taşınmazlar Konya ili, Selçuklu ilçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevkii, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda, konumlanmış olan akaryakıt istasyonu ve 4 adet dükkan binasıdır.

Değerleme konusu taşınmazlara ulaşım için şehir merkezinden Otogar yönünde Yeni İstanbul Caddesi'nde ilerlenirken Dikilitaş Polis Lojmanları ile Total Gaz arasında kalan Ferhatlı Caddesi'ne girilir. Ferhatlı Caddesi'nde yaklaşık 650 m. devam edildikten sonra Selçuklu Belediyesi Tesisleri geçilir. Değerleme konusu taşınmaz Selçuklu Belediyesi Sosyal Tesislerini geçince sağ kolda konumlanmıştır.

Taşınmaz sanayi sitesinin içerisinde kalırken yakın çevresinde küçük ölçekli sanayi işletmeleri bulunmaktadır. Aynı zamanda yakın çevresinde Selçuklu Belediyesi Sosyal Tesisleri, Tır Kamyon Galerici Sitesi, Dikilitaş Polis Lojmanları, Uzman Sanayi Sitesi gibi bilinirliği yüksek yapı ve tesisler de bulunmaktadır.

Değerleme konusu benzin istasyonunun Yeni İstanbul Caddesi'ne cephesi bulunmamaktadır. Değerleme konusu parsel üzerinde benzin istasyonunun yanında 4 adet bağımsız bölüme ayrılmış "Dükkan" dan oluşan bina yer almaktadır. Söz konusu binanın kaba inşaatı tamamlanmış durumdadır.

Taşınmaz üzerindeki eğim düze yakın olmakla beraber söz konusu parsel dikdörtgene yakın bir şekildedir.

##### Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Konya – Ankara Karayolu	~ 0,45
Konya Kent Merkezi	~7,50
Konya Havalimanı	~10,00



Yukardaki uydu fotoğrafında 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

Konya ili, Selçuklu ilçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevki, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda, "Petrol Ofisi" vasıflı, 1 no'lu, 16/28 arsa paylı bağımsız bölüm ile, "Asma Katlı Dükkan" vasıflı, 2, 3 ve 4 no'lu, 3/28 arsa paylı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki ve 5 no'lu, 3/28 arsa paylı "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Anonim Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkullerdir.

Değerleme konusu 1 no'lu parsel üzerinde faaliyet göstermekte olan akaryakıt istasyonu, market-idari ofis binası, 4 adet bağımsız bölüme ayrılmış olan "Dükkan" binası, kanopi alanı ve 6 adet pompa adasından oluşmaktadır.

Değerleme konusu taşınmazların 25.07.2008 tarih, 15/27\*07/425 no'lu, 685 m<sup>2</sup> kapalı alan için verilmiş olan yapı ruhsatı tadilat için verilmiş olmakla beraber ilgili resmi kurumda onaylı tadilat projesi görülmemiştir. Tadilat için alınmış yapı ruhsatı göz önüne alındığında taşınmazın toplam yasal kapalı alanları 3.096 m<sup>2</sup> olmakla beraber bunun 2.411 m<sup>2</sup>'si 4 adet bağımsız bölüme ayrılmış olan 4 adet "Dükkan"dan oluşan bina için, 685 m<sup>2</sup> ise kanopi, market – ofis binası için verilmiş durumdadır. 22.11.2007 onaylı mimari proje incelendiğinde market binası zemin + 1 normal kattan oluşurken, söz konusu yapı yerinde yalnızca zemin kattan oluşmaktadır.

Yerinde yapılan ölçümlere göre, 4 adet bağımsız bölümden oluşan "Dükkan" binasının toplam kapalı alanı 2.411 m<sup>2</sup>, market binasının kapalı alanı 150 m<sup>2</sup> ve kanopi alanı 535 m<sup>2</sup> olup yasal evraklarla örtüşmektedir.

Zemin + 1 normal kattan oluşan, 2.411 m<sup>2</sup> kapalı alanlı 4 adet dükkan binasının değerlendirme tarihi itibarıyla inşaat tamamlanma oranı yaklaşık %40'dır. Söz konusu binanın kaba inşaatı tamamlanmış olup ince işçilikleri tamamlanmamıştır. Mevcut durumda boş olan binanın elektrik ve mekanik tesisatları henüz yapılmamıştır.

Değerleme konusu taşınmazlardan "Market – Ofis" binası 150 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip olup, yönetim ofisi, market, depo ve WC hacmi bulunan yapı zemin kattan oluşmaktadır. Ayrıca tesisin fonksiyonel bütünlüğünü tamamlayan 535 m<sup>2</sup> alanlı kanopi alanı bulunmaktadır.

Değerleme konusu akaryakıt istasyonunda 6 adet pompa adası yer almaktadır. Pompa adalarında 4 adedi 8 tabancalı, 2 adedi ise 2 tabancalı olmak üzere toplamda 36 adet tabanca bulunmaktadır. Değerleme konusu tesiste gömülü durumda 20.000 lt. kapasiteli 5 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır. Bu tanklardan 2 adedi kırsal motorin, 1 adedi euro dizel, 1 adedi 95 oktan benzin, 1 adedi ise 97 oktan benzin amaçlı yerleştirilmiştir. Tesiste ayrıca 10.000 lt. kapasiteli 1 adet LPG tankı da mevcuttur.

Tesiste ayrıca kapalı devre güvenlik kamera sistemi ve yangın hidrantı bulunmaktadır.

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

## 5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

### Gayrimenkulün Genel Özellikleri:

İnşaat Tarzı	:	Betonarme(Market-Ofis Binası, Dükkan Binası) Çelik Konstrüksiyon(Kanopi Alanı)
Çatı Sistemi	:	Teras Çatı(Market-İdari Bina) Çelik konstrüksiyon üstü panel kaplama (Dükkan Binası)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Binanın Kat Adedi	:	Zemin + asma kat – (Dükkan Binası)(Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre) Zemin kat (Market – Ofis Binası) (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
Ekspertiz Konusu Alan	:	Market-İdari Bina :150 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre) "Dükkan" Binası : 2.411 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre) (4 adet bağımsız bölüm) Kanopi Alanı: 535 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)
Yaşı	:	~ 3 yıl (Yapı Ruhsat Tarihine Göre)
Elektrik	:	Şebeke
Su	:	Şebeke

Kanalizasyon	:	Şebeke
Isıtma Sistemi	:	Klima (Market – Ofis binası)
Havalandırma Sistemi	:	Mevcut değil
Jeneratör	:	Mevcut- 1 adet 45 kVa
Asansör	:	Mevcut değil
Yangın Merdiveni	:	Mevcut değil
Yangın Söndürme Sistemi	:	Mevcut değil (Yangın hidrantları mevcut) (Duman dedektörü Market-Ofis binası)
Güvenlik	:	Mevcut değil
Park Yeri	:	Mevcut- Açık otopark

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

<b>Market- Ofis Binası</b>	
Taşınmaz yasal evraklarına ve mevcutta yerinde yapılan ölçümlere göre toplam ~150 m <sup>2</sup> kullanım alanına sahip olup market alanı, idari ofis alanları, depo ve bay- bayan WC hacminden oluşmaktadır.	
Kullanım Amacı	: Market, idari ofis bölümleri, depo alanları, bay-bayan WC hacmi
Kat Adedi	: Zemin Kat
Ekspertiz Konusu Alan	: 150 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma ve yasal evraklarına göre)
Zemin	: Seramik
Duvar	: Sıva üzeri boya, Fayans (WC'ler)
Tavan	: Kısmen sıva üzeri boya, kısmen asma tavan
Aydınlatma	: Gömme spot armütürler ve floresan
Doğrama	: Camekanlı alüminyum

<b>Dükkan Binası (4 adet bağımsız bölüm)</b>	
Taşınmaz yasal evrakları ile mevcut durumda uyumlu olup, taşınmazın mevcut durumda inşaat tamamlanma oranı yaklaşık %40'dır. Taşınmazın mevcut durumda kaba inşaatı tamamlanmış olup ince işçilikleri ve tesisatları henüz yapılmamıştır. Taşınmaz 4 adet bağımsız bölümden oluşmakta olup dükkanlar zemin + asma katlıdır.	
Kullanım Amacı	: Mevcut durumda boş.
Kat Adedi	: Zemin Kat + asma kat
Ekspertiz Konusu Alan	: 2.411 m <sup>2</sup> (Mevcut duruma ve yasal evraklarına göre)
Zemin	: Brüt beton
Duvar	: Brüt beton – Tuğla
Tavan	: Brüt beton
Aydınlatma	: -
Doğrama	: -

<b>Kanopi Alanı</b>	
6 adet pompa adasında toplam 36 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.	
Kullanım Amacı	: Kanopi
Ekspertiz Konusu Alan	: ~ 535 m <sup>2</sup> (Yasal evraklarına ve mevcut duruma göre)

İnşaat tarzı	: Çelik konstrüksiyon
Yükseklik	: 5.00 mt.
Giydirme	: Alüminyum kompozit levha

### 5.5 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler

- § Tesisin akaryakıt servis istasyonları ve market kısmı değerlendirme günü itibariyle faaliyet göstermekte olup 4 adet bağımsız bölümden oluşan "Dükkan" binası mevcut durumda boştur.
- § Değerleme konusu tesisin ana caddelere cephesi bulunmayıp, gün içi araç trafiği düşük olan bir mevkide yer almaktadır.
- § Tesisin yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu faaliyet göstermektedir.
- § Akaryakıt istasyonunda, gömülü durumda 5 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır. Akaryakıt tanklarının her biri 20.000 lt. hacme sahiptir.
- § Tesiste 6 adet pompa adası ve 36 adet akaryakıt tabancası bulunmaktadır.
- § Tesiste 1 adet 45 kVa'lık jeneratör bulunmaktadır.
- § 4 adet dükkandan oluşan binasının inşaat tamamlanma oranı yaklaşık %40'dır.
- § 4 adet dükkandan oluşan binanın mevcut durumda kaba inşaatı tamamlanmıştır.
- § Taşınmazın yer aldığı bölgede küçük sanayi işletmeleri yoğun olarak yer almaktadır.

\* 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 "Akaryakıt ve LPG İstasyonu + Ticaret Alanı" 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 bilmese 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 Değerleme konusu tesis yakın zamanda inşaa edildiği için, taşınmazlarda kullanılan malzeme kalitesi ve işçilik seviyesi niteliklidir.
- ü Tesis dinlenme tesisi ve araçların manevrası için yeterli büyüklükte alana sahiptir.
- ü Tesisin kullanım alanları yasal evrakları ile uyumludur.
- ü Taşınmazın akaryakıt istasyonu için verilmiş Yapı Kullanma İzin Belgesi bulunmaktadır.

#### ✓ ZAYIF YANLAR

- Tesisin yakın çevresinde çok sayıda akaryakıt istasyonu bulunmaktadır.
- Tesisin bulunduğu bölgenin ticari kabiliyeti düşüktür.
- Tesisin Yeni İstanbul Caddesi'ne cephesi bulunmamaktadır.
- Tesisin dükkan binalarının inşaatı tamamlanmamış olup, inşaat tamamlanma oranı yaklaşık %40'dır.

#### ✓ FIRSATLAR

- ü Tesisin yakın çevresinde küçük sanayi alanlarının ve tır garajının bulunması uzun vadede avantaja dönüşebilir.
- ü Taşınmazların yer aldığı parsel imar durumuna göre "Akaryakıt+LPG+ İkmal İstasyonu" yanı sıra "Ticaret Alanı" lejandında kalmaktadır.

#### ✓ TEHDİTLER

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

## 8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

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

### 8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi

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

- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlanmış, ana caddeye cepheli, "Sanayi + Ticaret" imarlı, E: 0,60 yapılaşma şartlarına sahip, 5.200 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip arsa 2.000.000 TL bedelle satılıktır. (384 TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmazın arsa değerinin 1.000.000 – 1.250.000 TL arasında olabileceği bilgisi edinilmiştir.(140-176.-TL/m<sup>2</sup>)
- § Yeni İstanbul Caddesi üzerinde yer alan değerlendirme konusu taşınmaza yakın konumlanmış, sanayi içinde, "Sanayi + Ticaret" imarlı, E: 0,60 yapılaşma şartlarına sahip, 3.400 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip arsanın 1.100.000 TL bedelle satılıktır. (323 TL/m<sup>2</sup>)
- § Yeni İstanbul Caddesi üzerinde yer alan değerlendirme konusu taşınmaza nispeten yakın konumlanmış, 4.000 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip, 12.000 lt/gün ortalama satışı bulunan, aktif benzin istasyonu 5.000.000 TL fiyatla satılıktır. (Arsa Değeri: 1.250 TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlanmış, Yeni İstanbul Caddesi üzerinde yer alan 23.000 lt/gün ortalama satışı bulunan, 7.000 m<sup>2</sup>lik benzin istasyonu yaklaşık 1 sene önce 6.850.000 TL fiyatla satılmıştır. (Arsa Değeri: 978 TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlanmış, Yeni İstanbul Caddesi'ne cepheli Zafer Sanayi Sitesi girişinde bulunan, "Akaryakıt İstasyonu" imarlı, 4.000 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip arsanın yakın zaman önce, 2.500.000 TL bedel karşılığında satılmış olduğu bilgisi edinilmiştir. (625 TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlu, 400 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip dükkanın 15.000 TL/yıl karşılığında yakın zaman önce kiralanmış olduğu bilgisi edinilmiştir.(3.12.-TL/m<sup>2</sup>)
- § Uzmanlar Sanayi Sitesinde 750 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip dükkan 350.000 TL bedelle satılıktır. (466.-TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmaz yakın konumlanmış, 100 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip dükkanların, 5.000 – 6.000 TL/yıl bedelle kiralandığı bilgisi edinilmiştir.(4,16- 5.-TL/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmaza yakın konumlanmış, 200 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip dükkan, yakın zaman önce 45.000 TL bedelle satılmış olduğu öğrenilmiştir.(225.-TL/m<sup>2</sup>)

### Ü Değerleme Uzmanının Profesyonel Takdiri:

Değerleme konusu taşınmazın konumu, Yeni İstanbul Caddesi'ne cephesinin olmaması, ulaşım kolaylığı, imar durumu, altyapısı, yasal evrakları ve dünya ekonomisinde yaşanan ekonomik kriz ve dalgalanmalar gibi etkenler göz önüne alındığında ve çevreden elde edilen gayrimenkul emsal değerleri de dikkate alınarak taşınmazın adil piyasa değeri aşağıdaki şekilde takdir edilmiştir.

ARSA DEĞERİ HESABI			
	Arsa Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
1 No'lu Parsel	7,100.00	180 TL	1,278,000 TL
<b>TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>1,278,000 TL</b>
<b>YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(USD)</b>			<b>850,000 USD</b>

## 8.2.2 Maliyet Oluşumu Analizi

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

ARSA DEĞERİ HESABI			
	Arsa Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> Birim Değer (TL)	Arsa Değeri (TL)
1 No'lu Parsel	7,100.00	180 TL	1,278,000 TL
<b>TOPLAM DEĞER(TL)</b>			<b>1,278,000 TL</b>
<b>YAKLAŞIK TOPLAM DEĞER(USD)</b>			<b>850,000 USD</b>

Market-İdari Bina			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	450 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	150 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	67,500 TL		
Yıpranma Payı	5%		
Yıpranma Bedeli	3,375 TL		
Bina Değeri	64,125 TL		64,125 TL
Kanopi			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	300 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	535 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	160,500 TL		
Yıpranma Payı	5%		
Yıpranma Bedeli	8,025 TL		
Bina Değeri	152,475 TL		152,475 TL
Dükkan Alanlar			
1 m <sup>2</sup> Bina İnşaat Maliyeti	450 TL		
Bina Toplam Kapalı Alanı	2,411 m <sup>2</sup>		
Toplam İnşaat Maliyeti	1,084,950 TL		
İnşaat Tamamlanma Oranı	40%		
Bina Değeri	433,980 TL		433,980 TL

Toplam Arsa Değeri	1,278,000 TL
Toplam Bina Değeri	650,580 TL
Harici ve Müteferrik İşler	150,000 TL

Toplam Değer	2,078,580 TL
Toplam Yaklaşık Değer(TL)	2,080,000 TL
Toplam Yaklaşık Değer(USD)	1,390,000 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 değişkenleri<sup>1</sup>

Risksiz getiri oranının hesaplanmasına ilişkin 3 farklı yaklaşım bulunmaktadır.

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

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

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

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

Finansal Piyasa Özellikleri <sup>2</sup>	Devlet Tahvili Prim Kapsam Oranı
Siyasi risk taşıyan gelişmekte olan piyasalar (Güney Amerika, Doğu Avrupa)	Devlet tahvili oranı üzerinden %8.5
Sınırlı listelemeye sahip gelişmiş piyasalar (Batı Avrupa, Almanya ve İsviçre hariç)	Devlet tahvili oranı üzerinden %4.5 - 5.5
Sınırlı listelemeye ve istikrarlı ekonomiye sahip gelişmiş piyasalar (Almanya ve İsviçre)	Devlet tahvili oranı üzerinden %3.5 - 4

<sup>1</sup> Damodaran on Valuation ,Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.25

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

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

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

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

### 8.2.3.4 Genel Kapitalizasyon Oranı

Tek yılın net işletme geliri ve toplam servet fiyatı veya değeri arasındaki ilişkiyi yansıtan bir toplam servetteki paya ilişkin gelir oranıdır; net işletme gelirini genel servet değerinin bir göstergesine dönüştürmek için kullanılmaktadır.<sup>4</sup>

### 8.2.3.5 Diğer bakış açısı: Sabit Varlık Fiyatlandırma Modeli (CAPM)<sup>5</sup>

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

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

$R_f$  = Risksiz getiri oranı

$E(R_m)$  Piyasa Endeksi üzerinden beklenen getiri

<sup>3</sup> *International Valuation Standards, Sixth Edition, 2003, p.323*

<sup>4</sup> *The Appraisal of Real Estate, 12th Edition, Chapter 20, The Income Capitalization Approach, p. 489*

<sup>5</sup> *Damodaran on Valuation, Security Analysis for Investment and Corporate Finance, Section 3 : Estimation of Discount Rates p.21*

## LUKOİL AKARYAKIT İSTASYONU VARSAYIMLAR:

- § Projeksiyonda 1 no'lu parsel üzerinde yer alan akaryakıt istasyonu ve 4 adet dükkan binası gözönünde bulundurulmuştur.
- § Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından tesislerin 2009 ve 2010 yıllarındaki ciroları ve cirolar üzerinden aldıkları pay oranları temin edilmiş olup, gelirler 2009 yılı ve 2010 yılı satışlarının ortalama cirolara göre hesaplanmıştır.
- § Mevcut durumda faaliyet gösteren Lukoil 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 olan 1.520 lt/gün varsayılmıştır.
- § 1 lt. akaryakıt satış fiyatı ortalaması 2,9 TL/lt.(1.93.-USD) kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt istasyonunda yıllık net kar oranı %5 kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt İstasyonu ciro üzerinden satış primi gelirleri oranı %0.1 olarak kabul edilmiştir.(Bu değer müşteri tarafından temin edilen gerçekleşen cirolardan elde edilmiştir.)
- § Akaryakıt İstasyonu yıllık geliri artış ortalaması %3 olarak kabul edilmiştir.
- § Yıllık market geliri 2009 yılı market satış verileri gözönünde bulundurularak 65.000 USD kabul edilmiştir.
- § Market gelirlerinin yıllık kar oranı %15 olarak kabul edilmiştir.
- § Market gelirlerinin yıllık kar artış oranı %3 kabul edilmiştir.
- § Akaryakıt İstasyonu bünyesinde yer alan 4 adet dükkandan oluşan, mevcut durumda %40 inşaat tamamlanma oranına sahip binaların inşaatının 2010/7.ayda tamamlanacağı ve dükkanların 2010/8.aydan itibaren kiralanacağı varsayılmıştır.
- § Dükkanların inşaatının tamamlanabilmesi için inşaat maliyet olarak 433.980.-USD öngörülmüştür.(Söz konusu taşınmazların 2.411 m<sup>2</sup> inşaatının tamamlanabilmesi için birim inşaat maliyeti 300.-USD/m<sup>2</sup> takdir edilmiştir.)
- § Dükkan alanlarının 4.-USD/ay/m<sup>2</sup> bedelle kiralanacağı varsayılmıştır.
- § Dükkan kira gelirleri yıllık artışı %3 kabul edilmiştir.
- § Çalışmalar sırasında USD kullanılmış olup, 1 USD=1,50.-TL alınmıştır.
- § Çalışmalarda 2038 vadeli USD bazlı Eurobond verimi ortalaması olan %6,80 risksiz getiri oranı olarak kabul edilmiştir.
- § Projeksiyonda indirgeme oranı %11 alınmıştır.
- § Projeksiyonda kapitalizasyon oranı %10 alınmıştır.
- § Hesaplamalara KDV dahil edilmemiştir.
- § Çalışmalara IVSC (Uluslararası Değerleme Standartları Kapsamında) vergi dahil edilmemiştir.
- § Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- § Söz konusu tesisin herhangi bir hukuki problemi bulunmadığı varsayılmıştır.
- § Konya Selçuklu Lukoil Akaryakıt İstasyonu'na ait 2009 yılı 5 aylık gelirleri aşağıdaki tablodaki gibidir.

KONYA SELÇUKLU AKARYAKIT İSTASYONU	2009
AKARYAKIT İSTASYONU GELİRLERİ	661,057.60.-TL
MARKET GELİRLERİ	30,395.50.-TL

KONYA SELÇUKLU AKARYAKIT İSTASYONU	
Kapitalizasyon Oranı	10.0%
Akaryakıt İstasyonunun Net Kar Marjı (%)	5.0%
Market Kar Artış Oranı	3.0%
Ortalama Akaryakıt Satış Fiyatı(USD/litre)	1.93
Akaryakıt Satışları Net Kar Oranı	5.00%
Market Satışları Net Kar Oranı	15.00%
Dükkan Kira Gelirleri Yıllık Artışı	3%
Akaryakıt Ciro Artış Oranı	3%

Akaryakıt Satışlar (Yıllık)	Litre	Birim Fiyat (USD)	Toplam (USD)
Motorin-Kurşunsuz-Euro Dizel	555,000	1.93	1,073,627.12
<b>Toplam Satış Cirosu (Yıllık)</b>	<b>555,000</b>		<b>1,073,627.12</b>

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	0	65,000	66,950	68,959	71,027	73,158	75,353	77,613	79,942	82,340	84,810
<b>METRO TURİZİM NET KARI %15)</b>	<b>0</b>	<b>9,750</b>	<b>10,043</b>	<b>10,344</b>	<b>10,654</b>	<b>10,974</b>	<b>11,303</b>	<b>11,642</b>	<b>11,991</b>	<b>12,351</b>	<b>12,722</b>
AKARYAKIT İSTASYONU CİROSU	0	1,073,627	1,105,836	1,139,011	1,173,181	1,208,377	1,244,628	1,281,967	1,320,426	1,360,039	1,400,840
METRO TURİZİM AKARYAKIT İSTASYONU GELİRİ(%5)	0	53,681	55,292	56,951	58,659	60,419	62,231	64,098	66,021	68,002	70,042
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PRİMİ GELİRLERİ % ORANI	0	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
AKARYAKIT İSTASYONU SATIŞ PRİMİ GELİRLERİ	0	1,074	1,106	1,139	1,173	1,208	1,245	1,282	1,320	1,360	1,401
<b>AKARYAKIT İSTASYONU NET GELİRİ</b>	<b>0</b>	<b>54,755</b>	<b>56,398</b>	<b>58,090</b>	<b>59,832</b>	<b>61,627</b>	<b>63,476</b>	<b>65,380</b>	<b>67,342</b>	<b>69,362</b>	<b>71,443</b>
<b>DÜKKAN KİRA GELİRLERİ</b>	<b>0</b>	<b>48,220</b>	<b>119,200</b>	<b>122,776</b>	<b>126,459</b>	<b>130,253</b>	<b>134,160</b>	<b>138,185</b>	<b>142,331</b>	<b>146,601</b>	<b>150,999</b>
<b>TOPLAM GELİR</b>	<b>0</b>	<b>112,725</b>	<b>185,640</b>	<b>191,209</b>	<b>196,945</b>	<b>202,854</b>	<b>208,939</b>	<b>215,208</b>	<b>221,664</b>	<b>228,314</b>	<b>235,163</b>
<b>DÜKKANLARIN TAMAMLANMASI İÇİN GEREKLİ MALİYET</b>	<b>0</b>	<b>-433,980</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>NET GELİR TOPLAMI</b>	<b>0</b>	<b>-321,255</b>	<b>185,640</b>	<b>191,209</b>	<b>196,945</b>	<b>202,854</b>	<b>208,939</b>	<b>215,208</b>	<b>221,664</b>	<b>228,314</b>	<b>235,163</b>
<b>ARTIK DEĞER</b>											<b>2,351,632</b>
<b>NET NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>0</b>	<b>-321,255</b>	<b>185,640</b>	<b>191,209</b>	<b>196,945</b>	<b>202,854</b>	<b>208,939</b>	<b>215,208</b>	<b>221,664</b>	<b>228,314</b>	<b>2,586,795</b>

Değerleme Tablosu			
Risksiz Getiri Oranı	6.80%	6.80%	6.80%
Risk Primi	3.20%	4.20%	5.20%
<b>İNDİRGEME ORANI</b>	<b>10.00%</b>	<b>11.00%</b>	<b>12.00%</b>
NET BUGÜNKÜ DEĞER (USD)	1,690,285 USD	1,561,847 USD	1,444,293 USD
YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER(USD)	1,700,000 USD	1,560,000 USD	1,454,000 USD
YAKLAŞIK NET BUGÜNKÜ DEĞER(TL)	2,550,000 TL	2,350,000 TL	2,170,000 TL

#### 8.2.4 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme konusu 1 no'lu parselde yer alan gayrimenkuller için değer takdiri yapılırken emsal karşılaştırma yöntemi, maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

Söz konusu parsel üzerinde faal durumda olarak işletilen Lukoil LPG+Akaryakıt istasyonu ve 4 adet dükkandan oluşan bina yer almaktadır.Söz konusu binaların inşaatı henüz tamamlanmamıştır.

Değerleme konusu 1 no'lu parselde değer takdiri yapılırken, parselin değeri için emsal karşılaştırma yöntemi, akaryakıt istasyonu market binası, kanopi alanı ve 4 adet dükkan binasının tamamlanma oranlarına göre maliyet yöntemi ve gelir kapitalizasyonu yöntemi kullanılmıştır.

Gelir kapitalizasyonu yönteminde işletmeden elde edilen tüm gelir kalemleri, işletmede harcanan tüm gider kalemleri dikkate alınmış, 4 adet dükkan binasının inşasının tamamlandığı ve kiralandığı varsayıp tesisin net nakit akış tablosu oluşturulmuştur. Elde edilen net gelirler değerlendirme raporu tarihine indirgenerek tesisin bugünkü değeri elde edilmiştir.

Değerleme konusu parsellerin değer takdiri yapılırken emsal ve maliyet yaklaşımı ile bulunan değeri 2.080.000.-TL (İkimilyonseksenbin-TürkLirası) takdir edilmiştir.

Taşınmazın gelir kapitalizasyonu yöntemine göre bulunan değeri ise 2.350.000.-TL (İkimilyonüçyüzellibin.-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 2.350.000.-TL (İkimilyonüçyüzellibin.-TürkLirası) takdir edilmiştir.

SELÇUKLU_LUKOİL AKARYAKIT		
Kullanılan Yöntem	Değeri (TL)	Değer(USD)
Maliyet Yöntemi	2,080,000.00	1,390,000.00
Gelir Kapitalizasyonu	2,350,000.00	1,560,000.00

#### KDV Uygulaması ile İlgili Karar :

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

Bu karar kapsamında değerlendirme konusu taşınmaz için %18 KDV uygulaması yapılmıştır

**BÖLÜM 9 SONUÇ**

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

Konya ili, Selçuklu ilçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevkii, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda yer alan 1, 2, 3, 4, 5 no'lu bağımsız bölümlerin;

16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARIÇ)

2.350.000.-TL  
(İkimilyonüçyüzeİlbin.-Türk Lirası)

1.560.000-USD  
(Birmilyonbeşyüzeİlbin.-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.

Konya ili, Selçuklu ilçesi, Dikilitaş mahallesi, Horozluhan mevkii, 23M11 pafta, 13753 ada, 1 parsel no'lu, "Arsa" vasıflı ana taşınmazda yer alan 1, 2, 3, 4, 5 no'lu bağımsız bölümlerin;

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

2.773.000-TL  
(İkimilyonyedyüzyetmişüçbin.-Türk Lirası)

1.840.800-USD  
(Birmilyonsekiyüzkırkbinsekizyüz.-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.

Selçuk SUIÇMEZ  
Değerleme Elemanı

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