

## GAYRİMENKUL DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE  
TİC. A.Ş.  
1 ADET ARSA  
KULU / KONYA



ISO9001:2008  
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010A118-22

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-22	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Yazıçayır Köyü, Makas Mevkii, Ankara Karayolu Üzeri, Kulu / 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:	1 adet boş tarla		
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	Konya ili, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevkii, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, 8.000 m <sup>2</sup> yüzölçümüne sahip, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkul.		
İMAR DURUMU:	Taşınmaz 09.01.2008 onay tarihli 1/100.000 ölçekli "Konya Isparta Çevre Düzeni Planı" kapsamında "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan"da kalmaktadır. Taşınmazın tarım dışı kullanım hususunda İçişleri Bakanlığının 26.02.2010 tarihli yazısına istinaden kamu yararı gözetilerek "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak kullanılabilmesi belirtilmiştir. Taşınmaz sahibinin başvurusu ile "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak 1/1.000 ölçekli mevzi imar planının yapılabileceği belirtilmiştir.		
16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV Hariç)	240.000.-TL (İkiyüzkırkbin.-Türk Lirası)		
	160.000-USD (Yüzaltmışbin.-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> .....	4
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası.....	4
1.2 Rapor Türü.....	4
1.3 Raporu Hazırlayanlar.....	4
1.5 Dayanak Sözleşmesi.....	4
1.6 Değerleme Çalışmasını Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler.....	4
1.7 Müşteri Taleplerinin Kapsamı ve Getirilen Sınırlamalar.....	4
1.8 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Şirketimiz Tarafından Daha Önceki Tarihlerde Yapılan Son Üç Değerlemeye İlişkin Bilgiler.....	4
BÖLÜM 2.....	5
<b>ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, DEĞERLEMENİN TANIM VE KAPSAMI</b> .....	5
2.1 Şirket Bilgileri.....	5
2.2 Müşteri Bilgileri.....	5
2.3 Kullanılan Değer Tanımları.....	5
2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri).....	5
2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri.....	5
2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri.....	5
BÖLÜM 3.....	6
<b>GENEL VE ÖZEL VERİLER</b> .....	6
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler.....	6
3.1.1 Demografik Veriler.....	6
3.1.2 Ekonomik Veriler.....	7
3.1.3 Ulaştırma Sektörü.....	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi.....	13
3.2.1 Konya İli.....	13
3.2.2 Kulu İlçesi.....	14
BÖLÜM 4.....	16
<b>DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ</b> .....	16
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri.....	16
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri.....	16
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri.....	16
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri.....	16
4.3.1 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Hukuki Durumunda Meydana Gelen Değişikliklere (İmar Planında Meydana Gelen Değişiklikler, Kamulaştırma İşlemleri v.b.) İlişkin Bilgi.....	18
4.4 Hukuki Sorumluluk.....	18
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon).....	18
BÖLÜM 5.....	18
<b>GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ</b> .....	18
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri.....	18
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı.....	20
5.3 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler.....	20
BÖLÜM 6.....	20
<b>EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ</b> .....	20
BÖLÜM 7.....	21
<b>GAYRİMENKUL DEĞERLENDİRİLMESİ</b> .....	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.....	21
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı.....	21
BÖLÜM 8.....	22
<b>GAYRİMENKULÜN ANALİZİ</b> .....	22
8.2.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı Analizi.....	22
8.2.2 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	23
BÖLÜM 9 SONUÇ.....	24
EKLER.....	25

## 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, 2010A118-22 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

### 1.2 Rapor Türü

Bu rapor, Konya ili, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevki, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, 8.000 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkulün 16.04.2010 tarihli adil piyasa satış değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

### 1.3 Raporu Hazırlayanlar

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

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

##### 2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri

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

## BÖLÜM 3

### GENEL VE ÖZEL VERİLER

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

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

##### 3.1.1 Demografik Veriler

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3 Ulaştırma Sektörü

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

#### 3.1.3.1 Ulaştırmanın Aranılan özellikleri

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

##### Ulaşım Ekonomik Olmalıdır

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

##### Ulaşım Elverişli Olmalıdır

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

##### Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

##### Ulaşım Hızlı Olmalıdır

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

##### Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

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

#### 3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

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

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

### 3.1.3.3 Türkiye’de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3.3 Türkiye’de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### 3.1.3.4 Türkiye’de Karayolları Ulaşımı

Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde nüfus artışı ise %50 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde 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 I : İL YOLU Provincial Roads T: TOPLAM Total								
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km			YOLCU - KM Passenger - Km				
	Otombl - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Otm. Yl - Km Pas.Car Pa - Km	Olb. Yl - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yl - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 627	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960 D	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	46	22	74	142	160	648	181	989
T	508	237	818	1 563	1 755	7 128	1 997	10 880
1970 D	2 511	775	2 824	6 110	12 194	21 983	4 796	38 973
I	150	47	170	367	731	1 319	288	2 338
T	2 661	822	2 994	6 477	12 925	23 302	5 084	41 311
1980 D	7 023	1 032	5 893	13 948	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	29 967	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



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.

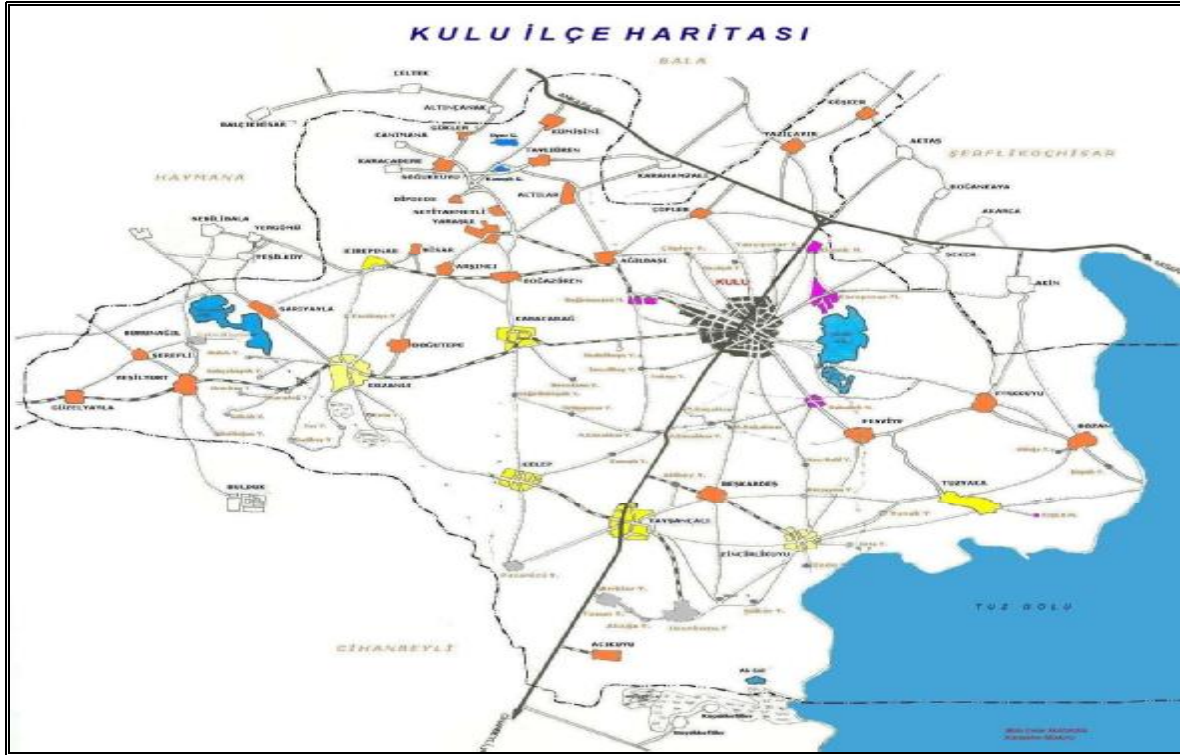
Konya ili sınırları içerisinde Türkiye'nin en büyük alüminyum (boksit) ve magnezit yataklarının yanısıra, kömür, kil, çimento hammaddeleri, kurşun-çinko, barit madenleri ile önemli oranda yer altı suyu rezervleri bulunmaktadır.

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 temelinin 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 Kulu İlçesi



İlçenin kuzeyinde Bala ve Haymana ilçeleri, güneyinde Cihanbeyli ilçesi ve Tuz gölü, doğusunda Şereflikoçhisar ilçesi, batısında Cihanbeyli ve Haymana ilçeleri vardır.

Kulu, 1.000 rakımlı olup, yüzölçümü 2.880 km<sup>2</sup>'dir. Ankara ile yaklaşık aynı meridyen üzerinde bulunmaktadır. Ankara-Konya asfaltı üzerinde bulunan ilçe işlek bir yerdedir. E-90 (E-5) Karayolu, ilçenin sınırları içerisinden geçmektedir.

İç Anadolu Bölgesinin ortasında yer alan ilçe, İç Anadolu'nun karakteristik tabii yapısını taşımaktadır. Oldukça geniş ve düz arazi yapısı vardır. Çok az engebeye sahiptir. Batısında Karacadağ mevcuttur. Bu dağın yüksekliği 1.739 metredir.

Kulu ilçesinin içinden geçen güçlü bir akarsuyu yoktur. Fakat bunun yanında kapalı havza durumunda kışın yağışlarla güçlenen, yazın da kuruyan çaylar vardır. İlçe bozkır bitki örtüsüne sahiptir. İlçenin tarım arazi miktarı ilçe arazisinin % 88'dir. İlçe arazisinin büyük bir bölümü engebesiz olduğu için ziraata elverişli bulunmaktadır. Araziye halk son yıllarda pancar, kimyon, mercimek, anason ve çöro otu ekmektedir.

Ekim genellikle nöbet usulü yapılmakla beraber artezyen kuyularının gittikçe çoğalması üzerine çift mahsül alma usulü de geliştirilmektedir. Çift mahsul almada genellikle arpa ve buğday başta olmak üzere bunlara pancar, kimyon mercimek, anason ilave olmaktadır.

İlçe makroklima iklim tiplerinden karasal iklim tipine girer. Bu sebeble ilçede kışlar sert ve soğuk, yazları ve özellikle temmuz ve ağustos ayları kurak ve sıcak geçer.

İlçede günümüze kadar gerek tarımsal ekonomide, gerekse diğer ekonomi dallarında büyük bir gelişim görülmemiştir. Kulu'da sanayinin temeli 1974 yıllarında atılmış sayılır. İlçede küçük çapta 11 adet Tuz İmalathanesi ve fabrikası vardır. Bölgede son yıllarda tarım sektöründeki mekanizasyon artmıştır.

Bununla birlikte E-5 Karayolunda faaliyet göstermekte olan tesisler de ilçenin ekonomisine ve istihdamına önemli katkılar yapmaktadır.

Kulu ilçesi Türkiye'nin mevcut gelir dağılımına göre zengin bir ilçe sayılmaktadır. Özellikle yabancı ülkelerde çalışanların ilçeye ciddi oranlarda ekonomik katkısı vardır. İnşaat sektörünün çok canlı olmasının sebebi yurt dışında çalışanların konuta yatırım yapmalarındır. Yine yurtdışı kaynakları istihdama dönük yatırımdan çok bankalarda mevduat olarak tutulmaktadır. İlçenin ekonomik gücü halen atıl vaziyettedir. Bunun temel nedeni ise geçmişte yapılan ve başarısız olan girişimlerdir.

Kulu'dan Avrupa'ya göç 1960'lı yıllarda başlamıştır. Başta İsveç, Avusturya, Almanya, Belçika, Hollanda, Danimarka, Finlandiya, Norveç olmak üzere hemen hemen tüm Avrupa ülkesinde işçi ve işveren statüsünde Kulu'lu vardır. İlçenin 35.000'i İsveç'te olmak üzere yaklaşık 45.000'ini aşkın insanı Avrupa ülkelerinde işçi ve işvereni bulunmaktadır. İlçe Avrupa'ya göç verirken Karadeniz, Doğu ve Güneydoğu bölgelerinden çok miktarda iç göç almaktadır.

2009 Yılı Adrese Dayalı Nüfus sayımına göre ilçenin nüfusu 50.935 kişidir.

## BÖLÜM 4

### DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

#### 4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

İli	:	Konya
İlçesi	:	Kulu
Mahallesi	:	-
Köyü	:	Yazıçayır
Sokağı	:	-
Mevkii	:	Makas
Pafta No.	:	-
Ada No.	:	104
Parsel No.	:	7
Niteliği	:	Tarla
Yüzölçümü	:	8.000,00 m <sup>2</sup>
Maliği**	:	Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi

#### 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, Kulu ilçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 14.04.2010 tarih, saat 10:30 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere ve ekte sunulan takyidat belgesine göre;

§ Taşınmaz üzerinde herhangi bir takyidat bulunmamaktadır.

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

§ Cahit Baran mülkiyetinden, Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi mülkiyetine satış. (02.09.2008 tarih, 2510 yev. no)

#### 4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri

İmar yönetmelikleri arazi kullanımını ve geliştirilmenin 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.

Kulu Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde 14.04.2010 tarihinde yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre ve ekte sunulan imar durum belgesine göre değerlendirme konusu gayrimenkule ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir;

ü İmar Durumu:

§ Taşınmaz 09.01.2008 onay tarihli 1/100.000 ölçekli "Konya Isparta Çevre Düzeni Planı" kapsamında "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan" kapsamındadır. Taşınmazın tarım dışı kullanım hususunda İçişleri

Bakanlığı'nın 26.02.2010 tarihli yazısına istinaden kamu yararı gözetilerek "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak kullanılabilceği belirtilmiştir.

#### Ü Ruhsat ve İzinler:

- Değerleme konusu taşınmazın üzerinde yapı bulunmadığı için, yapı ruhsatı, yapı kullanma izin belgesi, mimari proje v.b. tarzda evraklar bulunmamaktadır.

#### 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

Taşınmaz 09.01.2008 onay tarihli 1/100.000 ölçekli "Konya Isparta Çevre Düzeni Planı" kapsamında "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan" kapsamındadır. Taşınmazın tarım dışı kullanım hususunda İçişleri Bakanlığı'nın 26.02.2010 tarihli yazısına istinaden kamu yararı gözetilerek "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak kullanılabilceği 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: Yazıçayır Köyü, Makas Mevkii, Ankara Karayolu Üzeri, Kulu / KONYA

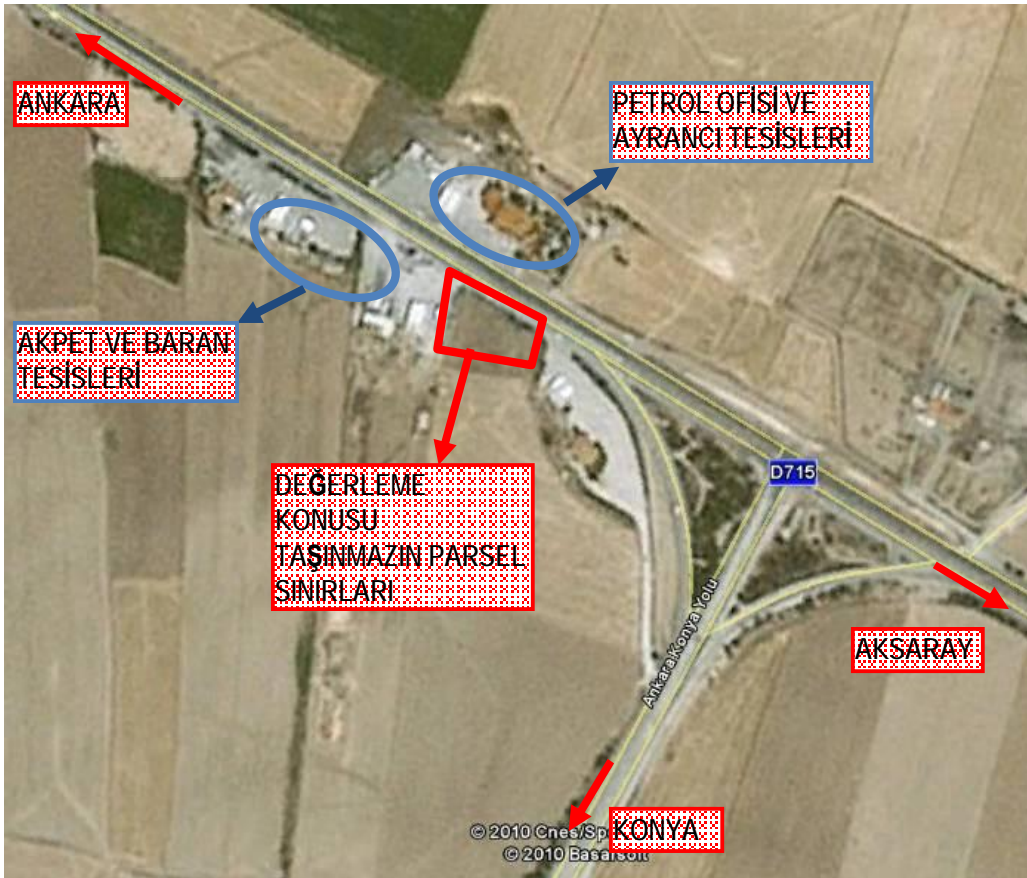
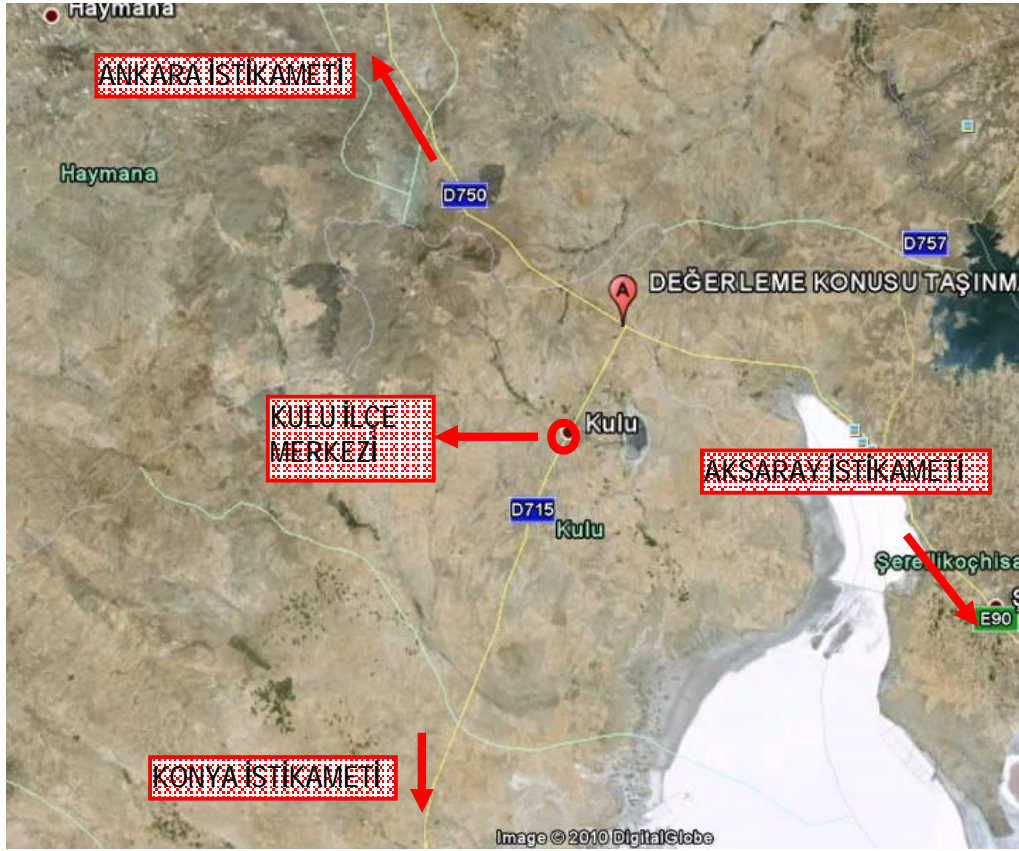
Taşınmaz Konya ili, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevkii, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, mevcut durumda boş olan arsadır.

Değerleme konusu taşınmaza ulaşım için Ankara – Konya karayolunda Ankara istikametinde devam ederken Kulu ilçe merkezinden geçilir. İlçe merkezinden yaklaşık 11 km sonra Ankara – Aksaray yol ayrımına varılır. Ankara tabelası takip edilerek sola dönülür ve Ankara istikametinde devam edilir. Değerleme konusu taşınmaz yaklaşık 250 m. sonra sol kolda yer almaktadır.

Taşınmaz şehirler arası dinlenme tesisleri ve benzin istasyonlarının konumlandığı mahalin ortasında kalmıştır. Yakın çevresinde Baran Tesisleri, Akpet, Petrol Ofisi, Shell, Ayrancı Tesisleri, Hazal Tesisleri gibi konaklama ve dinlenme tesisleri bulunmaktadır.

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

Yer	Mesafe (km)
Kulu İlçe Merkezi	~ 11,00
Ankara Kent Merkezi	~100,00
Konya Kent Merkezi	~160,00



## 5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

Değerleme konusu taşınmaz Konya ili, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevki, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkuldür.

Değerleme konusu taşınmaz 8.000,00 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahiptir. Ankara – Aksaray karayoluna yaklaşık 100 m. cephesi bulunan taşınmaz mevcut durumda boş olup 1/1000 uygulama imar planı dışında kalmaktadır. Taşınmazın yazılı imar durum belgesine göre "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak tarımdışı kullanımı hususunda Kamu Yararı kararı bulunmaktadır. İlgili yazı rapor ekinde yer almaktadır.

Taşınmaz arazisinin eğimi düze yakın olup, dikdörtgene yakın bir şekildedir. Değerleme konusu taşınmazın üzeri doğal bitki örtüsüyle örtülüdür ve taşınmazın sınırları herhangi bir tel çit veya duvarla sınırlandırılmamıştır.

## 5.3 Gayrimenkulün Mahallinde Yapılan Tespitler

- § Taşınmaz şehirler arası dinlenme tesislerinin ve benzin istasyonlarının yoğunlaştığı bir alanda konumlanmıştır.
- § Taşınmazın yakın çevresinde yola cephesi olmayan araziler tarıma elverişli durumdadır.
- § Taşınmazın konumlandığı alandaki tesislere şehirler arası otobüs firmalarının yanı sıra Kapadokya ve Konya gibi turistik bölgelere giden yerli ve yabancı turistleri taşıyan tur otobüsleri de uğramaktadır.
- § Taşınmaz Ankara – Aksaray Karayoluna cephesi konumlanmıştır.
- § Taşınmazın yakın çevresinde Baran, Ayrancı vb. Dinlenme tesisleri konumlanmıştır.
- § Taşınmazın cephesi olduğu karayolunun günüci araç trafiği yoğunluğu oldukça yüksektir.
- § Taşınmazın Ankara Karayolu'na cephesi yaklaşık 100 m.'dir.

## BÖLÜM 6

### EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

Bir mülkün fiziki olarak uygun olan, yasalarca izin verilen, finansal olarak gerçekleştirilebilir ve değerlemesi yapılan mülkün en yüksek getiriye sağlayan en verimli 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 değerlemesi yapılan mülkün en yüksek getiriye sağlayan en verimli kullanımına yasalarca izin verilmemesine sebep olmaktadır. Sonuç olarak yasalarca izin verilmeyen ve fiziki açıdan mümkün olmayan kullanım yüksek verimliliğe sahip en iyi kullanım olarak kabul edilemez.

Değerleme konusu taşınmazın en etkin ve verimli kullanımının mevcut imar durumuna göre "Tarımsal Amaçlı Kullanım" kullanımıdır.

Ancak taşınmaz için alınan "Kamu Yararı" gözönüne alındığında parsel için 1/1000 ölçekli mevzi imar planı yapılması durumunda "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" 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 takdiri yapar. Genel olarak değerlemesi yapılan mülk, açık piyasada gerçekleştirilen benzer mülklerin satışlarıyla karşılaştırılır. İstenen fiyatlar ve verilen teklifler de dikkate alınabilir.

##### 7.1.2 Maliyet Yaklaşımı

Bu yöntemde, var olan bir yapının günümüz ekonomik koşulları altında yeniden inşa edilme maliyeti gayrimenkulun 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 bilmeseye 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 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

- § Değerleme konusu taşınmazın yüzölçümü, geometrisi ve konumlanışı dinlenme tesisi yapmaya elverişlidir.
- § Taşınmazın Ankara – Aksaray karayoluna yaklaşık 100 m. cephesi bulunmaktadır.
- § Değerleme konusu taşınmazın görünürlüğü ve reklam kabiliyeti üst düzeydedir.

#### ✓ ZAYIF YANLAR

- Taşınmazın değerlendirme tarihi itibarıyla imar durumu 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'na göre; "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan" kapsamındadır.

#### ✓ FIRSATLAR

- § Değerleme konusu parselin imar durumuna dair "Kamu Yararı Kararı" alınmıştır ve 1/1000 mevzi imar planı alınabilir durumdadır.

#### ✓ TEHDİTLER

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

### 8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

Bu değerlendirme çalışmasında taşınmazın değeri için emsal karşılaştırma yaklaşımı kullanılmış olup, söz konusu taşınmazın imar durumunun tarımsal niteliği korunacak alan kapsamında olduğu için taşınmazın değerlendirilmesinde 2.yönteme göre değer takdirini uygun görülmemiştir.

#### 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, "Makas Mevkii"ne yakın "Tarla" vasıflı taşınmazların 10.000 Euro/Dönüm fiyatla satılabileceği bilgisi edinilmiştir. (20,00 TL/m<sup>2</sup> , 10 Euro/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmazın bulunduğu bölgede, karayolundan iç kısımda yer alan, tarımsal nitelikli arazilerin dönümünün taşınmazın yeri ve konumuna göre 2.000-10.000.-TL/dönüm bedelle satılabildiği bilgisi edinilmiştir.(2-10.-TL/m<sup>2</sup>)

- § Değerleme konusu taşınmazın yakınında bulunan aynı imar durumuna sahip, 50.000 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip parselin 2.000.000 USD bedelle uzun zamandır satılık olduğu bilgisi edinilmiştir. (60 TL/m<sup>2</sup> , 40 USD/m<sup>2</sup>)
- § Değerleme konusu taşınmazın bulunduğu mevkiye yakın konumlanmış, yola cephesi bulunan, "Dinlenme Tesisi" imarlı boş arsa arzının kısıtlı olduğu öğrenilmiştir.
- § Değerleme konusu taşınmazın, mevcut "Kamu Yararı Kararı" gözönüne alındığında yaklaşık 225.000 - 250.000 TL fiyatla satılabileceği bilgisi edinilmiştir. (28,12-31,25 TL/m<sup>2</sup>)

#### Ü Değerleme Uzmanının Profesyonel Takdiri:

Değerleme konusu taşınmazın konumu, ulaşım kolaylığı, imar durumu, görünürlüğü ve reklam kabiliyeti 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)
7 No'lu Parsel	8,000.00	30 TL	240,000 TL
TOPLAM DEĞER(TL)			240,000 TL
TOPLAM YAKLAŞIK DEĞER(USD)			160,000 USD

#### 8.2.2 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme konusu parsel olan 104 ada 7 no'lu parselin değer takdiri yapılırken emsal karşılaştırma yöntemi kullanılmıştır. Söz konusu parselin imar durumunun tarımsal niteliği korunacak alan ve 1/1000 ölçekli uygulama imar plan sahası dışında kalmasında dolayı 2.yönteme göre değer takdiri uygun görülmemiştir.

Değerlendirme kapsamında; değerlemesi yapılan taşınmaza yakın konumlu benzer imar koşullarına sahip arazilerin satış fiyatları araştırılmış, taşınmazın Ankara-Aksaray Karayolu'na cephesli olması, taşınmaz için alınan "Kamu Yararı" gözönüne alındığında parsel için 1/1000 ölçekli mevzi imar planı yapılması durumunda "Konaklama ve Dinlenme Tesisi" olarak kullanılabilir olması, ulaşılabilirliği kolay bir noktada yer alması, topoğrafik yapısı, taşınmazın cephesi olduğu Ankara-Aksaray Karayolu'nun gün içi araç trafiğinin yüksek olması, bölgede kanaklama ve dinlenme tesisi imarlı arsa arzının bulunmaması ve taşınmazın yüzölçümü gibi kriterleri göz önüne alınarak satış rakamı belirlenmiştir.

104 ada, 7 no'lu parselin emsal karşılaştırma yöntemine göre bulunan toplam adil piyasa değeri 240.000.- TL (İkiyüzkırkbin-Türk Lirası) takdir edilmiştir.

#### 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, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevkii, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkulün;

16.04.2010 TARİHLİ TOPLAM ADİL PİYASA DEĞERİ (KDV HARIÇ)

240.000.-TL  
(İkiyüzkırkbin.-Türk Lirası)

160.000-USD  
(Yüzaltmışbin.-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, Kulu ilçesi, Yazıçayır köyü, Makas mevkii, 104 ada, 7 parsel no'lu, "Tarla" vasıflı, "Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi" mülkiyetindeki gayrimenkulün;

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

283.200-TL  
(İkiyüzseksenüçbinikiyüz.-Türk Lirası)

188.800-USD  
(Yüzseksensekizbinsekizyüz.-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	İmar Durumu
3	Takyidat Belgesi Fotokopisi
4	Fotoğraflar
5	Özgeçmişler
6	SPK Lisansları Fotokopisi