

DEĞERLEME RAPORU



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

OTOGAR KUZEY AKARYAKIT İSTASYONU
BAYRAMPAŞA / İSTANBUL



ISO9001:2008
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No: 2010A118 - 29

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118 - 29	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Sağmalcılar Mahallesi, Otogar Bağlantı Yolu, Otogar Kuzey Girişi, Bayrampaşa / İSTANBUL		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Özge ÜNER Değerleme Elemanı	Hande GÜR Değerleme Elemanı	Hüsniye BOZTUNÇ Değerleme Uzmanı Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.		
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	7.007,08 m ² arsa üzerinde konumlu akaryakıt istasyonu.		
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7007,08 m ² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki taşınmaz.		
İMAR DURUMU:	Değerleme konusu taşınmazın konumlandığı parsel, 22.09.2006 onay tarihli, 1/1000 ölçekli "Bayrampaşa Revizyon Uygulama İmar Planı" kapsamında; <ul style="list-style-type: none"> • "Akaryakıt Alanı" lejandında kalmaktadır. • TAKS: 0,30'dir. • KAKS: 0,60'dir. • Çekme mesafeleri ön bahçeden, komşu parselden ve arka bahçeden 5,00 m.'dir. 		
05.05.2019 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDIRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV HARIÇ)	7.360.000.-TL (Yedimilyonüçyüzaltmışbin.-Türk Lirası)		
	4.900.000.-USD (Dörtmilyondokuzyüzbin.-Amerikan Doları) 1 USD=1,50- TL kabul edilmiştir. (Dolar kuru bilgi amaçlı verilmiştir.)		

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

* Takdir edilen değer mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 2019 yılına kadar intifa (kullanım) hakkı UATOD'ne ve işletme hakkı BİOLAŞ'a ait olan İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 no'lu parselde kayıtlı gayrimenkulün 5 Mayıs 2019 tarihine kadar belirlenen kapsam ve kira bedeli mukabilinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olarak işletmesinden elde edeceği potansiyel gelirlerinin net bugünkü değeridir.

Özge ÜNER Değerleme Elemanı	Hande GÜR Değerleme Elemanı	Hüsniye BOZTUNÇ Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1.....	4
RAPOR BİLGİLERİ.....	4
1.1 Rapor Tarihi ve Numarası.....	4
1.2 Rapor Türü.....	4
1.3 Raporu Hazırlayanlar.....	4
1.4 Değerleme Tarihi.....	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
ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI.....	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.....	5
GENEL VE ÖZEL VERİLER.....	5
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler.....	6
3.1.1 Demografik Veriler.....	6
3.1.2 Ekonomik Veriler.....	6
3.1.3 Ulaştırma Sektörü.....	7
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi.....	12
3.2.1 İstanbul İli.....	12
3.2.2 Bayrampaşa İlçesi.....	13
BÖLÜM 4.....	14
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ.....	14
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri.....	14
4.2 Gayrimenkulün Takyidat Bilgileri.....	14
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri.....	15
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri.....	15
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.....	15
4.4 Hukuki Sorumluluk.....	15
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon).....	15
BÖLÜM 5.....	16
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ.....	16
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri.....	16
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı.....	18
5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri.....	19
5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkulün İç Mekan İnşaat Özellikleri.....	19
5.5 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler.....	20
5.6 Harici Müteferrik İşler.....	20
BÖLÜM 6.....	20
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ.....	20
BÖLÜM 7.....	21
GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER.....	21
7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler.....	21
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı.....	21
7.1.2 Gelir İndirgeme Yaklaşımı.....	21
7.1.3 Maliyet Yaklaşımı.....	21
7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı.....	21
BÖLÜM 8.....	22
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ.....	22
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler.....	22
8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi.....	22
8.2.1 Gelir İndirgeme Yaklaşımı Analizi.....	22
8.2.3 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	25
BÖLÜM 9 SONUÇ.....	26
EKLER.....	27

BÖLÜM 1

RAPOR BİLGİLERİ

1.1 Rapor Tarihi ve Numarası

Bu rapor, Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, şirketimiz tarafından 16.04.2010 tarihinde, 2010REV118-29 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu değerlendirme raporu İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7.007,08 m² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 2019 yılına kadar intifa (kullanım) hakkı UATOD'ne ve işletme hakkı BİOİAŞ'a ait olan parselde kayıtlı gayrimenkulün 5 Mayıs 2019 tarihine kadar belirlenen kapsam ve kira bedeli mukabilinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olarak elde edeceği potansiyel kira gelirlerinin 16.04.2010 tarihli "Petrol İstasyonu"nun işletmesiyle oluşan nakit akışları baz alınarak "Gelir Kapitalizasyon Yöntemi" ile net bugünkü değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla hazırlanan değerlendirme raporudur.

1.3 Raporu Hazırlayanlar

Bu değerlendirme raporu; gayrimenkul mahallinde yapılan inceleme sonucunda ilgili kişi – kurum – kuruluşlardan elde edilen bilgilerden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu rapor, değerlendirme elemanı Özge ÜNER, değerlendirme elemanı Hande GÜR, değerlendirme uzmanı Hüsniye BOZTUNÇ ve sorumlu değerlendirme uzmanı Coşkun KANBEROĞLU tarafından hazırlanmıştır.

1.4 Değerleme Tarihi

Bu değerlendirme raporu için, şirketimizin değerlendirme uzmanları 07.04.2010 tarihinde çalışmaya başlamış ve 16.04.2010 tarihine kadar raporu hazırlamışlardır. Bu süreçte gayrimenkul mahallinde ve ilgili resmi dairelerde incelemeler ve ofis çalışması yapılmıştır.

1.5 Dayanak Sözleşmesi

Bu değerlendirme raporu, şirketimiz ile Metro Turizm Petrol Ürün. 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 Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin 02.04.2010 tarihli talebine istinaden, belirtilen gayrimenkullerin ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı Hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur. Değerleme çalışmasında müşteri tarafından getirilen herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır.

Çalışma kapsamında takdir edilen değer; mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 2019 yılına kadar intifa (kullanım) hakkı UATOD'ne ve işletme hakkı BİOİAŞ'a ait olan İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 no'lu parselde kayıtlı gayrimenkulün 5 Mayıs 2019 tarihine kadar belirlenen kapsam ve kira bedeli mukabilinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olarak elde edeceği potansiyel gelirlerin net bugünkü değeridir. Konu akaryakıt istasyonunun İstanbul Bayrampaşa otogarı içinde konumlanmış olması nedeni ile emsal akaryakıt istasyonu bulunamamış olup, müşteri tarafından temin edilen veriler dikkate alınarak ve bu doğrultuda varsayımlarda bulunularak değer takdiri yapılmıştır. Varsayımların değişmesi halinde değer değişmesi muhakkaktır.

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

Firmamız tarafından söz konusu gayrimenkul için daha önceki tarihlerde herhangi bir değerlendirme çalışması yapılmamıştır.

BÖLÜM 2

ŞİRKET – MÜŞTERİ BİLGİLERİ, KULLANILAN DEĞER TANIMLARI

2.1 Şirket Bilgileri

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

Şirketimiz, Başbakanlık Sermaye Piyasası Kurulu'nun (SPK) 03.02.2003 tarih ve KYD-66/001347 sayılı yazısı ile Sermaye Piyasası Kurulu 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 Ürün. 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. Ortanca 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 Veriler¹

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

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

Ülke içi güven artımı sonucunda istikrarın devam edeceği düşülsede, 2008 yılının başlarında ise iç siyasetten çok dış ekonomik gelişmeler ağırlıkta olmuş, yaşanan gelişmeler ekonomiyi doğrudan etkileyerek 2008 yılı Nisan ayından itibaren yatırımlarda yavaşlama görülmüş ve geçmiş yıllardaki yabancı yatırım oranı düşmeye

¹ TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

başlamıştır. 2008 yılı içerisindeki yatırımlara bakıldığında, konut ve AVM sektöründeki bazı bölgelerde doyma noktasına ulaşmakla birlikte ofis ve lojistik sektöründe yatırımların devam ettiği gözlenmiştir.

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

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

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

Ulaşım Elverişli Olmalıdır

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

Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

Ulaşım Hızlı Olmalıdır

Hızın ölçüsü ulaşımın amacına bağlı olarak değişir. Kısa erimli seyahatlerde hızın etkisi sınırlı olacağından, bu seyahat için uygun bulunan bir taşıma türü uzun erimli bir seyahat için uygun olmayabilir. Örneğin Kars'tan İstanbul'a tartışmasız en hızlı taşıma olan hava taşımacılığı, 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 verilmeye başlanmıştır.

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

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

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

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

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

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

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



3.1.3.4 Türkiye'de Karayolları Ulaşımı

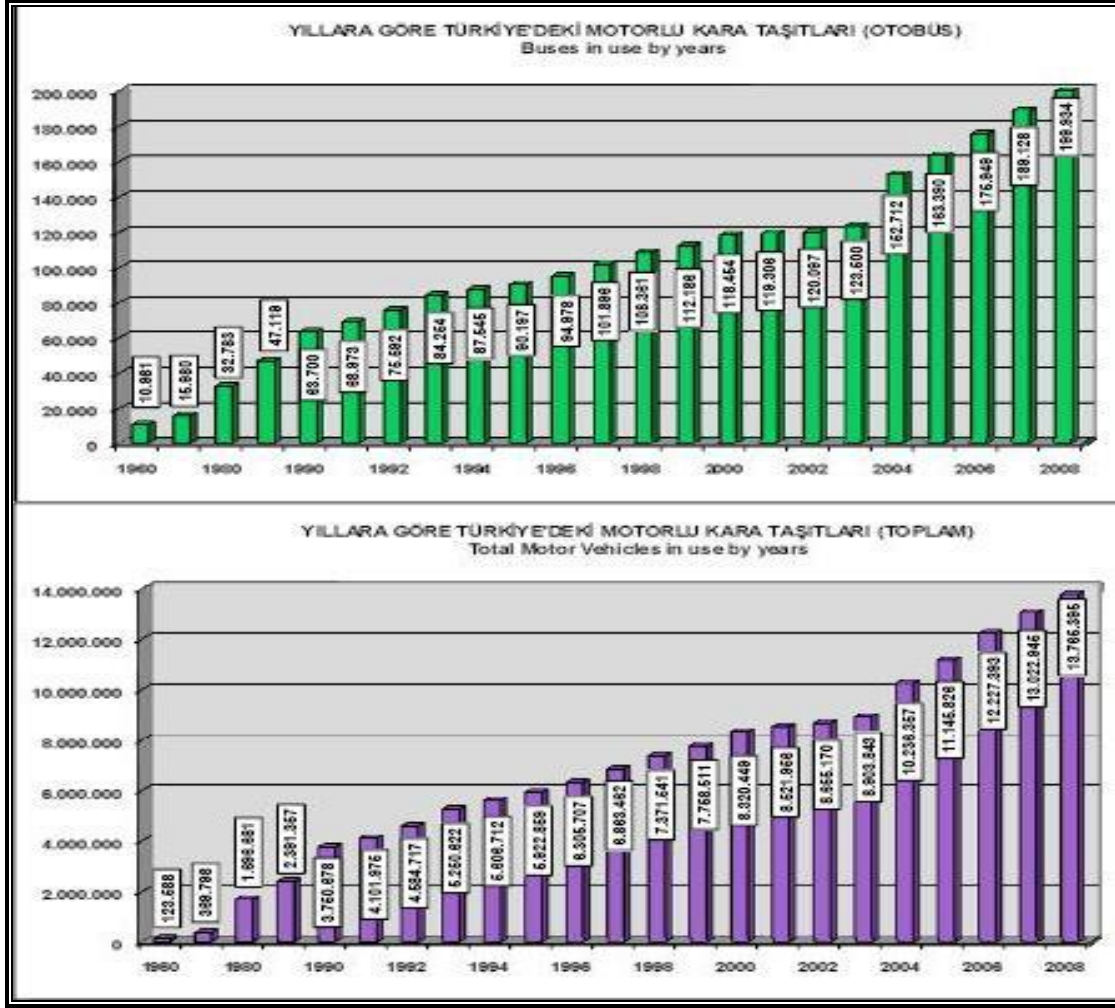
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde nüfus artışı ise %50 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde şehir içi ulaşımında motorlu taşıtların kullanımı ve yapılan yolculuk sayılarında hızlı bir artış görülmüştür. Ekonomik büyüme ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'da ki gelişime bakıldığında zaman zaman ekonomik parametrelerin artış hızının ulaşım talebinin gerisinde kaldığı görülmüştür.

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

UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								MİLYON Million
O : OTOYOL Motorways D : DEVLET YOLU State Roads I : İL YOLU Provincial Roads T: TOPLAM Total								
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km				YOLCU - KM Passenger - Km			
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Otm. Yı - Km Pas.Car Pa - Km	Otb. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 827	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960 D	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	46	22	74	142	180	848	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	78 580	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	18 532		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	58 154		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	2 508	14 091	50 254	84 148	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	118 758	87 342		206 098

Aralık 09
Dec 09

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

3.2.1 İstanbul İli



İstanbul, 280 01' ve 290 55' doğu boylamlarıyla 410 33' ve 400 28' kuzey enlemleri arasında bulunur. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i, Marmara Denizi'yle birleştirirken; Asya Kıtası'yla Avrupa Kıtası'nı birbirinden ayırmakta ve İstanbul kentini de ikiye bölmektedir.

İstanbul, Avrupa ile Asya kıtaları arasında köprü görevi gören, bunların birbirine en çok yaklaştığı iki uç üzerinde kurulmuş, 5.512 km²'lik alana sahip bir şehirdir. Bu uçlar Avrupa kıtasında Çatalca, Asya kıtasında ise Kocaeli; güneyden Marmara ve Bursa, güneybatıdan Tekirdağ ve kuzeybatıdan Kırklareli ile çevrilidir. Marmara denizindeki Adalar da İstanbul iline dahildir.

İstanbul ilinin ilçeleri; Adalar, Avcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bağcılar, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Kocasinan, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sarıyer, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu, Büyükçekmece, Çatalca, Silivri ve Şile'dir. İstanbul Uluslararası Atatürk Havalimanı, şehir merkezine 20 km mesafededir. Ayrıca İstanbul'da uçak ve helikopter kiralama olanağı vardır.

Türkiye topraklarının % 9,7'sini kaplayan İstanbul, nüfus varlığı açısından ülkenin en önemli ili durumundadır. 2009 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi nüfus sayımı sonuçlarına göre, İstanbul'un toplam nüfusu 12.915.158 olarak belirlenmiştir.

İstanbul, Kocaeli ve Çatalca Yarımadaı üzerinde yer almaktadır. Her iki yarımada aşınmış birer platodur. İstanbul ilinin bitki örtüsü, Akdeniz iklimi bitkilerini andırır. Bölgede en çok görülen bitki türü makidir. Bu bitkiler uzun ve kurak bir yaz mevsimine uyum sağlamıştır. Fakat iklimin özelliği dolayısı ile tepeler çıplak değildir. Yer yer görülen ormanlık alanların en önemlisi ise kentin 20 km. kuzeyindeki Belgrad Ormanı'dır.

İstanbul'daki en büyük akarsu, aynı zamanda Kocaeli Yarımadaı'nın da en büyük suyu olan Riva çayıdır. Boğaza dökülen suların en önemlileri Küçüksu ve Göksu dereleridir. Bunlardan başka Haliç 'e dökülen Kağıthane ve Alibey Dereleri, Küçükçekmece Gölüne dökülen Sazlıdere, Büyükçekmece Gölüne dökülen Karasu Deresi, Terkos Gölüne dökülen Trańça Deresi, İstanbul ilinin belli başı akarsularıdır. İlde küçük fakat önemli üç göl vardır. Bunların üçü de Avrupa yakasındadır. Denizden ayrılmış olan Terkos Gölünün suyu tatlıdır. Kentin suyu buradan sağlanır. Marmara Denizi kıyısında bulunan Küçükçekmece (11 km²) ve Büyükçekmece (16 km²) göllerinin suları denizle temasları olduğu için tuzludur.

Yaz ayları genellikle sıcak geçen, kış ayları bölgeyi etkisi altına alan sistemlere bağlı olarak fazla soğuk geçmeyen İstanbul, Akdeniz ikliminin özelliklerini taşıyor görünse de, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın etkisiyle daha farklı bir iklime sahip olmuştur. Kış aylarında Karadeniz'den gelen soğuk-kuru hava kütlesi ile Balkanlardan gelen soğuk-yağışlı hava kütlesinin ve özellikle Akdeniz'den gelen ılık ve yağışlı hava kütlelerinin etkisi altındadır. Bütün ilde Karadeniz'in soğuk ve yağışlı (poyrazlı) havasıyla Akdeniz'in ılık (Iodoslu) havası birbirini izler. İlde yaz-kış, gece-gündüz arasında büyük ısı farkları görülmez.

Ekonomik yönden İstanbul, Türkiye'nin en gelişmiş kentlerinden biridir. Turizm, sanayi ve ticaret ekonomisinin en önemli kaynaklarıdır. Sanayi kuruluşlarının büyük çoğunluğu il dışına taşınmasına karşın, kent imalat sanayi yönünden önemini korumaktadır. İstanbul sanayiinde asıl gelişme Cumhuriyetten sonra başlamıştır. 1950'lerden sonra hızlanan sermaye birikimleri, özel sektöre sağlanan destek, sanayi ve ticaret yönünden İstanbul'un önde gelen bir kent olmasına olanak sağlamıştır.

İstanbul doğal güzelliği, zengin kültür varlıkları, ulaşım ve konaklama konusundaki gelişimi ile Türkiye'nin en gözde turizm merkezlerinden biri olmuştur. Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin büyük bir bölümü İstanbul'dan giriş yapmaktadır.

3.2 2 Bayrampaşı İlçesi



Marmara Bölgesi'nde, İstanbul iline bağlı bir ilçe olan Bayrampaşı, kuzeyinde Gaziosmanpaşı, batısında Esenler, doğusunda Eyüp, güneyinde Zeytinburnu, güneybatısında Güngören ile çevrilidir. İlçe toprakları, Trakya'nın kuzeyindeki Istranca Dağları'nın güneydoğuya doğru alçalarak İstanbul Boğazı'na kadar yayıldığı alanda Çatalca Penepleni denilen bölümde yer almaktadır.

İlçe topraklarında Cicoz Deresi bulunmaktadır. İlçenin yüzölçümü 8 km² olup, 2009 Yılı Genel Nüfus Sayım sonuçlarına göre; toplam nüfusu 269.425'dir. Bayrampaşı'da Akdeniz ve Karadeniz iklimi

özellikleri görülmektedir. Yıllık sıcaklık ortalaması 13.8⁰ C'dir. Yıl içinde 96.4 yaz günü ve Temmuz, Ağustos aylarında 25.8 tropik gün, sıcaklığın 0⁰ C'nin altına düştüğu 22 kış günü yaşanır.

İlçe ekonomisi ticaret ve küçük sanayiye dayalıdır. İlçede yaklaşık 30 fabrika ile 250 imalathane ve atölye bulunmaktadır. Otogarın batısında bulunan Bauhaus ve Carrefour alışveriş alanları, ilçenin önemli ticaret merkezleridir. Ayrıca ilçede 120 m²lik bir alanı kaplayan Bayrampaşı Cezaevi ve İstanbul Otogarı ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır.

Bayrampaşı'da 1952 yılında Vatan Mahallesi'nde oturan göçmenlerin meydana getirdiği 26 hanelik bir yerleşim mevcuttu. 1950 sonrasında İstanbul'da başlayan imar faaliyetleri, endüstrileşme, arsa fiyatlarının yükselmiş olması, gecekonduların yıkımı gibi nedenlerle çevrede (kırsal yerleşmede) konut arsası talebi

başlatmıştır.

Bayrampaşa bu kırsal özelliğini, İstanbul'da Aksaray mevkiinde Vatan-Millet Caddeleri'nde 1955'ten sonra yapımına başlanan istimlakla ve İstanbul Belediyesi'nin beldeyi sanayi bölgesi olarak tespit etmesi ve düzlüğü sebebiyle küçük atölye sahiplerinin burayı tercih etmeleriyle kaybetmiş, bu tarihlerde büyük bir nüfus patlaması olmuştur.

1955'ten önce Maltepe civarında mevcut olan 3-4 adet fabrika, yeni açılanlarla birlikte, beldeye bir işçi muhitinin oluşmasını sağlamıştır. İskan alanları merkezden Terazitepe, Altıntepesi ve İsmetpaşa Mahalleleri'ne kaymaya başlamıştır.

1960 yılında ikinci bir nüfus patlaması olmuştur. Beldenin %30-35'ini teşkil eden Trakya, Karadeniz, Anadolu ve Orta Anadolu halkının yanı sıra, Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yarattığı yeni konut gelişimi, mevcut dokunun dolması ve daha sonrada Murat-Kartaltepe-Yıldırım mahalleleri'nin oluşmasıyla kendilerini göstermiştir.

1963'te Belediye teşkilatı kurulan Sağmalcılar'ın adı 1978'de Bayrampaşa olarak değiştirilmiştir. İlçeye ulaşım belediye otobüsü, minibüs ve metro ile sağlanır. İlçede 49 park bulunmaktadır. Kişi başına düşen yeşil alan miktarı ise 1.5 m²'dir.

BÖLÜM 4

DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

İli	:	İstanbul
İlçesi	:	Bayrampaşa
Bucağı	:	-
Mahallesi	:	Sağmalcılar
Köyü	:	-
Sokağı	:	-
Mevkii	:	-
Pafta No.	:	18/10-11
Ada No.	:	-
Parsel No.	:	22824
Yüzölçümü	:	7.007,08 m ²
Niteliği	:	Arsa
Maliği	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi

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.

İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi Tapu Sicil Müdürlüğü'nde 07.04.2010 tarih, saat 16.30 itibariyle yapılan incelemede alınan bilgilere göre;

Beyanlar Hanesinde:

- Ø Akaryakıt alanı.

İrtifak Hakları ve Gayrimenkul Mükellefiyetleri Hanesinde:

- Ø Tamamının intifa hakkı 29.06.1993 tarih, 2549 yevmiye no'lu, 25 yıl müddetle Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsleri Derneği'ne aittir.

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

- Değerleme konusu gayrimenkul ile ilgili son üç yıllık dönemde gerçekleşen alım satım olmamıştır.

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.

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

Ü İmar Durumu:

Değerleme konusu taşınmazın konumlandığı parsel, 22.09.2006 onay tarihli, 1/1000 ölçekli "Bayrampaşa Revizyon Uygulama İmar Planı" kapsamında;

- "Akaryakıt Alanı" lejandında kalmaktadır.
- TAKS: 0,30'dir.
- KAKS: 0,60'dir.

Çekme mesafeleri ön bahçeden, komşu parselden ve arka bahçeden 5,00 m.'dir.

Ü Ruhsat ve İzinler:

- § 06.07.2009 onay tarihli, akartakit servis istasyonu için, toplam 3.225,25 m² kapalı alan için hazırlanmış mimari projesi bulunmaktadır.
- § 20.11.2009 tarihli, 9413 no'lu, 3.225,25 m² akaryakıt servis istasyonu için alınmış yapı ruhsatı bulunmaktadır.
- § 01.03.2010 tarihli, 2932 no'lu, 3.225,25 m² akaryakıt servis istasyonu için alınmış yapı kullanma izin belgesi bulunmaktadır.

Ü Yapı Denetim :

- § Değerleme konusu taşınmaz 29.06.2001 tarih ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun'a tabi dir. Akaryakıt istasyonunun yapı denetimleri Abdi İpekçi Cad., Park Han, No:46/36 Bayrampaşa, İstanbul adresinde faaliyet gösteren İmar Yapı Denetim Ltd. Şti. tarafından gerçekleştirilmiştir.

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

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

4.4 Hukuki Sorumluluk

Değerleme çalışması, değerlendirme konusu varlıklarda herhangi bir takyidat ve/veya hukuki sorun olmadığı; bu tür bir sorun varsa dahi bu sorunların çözüleceği varsayımı ile yapılmıştır. Bu nedenle değerlendirme hesap analizi aşamasında bu tip hukuki problemler gözardı edilerek gayrimenkule kıymet takdiri yapılmıştır.

4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)

Gayrimenkullerde zemin araştırmaları ve zemin kontaminasyonu çalışmaları, "Çevre Jeofiziği" bilim dalının profesyonel konusu içinde kalmaktadır.

Şirketimizin bu konuda bir ihtisası olmayıp konu ile ilgili detaylı bir araştırma yapılmamıştır. Ancak, yerinde yapılan gözlemlerde gayrimenkulün çevreye olumsuz bir etkisi olduğu gözlemlenmemiştir. Bu nedenle çevresel olumsuz bir etki olmadığı varsayılarak değerlendirme çalışması yapılmıştır.

BÖLÜM 5

GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ

5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri

Gayrimenkulün açık adresi: Sağmalcılar Mahallesi, Otogar Bağlantı Yolu, Otogar Kuzey Girişi, Bayrampaşa / İSTANBUL

Değerleme konusu taşınmaz; İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar Mahallesi, Otogar kuzey girişi yolu üzerinde 18/10-11 pafta, 22824 no'lu parseldir. Değerleme tarihi itibari ile taşınmaz üzerinde akaryakıt istasyonu bulunmaktadır. Taşınmaza mevcut durumda otogar içinden ulaşım sağlanmaktadır. Ancak otogar dışından da ulaşılabilme imkanı sağlayan yol henüz kullanıma açılmamıştır.

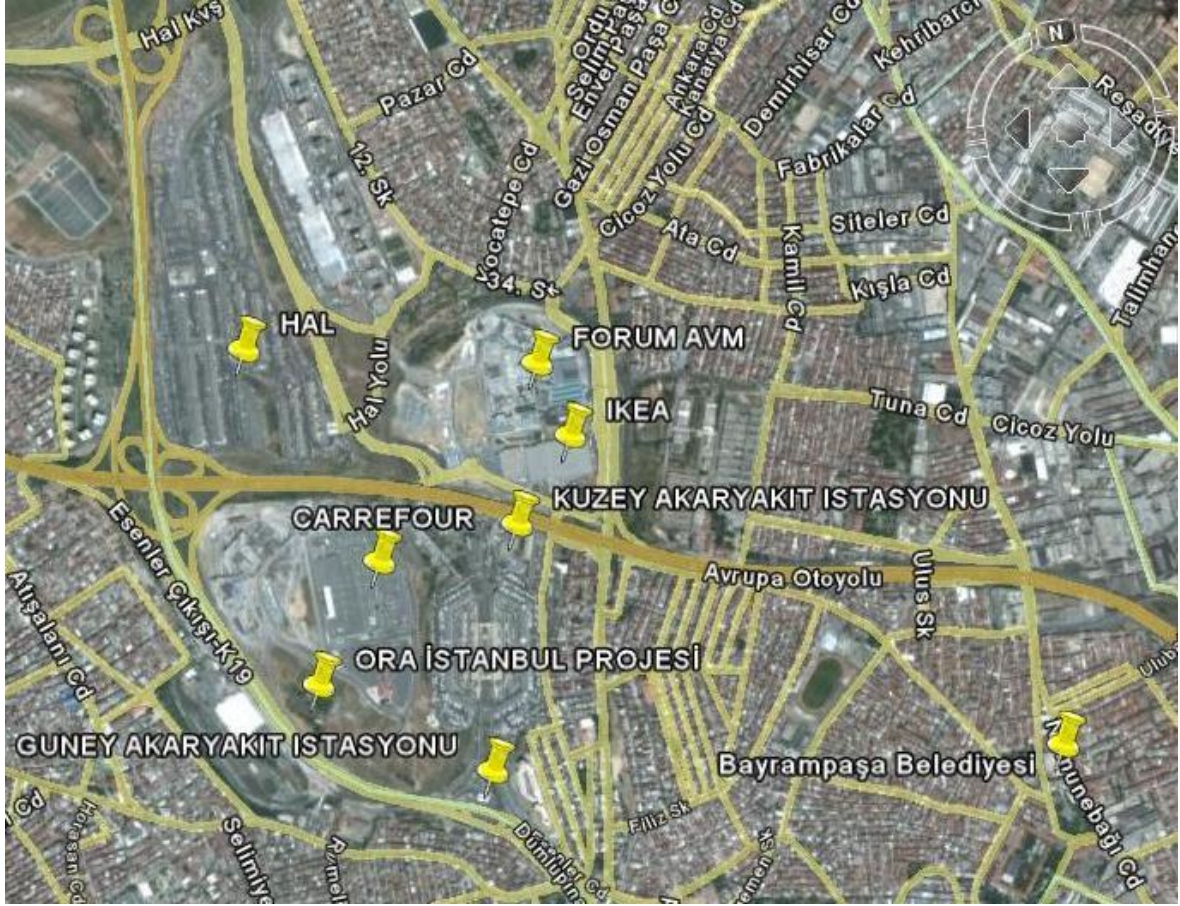
Değerleme konusu taşınmaza ulaşmak için, E-5 Karayolu üzerinde Topkapı istikametinde giderken Bayrampaşa uol ayırımından TEM Otoyolu ayırımına girilir. Bağlantı yolu üzerinde Carrefour mevkisinde TEM yönünde devam edilir. Taşınmaz Otogar Bağlantı Yolu üzerinde, otogarin kuzey girişinde sol kolda yer almaktadır.

Değerleme konusu taşınmazın konumlandığı otogar civarında Ikea, Forum AVM, Ora İstanbul Projesi, Carrefour, kuru gıda ve sebze hali ve konut alanları yer almaktadır.

Değerlemeye konu parsel üzerinde Petrol Ofisi Akaryakıt İstasyonu yer almaktadır ancak henüz faaliyete geçmemiştir. Bu akaryakıt istasyonu otogar içindeki araçlara hizmet verecektir.

Değerlemeye konu parsel kareye benzer bir geometrik şekle sahip olup, eğimi düze yakın bir topoğrafik yapıya sahiptir. Parselin, Esenler Otogarı girişine 50 m cephesi vardır.







Konu Gayrimenkul'den Bazı Önemli Merkezlere Tespit Edilmiş Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
Bayrampaşa	~1,6
E-5 Karayolu	~3
TEM	~0
Otogar	~100 m

5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Tanımı

İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmacılar Mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7.007,08 m² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki taşınmazdır. Değerleme konusu taşınmaz Esenler Otogarının kuzey girişinde yer almaktadır.

Değerleme kapsamında kalan taşınmazın konumlandığı parsel, Esenler Otogar'ının kuzeyinde sol tarafta yer almaktadır. Söz konusu parselin geometrik şekli kareye yakın olup topoğrafik yapısı eğimliye yakındır.

Söz konusu parsel üzerinde onaylı mimari projesine göre içinde market, 3 adet bay-bayan WC, depo, müdür odası, pompacı odası, mutfak, mekanik tesisat odası, 5 adet ofis, sekreteryaya ve çay ocağı bulunan 2 katlı toplam 363,40 m² alana sahip 1. yönetim binası; içinde 2 adet ofis, 3 adet WC, soyunma odası, duş, yedek parça ve akü odası ile sığınak bulunan, zemin+2 normal katlı, toplam 659,09 m² alana sahip 2. yönetim binası; 115,04 m² alana sahip yakıt tankı, 438,76 m² alana sahip pompa adası ve 486,09 m² alana sahip kanopi bulunmaktadır. Binaların mevcut durumları ile onaylı mimari projeleri uyum göstermektedir.

Akaryakıt istasyonunda, gömülü durumda 8 adet akaryakıt tankı bulunmaktadır. Akaryakıt tanklarının herbiri 40.000'er lt. hacme sahiptir. İstasyonda kırsal motorin ve eurodiesel olmak üzere toplam 2 tip yakıt bulunacaktır. 4.80 m. yüksekliğindeki kanopi, çelik konstrüksiyondan yapılmıştır. Kanopinin ortasında skylight mevcuttur. Tesiste 8 adet pompa adası ve 16 adet akaryakıt tabancası mevcuttur. Kanopi üzerinde 24 adet aydınlatma armatürü yer almaktadır. Tesiste ayrıca, kapalı devre kamera sistemi, hava/su saati, alarm sistemi, yangın söndürme sistemi, 1 adet araç yıkama yatağı ve 7 adet yağlama yatağı ile fiyat panosu bulunmaktadır.

5.3 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Gayrimenkulün genel özellikleri :

İnşaat Tarzı	:	Betonarme
Ekspertiz Konusu Toplam Kapalı Alan	:	3.225,25 m ² (Mevcut ve yasal durumuna göre)
Yaşı	:	~4 aylık
Elektrik	:	Şebeke
Su	:	Şebeke
Kanalizasyon	:	Şebeke
Isıtma Sistemi	:	Klima
Jeneratör	:	Mevcut
Otopark	:	Mevcut (Açık Otopark)

5.4 Değerleme Konusu Gayrimenkulün İç Mekan İnşaat Özellikleri

1. Yönetim Binası:

Zemin kat ve 1. kattan oluşan bina yasal evraklarına, onaylı mimari projesine ve mevcut durumuna göre 363,40 m² brüt kullanım alanına sahiptir. Malzeme ve işçilik kalitesi niteliklidir. Kaba inşaatı tamamlanmış, ince işleri devam etmektedir. Binanın cephesinde kompozit panel cephe kaplaması kullanılmıştır. 1. yönetim binası, zemin katta, market, müdür odası, bay-bayan WC, depo, pompacı odası, mutfak, 1 adet ofis ve mekanik tesisat odası yer almaktadır.

Zemin	:	-
Duvar	:	Sıva üzeri boya
Tavan	:	-
Doğrama	:	PVC
Aydınlatma	:	-
Kullanım Amacı	:	Yukarıda tanımlanan ve mimari projesinde belirtilen mahaller ince inşaat aşamasında olduğu için faal durumda değildir.

2. Yönetim Binası:

Zemin kat, 1. kat ve 2. kattan oluşan bina yasal evraklarına, onaylı mimari projesine ve mevcut durumuna göre 659,09 m² brüt kullanım alanına sahiptir. Malzeme ve işçilik kalitesi niteliklidir. Kaba inşaatı tamamlanmış, ince işleri devam etmektedir. Binanın cephesinde kompozit panel cephe kaplaması kullanılmıştır. 2. yönetim binası, zemin katta, sığınak, yedek parça ve akü odası, WC, duş ve soyunma odası; 1. ve 2. katlarda ise ofis ve WC yer almaktadır. Ayrıca, zemin katta bağımsız olarak bulunan 7 adet yağlama ve 1 adet yıkama yatağı bulunmaktadır. Yıkama ve yağlama yataklarının her biri 100,15 m²'dir.

Zemin	:	-
Duvar	:	Sıva üzeri boya
Tavan	:	-
Doğrama	:	PVC
Aydınlatma	:	-
Kullanım Amacı	:	Yukarıda tanımlanan ve mimari projesinde belirtilen mahaller ince inşaat aşamasında olduğu için faal durumda değildir.

Kanopi:	
Kanopi onaylı mimari projesinde 784,09 m ² alana sahiptir. Kanopinin orta kısmında yaklaşık 2 m . eninde, 40 m. boyunda skylight bulunmaktadır.	
Alan	: ~784,09 m ² (Mevcut ve yasal duruma göre)
İnşaat tarzı	: Çelik konstrüksiyon
Yükseklik	: 4.80 mt.
Giydirme	: Alüminyum kompozit panel kaplama

5.5 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler

- Değerleme konusu taşınmaz 7.007,08 m² arsa üzerinde konumlanmaktadır.
- Taşınmazın konumlandığı parselin Esenler Otogarı girişine yaklaşık 50 m. cephesi bulunmaktadır.
- Topoğrafik yapısı eğimliye yakın olan parselin geometrik şekli kareye yakındır.
- Söz konusu parsel üzerinde onaylı mimari projesine göre içinde market, 3 adet bay-bayan WC, depo, müdür odası, pompacı odası, mutfak, mekanik tesisat odası, 5 adet ofis, sekreteryaya ve çay ocağı bulunan 2 katlı toplam 363,40 m² alana sahip 1. yönetim binası; içinde 2 adet ofis, 3 adet WC, soyunma odası, duş, yedek parça ve akü odası ile sığınak bulunan, zemin+2 normal katlı, toplam 659,09 m² alana sahip 2. yönetim binası; 115,04 m² alana sahip yakıt tankı, 438,76 m² alana sahip pompa adası ve 486,09 m² alana sahip kanopi bulunmaktadır.
- Söz konusu parsel üzerinde bulunan binaların mevcut durumları ile onaylı mimari projeleri uyum göstermektedir.
- İdari binada kullanılan malzeme kalitesi ve işçilik seviyesi niteliklidir.
- Bu akaryakıt istasyonu otogar içindeki araçlara hizmet verecektir.
- Konu tesisin Nisan ayı sonunda hizmet vermeye başlaması planlanmaktadır.
- Market bölümü gelirleri Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'ye ait olmadığından değerlendirme çalışması dışında bırakılmıştır.
- Değerleme konusu akaryakıt istasyonunda kırsal motorin ve eurodiesel olmak üzere toplam 2 tip yakıt bulunmaktadır.

5.6 Harici Müteferrik İşler

Değerleme konusu taşınmaza ilişkin harici ve müteferrik işler olarak, beton saha gibi işler yapılmıştır. Ancak mülkiyetin Metro Turizm'e ait olmaması nedeni ile maliyet yöntemi yaklaşımı rapor kapsamında belirtilmemiştir.

BÖLÜM 6

EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

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

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

Gayrimenkul sektörünün hukuki ve teknik açıdan en belirleyici faktörlerinden biri olan imar planları ülkemizde şehirleşme, teknolojik gelişme ve iktisadi ilerlemeye paralel bir gelişme gösterememekte ve bu revizyon eksikliği nedeniyle genelde statik bir görünüm arz etmektedirler. Söz konusu olumsuz yapının doğal bir

sonucu olarak bir gayrimenkul üzerinde mali ve teknik açıdan en yüksek verimliliği sağlayacak ve bunun yanı sıra finansmanı dahi temin edilmiş en optimum seçeneğin uygulama safhasına konulamaması gibi istenmeyen vakalar sektörümüzde sık sık oluşabilmektedir. Bir başka anlatımla, ülkemiz koşullarında en iyi proje en yüksek getiriyi sağlayan veya teknik olarak en mükemmel sonuçları sağlayan seçenek değil, aynı zamanda yasal mevzuatın gereklerini de yerine getiren projedir.

Değerleme konusu taşınmazın en etkin ve verimli kullanımı mevcut imar planı doğrultusunda ve bulunduğu lokasyon itibarıyla "Akaryakıt Alanı" amaçlı olarak kullanımındır.

BÖLÜM 7

GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER

7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler

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

7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı

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

7.1.2 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.

7.1.3 Maliyet Yaklaşımı

Bu yöntemde, var olan bir yapının günümüz ekonomik koşulları altında yeniden inşa edilme maliyeti gayrimenkulün değerlendirme 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.

7.1.4 Geliştirme Yaklaşımı

Yatırımların amacı mal veya hizmetler üretip piyasaya arz etmek ve bunun sonucunda kar etmektir. Yatırım, ticari karlılığı üretilecek mal veya hizmetler için yeterli talebin bulunmasına ve bunların beklenen karı temin

etme olanağı sağlayacak fiyatlarla satılmasına bağlıdır. Projenin girişimci yönünde incelenmesi, proje konusu ürünün yer aldığı sektörün mevcut durumu ve geleceğe yönelik beklentilerin incelenmesi ve değerlendirilmesini içerir. Proje konusu mal veya hizmetlerin yer aldığı pazarın değerlendirilmesi mevcut durum ve geleceğe yönelik beklentiler olarak incelenebilir.

Projenin yapılması durumunda yapılacak harcamalar tahmin edilerek, firmanın pazarlama politikaları ve genel fizibilite prensipleri dikkate alınarak toplam harcamalar ile ilgili bir gider tahmini yapılır. Geliştirilmesi durumunda projenin gelir tahmini yapılarak bu tahmin sırasında varsayımlarda bulunulur. Bu varsayımlarda sektörün durumu, projenin bulunduğu yere yakın konumdaki benzer projelerin istatistiksel rakamlarından yararlanılır.

Daha sonra projenin performans tahmini yapılarak ve bu performans tahmininden projenin gerçekleştirilmesi durumunda net bugünkü değerinin ne olacağı hesaplanır. Çalışmada yapılan varsayımlar kısmen anlatılmış olmakla birlikte detayları uzmanda saklıdır.

BÖLÜM 8

GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ

8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler

✓ GÜÇLÜ YANLAR

- Ü Taşınmazın konumlandığı parsel Esenler Otogarı'nın kuzey girişinde bulunmaktadır.
- Ü Değerleme konusu taşınmazın görünürlüğü ve reklam kabiliyeti üst seviyelerdedir.
- Ü Değerleme konusu tesis yakın zamanda inşaa edildiği için, taşınmazlarda kullanılan malzeme kalitesi ve işçilik seviyesi niteliklidir.

✓ ZAYIF YANLAR

- × Değerleme konusu taşınmazın mülkiyeti Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'ye ait değildir. Konu benzin istasyonunun işletilmesi ile ilgili olarak Otogar Akaryakıt Ürünleri San. Tic. Ltd. Şti. firması ile aralarında sözleşme olup süresi 05.05.2019 tarihinde sona ermektedir.

✓ FIRSATLAR

- Ü Değerleme konusu akaryakıt istasyonu otogar içindeki araçlara hizmet verebilecek tek istasyon olacaktır.

✓ TEHDİTLER

- × Son yaşanan ekonomik kriz nedeniyle piyasalarda meydana gelen dalgalanmalar ve olumsuz hava tüm sektörleri etkilediği gibi gayrimenkul sektörünü de olumsuz yönde etkilemektedir.

8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

Bu değerlendirme çalışmasında benzer taşınmazlar bulunamadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal yaklaşım analizi ve doğru sonuca ulaşmada etkin olamayacağı ve arsa mülkiyetinin başka bir maliğe ait olması nedeniyle maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır. Konu tesisin bulunduğu parselin mülkiyetinin İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 2019 yılına kadar intifa (kullanım) hakkının UATOD'ne ve işletme hakkının BİÖİAŞ'a ait olması, 5 Mayıs 2019 tarihine kadar belirlenen kapsam ve kira bedeli mukabilinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olması nedeniyle değerlemeye konu tesis üzerinde bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

Bu nedenle Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olarak elde edeceği potansiyel gelirlerin değeri gelir kapitalizasyonu yöntemine göre takdir edilmiştir.

8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu Yaklaşımı Analizi

Bu analiz; gayrimenkulün yıllık gelirlerinin yıllık giderlerinden farkı alınarak ulaşılan net kazanç tutarlarının, gayrimenkulün konumu, karlılığı, çevre şartları ve ülke ekonomisine göre uygun görülmüş olan bir indirgeme oranıyla bugüne çevrilmesi esasına dayalı olarak uygulanır. Gelir İndirgeme Yaklaşımı Analizi, daha ziyade

periyodik olarak yüksek getiri sağlayan gayrimenkullerin değerlerinin saptanmasına yardımcı olarak kullanılmaktadır. Değerleme uzmanı tecrübelerine dayanarak ve gayrimenkulü, konumunu, bölgesel şartlar ile ekonomik şartları göz önünde bulundurarak nakit projeksiyonu çerçevesinde çeşitli varsayımlar uygulayarak taşınmazın değerini belirler.

Varsayımlar;

- Konu tesisin bulunduğu parselin mülkiyetinin İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 2019 yılına kadar intifa (kullanım) hakkının UATOD'ne ve işletme hakkının BİOİAŞ'a ait olması, 5 Mayıs 2019 tarihine kadar belirlenen kapsam ve kira bedeli mukabilinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin kiracı olarak konu tesisi işletmesinden doğacak potansiyel gelirleri dikkate alınarak hesaplama yapılmıştır.
- BİOİAŞ ve Metro Turizm Petrol Ürünleri A.Ş arasındaki 05.05.2019 tarihine kadar geçerli olan sözleşme koşullarının aynen uygulanacağı öngörülmüştür.
- Konu tesisin hizmet vermesi için gerekli tüm yasal prosedürlerin tamamlandığı varsayılmıştır.
- Akaryakıt istasyonunda 2010 yılının öngörülen akaryakıt satış tutarının müşteri tarafından temin edilen bilgiler esas alınmak suretiyle 21.000.000 TL olacağı kabul edilmiştir.
- Akaryakıt satışlarında karlılığın ([gelir-gider]/gelir oranı) %7 civarında seyredeceği tahmin edilmiştir.
- Ciro artış oranı %2 kabul edilmiştir.
- İndirgeme oranı %11 kabul edilmiştir.
- Parite; 1 USD= 1,50 TL olarak kabul edilmiştir.

2010 Yılı Akaryakıt Satış Öngörülen (TL)	21.000.000
2010 Yılı Akaryakıt Satış Öngörülen (USD)	14.000.000
Akaryakıt İstasyonu Kar Marjı	7%
Kar(%7)	1.470.000
Kar(USD)	980.000
Kuzey Parsel Aylık Kira Gideri (TL)- KDV Hariç	33.898
Kuzey Parsel Yıllık Kira Gideri (TL)- KDV Hariç	406.780
Kuzey Parsel Yıllık Kira Gideri (USD)- KDV Hariç	271.186

NAKİT AKIŞ VE DEĞERLEME TABLOSU;

2010 Yılı Akaryakıt Satış Öngörülen (TL)	21,000,000
2010 Yılı Akaryakıt Satış Öngörülen (USD)	14,000,000
Akaryakıt İstasyonu Kar Marjı	7%
Kar(%7)	1,470,000
Kar(USD)	980,000
Kuzey Parsel Aylık Kira Gideri (TL)- KDV Hariç	33,898
Kuzey Parsel Yıllık Kira Gideri (TL)- KDV Hariç	406,780
Kuzey Parsel Yıllık Kira Gideri (USD)- KDV Hariç	271,186
Ciro Artış Oranı	2%
Kira Artış Oranı	4.0%

NAKİT PROJEKSİYONU											
Yıllar	16.04.2010	05.05.2010	05.05.2011	05.05.2012	05.05.2013	05.05.2014	05.05.2015	05.05.2016	05.05.2017	05.05.2018	05.05.2019
Akaryakıt İstasyonu Yıllık Ciro Rakamları	0,00	738.888,89	14.280.000,00	14.565.600,00	14.856.912,00	15.154.050,24	15.457.131,24	15.766.273,87	16.081.599,35	16.403.231,33	16.731.295,96
Net İşletme Geliri	0,00	51.722,22	999.600,00	1.019.592,00	1.039.983,84	1.060.783,52	1.081.999,19	1.103.639,17	1.125.711,95	1.148.226,19	1.171.190,72
Akaryakıt İstasyonu Satış Primi Gelirleri % Oranı	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%	0,90%
Akaryakıt İstasyonu Satış Primi Gelirleri	0,00	6.650,00	128.520,00	131.090,40	133.712,21	136.386,45	139.114,18	141.896,46	144.734,39	147.629,08	150.581,66
Net İşletme Gelirleri (Kuzey Parsel)	0,00	58.372,22	1.128.120,00	1.150.682,40	1.173.696,05	1.197.169,97	1.221.113,37	1.245.535,64	1.270.446,35	1.295.855,28	1.321.772,38
Kira Gideri (USD)	0,00	14.116,55	282.033,90	293.315,25	305.047,86	317.249,78	329.939,77	343.137,36	356.862,86	371.137,37	385.982,86
Net Nakit Akışları (USD)	0	44.256	846.086	857.367	868.648	879.920	891.174	902.398	913.583	924.718	935.790

Değerleme Tablosu			
Risksiz Getiri Oranı	6,80%	6,80%	6,80%
Risk Primi	3,70%	4,20%	4,70%
İndirgeme Oranı	10,50%	11,00%	11,50%
Net Bugünkü Değer (USD)	5.006.219	4.907.184	4.811.179
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (USD)	5.000.000	4.900.000	4.800.000
Net Bugünkü Değer (TL)	7.509.329	7.360.776	7.216.768
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (TL)	7.500.000	7.360.000	7.220.000

8.2.3 Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme çalışmasında Metro Turizm ile Otogar Akaryakıt Ürünleri San. Tic. Ltd. Şti. arasında 2019 yılına kadar bir kiralama sözleşmesi olduğu için mülkiyet Metro Turizm'e ait değildir. Ayrıca benzer taşınmazlar bulunmadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal yaklaşım analizi ve doğru sonuca ulaşmada etkin olamayacağı nedeniyle maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır.

Konu çalışmada İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7.007,08 m² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki taşınmaz üzerinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin 05.05.2019 tarihine kadar kiracı olarak elde edeceği potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi ile bulunan net bugünkü değeri hesaplanmıştır. Potansiyel gelirler müşteri tarafından temin edilen gelir – gider ve sözleşme bilgileri esas alınmak sureti ile belli varsayımlar çerçevesinde hesaplanmıştır. Bu varsayımların değişmesi halinde değerinde de değişiklik olacağı muhakkaktır.

Gelir kapitalizasyonu yaklaşımı yöntemi ile tesisin potansiyel gelirlerinin 16.04.2010 tarihi itibarı ile net bugünkü değeri 7.360.000.-TL (Yedimilyonüçyüzaltmışbin.-Türk Lirası) nihai sonuç olarak takdir edilmiştir.

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, mevkiide 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.

İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7.007,08 m² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki taşınmaz üzerinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin 05.05.2019 tarihine kadar kiracı olarak elde edeceği potansiyel gelirlerin;

05.05.2019 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV HARIÇ)	7.360.000.-TL (Yedimilyonüçyüzaltmışbin.-Türk Lirası)
	4.900.000.-USD (Dörtmilyondokuzyüzbin.-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer kira sözleşmesinden elde edilecek gelirlerin net bugünkü değeridir.
	2	KDV hariçtir.
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

İstanbul ili, Bayrampaşa ilçesi, Sağmalcılar mahallesi, 18/10-11 pafta, 22824 parsel no'lu, 7.007,08 m² yüzölçümüne sahip, "Arsa" vasfındaki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki taşınmaz üzerinde Metro Turizm Petrol Ürün. San. ve Tic. A.Ş.'nin 05.05.2019 tarihine kadar kiracı olarak elde edeceği potansiyel gelirlerin;

05.05.2019 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV DAHİL)	8.684.800.-TL (Sekizmilyonaltıyüzseksendörtbinsekizyüz-Türk Lirası)
	5.782.000.-USD (Beşmilyonyediyüzseksenikibin.-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 değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

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

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

Özge ÜNER Değerleme Elemanı	Hande GÜR Değerleme Elemanı	Hüsnüye BOZTUNÇ Değerleme Uzmanı	Coşkun KANBEROĞLU Sorumlu Değerleme Uzmanı
--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---

EKLER

1	Tapu Fotokopisi
2	Tapu Takyidat Belgeleri
3	İmar Planı
4	Fotoğraflar
5	Özgeçmişler
6	SPK Lisansları