

DEĞERLEME RAPORU



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

EDİRNE-İSTANBUL OTOYOLU ÜZERİ 100+080 KM.
AKÇAKÖY D TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ

LÜLEBURGAZ / KIRKLARELİ



ISO9001:2000
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No:2010A118-4

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-4	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km., Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, Lüleburgaz / Kırklareli		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Makbule YÖNEL / Değerleme Elemanı	İşıl Dinçer / Değerleme Uzmanı	Adem YOL / Sorumlu Değerleme Uzmanı
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.		
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	Kırklareli ili, Lüleburgaz ilçesi, Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 52.197 m ² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 46.733 m ² arsa alanı üzerinde bulunan D Tipi Otoyol Hizmet Tesisleri.		
TAPU KAYIT BİLGİLERİ:	"Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin mülkiyet ile ilgili 70. maddesine göre " Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğüne aittir ve Devlet malı hükmündedir."		
İMAR DURUMU:	D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi		
16.04.2010 TARİHİ İTİBARI İLE METRO TURİZME AİT KULLANIM HAKKI DEĞERİ (KDV HARİÇ) *	765.000. -TL (Yediyüzaltmışbeşbin- Türk Lirası)		
	510.000. -USD (Beşyüzonbin.-Amerikan Doları) 1 USD=1,50- TL kabul edilmiştir. (Dolar kuru bilgi amaçlı verilmiştir.)		

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

* Takdir edilen değer TC Karayolları Genel Müdürlüğü' nün 03.11.2006 tarihli yazısına istinaden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş' nin elinde bulundurduğu 03.11.2013 tarihine kadar ilgili parselleri kullanım hakkından doğan değerdir.

Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	İşıl DİNÇER Değerleme Uzmanı	Adem YOL 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
1.5 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	5
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 Likidite Değeri	5
2.3.3 Zorunlu Likidite Değeri / Tasfiye Değeri	5
BÖLÜM 3	6
GENEL VE ÖZEL VERİLER	6
3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler	6
3.1.2 Ekonomik Veriler	7
3.3.1.3 Ulaştırma Sektörü	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi	13
3.2.1 Kırklareli İli	13
3.2.2 Lüleburgaz İlçesi	14
BÖLÜM 4	15
DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ	15
4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri	15
4.2.1 Değerleme Konusu Gayrimenkul İle İlgili Varsa Son Üç Yıllık Dönemde Gerçekleşen Alım Satım İşlemleri	15
4.3 Gayrimenkulün İmar Bilgileri	15
4.4 Hukuki Sorumluluk	16
4.5 Çevre ve Zemin Kirliliği (Kontaminasyon)	16
BÖLÜM 5	17
GAYRİMENKULÜN ÇEVRESEL VE FİZİKSEL BİLGİLERİ	17
5.1 Gayrimenkulün Yeri, Konumu ve Çevre Özellikleri	17
5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri	18
5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler	19
BÖLÜM 6	19
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ	19
BÖLÜM 7	19
GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER	19
7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler	19
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı	19
7.1.2 Gelir İndirgeme Yaklaşımı	20
7.1.3 Maliyet Yaklaşımı	20
BÖLÜM 8	21
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ	21
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler	21
8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi	21
8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi	21
BÖLÜM 9 SONUÇ	25
EKLER	26

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, 2010A118-4 rapor numarası ile tanzim edilmiştir.

1.2 Rapor Türü

Bu değerlendirme raporu, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetinde bulunan Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. taahhütündeki Kırklareli ili, Lüleburgaz ilçesi, Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 52.197 m² arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 46.733 m² arsa alanı üzerinde bulunan D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 03.11.2013 tarihine kadar olan kullanım hakkının 16.04.2010 tarihli adil piyasa değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

1.3 Raporu Hazırlayanlar

Bu değerlendirme raporu; gayrimenkul mahallinde yapılan inceleme sonucunda ilgili kişi – kurum – kuruluşlardan elde edilen bilgilerden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu rapor, değerlendirme elemanı Makbule YÖNEL, değerlendirme uzmanı IŞIL DİNÇER ve sorumlu değerlendirme uzmanı Adem YOL tarafından hazırlanmıştır.

1.4 Değerleme Tarihi

Bu değerlendirme raporu için, şirketimizin değerlendirme uzmanları 07.04.2010 tarihinde çalışmalara başlamış ve 16.04.2010 tarihine kadar raporu hazırlamışlardır. Bu 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 TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nden sağlanmış olan "D Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 03.11.2013 tarihine kadar olan kullanım hakkının 16.04.2010 tarihli adil piyasa değerinin Türk Lirası cinsinden belirlenmesi amacıyla ilgili Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine göre hazırlanan değerlendirme raporudur.

"Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin mülkiyet ile ilgili 70. maddesine göre " Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğüne aittir ve Devlet malı hükmündedir." maddesine istinaden kullanım hakkı sahibi olan Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin konu alanlar ile ilgili bir mülkiyet hakkı bulunmamakta olup, sözleşme gereği 03.11.2013 tarihine kadar olan kullanım hakkı değeri çalışmada takdir edilmiştir.

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

Söz konusu taşınmazlarla ilgili olarak tarafımızca daha önceden hazırlanmış bir rapor bulunmamaktadır.

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 300.000.000.000 Türk lirası sermaye ile kurulmuştur.

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

2.2 Müşteri Bilgileri

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

2.3 Kullanılan Değer Tanımları

2.3.1 Adil Piyasa Değeri (Pazar Değeri)

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

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

2.3.2 Düzenli Likidasyon Değeri

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

2.3.3 Zorunlu Likidasyon Değeri / Tasfiye Değeri

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

BÖLÜM 3

GENEL VE ÖZEL VERİLER

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

3.1 Genel Veriler- Sosyal ve Ekonomik Veriler

3.1.1 Demografik Veriler

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Ekonomik Veriler¹

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

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

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

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

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

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

¹ TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.

3.3.1.3 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 kullanılamayan kapasite ekonomik kayıptır.

Ulaşım Güvenli Olmalıdır

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

Ulaşım Hızlı Olmalıdır

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

Ulaşım Çevreyi Kötü Etkilememelidir

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

3.1.3.2 Ulaştırma Türleri

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

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

3.1.3.3 Türkiye’de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

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

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

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

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

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

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

3.1.3.3 Türkiye’de Karayolları Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

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

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

Bir taraftan A.B.D. yardımı diğer taraftan 1950 yılında çıkartılan Karayolları Kanunu uyarınca yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü’ne verilmesi ve karayolları yapımına ayrılan ödeneğin artırılması karayolu yapımını hızlandırmıştır. Türkiye’de karayolları *devlet yolları* (il ve bölgeleri birbirine bağlayan yollar), *il yolları* (il sınırları içinde kalan ikinci derecede önemli yollar), kır yerleşmelerini bu yollara bağlayan *köy yolları* ve *orman yolları* olarak ayrılır. Bugün ülkede 2005 yılı sonu itibarıyla devlet ve il yollarının toplamı 61.939 km.’dir. Bunun 31.371 km.’si devlet, 30.568 km.’si il yoludur. Köy yollarının uzunluğu ise 200.000 km.’ye

ulaşmıştır. Buna rağmen gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'de karayolları şebekesinin pek fazla gelişmediği söylenebilir.

Karayolları yapımında 1970'li yıllardan itibaren önemli gelişmeler olmuştur. 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ile 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet köprüleri Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki bağlantısını sağlayan önemli karayollarıdır. 1983 yılından itibaren ülkede otoban veya hız yollarının yapımı planlanmıştır. 12.000 km.'lik çağdaş karayolu projesi kapsamında hazırlanan otoban planınının 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 2 milyona yaklaşmıştır (sadece otomobil sayısı 1.649.879). 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 ve Gümüşova Gerede Otoyolu Projesi

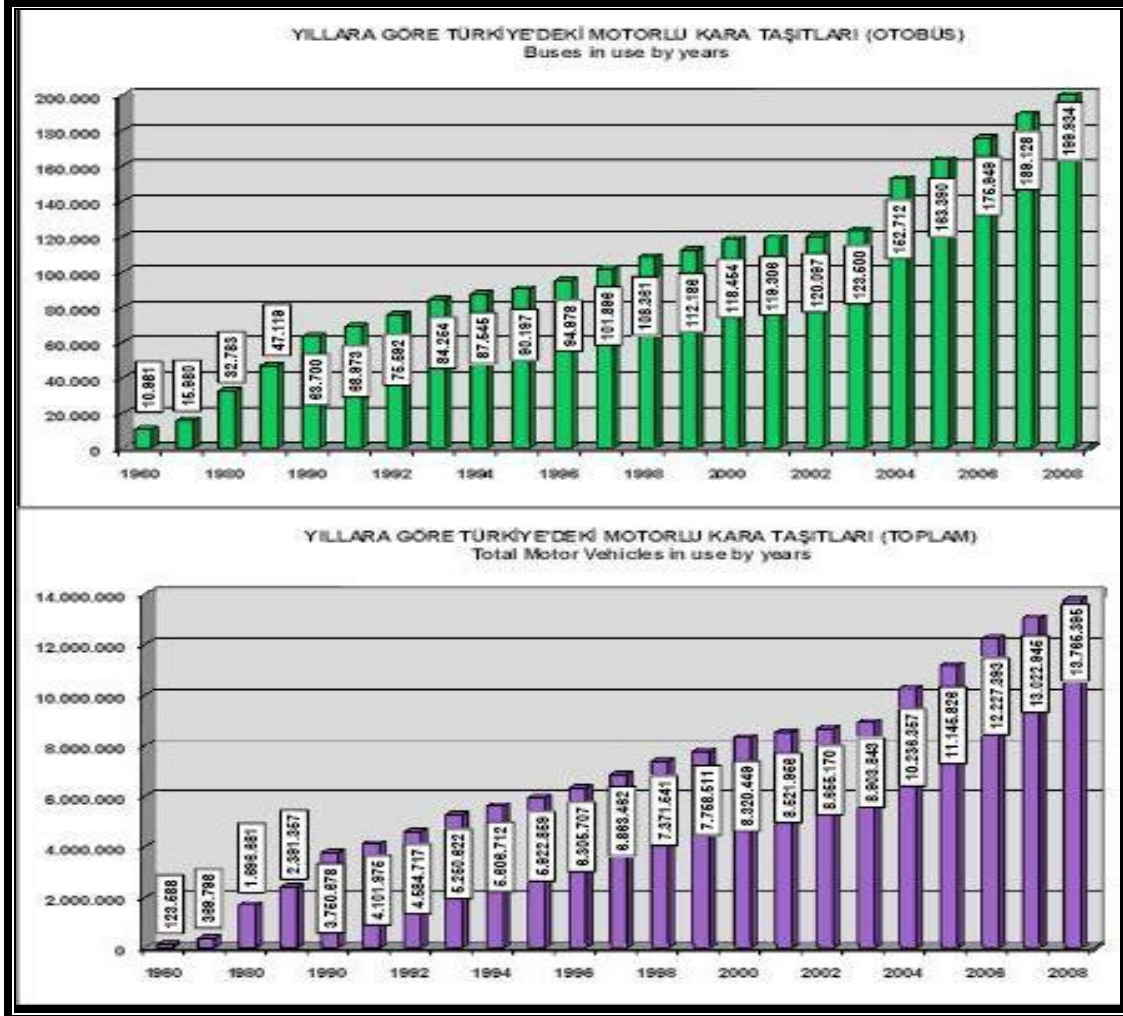
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat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

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

UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ								MİLYON
Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								Million
O : OTOYOL Motorways		D : DEVLET YOLU State Roads		İ : İL YOLU Provincial Roads		T: TOPLAM Total		
YIL Year	TAŞIT - KM Vehicle - Km			YOLCU - KM Passenger - Km				
	Otomobil - Km Pas. Car - Km	Otobüs - Km Bus - Km	Kamyon - Km Truck - Km	TAŞIT - KM Vehicle - Km	Ötm. Yı - Km Pas.Car Pa - Km	Otl. Yı - Km Bus Pa - Km	Kmy. Yı - Km Trk. Pa - Km	YOLCU - KM Passen - Km
1950 D	172	80	278	530	401	1 827	456	2 484
I	13	4	11	28	18	74	21	113
T	185	84	289	558	419	1 701	477	2 597
1960 D	462	215	744	1 421	1 595	6 480	1 816	9 891
I	46	22	74	142	180	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	7 858	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	11 800	862	22 288
D	28 090	2 493	13 833	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	59 763		134 681
I	4 494	215	1 136	5 845	11 235	4 830		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	11 818	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

1977 yılında Helsinki Nihai Belgesi Kararları doğrultusunda 10 Avrupa ülkesinin katılımıyla imzalanan ve Avrupa Ekonomik Komisyonu ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı desteğinde halen devam eden TEM (Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu) Projesi, Türkiye sınırları içinde Kapıkule'den başlayıp İstanbul-Ankara üzerinden devam ediyor.



KESİM - ADI	UZUNLUK KM	HAFİF TAŞIT Taşıt/Gün	AĞIR	TOPLAM Y.O.G.T. Taşıt/Gün
			TAŞIT Taşıt/Gün	
EDİRNE - HAVSA	19,9	2.827	2.463	5.290
HAVSA - BABAESKİ	27,2	2.688	2.296	4.984
BABAESKİ - LÜLEBURGAZ	24,4	3.675	2.721	6.396
LÜLEBURGAZ - SARAY	28,8	4.651	3.181	7.832
SARAY - ÇORLU	20,2	5.269	3.812	9.081
ÇORLU - ÇERKEZKÖY	18,5	6.416	4.833	11.249
ÇERKEZKÖY - KINALI	12,3	10.601	7.194	17.794
KINALI - SİLİVRİ	6,8	17.701	10.064	27.765
SİLİVRİ - SELİMPAŞA	12,1	19.377	10.480	29.857
SELİMPAŞA - KUMBURGAZ	7,5	23.890	11.979	35.869
KUMBURGAZ - ÇATALCA	7,2	25.042	12.094	37.136

2008 YILI YILLIK ORTALAMA GÜNLÜK TRAFİK DEĞERLERİ



2008 YILI YILLIK ORTALAMA GÜNLÜK TRAFİK DEĞERLERİ (OTOYOL GIŞE SAYIMLARI)

3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi

3.2.1 Kırklareli İli



Marmara Bölgesinin Istranca (Yıldız) Dağları ve Ergene Ovası bölümleri üzerinde yer alan Kırklareli kuzeyde Bulgaristan, kuzeydoğuda Karadeniz, güneydoğuda İstanbul, güneyde Tekirdağ ve batıda Edirne ile çevrilmiştir. Yüzölçümü 6.550 km²'dir. İlin Bulgaristan'a 180 km. kara, Karadenizle 60 km. deniz sınırı bulunmaktadır.

Kırklareli denizden 203 m. yüksekliktedir. İlin kuzey ve doğusu dağlık ve ormanlık diğer bölümü ise genelde düzlük arazidir.

2008 Yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre toplam il nüfusu 336.942'dir. Bu nüfusun yüzde 65'i şehirlerde, yüzde 35'i kırsal kesimde yaşamaktadır. İlçe merkez nüfusu 132.912 olan Lüleburgaz başta yer almakta, bu ilçeyi 84.868 nüfus ile Merkez,

51.780 nüfus ile Babaeski izlemektedir.

1965 yılına kadar ilin nüfus yoğunluğu ülke ortalamasının üzerinde olmuştur. Bunun nedeni ilin mübadele ve muhaceret yoluyla Balkan ülkelerinden aldığı göçtür. 1940-1945 yılları arasında II.Dünya Savaşı nedeniyle Kırklareli'nin nüfusu azalmış, 1950-1955 arasında ise yeniden yurtdışından gelen göçmen aileler ile nüfus artmaya başlamıştır. 1960'a kadar yüksek olan nüfus yoğunluğu bu yıldan itibaren il dışına göçün başlamasıyla beraber 1965'den sonra azalmaya başlamıştır.

Kırklareli 1924 yılında il olmuştur. Bugün, Kırklareli'nin Babaeski, Demirköy, Kofçaz, Lüleburgaz, Pehlivan köy, Pınarhisar ve Vize olmak üzere 7 ilçesi, 26 belediyesi ve 177 köyü bulunmaktadır.

Kent ekonomisinde tarımdan sanayiye geçiş yaşanmaktadır. Son yıllarda sanayileşme, özellikle İstanbul sanayisinin Trakya'ya yönelmesi ve çevreye yayılma çabası sonucunda, E-5 karayolu etrafında, özellikle Lüleburgaz ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Kentte sanayi artan bir hızla gelişmektedir. İmalat sanayi değerlendirildiğinde, 160'a yakın tesisin bulunduğu ve ağırlıklı olarak gıda ve tekstil üretimini yapıldığı görülmektedir. Bölgede konu gayrimenkul dışında bulunan fabrikalar arasında Alpulu Şeker Fabrikası,

Pınarhisar Çimento Fabrikası, Trakya ve Kırklareli Cam Fabrikaları, Eczacıbaşı İlaç Sanayi, Zorlu Linen sayılabilir.

3.2.2 Lüleburgaz İlçesi



Bizans kaynaklarında ismi Bergula, Arcadiopolis ve daha sonraları Loulepyrgos olarak geçen kent, 1361 yılında Türkler' in eline geçmiş. Osmanlı döneminde Vize sancağına bağlı olan şehir; 1877'de Ruslar, 1912'de Bulgarlar, 1. Dünya Savaşı sonrasında 22 Ekim 1922'ye kadar Yunanlılar tarafından işgal edildi.

Şehirde görülebilecek anıtsal tarihi kalıntılardan en önemlisi Sokullu Mehmet Paşa tarafından Mimar Sinan' a yaptırılan 1588 tarihli Sokullu Mehmet Paşa Camii' dir. Ayrıca Mimar Sinan Köprüsü, Zindan Baba türbesi ve Kadıalı Cami görülmeye değer tarihi eserlerden bazılarıdır.

Lüleburgaz Kırklareli İli'nin güneyinde yer almakta olup, doğusunda Tekirdağ İli'nin Saray ve Çorlu İlçeleri, batısında Kırklareli ili Babaeski ilçesi, kuzeyinde Kırklareli ili Pınarhisar ilçesi ve güneyinde ise Tekirdağ ilinin Hayrabolu ve Muratlı İlçeleri ile çevrilmiştir.

Lüleburgaz Kırklareli'ne (63) km. uzaklıktadır. D-100 Karayolu ilçe merkezinden geçmektedir. Ayrıca TEM Otoyolu da ilçenin (3) km. kuzeyinden geçmekte olup, ilçe sınırları içindeki uzunluğu (58) km. dir. Otoyol hariç ilçe hudutlarında (92) km. karayolu mevcuttur.

Lüleburgaz'ın komşu ilçeler ile olan uzaklıklarına gelince, Lüleburgaz-Babaeski (22) km., Lüleburgaz-Pınarhisar (30) km., Lüleburgaz-Çorlu (46) km., Lüleburgaz-Muratlı (35) km., Lüleburgaz-Vize (55) km. ve Lüleburgaz-Saray (60) km. dir. İlçenin İstanbul'a uzaklığı ile (150) km. dir.

İlçenin tüm köyleri ile yol bağlantısı mevcuttur. Köy yolları (201) km. asfalt,(162) stabilize, (17) km. tesviyeli yol olup, İlçe Köy yolları yol ağı (380) km. dir.

Lüleburgaz genelini kapsayan kentiçi ulaşımı güçlendirmek, ulaşım ağını rahatlatmak, kentteki ulaşım sorununu çözerek sağlıklılaştırmak amacı ile "Lüleburgaz Ulaşım Master Planı" yapımı çalışmalarına başlanmıştır.

Kırklareli ilinin en büyük yerleşim yeri olan ilçenin toplam alanı (1370) hektar olup, ilçe merkezinin denizden yüksekliği (30) metredir.

İklim genel olarak yazları sıcak ve kurak, kışları ile yağışlı ve soğuktur. Genellikle kışın Balkanlardan gelen soğuk hava akımlarından etkilenmektedir.

Lüleburgaz'ın toplam nüfusu 2008 yılı kesin nüfus tespit sonuçlarına göre (132.912) kişidir. Bunun (98.128) 'si ilçe merkezinde, (34.784)'ü ise belde ve köylerdedir. Bu nüfusun (%51)'i erkek, (%49)'i kadındır.

Ekonomisi ağırlıklı olarak sanayiye dayanan Lüleburgaz'ın çevresinde tekstil ve gıda üretimi gerçekleştiren birçok fabrikanın yanı sıra Türkiye' nin en büyük cam fabrikalarından biri olan Trakya Cam Sanayi, Kırklareli Cam Sanayi, Eczacıbaşı İlaç Sanayi, Akın Tekstil, Modern Tekstil gibi modern fabrikalar bulunmaktadır.

BÖLÜM 4

DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 52.197 m² ve İstanbul istikametinde 46.733 m²'lik park alanları 14.04.1993 tarih ve 21552 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin 69. maddesine göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nce kamulaştırılmıştır. Aynı yönetmeliğin 70. maddesinde belirtildiği gibi mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğü'ne aittir.

Madde 70- Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Genel Müdürlüğe aittir ve Devlet malı hükmündedir.

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

Madde 70- Kamulaştırılmış arsa veya arazi ile üzerine yapılacak otoyol ve tesislerin mülkiyeti Genel Müdürlüğe aittir ve Devlet malı hükmündedir.

Söz konusu taşınmazlarla ilgili takyidat incelemesi yukarıda sözü edilen sebeplerden ötürü yapılmamıştır.

4.2 Gayrimenkulün Yasal Bilgileri

03.11.2006 tarihli, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yazılan olur yazısına göre "Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi ile Bu Tesise Bağlı Km:100+080'deki Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi'nin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi işi Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin taahhütü altındadır.

Söz konusu iş için Karayolları Genel Müdürlüğü ile 03.11.2006 tarih ile imzalanan sözleşmeye göre söz konusu işin görev süresi 7 yıl olup buna göre işin bitim tarihi 03.11.2013'tür.

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.

Karayolları Genel Müdürlüğü 4. Bölge Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nde 07-09.03.2007 tarihleri arasında yapılan incelemeler sonucunda edinilen şifa'i bilgilere göre değerlendirme konusu parselde ait imar durumu ve yapılaşma koşulları aşağıda listelenmiştir:

Ü İmar Durumu:

§ Erişme kontrollü karayollarında bulunan otoyol hizmet tesislerinin imar planları bulunmamaktadır.

§ D Tipi Otoyol Tesisi Alanı

Otoyollar üzerinde tiplerine göre değişik mesafelerde, taşıtlar için; akaryakıt, servis-bakım ve park alanı, sürücü ve yolcular için; dinlenme, yemek, konaklama, gezinti yapılabilecek yaya yolları, piknik alanları ile giriş-çıkış-ıç yolları ve alt yapı tesislerini içerecek tarzda A, B, C ve D olmak üzere dört ayrı tipte projelendirilmiş "Otoyol Hizmet Tesisi" bulunmaktadır.

D TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 20 km.'de bir kısa süreli kullanmak amacıyla taşıtlar için tiplerine göre ayrılmış park alanları ile sürücü ve yolcular için dinlenme ve yemek yeme imkanı sağlamak üzere oturma, yemek yeme yerleri, büfe, çeşme ve tuvaleti bulunan tesislerdir.

C TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 50 km.de bir Otoyolu kullanan taşıtlara,akaryakıt ile belirli yedek parça satışı ve park alanları,sürücü ve yolculara ise dinlenme, yiyecek, içecek, tuvalet ve telefon kabinleri bulunan tesislerdir.

B TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 50 km. de bir Otoyolu kullanan taşıtlara akaryakıt, belirli yedek parça satışı,yıkama-yağlama hizmeti ile lastik tamiri,acil bakım servisi ve park alanları sürücü ve yolculara ise dinlenme, yiyecek, içecek, tuvalet ve telefon imkanı sağlamak üzere park alanları, akaryakıt satışı ve servis istasyonu, hizmet binası (kafeterya+lokanta+çayhane+tuvalet) ve telefon kabinleri bulunan tesislerdir.

A TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ : Yaklaşık her 200-250- km.de bir B Tipi Otoyol Hizmet Tesisinde bulunanlara ilave olarak yolcuların konaklama ihtiyacını sağlamak üzere moteli bulunan tesislerdir.

Ü Ruhsat ve İzinler:

§ 14.04.1993 tarih ve 21552 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği"nin 74. maddesine göre projelerin, teknik şartnamelere, standartlara, sözleşme ve eklerine uygun olarak yapılıp yapılmadığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nce kontrol edilir veya ettilir.

§ Karayolları Genel Müdürlüğü 17. Bölge'de söz konusu taşınmazlarla ilgili olarak yetkili saha mühendisleri ile görüşme yapılmış ve taşınmazlar üzerindeki yapılara ait vaziyet planları incelenmiştir. Söz konusu tesislerdeki yapıların KGM tarafından düzenli olarak denetlendiği ve şu an için sakıncalı ya da yasal olmayan herhangi bir yapının bulunmadığı ifade edilmiştir. Yapıların bir kısmında işletmeci firmalar tarafından tadilatlar yapıldığı ve bu tadilat projelerinin de şu an kendilerinde onay aşamasında beklediği bilgisi alınmıştır.

§ Karayolları Genel Müdürlüğü herhangi bir şekilde yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi vermemektedir.

Ü Yapı Denetim :

§ Değerleme konusu taşınmaz 29.06.2001 tarih ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun'a tabi değildir.

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: Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km., Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, Lüleburgaz / Kırklareli

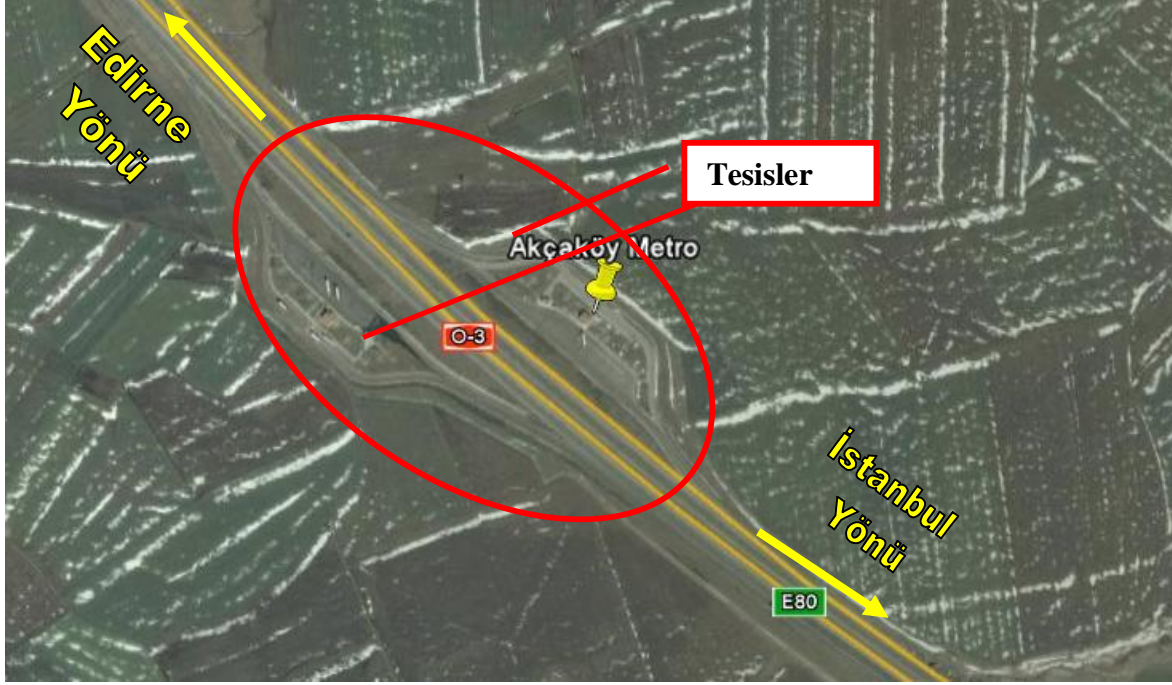
Söz konusu taşınmaz, Kırklareli ili sınırları içerisinde bulunan Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km., Akçaköy mevkiinde bulunan D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi Alanı'dır. Edirne istikametinde İstanbul İl sınırından çıkıldıktan sonra dördüncü park alanı olan taşınmaz, Edirne istikametinde yaklaşık 52.197 m² arsa alanına, yolun diğer tarafında İstanbul istikametinde 46.733 m² alana sahiptir.

Edirne-İstanbul Otoyolu güzergâh üzerinde TEM projesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Bu güzergâh Karayolları Genel Müdürlüğü 17. Bölge Müdürlüğü'nün denetimi altındadır. 17. Bölge Müdürlüğü'nün sınırları içinde 14 adet Otoyol Hizmet Tesisi alanı bulunmaktadır.

Konu Gayrimenkul'den Tespit Edilmiş Önemli Merkezlere Uzaklıklar

Yer	Mesafe (km)
İstanbul İl Sınırı	44
Lüleburgaz Merkez	25
Edirne Merkez	87





5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Değerleme konusu gayrimenkul hem Edirne istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan D Tipi Dinlenme Tesisleridir. Her iki istikamet üzerinde de, 1 adet henüz faaliyete geçmemiş restaurant binası bulunmaktadır. Söz konusu binaların değerlendirme tarihi itibarıyla ince inşaatlarının tamamlanmak üzere olduğu ve yakın zaman içerisinde faaliyete geçeceği bilgisi alınmıştır.

Restaurant binalarının yanısıra tek katlı eski kamyoncu binaları bulunmaktadır. Tesislerdeki boş alanlar açık otopark olarak planlanmıştır.

Edirne Yönü:

Bina Adı	:	Restaurant Binası
Toplam Bina Alanı	:	760 m ²
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Giydirme cephe
Çatı Kaplaması	:	Shingle
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

İstanbul Yönü:

Bina Adı	:	Restaurant Binası
Toplam Bina Alanı	:	760 m ²
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Giydirme cephe
Çatı Kaplaması	:	Shingle
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan

Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler

- Değerleme konusu taşınmaz Edirne-İstanbul Otoyolu üzerinde 100+080 km.'sinde hem Edirne istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan park alanlarıdır.
- Edirne istikametinde bulunan İstanbul sınırından sonraki dördüncü park alanı olan D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi alanı toplamda yaklaşık 100.000 m² alana sahiptir. D Tipi Otoyol Hizmet Tesisinin inşası ve işletilmesi sözleşmesiyle Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'ne devredilmiştir. Değerleme tarihi itibarıyla her iki istikamet üzerindeki arsa üzerinde aynı özellikli henüz faaliyete geçmemiş olan restaurant binası bulunmaktadır. Arsaların %90'ına yakın bölümü beton ile kaplıdır. Dış aydınlatma ve çevre düzenlemesi de yaklaşık %90 oranında tamamlanmıştır.
- Tesisin yalnızca özel otolara hizmet vereceği yetkililer tarafından belirtilmiştir.

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 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.

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 mülkiyetin TC. Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait olması nedeni ile dinlenme tesisi olarak kullanımıdır.

BÖLÜM 7

GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER

7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler

Ülkemizde kullanılabilir olan üç farklı değerlendirme yöntemi bulunmaktadır. Bu yöntemler sırasıyla "Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı", "Gelir İndirgeme Yaklaşımı" ve "Maliyet 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 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 değerlemesi yapılan mülke ait gelir ve harcama verilerini dikkate alır ve indirgeme yöntemi ile değer tahmini yapar. İndirgeme, gelir tutarını değer tahminine çeviren gelir ve tanımlanan değer tipi ile ilişkilidir. Bu işlem, doğrudan ilişkileri, hasıla veya iskonto oranı veya her ikisini de dikkate alır. Genel olarak ikame prensibi belli bir risk seviyesine sahip en yüksek yatırım getirisi sağlayan gelir akışı en olası değer rakamı ile orantılıdır.

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

7.1.3 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 bilmeseydi 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.

BÖLÜM 8

GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ

8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler

✓ GÜÇLÜ YANLAR

- TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tanımları nedeni ile, söz konusu taşınmaz erişim kontrollü karayolu üzerinde bulunması nedeniyle en az 20 km. yakınında herhangi bir dinlenme tesisinin bulunamayacaktır.
- Konu tesisin altyapısı tamamlanmış durumdadır.
- Tesis dinlenme tesisi ve araçların manevrası için yeterli büyüklükte alana sahiptir.
- Dinlenme tesisi İstanbul – Edirne yönünde ve Edirne – İstanbul olmak üzere karayolunun iki tarafında hizmet vermektedir.
- Değerleme konusu tesis, Karayolları Genel Müdürlüğü 17. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olan otoyol üzerindeki 14 otoyol hizmet tesis alanından birisidir.

✓ ZAYIF YANLAR

- Konu tesisin müşteri kitlesini oluşturan seyahat eden nüfus ve seyahat etme sıklığı ile seyahat eden nüfusun yaptığı harcamalar ülkenin ekonomik yapısı ile direkt bağlantılıdır.
- Karayolu taşımacılığına direkt bağlı olarak tesis ciroları dönemsel ve mevsimsel olarak artış ya da azalış gösterebilmektedir.

✓ FIRSATLAR

- Değerleme tarihi itibarıyla konu tesisler hem Edirne hem de İstanbul istikametinde yolculuk eden karayolu taşıtlarına iki yönlü olarak hizmet verebilecektir.

✓ TEHDİTLER

- Karayolları taşımacılığına alternatif olarak havayolu taşımacılığının son dönemde gelişmesi nedeniyle rekabet ortamının arttığı, havayolu taşımacılığının, uygun fiyat ve zaman avantajı nedeni ile tercih edilirliğinin arttığı düşünülmektedir.

8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi

Bu değerlendirme çalışmasında benzer taşınmazlar bulunmadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal yaklaşım analizi ve doğru sonuca ulaşmada etkin olamayacağı nedeniyle maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır. Konu tesisin bulunduğu parsellerin mülkiyetinin TC Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait olması nedeni ile Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin değerlemeye konu tesis üzerinde bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır. Bu nedenle yapılan çalışmada Metro Turizm'in 03.11.2013 tarihine kadar elinde bulundurduğu kullanım hakkının değeri gelir kapitalizasyonu yöntemine göre takdir edilmiştir.

8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi

03.11.2006 tarihli, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yazılan olur yazısına göre "Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi ile Bu Tesise Bağlı Km:100+080'deki Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi'nin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi işi Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.'nin taahhütü altındadır. Bu sözleşme esas alınarak nakit akımları ve net bugünkü değer projeksiyonu gerçekleştirilmiştir.

Varsayımlar,

- Ø D Tipi Otoyolu Hizmet Tesis'i'nin mevcut sözleşmelerine göre yapılan gelir projeksiyonudur.
- Ø Karayolları Genel Müdürlüğü ve Metro Turizm arasındaki sözleşmenin bitiş tarihi olan 03.11.2013 tarihi dikkate alınarak nakit akış tablosu oluşturulmuştur.
- Ø Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- Ø Projeksiyonda sadece özel otoların konaklayacağı varsayılmıştır.
- Ø Gayrimenkulün bütün hukuki ve yasal prosedürlerin tamamlandığı varsayılmıştır.
- Ø Çalışmalar sırasında USD kullanılmış olup, 1 USD=1,50 TL kabul edilmiştir.
- Ø Her iki tesiste toplamda projeksiyon ortalaması olarak günde 400 özel otunun konakladığı kabul edilmiştir.
- Ø Özel otolarda başına ortalama 3 kişinin olduğu varsayılmıştır.
- Ø Özel otolarla gelenlerin kişi başına ortalama 10 TL harcadığı kabul edilmiştir.
- Ø İlerleyen yıllarda açılacak başka dinlenme tesisleri ve farklı seyahat tercihleri olabileceği varsayılarak konaklayan araçlar için yıllık artış oranı belirlenmemiştir.
- Ø Yıllık kişi başına ortalama harcama artış oranı % 7,5 olduğu kabul edilmiştir.
- Ø Metro ile işletmeci firma arasında imzalanan sözleşmeye istinaden Metro Turizm' in cirodan % 12 pay alacağı kabul edilmiştir.
- Ø Çalışmalarda indirgeme oranı olarak %11 kullanılmıştır.

NAKİT AKIŞ TABLOSU:

Alansal Dağılım	İnşaat Alanı (m2)	Maliyet (TL/m2)	Maliyet (TL)		
RESTAURANT BİNASI	1.520,00	550	836.000		
Toplam	1.520,00		836.000		
			Yenileme Fonu Hesabı TL (%1)	8.360	
			Yenileme Fonu Hesabı USD(%1)	5.573	
ORTALAMA KONAKLAYAN ARAÇ SAYISI	400				
ARAÇ BAŞINA ORTALAMA KİŞİ SAYISI	3				
AÇIK OLAN GÜN SAYISI	365				
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ	438.000				
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD)	6,50				
TESİSİ ZİYARET EDEN KİŞİLERİN HARCAMA YAPMA ORANI	0,50				
YILLIK KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA ARTIŞ ORANI (%)	7,5%				
METRO TURİZMİN CIRODAN ALDIĞI PAY (%)	12%				
				1	2
				3	4
NAKİT AKIŞI (METRO TURİZM İÇİN)					
YILLAR	16.04.2010	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	03.11.2013
YILLIK KİŞİ KAPASİTESİ		219.000	438.000	438.000	438.000
KİŞİ BAŞINA ORTALAMA HARCAMA (USD)		6,50	6,99	7,51	8,07
YILLIK GELİR (USD)		711.750	1.530.263	1.645.032	1.621.042
TOPLAM GELİRLER (USD)		711.750	1.530.263	1.645.032	1.621.042
METRO TURİZMİN TOPLAM GELİR ÜZERİNDEN ALACAĞI PAY (%12) (USD)		85.410	183.632	197.404	194.525
YENİLEME FONU GİDERİ	0			-5.573	-5.573
METRO TURİZM NET NAKİT AKIŞLARI	0	85.410	183.632	191.831	188.952
İNDİRGEME TABLOSU (2013 YILINA KADAR)					
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)	513.220	507.885	502.640		
Net Bugünkü Değer (TL)	769.830	761.828	753.959		
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (USD)	515.000	510.000	500.000		
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (TL)	770.000	765.000	750.000		

8.3. Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Değerleme çalışmasında takdir edilen değer konu mülk ile ilgili olarak; 03.11.2006 tarihli, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yazılan olur yazısına göre "Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi ile Bu Tesise Bağlı Km:100+080'deki Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi'nin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi işi ile ilgili olarak Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. ile yaptığı sözleşmeye istinaden Akçaköy D tipi tesisinin sözleşmenin kalan süresinden Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş için doğan hakkın değeridir. Konu taşınmazda Metro Turizm için bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

Söz konusu dinlenme tesisi için Karayolları Genel Müdürlüğü ile 03.11.2006 tarih ile imzalanan sözleşmeye göre söz konusu işin görev süresi 7 yıl olup buna göre işin bitim tarihi 03.11.2013 olarak ilgili sözleşmede belirtilmektedir. Yapılan çalışmada da sözleşmenin sona erdiği tarih olan 03.11.2013 tarihi dikkate alınmıştır.

Konu tesisin bulunduğu alanlar TC Karayolları Genel Müdürlüğü mülkiyetinde bulunmakta olup, Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş için bir mülkiyet hakkını oluşturmamaktadır. Ayrıca benzer taşınmazlar bulunmadığı ve özel nitelikli olduğu için emsal karşılaştırma yöntemi ve doğru sonuca ulaşmada mülkiyetin müşteriye ait olmaması nedeni ile etkin olamayacağı gözönünde bulundurularak maliyet yaklaşımı analizi kullanılmamıştır. Yapılan çalışma TC Karayolları Genel Müdürlüğü ve Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş arasındaki sözleşme gereğince konu alanların işletilmesinden ve/veya kiraya verilmesinden kaynaklanan potansiyel gelirlerinin net bugünkü değerinin hesaplanması şeklinde olmuştur. Bu hesaplamada kullanılan Gelir Kapitalizasyonu yöntemi ile bulunan değer 765.000 -TL (Yediyüzaltmışbeşbin. - Türk Lirası) net bugünkü değeri olarak takdir edilmiştir.

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

BÖLÜM 9 SONUÇ

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

Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. taahhütündeki Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 100+080 km'sinde yer alan Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi ile Bu Tesise Bağlı Km:100+080'deki Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi'nin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği, İşletme Süresince Gayri Safi Hasıla Üzerinden İDARE'ye Yıllık Pay Ödenmesi ve Görev Süresi Sonunda İDARE'ye Bedelsiz ve Kullanılabilir Durumda Devredilmesi işi sözleşmesine istinaden Akçaköy D Tipi Otoyol Hizmet Tesisi için 03.11.2013 tarihine kadar kullanım hakkının;

16.04.2010 Tarihi İtibari ile Metro Turizmin Konu Alanlar için Kullanım Hakkının Değeri (KDV hariç)	765.000 -TL (Yediyüzaltmışbeşbin- Türk Lirası)
	510.000 -USD (Beşyüzonbin.-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer sözleşmeler gereğince Metro Turizme ait kullanım hakkı değeridir.
	2	KDV hariçtir.
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

16.04.2010 Tarihi İtibari ile Metro Turizmin Konu Alanlar için Kullanım Hakkının Değeri (KDV Dahil)	902.700- TL (Dokuzyüzikibinyediyüz.-Türk Lirası)
	601.800 - USD (Altyüzbirbinsekizyüz.-Amerikan Doları)

NOT:	1	Tespit edilen bu değer sözleşmeler gereğince Metro Turizme ait kullanım hakkı değeridir.
	2	KDV dahil olup, KDV oranının %18 olduğu kabul edilmiştir. (KDV'li değer bilgi amaçlı verilmiştir.)*
	3	1 USD = 1,50- TL kabul edilmiştir. USD değer bilgi vermek amacıyla yazılmıştır.

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

Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	İşıl DİNÇER Değerleme Uzmanı	Adem YOL Sorumlu Değerleme Uzmanı
------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------

EKLER

1	Sözleşmeler
2	Vaziyet Planı
3	İlgili Kanunlar
4	Fotoğraflar
5	Özgeçmişler