

# DEĞERLEME RAPORU



METRO TURİZM PETROL ÜRÜN. SAN. VE TİC. A.Ş.  
EDİRNE-İSTANBUL OTOYOLU ÜZERİ 124+920 KM.  
ÇERKEZKÖY B TİPİ OTOYOL HİZMET TESİSİ  
TEKİRDAĞ



ISO9001:2000  
FS 509685

Tarih:16.04.2010

R. No:2010A118-5

ÖZET TABLO			
RAPOR NO:	2010A118-5	RAPOR TARİHİ:	16.04.2010

AÇIK ADRES:	Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km., Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, TEKİRDAĞ		
RAPORU HAZIRLAYAN:	TSKB Gayrimenkul Değerleme A.Ş.		
DEĞERLEME UZMANLARI:	Makbule YÖNEL / Değerleme Elemanı	Işıl Dinçer / Değerleme Uzmanı (400462)	Adem YOL / Sorumlu Değerleme Uzmanı (400101)
RAPORU TALEP EDEN:	Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.		
GAYRİMENKULÜN KULLANIMI:	Tekirdağ ili, Çerkezköy ilçesi, Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 169.309 m <sup>2</sup> arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 167.532 m <sup>2</sup> arsa alanı üzerinde bulunan B 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:	B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi		
03.11.2013 YILINA KADAR OLAN SÖZLEŞMENİN KALAN SÜRESİNCE İŞLETİLMESİ SONUCU ORTAYA ÇIKACAK POTANSİYEL GELİRLERİNİN 16.04.2010 TARİHİ İTİBARIYLA İNDİRGENMESİ SONUCU HESAPLANAN NET BUGÜNKÜ DEĞERİ *(KDV HARİÇ)	2.130.000 -TL (İk milyonyüzotuzbin.- Türk Lirası)	1.420.000 -USD (Birmilyondörtüzyirmibin.- Amerikan Doları)	
03.11.2013 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)	2.513.400- TL (İk milyonbeşyüzonüçbindörtüz.-Türk Lirası)	1.675.600 - USD (Birmilyonaltıyüzyetmişbeşbinaltıyüz.- Amerikan Doları)	
1 USD=1,52- 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 parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibarıyla indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

Makbule YÖNEL Değerleme Elemanı	Işıl 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.....	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 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
3.1.3 Ulaştırma Sektörü.....	8
3.2 Özel Veriler - Gayrimenkulün Bulunduğu Bölgenin Analizi.....	13
3.2.1 Tekirdağ İli.....	13
3.2.2 Çerkezköy 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.....	21
BÖLÜM 6.....	21
EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ.....	21
BÖLÜM 7.....	22
GAYRİMENKUL DEĞERLEMESİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER.....	22
7.1 Değerlemede Kullanılan Yöntemler.....	22
7.1.1 Emsal Karşılaştırma Yaklaşımı.....	22
7.1.2 Gelir İndirgeme Yaklaşımı.....	22
7.1.3 Maliyet Yaklaşımı.....	22
BÖLÜM 8.....	23
GAYRİMENKULÜN ANALİZİ VE DEĞERLEMESİ.....	23
8.1 Taşınmazın Değerine Etken Faktörler.....	23
8.2 Değerlemede Kullanılan Yöntemlerin Analizi.....	23
8.2.1 Gelir Kapitalizasyonu (Nakit Akışı) Yaklaşımı Analizi.....	23
BÖLÜM 9 SONUÇ.....	28
EKLER.....	29

## 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, 2010A118-5 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 Tekirdağ ili, Çerkezköy ilçesi, Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 169.309 m<sup>2</sup> arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 167.532 m<sup>2</sup> arsa alanı üzerinde bulunan B 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 Işıl 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 süreçte 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 "B 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 Veriler<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> 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 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 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

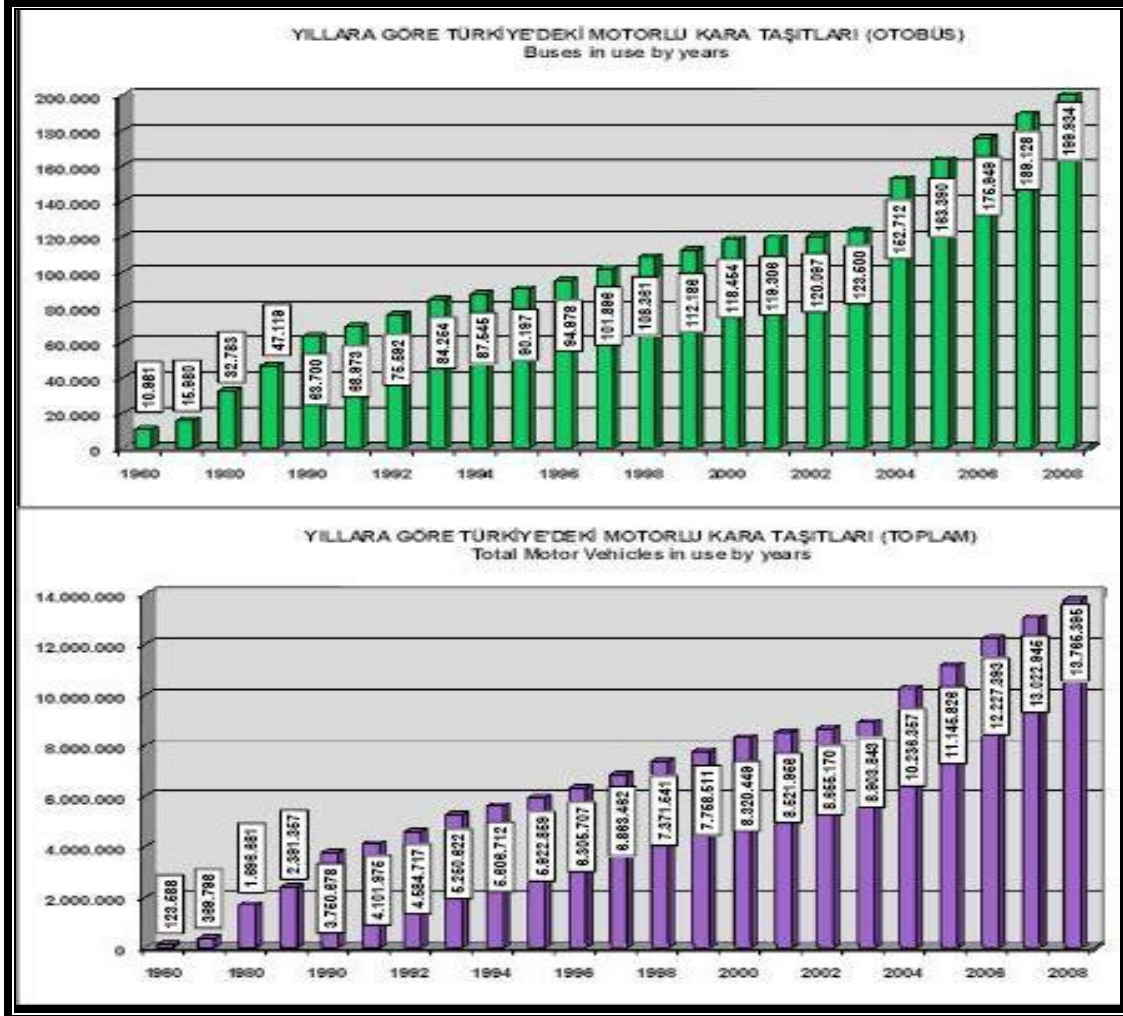
Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak bu ülkelere ait karakteristik özellikleri göstermektedir. Hızla artan nüfus ve beraberinde araç sayısı ile ulaşım talebinde ciddi anlamda bir yükseliş eğilimi bulunmaktadır. Son 20 yıl içerisinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı 2.5 kat, yük taşımacılığı 4 kat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

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

UE05 - OTOYOLLAR, DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDE TAŞIT VE YOLCU SEYİRLERİ Circulation of Vehicles and Passengers on Motorways, State and Provincial Roads								MİLYON Million
O : OTOYOL Motorways		D : DEVLET YOLU State Roads		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	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	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 Tekirdağ İli



Tekirdağ, Marmara Denizinin kuzeybatı kıyısında Trakya topraklarında yer alır. Coğrafi konumu sebebiyle stratejik önem taşıyan bir geçit bölgesidir. Şehir, kıyı çizgisinin doğu-batı doğrultusundan kuzey-güney doğrultusuna geçtiği yerde bulunmaktadır.

Tekirdağ Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Denizi'nin kuzeyinde tamamı Trakya topraklarında yer alan üç ilden biri, ayrıca Türkiye'de iki denize kıyısı olan altı

ilden biridir. Doğudan İstanbul'un Silivri ve Çatalca, kuzeyden Kırklareli'nin Vize, Lüleburgaz, Babaeski ve Pehlivanköy, güneyden Marmara Denizi ve Çanakkale'nin Gelibolu ilçesiyle ile çevrilidir. Kuzeydoğudan Karadeniz'e 1,5 km'lik bir kıyısı vardır.

Tekirdağ ili; merkez ilçe ile birlikte 9 ilçe (Çerkezköy, Çorlu, Hayrabolu, Malkara, Marmaraereğlisi, Muratlı, Saray, Şarköy) 9 bucak ve 273 köy olmak üzere 291 yerleşim ünitesinden meydana gelmiştir. Tekirdağ il merkezinde bir merkez ilçe belediyesi, 4 belde (Banarlı, Barbaros, Karacakılavuz, Kumbağ) belediyesi bulunmaktadır. Merkez ilçeye 55 köy bağlıdır. İl merkezinin yüzölçümü 1.111 km<sup>2</sup> dir.

Tekirdağ ilinin 2008 yılı adrese dayalı nüfus sayımı sonucuna göre nüfusu 770.772, 2000-2007 dönemindeki yıllık nüfus artış hızı %26,25'tir. 2000 yılı genel nüfus sayımında 623.591 olan nüfus 7 yıl içerisinde yüzde 16 artış göstermiştir. Özellikle Organize Sanayi bölgesinde olan Çorlu'nun nüfusu ise merkez ilçe nüfusunu geçmiştir. Verilere göre Çorlu ilçe nüfusu 225.244 kişi, merkez nüfusu ise 161.136 kişidir. Diğer sanayi ilçesi olan Çerkezköy nüfus ise 131.723 kişidir. Şehir nüfusu (il ve ilçe) 494.342, köy nüfusu (bucak ve köyler) ise 234.542 kişi olarak belirtilen Tekirdağ'ın ilçe nüfusları ise; Çorlu 225.244, Çerkezköy 131.723, Hayrabolu 36.942, Malkara 56.484, Marmara Ereğlisi 16.970, Muratlı 25.962, Saray 44.540, Şarköy ilçe nüfusu ise 29.395

olarak açıklanmıştır. Tekirdağ 115 kişi/km<sup>2</sup> nüfus oranı ile nüfus yoğunluğu sıralamasında Türkiye'nin 18. ilidir.

Tekirdağ, geçmişten günümüze kadar önemli bir tarım, ticaret ve turizm merkezi olmuştur. Tekirdağ ekonomisinde temel sektörlerin başında tarım ve sanayi gelmektedir. Özellikle 1980'li yıllardan sonra ilde artan sanayileşme hareketi 1990'lı yıllarla birlikte hız kazanmıştır.

Büyük bir pazar potansiyeli olan İstanbul'a yakın olması ve İstanbul-Çanakkale-İzmir hattı üzerinde olması Tekirdağ'ın ekonomik önemini gün geçtikçe artırmaktadır. Tekirdağ ilinde, ithalat ve ihracat limanının bulunması, E-80, E-90, E-25 karayolları ve ilin İstanbul-Edirne-Avrupa demiryolu güzergahında bulunması, bu bölgenin sanayiciler tarafından tercih edilmesine neden olmuştur. Ayrıca il, sahip olduğu doğal kaynaklar yanında tarihi ve kültürel varlıkları ile ekonomik anlamda önemli bir turizm merkezidir.

İldeki sanayi tesislerinin önemli bir bölümü tekstil işletmelerinden oluşmaktadır. Tekstil işletmelerini deri işletmeleri izlemektedir. Tekirdağ'ın en büyük ilçesi olan Çorlu'da 1950'li yıllarda hayvansal ürünlerden biri olan deri sanayi gelişmiştir. Bu sanayi ile ilgili birçok fabrika Çorlu'da kurulmuş ve çalışmaya başlamıştır. Tekirdağ sanayiinde önemli gelişmelerden biri de Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesinin kurulmasıdır. Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesi 1973 yılında kurulmuştur. Burada başta tekstil olmak üzere, halı, metal, makine, kimya, elektrik ve elektronik sanayi ile ilgili birçok fabrika bulunmaktadır. Ayrıca bir çok ilçede küçük sanayi siteleri de faaliyet göstermektedir.

Tekirdağ ilinde sanayinin bütün kolları bulunmasına rağmen genel olarak gıda, deri ve tekstil sektörlerinde üretim yapan sanayici kuruluşların sayısı daha çoktur. Çorlu ve Çerkezköy ilçeleri dışında genelde gıda sektörü ağırlıklıdır.

### 3.2.2 Çerkezköy İlçesi



Çerkezköy ilçesi, doğu ve güneyde İstanbul ilinin Çatalca ve Silivri ilçeleri ile güneybatıda Çorlu ilçesi, batıda Kırklareli'nin Lüleburgaz ve kuzeyde Saray ilçeleri ile çevrilidir. Yüzölçümü 326 km<sup>2</sup>'dir. Tekirdağ il merkezine 56 km., İstanbul'a ise 110 km. uzaklıktadır. İlçe toprakları Ergene havzasındaki hafif engebeli düzlüklerden oluşur. Tekirdağ'ın doğu kesiminde bulunan Çerkezköy yöresinde Istranca Dağları'nın uzantıları ile arazi engebelenir. Çerkezköy'de, Ergene ırmağının başlıca kollarından olan Çorlu deresi yer almaktadır.

Çerkezköy ilçesi, 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşından sonra kurulmuş ve buraya Çerkezler yerleştirilmiştir. Çerkezler, kısa süre sonra bölgeyi terketmişler ve Bulgaristan'dan gelen göçmenler buraya yerleşerek bugünkü yerli halkı oluşturmuşlardır. Çerkezköy ilçesi, 29 Ekim 1922'de düşman işgalinden kurtarılmış , 1 Nisan 1938'e kadar Saray ilçesine bağlı bucak merkezi iken, bu tarihte ilçe olmuştur.

Çerkezköy ilçe merkezi idari yönden 8 mahalle (İstasyon, Fevzi Paşa, Gazi Mustafa Kemal Paşa, Gazi Osman Paşa, Cumhuriyet, Y.Beyazıt, Bağlık ve Fatih), 4 Belde (Karaağaç, Kapaklı , Veliköy, Kızılpınar) ve 5 köyden (Bahçeağıl, Yanıkagıl, Pınarça, Karlıköy, Uzunhacı ) oluşmaktadır.

Çerkezköy ilçesinin nüfus artış hızı , belde ve köyleri dikkate alındığında 2000- 2008 döneminde bir kat artmıştır. Tekirdağ'ın en hızlı nüfus artış hızına sahip ilçelerinden olan Çerkezköy' deki nüfus artışının sebebi ilçede bulunan sanayi tesislerine yurdun değişik bölgelerinden gelen göçtür. 1970 yılında 14.289; 1975'te 16.300 olan Çerkezköy nüfusu 1985'te 31.135 olmuştur. 1997 sayımında nüfusu 64.248 olarak tespit edilen Çerkezköy nüfusu, 2007' de 131.723, 2008 yılı nüfus sayımına göre ise 147.239' dur. 2009 yılı nüfus sayımına göre ilçe nüfusu 154.298' dir.

Çerkezköy'e ulaşım karayolu ve demiryolu ile yapılmaktadır. Çerkezköy ilçesi Kınalı Ayrımı-Çerkezköy-Çorlu yolu ile Çerkezköy-Saray-Vize-Kırklareli yollarının kavşak noktasında bulunmaktadır. Ayrıca Beyciler-Çerkezköy bağlantı yolu ile TEM'e bağlanmaktadır. Çerkezköy için önem taşıyan TEM bağlantı yolu, ilçenin İstanbul metropolü ile ilişkisini kuvvetlendirmektedir.

Çerkezköy ilçesinin, Tekirdağ il merkezi ile bağlantısı Çerkezköy – Çorlu – Tekirdağ karayolu ile sağlanmaktadır.

Çerkezköy ilçesinde demiryolu bağlantısı İstanbul – Edirne – Avrupa demiryolu ile sağlanmaktadır. Çerkezköy istasyonu önemli ihracat istasyonlarından biridir. Ayrıca İstanbul – Çerkezköy elektrikli banliyö hattında 1996'dan beri yolcu taşınmaktadır. İlçedeki deniz yolu bağlantısı Tekirdağ limanı ile ilişkilidir.

## BÖLÜM 4

### DEĞERLEME KONUSU GAYRİMENKULÜN MÜLKİYET HAKKI VE İMAR BİLGİLERİ

#### 4.1 Gayrimenkulün Mülkiyet Bilgileri

Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 169.309 m<sup>2</sup> ve İstanbul istikametinde 167.532 m<sup>2</sup>'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, 124+920 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.
- § B 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+cayhane+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 etrtilir.
- § Karayolları Genel Müdürlüğü 17. Bölge'de söz konusu taşınmazlarla ilgili ollarak 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 işletmeciler 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, 124+920 km., Çerkezköy B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi, TEKİRDAĞ' dır.

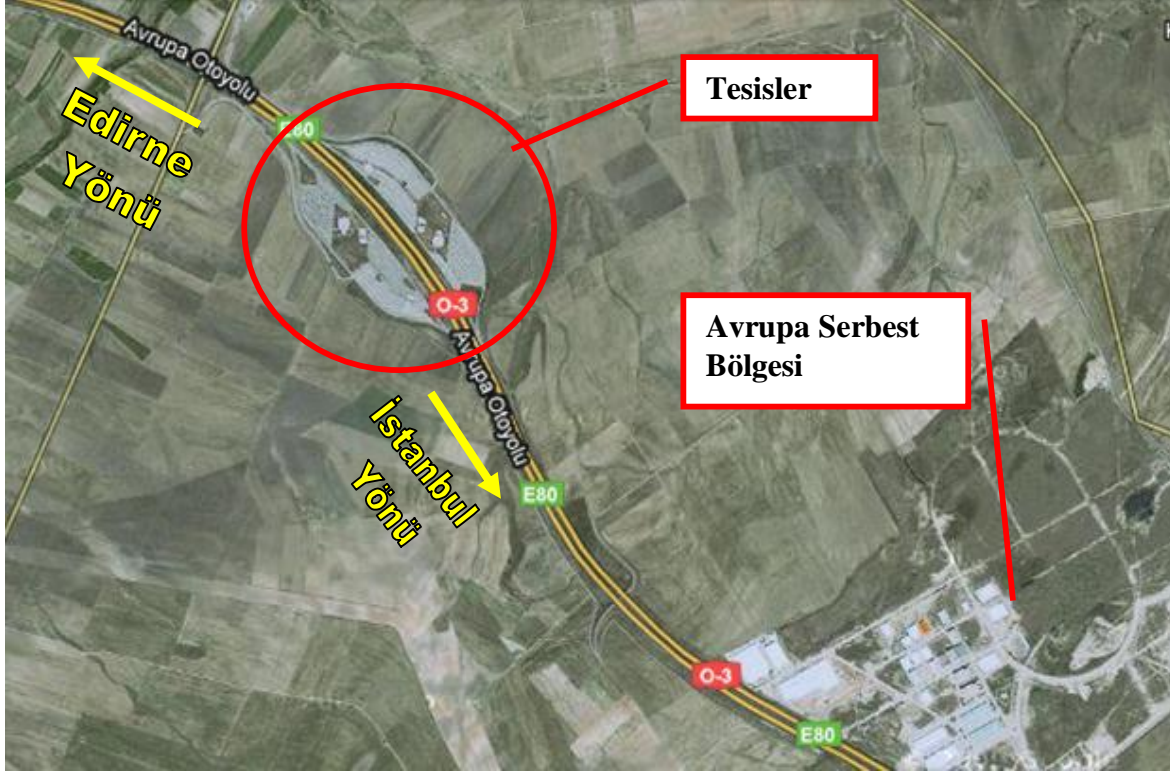
Söz konusu taşınmaz, Tekirdağ ili sınırları içerisinde bulunan Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km., Çerkezköy mevkiinde bulunan B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi Alanı'dır. Edirne istikametinde İstanbul İl sınırından çıkıldıktan sonra üçüncü park alanı olan taşınmaz, Edirne istikametinde yaklaşık 169.309 m<sup>2</sup> arsa alanına, yolun diğer tarafında İstanbul istikametinde 167.532 m<sup>2</sup> alana sahiptir.

Edirne-İstanbul Otoyolu güzergâh üzerinde TEM projesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Bu güzergah 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	22
Çerkezköy Merkez	21
Çorlu Merkez	20





## 5.2 Değerleme Konusu Gayrimenkulün Yapısal İnşaat Özellikleri

Değerleme konusu gayrimenkul hem Edirne istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan B Tipi Dinlenme Tesisleridir. Edirne istikametinde bulunan 169.309 m<sup>2</sup> arsa üzerinde, Metro Dinlenme Tesisi, 1 adet akaryakıt istasyonu ve akaryakıt marketi, henüz faaliyete geçmemiş olan outlet binası, kafe, 1 adet servis istasyonu, depolar, ve eski kamyoncu binası bulunmaktadır. İstanbul yönünde de aynı firmalar tarafından işletilen Metro Dinlenme Tesisi, 1 adet akaryakıt istasyonu ve akaryakıt marketi, henüz faaliyete geçmemiş olan outlet binası, kafe, 1 adet servis istasyonu, depolar, ve eski kamyoncu binası ile inşaatı halen devam eden otel binası bulunmaktadır.

### Ankara Yönü:

Bina Adı	:	Metro Dinlenme Tesisi
Toplam Bina Alanı	:	1.488 m <sup>2</sup>
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

Bina Adı	:	Outlet Olarak Planlanan Bina
Toplam Bina Alanı	:	1.710 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Betonarme-Çelik
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum doğrama cam giydirme
Çatı Kaplaması	:	Alüminyum panel
Duvar Kaplaması	:	İnce sıva

Zemin Kaplaması	:	Şap
Tavan kaplaması	:	-
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	-

Bina Adı	:	Akaryakıt İstasyonu
Toplam Bina Alanı	:	623 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon (kanopi çelik konstrüksiyondur)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum kompozit levha
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

Bina Adı	:	Kafe
Toplam Bina Alanı	:	220 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum kompozit levha
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

Bina Adı	:	Servis binası-depo-kamyoncu binası
Toplam Bina Alanı	:	1.187 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Betonarme
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	İnce sıva
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Şap
Tavan kaplaması	:	Badana boya
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

İstanbul Yönü:

Bina Adı	:	Metro Dinlenme Tesisi
Toplam Bina Alanı	:	1.488 m <sup>2</sup>
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
------------	---	------------------

Bina Adı	:	Outlet Olarak Planlanan Bina
Toplam Bina Alanı	:	1.710 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Betonarme-Çelik
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum doğrama cam giydirme
Çatı Kaplaması	:	Alüminyum panel
Duvar Kaplaması	:	İnce sıva
Zemin Kaplaması	:	Şap
Tavan kaplaması	:	-
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	-

Bina Adı	:	Akaryakıt İstasyonu
Toplam Bina Alanı	:	623 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon (kanopi çelik konstrüksiyondur)
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum kompozit levha
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

Bina Adı	:	Kafe
Toplam Bina Alanı	:	220 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Çelik Konstrüksiyon
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	Alüminyum kompozit levha
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Karo seramik
Tavan kaplaması	:	Taş yünü asma tavan
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

Bina Adı	:	Otel Binası
Toplam Bina Alanı	:	787 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Çelik-Betonarme
İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	İnce sıva+Kompozit panel
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	İnce sıva
Zemin Kaplaması	:	Şap
Tavan kaplaması	:	Badana boya
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	-
Bina Adı	:	Servis binası-depo-kamyoncu binası
Toplam Bina Alanı	:	1.187 m <sup>2</sup>
İnşaat Tarzı	:	Betonarme

İnşaat Nizamı	:	Ayrık nizam
Dış cephe	:	İnce sıva
Çatı Kaplaması	:	Teras çatı
Duvar Kaplaması	:	Saten boya
Zemin Kaplaması	:	Şap
Tavan kaplaması	:	Badana boya
Doğrama	:	Alüminyum
Aydınlatma	:	Floresan armatür

### 5.3 Gayrimenkul Mahallinde Yapılan Tespitler

- Değerleme konusu taşınmaz Edirne-İstanbul Otoyolu üzerinde 124+920 km.'sinde hem Edirne istikametinde hem de İstanbul istikametinde bulunan park alanlarıdır.
- Edirne istikametinde bulunan İstanbul sınırından sonraki üçüncü park alanı olan B Tipi Otoyol Hizmet Tesisi alanı yaklaşık 170.000 m<sup>2</sup> alana sahiptir. B 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 Metro Dinlenme Tesisi, 1 adet akaryakıt istasyonu ve akaryakıt marketi, henüz faaliyete geçmemiş olan outlet binası, kafe, 1 adet servis istasyonu, depolar, ve eski kamyoncu binası bulunmaktadır. Arsaların %90'ına yakın bölümü beton ile kaplıdır. Dış aydınlatma ve çevre düzenlemesi de yaklaşık %90 oranında tamamlanmıştır.
- İstanbul istikametinde Edirne istikametindeki yapılardan farklı olarak mevcut durumda inşaatı devam eden bir otel binası bulunmaktadır. Söz konusu bina 787 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip olup 20 odalı olarak planlanmıştır.
- Akaryakıt istasyonlarının her birinde 1 adet LPG adası (2 tabancalı), 4 adet akaryakıt adası (toplamda 8 adet tabancalı) bulunmaktadır.
- Tesisin arıtma tesisi bulunmaktadır.
- Tesis değerlendirme tarihi itibarıyla otobüs firmalarına, kamyon şoförlerine ve özel otolara hizmet vermektedir. Yetkililer tarafından bu uygulamanın devam edeceği öğrenilmiştir.

## BÖLÜM 6

### EN ETKİN VE VERİMLİ KULLANIM ANALİZİ

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

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

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 ticari 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 tahmini yapar. Genel olarak değerlemesi 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 gayrimenkulun değerlendirilmesi için baz kabul edilir. Bu anlamda maliyet yaklaşımının ana ilkesi kullanım değeri ile açıklanabilir. Kullanım değeri ise, "Hiçbir şahıs ona karşı istek duymasa veya onun değerini 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 tesisin İstanbul Sınırı'ndan sonra akaryakıt istasyonu da bulunduran ilk dinlenme tesisi olması, ziyaretçi sayısını artırıcı bir etki yapmaktadır.

##### ✓ 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, 124+920 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 Değerleme çalışması, TC Karayolları Genel Müdürlüğü ile Metro Turizm Petrol Ürünleri San. ve Tic A.Ş arasındaki B Tipi Otoyolu Hizmet Tesisinin mevcut sözleşmelerine istinaden yapılmıştır.
- Ø Karayolları Genel Müdürlüğü ve Metro Turizm arasındaki sözleşmenin bitiş tarihi olan 03.11.2013 tarihi dikkate alınarak nakit akış tablosu oluşturulmuştur.
- Ø Söz konusu tesislerde, yalnızca Akaryakıt İstasyonları Metro Turizm Petrol Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. tarafından işletilmektedir. Diğer tesisleri işleten firmalar, ciro üzerinden yapılan sözleşmelerdeki orana göre Metro Turizm firmasına kira ödemektedir. Aynı zamanda Karayolları Genel Müdürlüğü de ciro üzerinde belli oranda pay almaktadır. Metro Turizm ile TC Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tesis içinde bulunan işletmelerin cirolarından aldıkları pay oranları gösteren tablo aşağıda belirtilmektedir.

METRO TURİZM PETROL ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET LTD.ŞTİ. TESİS BİLGİLERİ			K.G.M. PAYI %	METRO PAYI %
SIRA	TESİS ADI	DURUMU		
1	ÇERKEZKÖY DİNLENME TESİSİ(KUZAY+GÜNEY)	KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN KIRALIK	4,5%	12%
2	ÇERKEZKÖY DİNLENME TESİSİ(KUZAY+GÜNEY) AKARYAKIT	KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN KIRALIK	1,5%	98,5%
3	ÇERKEZKÖY DİNLENME TESİSİ(KUZAY+GÜNEY) AKARYAKIT MARKET	KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN KIRALIK	4,5%	12%

- Ø Metro Turizm tarafından tesislerin 2007-2008 ve 2009 yıllarındaki ciroları ve cirolar üzerinden aldıkları pay oranları temin edilmiş olup, gelirler bu cirolara göre hesaplanmıştır.
- Ø Tesisin işletmeye açıldığı yıl olan 2007 yılından itibaren gerçekleşen işletme ciroları Metro Turizm tarafından temin edilmiştir. Buna göre tesis bünyesindeki işletmelerden elde edilen cirolar aşağıda belirtilmektedir.
- Ø Akaryakıt marketi ile dinlenme tesisi aynı firma tarafından işletilmektedir ve market gelirleri tesislerin toplam gelirleri içerisinde bulunmaktadır.

	2007	2008	2009	GENEL TOPLAM
ÇERKEZKÖY AKARYAKIT İSTASYONU	0,00	4.166.078,84	6.462.920,24	10.628.999,08
ÇERKEZKÖY TESİSLERİ	741.992,21	2.524.232,41	2.496.486,18	5.762.710,80
<b>TOPLAM GELİR (TL)</b>	<b>741.992,21</b>	<b>6.690.311,25</b>	<b>8.959.406,42</b>	<b>16.391.709,88</b>

	2009 YILI CİRO (TL)	METRO PAYI ORANI	METRO PAYI (TL)	METRO PAYI (USD)	KAPALI ALAN (m <sup>2</sup> )	DİRİM KİRA (TL/m <sup>2</sup> / ay)	DİRİM KİRA (USD/m <sup>2</sup> / ay)
ÇERKEZKÖY AKARYAKIT İSTASYONU	6.462.920,24	0,9050	6.355.976,44	4.243.984,29	272		
ÇERKEZKÖY TESİSLERİ	2.496.486,18	0,12	299.579,34	199.718,89	3.950		
AKARYAKIT KAFE		0,00	31.580,00	21.120,00	140	5,00	4,00
OUTLET		0,00	246.240,00	164.160,00	3.420	5,00	4,00

- Ø Yukarıdaki tabloda, değerlendirme konusu tesislerin 3 yıllık ortalama ciroları, Metro Turizm'in cirolar üzerinden aldığı pay, tesislerdeki yapıların alanları ve Metro Turizm'in tesislerden elde ettiği gelirler yer almaktadır.
- Ø Tesislerdeki işletmelerden akaryakıt kafe, outlet ve otel henüz faaliyete geçmemiştir. Henüz faaliyete geçmemiş olan outlet ve akaryakıt kafe için 6 TL/m<sup>2</sup>/ay birim kira değeri yapılan araştırmalar neticesinde takdir edilmiştir. Bu tesislerin 2010 yılı için 6 ay çalışacağı varsayılmıştır. Temin edilen ciro rakamları TL cinsinde olup, hesaplamalarda USD'ye çevrilmiştir.

	2009 YILI CİRO (TL)	2009 YILI CİRO (USD)	METRO PAYI ORANI	METRO PAYI (USD)	2010 YILI CİRO	2011 YILI CİRO	2010 6-9 AYLIK CİRO
ÇERKEZKÖY AKARYAKIT İSTASYONU	6.462.920,24	4.308.613,49	0,985	4.243.984,29	4.371.303,82	4.502.442,93	3.096.340,21
ÇERKEZKÖY TESİSLERİ	2.496.486,18	1.664.324,12	0,12	199.718,89	205.710,46	211.881,78	145.711,58
AKARYAKIT KAFE	-	-	0,00	21.120,00	21.120,00	21.753,60	10.560,00
OUTLET	-	-	0,00	164.160,00	164.160,00	169.084,80	82.080,00

- Ø Outlet binasının tamamlanması için yapılacak inşaat maliyet gideri olarak 342.000 USD ayrılmıştır.
- Ø Tesiste yer işletmelerin ciro artış oranı yıllar itibarı ile %3 olarak kabul edilmiştir.
- Ø Tesiste yer alan binaların yeniden inşa maliyetinin %1'i olan 37.043 USD tesisle ilgili genel bakımların yapılması amacı ile yenileme fonu olarak 2012 yılından itibaren ayrılmıştır.

Alansal Dağılım	İnşaat Alanı (m2)	Maliyet (TL/m2)	Maliyet (TL)
AKARYAKIT İSTASYONLARI (KANOPİLER)	272,00	350	95.200
AKARYAKIT MARKETLER	974,00	450	438.300
RESTAURANT-MARKET-OUTLET	6.836,00	550	3.759.800
OTEL	787,00	700	550.900
İLAVE BİNALAR	2.374,00	300	712.200
<b>Toplam</b>	<b>11.243,00</b>		<b>5.556.400</b>
<b>Yenileme Fonu Hesabı TL (%1)</b>			<b>55.564</b>
<b>Yenileme Fonu Hesabı USD(%1)</b>			<b>37.043</b>

- Ø Akaryakit istasyonlarının mevcut gelirleri müşteriden temin edilen bilgilere istinaden nakit akış tablosuna yansıtılmış olup, net kar marjı % 5 olarak öngörülmüştür.
- Ø Tüm ödemelerin peşin yapıldığı varsayılmıştır.
- Ø Akaryakit istasyonu için 2010 yılı sonuna kadar elde edilmesi varsayılan gelirler öngörülmüştür.
- Ø Akaryakit istasyonunun ciro artış oranı yıllar itibarı ile %3 olarak kabul edilmiştir.
- Ø Gayrimenkulün bütün hukuki ve yasal prosedürlerin tamamlandığı varsayılmıştır.
- Ø Çalışmalarda indirgeme oranı olarak %11 kullanılmıştır.
- Ø Nakit akışları ve net bugünkü değer hesaplamasında USD kullanılmıştır.
- Ø Tesisin güney tarafında henüz faaliyete geçmemiş olan otel binası için ayrı bir nakit akımları tablosu oluşturulmuştur.
- Ø Outlet binasının tamamlanması için yapılacak inşaat maliyet gideri olarak 342.000 USD ayrılmıştır ve bu tesisin 2010 yılı için 6 ay çalışacağı varsayılmıştır.

**ÇERKEZKÖY OTEL PROJESİYONU****OTEL**

ODA SAYISI	20
AÇIK OLAN GÜN SAYISI	365
YILLIK ODA KAPASİTESİ	7.300
ODA FİYATI (USD) (2010)	25,00
ODA FİYATI ARTIŞ ORANI (%)	3,0%
ENFLASYON ORANI (%)	3%

**OTEL NAKİT AKIŞI**

YILLAR	16.04.2010	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	03.11.2013
KAPASİTE KULLANIM ORANI (%)	0	50%	52%	54%	55%
AÇIK OLAN GÜN SAYISI	0	180	365	365	308
SATILAN ODA SAYISI	0	1.800	3.796	3.942	3.368
ODA FİYATI (USD)	0	25	25,75	26,52	27,32
ODA GELİRİ (USD)	0	45.000	97.747	104.552	91.953
TOPLAM GELİRLER (USD)	0	45.000	97.747	104.552	91.953
GOP (%)	0	45%	47%	48%	50%
İŞLETME GİDERLERİ (USD)	0	-24.750	-51.806	-54.367	-45.976
KALAN İNŞAAT MALİYETİ	0	-78.700			
TOPLAM GİDERLER (USD)	0	-103.450	-51.806	-54.367	-45.976
ESAS FAALİYET KARI	0	-58.450	45.941	50.185	45.976
PROJENİN NET NAKİT AKIŞLARI	0	-58.450	45.941	50.185	45.976

Alansal Dağılım	İnşaat Alanı (m2)	Maliyet (TL/m2)	Maliyet (TL)
AKARYAKIT İSTASYONLARI (KANOPİLER)	272,00	350	95.200
AKARYAKIT MARKETLER	974,00	450	438.300
RESTAURANT-MARKET-OUTLET	6.836,00	550	3.759.800
OTEL	787,00	700	550.900
İLAVE BİNALAR	2.374,00	300	712.200
<b>Toplam</b>	<b>11.243,00</b>		<b>5.556.400</b>
		Yenileme Fonu Hesabı TL (%1)	55.564
		Yenileme Fonu Hesabı USD(%1)	37.043
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İLE	GEÇERLİLİK TARİHİ	GEÇERLİLİK SÜRESİ	
İMZALANMIŞ SÖZLEŞME SÜRESİ	2007- 2013	6,00	

	2009 YILI CİRO (TL)	2009 YILI CİRO (USD)	METRO PAYI ORANI	METRO PAYI (USD)	2010 YILI CİRO	2011 YILI CİRO	2010 6-9 AYLIK CİRO
ÇERKEZKÖY AKARYAKIT İSTASYONU	6.462.920,24	4.308.613,49	0,985	4.243.984,29	4.371.303,82	4.502.442,93	3.096.340,21
ÇERKEZKÖY TESİSLERİ	2.496.486,18	1.664.324,12	0,12	199.718,89	205.710,46	211.881,78	145.711,58
AKARYAKIT KAFE	-	-	0,00	21.120,00	21.120,00	21.753,60	10.560,00
OUTLET	-	-	0,00	164.160,00	164.160,00	169.084,80	82.080,00

NAKİT AKIŞI (METRO TURİZM İÇİN)					
YILLAR	16.04.2010	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	03.11.2013
MARKET + RESTURANT OLARAK KULLANILAN ALAN GELİRLERİ	0	145.712	211.882	218.238	206.053
OUTLET	0	82.080	169.085	174.157	164.434
OUTLET TAMAMLANMA GİDERİ		-342.000			
AKARYAKIT KAFE GELİRİ		10.560	21.754	22.406	21.155
TOPLAM TESİS GELİRİ	0	-103.648	402.720	414.802	391.642
YENİLEME FONU GİDERİ	0			-37.043	-37.043
<b>TESİSİN NET KARI</b>	<b>0</b>	<b>-103.648</b>	<b>402.720</b>	<b>377.759</b>	<b>354.599</b>

	2010	2011	2012	2013
Akaryakit İstasyonu Net Kar Marjı	3,50%	4,00%	4,50%	4,50%
Satış Gelirleri Artış Oranı	3%	3%	3%	3%

NAKİT AKIŞI (AKARYAKIT İSTASYONU İÇİN)					
Yıllar	16.04.2010	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	03.11.2013
Yıllık Ortalama Ciro	0	3.096.340	4.502.443	4.637.516	4.378.588
Kar Marjı		3,5%	4,0%	4,5%	4,5%
Akaryakit İstasyonu Satış Primi Gelirleri % Oranı		0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Akaryakit İstasyonu Satış Primi Gelirleri		12.385,4	18.009,8	18.550,1	17.514,4
Net Gelir	0	120.757	198.107	227.238	214.551
<b>Nakit Akışları</b>	<b>0</b>	<b>120.757</b>	<b>198.107</b>	<b>227.238</b>	<b>214.551</b>

	1	2	3	4	
Yıllar	16.04.2010	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	03.11.2013
<b>TESİS NAKİT AKIŞLARI</b>	0	-103.648	402.720	377.759	354.599
<b>AKARYAKIT İSTASYONU NAKİT AKIŞ</b>	0	120.757	198.107	227.238	214.551
<b>OTEL</b>	0	-58.450	45.941	50.185	45.976
<b>TOPLAM TESİS NET FAALİYET KARI</b>	<b>0</b>	<b>-41.341</b>	<b>646.769</b>	<b>655.182</b>	<b>615.127</b>

İNDİRGEME TABLOSU (2013 YILINA KADAR SÖZLEŞME İLE)			
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)	1.437.910	1.420.893	1.404.166
Net Bugünkü Değer (TL)	2.156.864	2.131.339	2.106.249
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (USD)	1.450.000	1.420.000	1.400.000
Net Bugünkü Yaklaşık Değer (TL)	2.175.000	2.130.000	2.100.000

## 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 Tekirdağ ili, Çerkezköy ilçesi, Edirne-İstanbul Otoyolu üzeri, 124+920 km'sinde yer alan Edirne istikametinde 169.309 m<sup>2</sup> arsa alanı üzerinde ve İstanbul istikametinde 167.532 m<sup>2</sup> arsa alanı üzerinde bulunan B Tipi Otoyol Hizmet Tesislerinin İşletilmesi, Bakımı ve Temizliği İşinin" Yap-İşlet-Devret Modeliyle 03.11.2013 tarihine kadar olan kullanım hakkının;

16.04.2010 Tarihi İtibari ile Metro Turizmin Konu Alanlar için Kullanım Hakkının Değeri (KDV hariç)

2.130.000 -TL  
(İkimilyonyüzotuzbin.- Türk Lirası)

1.420.000 -USD  
(Birmilyondörtüzyüzmibin.-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)

2.513.400- TL  
(İkimilyonbeşyüzonüçbindörtüüz.-Türk Lirası)

1.675.600 - USD  
(Birmilyonaltıyüzyetmişbeşbinaltıyüz.-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.

\* 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 parsellerde yer alan dinlenme tesisini işletmesinden doğacak potansiyel gelirlerin 16.04.2010 tarihi itibariyle indirgenmesi sonucu hesaplanan net bugünkü değeridir. Konu taşınmazda bir mülkiyet hakkı bulunmamaktadır.

\* 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	Fotoğraflar
3	Özgeçmişler