Yerel Afet, Ulusal Maliyet: Çanakkale Örneğinde Doğal Afetlerin Türkiye Ekonomisine Etkileri

Oct 13, 2026 · @SAİT ÇİFÇİ

Sait ÇİFÇİ
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doğal Afetlerin Risk Yönetimi

Özet

Doğal afetlerin ekonomik etkileri genellikle afetin yaşandığı yerle sınırlı kabul edilir. Ancak ulusal ölçekte kritik altyapıya ev sahipliği yapan bölgelerde yerel bir afet, ülke ekonomisini de etkileyen zincirleme sonuçlar doğurabilir. Bu çalışma, Çanakkale ilinde yaşanan doğal afetlerin Türkiye ekonomisine etkilerini incelemektedir. Çanakkale; dünyanın en işlek su yollarından biri olan Çanakkale Boğazı, Türkiye'nin elektrik üretiminde önemli payı bulunan kömürlü termik santraller, Avrupa ile Anadolu'yu bağlayan ulaşım koridoru, tarımsal üretim ve kültür turizmi açısından ulusal öneme sahip bir ildir. Aynı zamanda Kuzey Anadolu Fay Zonu'nun güney kolu üzerinde yer alan il, orman yangını, kuraklık ve taşkın tehlikeleriyle de karşı karşıyadır. Çalışmada AFAD, DASK, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğü ve kamuoyuna açık diğer kaynaklardan derlenen veriler betimsel yöntemle değerlendirilmiş; Ağustos 2025'te yaşanan ve Çanakkale Boğazı ile havalimanının trafiğe kapatılmasına yol açan orman yangınları vaka olarak incelenmiştir. Bulgular, Çanakkale'de yaşanan afetlerin doğrudan fiziksel kayıplarının görece sınırlı kalabildiğini, ancak deniz taşımacılığı, enerji arzı, ulaşım ve turizm üzerinden ulusal düzeyde dolaylı maliyetler yaratma potansiyelinin yüksek olduğunu göstermektedir. Çalışma, afet risk yönetiminin il ölçeğinde değil, kritik altyapının ulusal ekonomideki rolü dikkate alınarak planlanması gerektiği sonucuna varmaktadır.

Anahtar Kelimeler: doğal afet ekonomisi, Çanakkale, kritik altyapı, orman yangını, deprem, afet sigortası

JEL Kodları: Q54, R11, H84

Abstract

Local Disaster, National Cost: The Economic Impact of Natural Disasters in Çanakkale on the Turkish Economy

The economic impact of natural disasters is often assumed to be confined to the place where they occur. Yet in regions that host critical national infrastructure, a local disaster can trigger cascading effects on the national economy. This study examines the impact of natural disasters in the province of Çanakkale on the Turkish economy. Çanakkale is of national importance because of the Dardanelles Strait, one of the world's busiest waterways; coal-fired power plants with a significant share of Türkiye's electricity generation; the transport corridor linking Europe and Anatolia; agricultural production; and cultural tourism. Located on the southern branch of the North Anatolian Fault Zone, the province also faces wildfire, drought and flood hazards. Data compiled from AFAD, the Turkish Catastrophe Insurance Pool (DASK), the Ministry of Transport and Infrastructure, the General Directorate of Forestry and other public sources are assessed descriptively, and the August 2025 wildfires, which forced the closure of the Dardanelles and the local airport, are examined as a case study. The findings indicate that while direct

physical losses from disasters in Çanakkale may remain relatively limited, their potential to generate indirect national costs through maritime transport, energy supply, transport links and tourism is high. The study concludes that disaster risk management should be planned not only at the provincial level but with regard to the role of critical infrastructure in the national economy.

Keywords: economics of natural disasters, Çanakkale, critical infrastructure, wildfire, earthquake, disaster insurance

1. Giriş

Türkiye, deprem, orman yangını, sel ve kuraklık gibi doğal tehlikelerin sık yaşandığı bir ülkedir. 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri, doğal afetlerin yalnızca can kaybı ve yapısal yıkım değil, aynı zamanda ulusal ekonomiyi derinden etkileyen bir makroekonomik şok olduğunu açıkça göstermiştir. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın deprem sonrası hazırladığı rapor, depremlerin ekonomiye toplam maliyetini yaklaşık 103,6 milyar dolar olarak tahmin etmiştir (SBB, 2023). Bu tutar, 2023 yılı milli gelirinin yaklaşık yüzde 9'una karşılık gelmektedir.

Yazarın 2020 tarihli çalışmasında Çanakkale'de meydana gelmiş doğal afetler ve risk azaltma çalışmaları ağırlıklı olarak kavramsal ve kurumsal açıdan ele alınmıştı (Çifçi, 2020). Aradan geçen sürede hem Türkiye'nin afet deneyimi hem de Çanakkale'nin karşılaştığı tehlikeler değişmiştir. Ağustos 2025'te il merkezinin hemen yakınında çıkan orman yangınları, Çanakkale Boğazı'nın gemi trafiğine ve Çanakkale Havalimanı'nın uçuşlara kapatılmasına yol açmıştır. 2025 yılının kurak geçmesiyle kentin tek içme suyu kaynağı olan barajın doluluk oranı kritik düzeylere düşmüş, birkaç ay sonra ise aşırı yağışlar taşkın uyarılarına neden olmuştur. Deprem tarafında ise Ayvacık ve Gökçeada çevresindeki orta büyüklükteki depremler, ilin sismik riskini yeniden gündeme getirmiştir.

Bu gelişmeler, Çanakkale'deki afetlerin ekonomik boyutunu yeni bir soruyla ele almayı gerektirmektedir: Çanakkale'de yaşanan bir afetin maliyeti yalnızca Çanakkale'ye mi aittir? Çalışmanın temel iddiası, bu sorunun yanıtının olumsuz olduğudur. Çanakkale Boğazı, enerji santralleri ve ulaşım koridoru nedeniyle ilde yaşanan afetler, ulusal ekonomiye yayılan dolaylı maliyetler yaratma potansiyeline sahiptir.

Çalışma şu sorulara yanıt aramaktadır:

1. Çanakkale hangi ekonomik varlıkları nedeniyle ulusal ekonomi açısından kritik bir ildir?
2. Çanakkale'nin afet profili nedir ve hangi afet türleri ulusal ölçekte ekonomik risk yaratmaktadır?
3. Ağustos 2025 yangınları, yerel bir afetin ulusal ekonomiye yayılma kanallarını nasıl göstermektedir?
4. Mevcut risk finansmanı araçları bu riskleri karşılamakta ne ölçüde yeterlidir?

Yöntem. Çalışmada betimsel ve vaka analizine dayalı bir yaklaşım benimsenmiştir. Veriler AFAD, Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri, Strateji ve Bütçe Başkanlığı raporları ile resmi açıklamalar ve basın kaynaklarından derlenmiştir. Ağustos 2025 yangınları, yerel bir afetin kritik altyapı üzerinden ulusal etkiler yaratma kanallarını göstermek amacıyla vaka olarak incelenmiştir. Çalışma, afet kayıplarının parasal büyüklüğünü ölçen bir model sunmamakta; etki kanallarını belirleyen bir değerlendirme çerçevesi önermektedir.

Çalışmanın yapısı. İkinci bölümde afetlerin ekonomik etkilerine ilişkin kavramsal çerçeve sunulmaktadır. Üçüncü bölümde Çanakkale'nin ulusal ekonomideki yeri, dördüncü bölümde ilin afet profili ele

alınmaktadır. Beşinci bölümde Ağustos 2025 yangınları vaka olarak incelenmektedir. Altıncı bölüm sektörel etkilere, yedinci bölüm risk finansmanına ayrılmıştır. Son bölümde bulgular özetlenmekte ve politika önerileri sunulmaktadır.

2. Kavramsal Çerçeve: Afetlerin Ekonomik Etkileri

2.1. Doğrudan, dolaylı ve makroekonomik etkiler

Afet ekonomisi literatüründe afetin ekonomik etkileri genellikle üç düzeyde ele alınır (Hallegatte ve Przyluski, 2010; Cavallo ve Noy, 2011):

- **Doğrudan kayıplar (hasar):** Afet anında fiziksel varlıklarda meydana gelen zarardır. Konutlar, işyerleri, altyapı, ormanlar, tarım ürünleri ve hayvanlar bu kapsamdadır. Birleşmiş Milletler Latin Amerika ve Karayipler Ekonomik Komisyonu'nun geliştirdiği Hasar ve Kayıp Değerlendirmesi (DaLA) yöntemi, bu kalemleri "hasar" başlığı altında toplar (ECLAC, 2014).
- **Dolaylı kayıplar:** Fiziksel varlıklardaki hasar nedeniyle üretim ve hizmet akışlarında ortaya çıkan kayıplardır. Bir fabrikanın durması, bir yolun kapanması nedeniyle ticaretin aksaması, turistlerin bölgeye gelmemesi veya elektrik kesintisi nedeniyle üretimin durması bu türdendir. Dolaylı kayıplar, afetin olduğu bölgenin çok ötesine yayılabilir.
- **Makroekonomik etkiler:** Afetin büyüme, enflasyon, istihdam, kamu bütçesi ve dış ticaret gibi göstergeler üzerindeki toplam etkisidir. Noy (2009), afetlerin kısa dönemde büyümeyi olumsuz etkilediğini ve bu etkinin gelişmekte olan ülkelerde daha güçlü olduğunu göstermiştir. Skidmore ve Toya (2002) ise iklimsel afetlerin uzun dönemde yeniden yapılanma ve teknoloji yenilemesi yoluyla büyümeyi destekleyebileceğini ileri sürmüştür.

2.2. Kritik altyapı ve zincirleme etkiler

Afetlerin dolaylı etkilerini anlamada kritik altyapı kavramı belirleyici öneme sahiptir. Kritik altyapı; enerji, ulaşım, su, iletişim ve sağlık gibi işlevi aksadığında toplumun ve ekonominin geniş bir kesimini etkileyen sistemleri ifade eder. Rinaldi, Peerenboom ve Kelly (2001), altyapı sistemlerinin birbirine bağımlı olduğunu ve bir sistemdeki aksaklığın diğerlerine zincirleme biçimde yayılabileceğini göstermiştir. Örneğin bir orman yangını elektrik iletim hatlarını etkileyerek enerji arzını kesebilir; bu da sanayi üretimini durdurabilir.

Bu çerçevede bir afetin ekonomik önemi yalnızca doğrudan hasarın büyüklüğüne değil, etkilenen altyapının ulusal sistem içindeki konumuna da bağlıdır. Küçük bir alanda yaşanan bir afet, ulusal ölçekte kritik bir düğüm noktasını etkilediğinde orantısız büyüklükte ekonomik sonuçlar doğurabilir. Çanakkale, bu tür düğüm noktalarına ev sahipliği yapan bir il olarak bu çalışmanın odağını oluşturmaktadır.

2.3. Ekonomik dayanıklılık ve risk finansmanı

Rose (2004), ekonomik dayanıklılığı bir ekonominin afet sonrasında kayıplarını sınırlama ve hızla toparlanma kapasitesi olarak tanımlamıştır. Dayanıklılığın temel bileşenlerinden biri risk finansmanıdır. Afet sigortaları, kamu acil durum fonları ve uluslararası risk transfer araçları, afet maliyetinin kim tarafından ve ne hızla karşılanacağını belirler. Sigorta kapsamının düşük olduğu durumlarda afet maliyeti büyük ölçüde hanelere ve kamu bütçesine yüklenir. Bu da toparlanmayı yavaşlatır ve mali baskıyı artırır. Birleşmiş Milletler'in 2015'te kabul edilen Sendai Afet Riskinin Azaltılması Çerçevesi de afet riskini

azaltmaya yönelik yatırımları ve risk finansmanını ekonomik dayanıklılığın temel öncelikleri arasında saymaktadır (UNDRR, 2015).

3. Çanakkale'nin Ulusal Ekonomideki Yeri

Çanakkale, nüfusu ve il ekonomisinin büyüklüğü bakımından orta ölçekli bir ildir. Ancak sahip olduğu bazı varlıklar, ilin ekonomik önemini ulusal ve uluslararası ölçeğe taşımaktadır. Bu bölümde Çanakkale'yi bir afet açısından "ulusal düğüm noktası" haline getiren beş varlık ele alınmaktadır.

3.1. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan Türk Boğazları sisteminin bir parçasıdır ve dünya deniz ticaretinin en kritik geçiş noktalarından biridir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2025'te Çanakkale Boğazı'ndan 44 bin 468 gemi geçmiş ve bu gemilerle 232,5 milyon tonu tehlikeli yük olmak üzere toplam 570,3 milyon ton yük taşınmıştır. Aynı yıl İstanbul Boğazı'ndan 40 bin 172 gemi geçmiş ve 422,8 milyon ton yük taşınmıştır. Bu veriler, Çanakkale Boğazı'nın hem gemi sayısı hem de taşınan yük miktarı bakımından İstanbul Boğazı'nı geride bıraktığını göstermektedir. Boğaz'dan geçen gemilerin önemli bir bölümü Karadeniz limanlarından tahıl, petrol ve diğer emtiaları taşımaktadır. Bu nedenle Boğaz'daki bir aksama, yalnızca Türkiye için değil, küresel emtia piyasaları için de bir risk unsurudur.

3.2. Enerji üretimi

Çanakkale, Türkiye'nin elektrik üretiminde önemli bir paya sahiptir. İlde CENAL Karabiga, İÇDAŞ Bekirli, İÇDAŞ Değirmencik, Çan-2 ve 18 Mart Çan olmak üzere toplam kurulu gücü yaklaşık 3.575 MW olan beş kömürlü termik santral bulunmaktadır. Bunlardan CENAL Karabiga 1.320 MW ve İÇDAŞ Bekirli 1.200 MW kurulu güçleriyle Türkiye'nin en büyük termik santralleri arasında yer almaktadır. Tek başına CENAL santralinin yılda yaklaşık 9,9 milyar kWh elektrik ürettiği ve Türkiye'nin elektrik ihtiyacının yüzde 3'ünü karşıladığı belirtilmektedir. Bunlara ek olarak il, Lapseki, Ezine, Gelibolu ve Saros çevresindeki rüzgâr santralleri ile Ayvacık'taki jeotermal santraller sayesinde yenilenebilir enerji üretiminde de önemli bir konumdadır.

İthal kömürle çalışan santrallerin büyük bölümü kıyıda yer almakta ve yakıtlarını deniz yoluyla almaktadır. Bu durum, enerji üretimini hem kıyı altyapısına hem de iletim hatlarının geçtiği ormanlık alanlara bağımlı kılmaktadır. Deprem, orman yangını veya fırtına gibi afetler, santrallerin kendisini, yakıt teminini veya iletim hatlarını etkileyerek ulusal elektrik arzında aksamalara neden olabilir.

3.3. Ulaşım koridoru

Çanakkale, Trakya ile Anadolu'yu Çanakkale Boğazı üzerinden bağlayan bir geçiş koridorudur. Mart 2022'de hizmete giren 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara–Çanakkale Otoyolu, İstanbul'u dolaşmadan Avrupa ile Ege ve Batı Anadolu arasında karayolu bağlantısı sağlamaktadır. Eceabat–Çanakkale ve Gelibolu –Lapseki feribot hatları, Gökçeada ve Bozcaada bağlantıları ile Çanakkale Havalimanı da ilin ulaşım altyapısının diğer önemli bileşenleridir. Bu altyapı, afet durumunda hem ulusal lojistik zinciri hem de afet müdahalesi açısından kritik önem taşımaktadır.

3.4. Tarım ve gıda

Çanakkale, verimli Biga, Bayramiç, Ezine ve Karamenderes ovaları sayesinde önemli bir tarım ilidir. İl; domates, çeltik, zeytin ve zeytinyağı, elma, şarap üzümü, süt ve süt ürünleri gibi ürünlerde ulusal pazara ve ihracata katkı sağlamaktadır. Coğrafi işaretli Ezine peyniri, Bayramiç elması ve Bozcaada çavuş üzümü ilin markalaşmış tarım ürünleri arasındadır. Tarım, iklim değişikliğiyle sıklaşan kuraklık ve sıcak hava dalgaları ile orman yangınlarının tarım alanlarına sıçraması karşısında en kırılgan sektörlerden biridir.

3.5. Turizm ve kültürel miras

Çanakkale; Gelibolu Yarımadası Tarihi Alanı, UNESCO Dünya Mirası Listesi'ndeki Truva Antik Kenti, Assos, Bozcaada ve Gökçeada ile önemli bir kültür ve kıyı turizmi merkezidir. 18 Mart Çanakkale Zaferi anma etkinlikleri her yıl çok sayıda yerli ziyaretçiyi bölgeye çekmektedir. Turizm, afetlerin hem doğrudan fiziksel etkilerine hem de afet sonrası oluşan olumsuz algıya karşı duyarlı bir sektördür.

Tablo 1. Çanakkale'nin ulusal ölçekte kritik ekonomik varlıkları ve afet karşısındaki kırılganlıkları

Varlık	Ulusal önemi	Başlıca afet tehlikeleri
Çanakkale Boğazı	2025'te 44.468 gemi, 570,3 milyon ton yük	Orman yangını (görüş ve hava operasyonları), deprem, sis ve fırtına
Termik santraller	Yaklaşık 3.575 MW kurulu güç	Deprem, orman yangını (iletim hatları), kuraklık (soğutma suyu)
Ulaşım koridoru	1915 Çanakkale Köprüsü, otoyol, feribot, havalimanı	Deprem, orman yangını (yol ve havalimanı kapanması)
Tarım	Biga, Bayramiç, Ezine ovaları, coğrafi işaretli ürünler	Kuraklık, sıcak hava dalgası, taşkın, yangın
Turizm ve kültürel miras	Gelibolu, Truva, Assos, adalar	Orman yangını, deprem, olumsuz algı

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir; gemi verileri için DHA, 2026, santral verileri için Evrensel, 2026.

4. Çanakkale'nin Afet Profili

Çanakkale, birden fazla doğal tehlikenin bir arada görüldüğü bir ildir. Bu bölümde ilin başlıca afet türleri; deprem, orman yangını, kuraklık ve taşkın olarak ele alınmaktadır.

4.1. Deprem

Çanakkale, Kuzey Anadolu Fay Zonu'nun Marmara Denizi'nden Kuzey Ege'ye uzanan güney kolu ile bu kola bağlı çok sayıda aktif fay üzerinde yer almaktadır. Yenice–Gönen, Sarıköy, Edremit ve Ganos fayları ile Saros Körfezi ve Kuzey Ege'deki deniz altı fayları, ilin sismik tehlikesini belirleyen başlıca kaynaklardır. İl, tarihsel dönemde birçok yıkıcı depremden etkilenmiştir. 1912 Mürefte–Şarköy depremi Gelibolu Yarımadası'nda ağır hasara yol açmış, 18 Mart 1953 Yenice–Gönen depremi ise Çanakkale ve Balıkesir'de can kayıplarına ve yaygın yıkıma neden olmuştur.

Son on yılda il, orta büyüklükteki depremlerle sıkça sarsılmıştır. Şubat 2017'de Ayvacık'ta meydana gelen ve büyüklükleri 5'in üzerine çıkan deprem serisi kırsal yerleşimlerde çok sayıda yapıda hasara yol açmıştır. 21 Ocak 2025'te Ayvacık'ta 5,2 büyüklüğünde, Mart 2026'da ise Gökçeada açıklarında 5,1 büyüklüğünde birer deprem kaydedilmiştir. Bu depremler büyük hasar yaratmamış olsa da bölgedeki fay sistemlerinin aktif olduğunu ve daha büyük bir depremin olasılık dahilinde bulunduğunu hatırlatmaktadır.

4.2. Orman yangını

Çanakkale, Akdeniz iklimi etkisindeki geniş kızılçam ve karaçam ormanlarıyla orman yangınlarına karşı yüksek risk taşıyan iller arasındadır. Sıcak ve kuru yaz ayları, kuzeydoğudan esen güçlü poyraz rüzgârı ve orman ile yerleşim alanlarının iç içe geçtiği kıyı şeridi, yangınların hızla büyümesine elverişli koşullar yaratmaktadır. İklim değişikliğiyle birlikte yangın sezonunun uzaması ve sıcak hava dalgalarının sıklaşması bu riski artırmaktadır. Yangınların önemli bir bölümü tarım arazisinde anız yakma veya insan kaynaklı ihmallerle başlayıp ormana sıçramaktadır. Ağustos 2025'te il merkezinin çevresinde yaşanan iki büyük yangın, beşinci bölümde ayrıntılı olarak incelenmektedir.

4.3. Kuraklık

Çanakkale, yağış rejimindeki düzensizlik nedeniyle kuraklıktan sık etkilenen bir ildir. 2025 yılında yaşanan kuraklıkla birlikte kentin içme ve kullanma suyunu karşılayan 54 milyon 115 bin metreküp kapasiteli Atikhisar Barajı'nda doluluk yüzde 37'ye, tarımsal sulamada önemli rol oynayan Bayramiç Barajı'nda ise yüzde 12'ye düşmüştür. İklim bilimci Prof. Dr. Murat Türkeş, aynı kaynakta Bayramiç Barajı'ndaki bu seviyenin "ölü seviye" kabul edildiğini belirtmiştir. Kuraklık, hem kentsel su arzını hem de sulu tarıma dayanan ovalardaki üretimi doğrudan tehdit etmektedir.

4.4. Taşkın ve aşırı yağış

Kuraklığın hemen ardından aşırı yağışların gelmesi, iklim değişikliğinin yarattığı oynaklığın Çanakkale'deki somut bir örneğidir. 2025'in kurak yazından birkaç ay sonra, 2026 kışı ve baharındaki yoğun yağışlarla Atikhisar Barajı'nın doluluk oranı Nisan 2026'da yüzde 100'e ulaşmış ve Valilik, Sarıçay yatağı çevresi için taşkın uyarısı yapmıştır. Bir yıldan kısa bir sürede kuraklıktan taşkın riskine geçilmesi, su yönetimi ve afet planlamasının tek bir tehlikeye göre değil, iklim oynaklığına göre kurgulanması gerektiğini göstermektedir.

Tablo 2. Çanakkale'yi etkileyen başlıca doğal afet olayları (seçilmiş)

Tarih	Olay	Ekonomik açıdan önemi
Nisan 2026	Atikhisar Barajı'nın taşma seviyesine ulaşması, taşkın uyarısı	Kuraklıktan taşkına hızlı geçiş, kentsel altyapı riski
Mart 2026	Gökçeada açıklarında 5,1 büyüklüğünde deprem	Ada ulaşımı ve turizm açısından risk
2025 yazı ve sonbaharı	Kuraklık: Atikhisar yüzde 37, Bayramiç yüzde 12 doluluk	Kentsel su arzı ve sulu tarım
8–12 Ağustos 2025	Sarıcaeli ve Kepez orman yangınları	Boğaz ve havalimanının kapanması, tahliyeler

Tarih	Olay	Ekonomik açıdan önemi
21 Ocak 2025	Ayvacık'ta 5,2 büyüklüğünde deprem	Kırsal yapı stoku
Şubat 2017	Ayvacık deprem serisi	Kırsal yerleşimlerde yaygın yapı hasarı
18 Mart 1953	Yenice–Gönen depremi	Tarihsel olarak ilin en yıkıcı depremlerinden biri
9 Ağustos 1912	Mürefte–Şarköy depremi	Gelibolu Yarımadası'nda ağır hasar

Kaynak: AFAD deprem kataloğu ve metinde belirtilen kaynaklardan yazar tarafından derlenmiştir.

5. Vaka: Ağustos 2025 Çanakkale Yangınları

8–12 Ağustos 2025 tarihleri arasında Çanakkale il merkezinin çevresinde art arda iki büyük orman yangını yaşanmıştır. Bu yangınlar, görece sınırlı bir alanı etkileyen yerel bir afetin kritik altyapı üzerinden nasıl ulusal ve uluslararası etkiler yaratabileceğini gösteren açıklayıcı bir örnektir.

5.1. Olayların seyri

Sarıcaeli yangını (8–9 Ağustos 2025). 8 Ağustos günü saat 13.30 sıralarında Merkez ilçeye bağlı Sarıcaeli köyünde başlayan yangın, rüzgârın etkisiyle hızla yayılmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çanakkale Boğazı'ndaki gemi trafiğini çift yönde geçici olarak askıya almış, Boğaz ancak saat 21.00 itibarıyla tek yönlü olarak yeniden trafiğe açılmıştır. Aynı kaynağa göre Çanakkale Havalimanı da devlet, ambulans ve yangınla mücadele hava araçları dışındaki tüm uçuşlara saat 20.00'ye kadar kapatılmıştır. Saçaklı, Ahmetçeli ve Doğanca köyleri tedbiren tahliye edilmiştir. Alevlerin il merkezindeki devlet hastanesine yaklaşması ayrıca endişe yaratmıştır. Yangın 9 Ağustos'ta kontrol altına alınmış ve yaklaşık 617 hektar orman alanı zarar görmüştür.

Kepez–Dardanos yangını (11–12 Ağustos 2025). Üç gün sonra, 11 Ağustos'ta il merkezinin güneyindeki Kepez beldesinde tarım arazisinde başlayan ve rüzgârla ormana sıçrayan ikinci bir yangın çıkmıştır. Bu yangında Çanakkale Havalimanı yeniden uçuşlara kapatılmış, Çanakkale–İzmir karayolu trafiğe kapatılmış ve Boğaz'da güneyden kuzeye gemi trafiği durdurulmuştur. Çanakkale Valisi'nin açıklamasına göre yangına 10 uçak ve 9 helikopterle havadan, 760 personelle karadan müdahale edilmiş; riskli bölgelerden 2.090 kişi kara ve deniz yoluyla tahliye edilmiştir. Aynı kaynağa göre Çanakkale–Ezine karayolunun bir bölümü de ulaşıma kapatılmıştır. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nin Dardanos Yerleşkesi, bir jandarma kampı ve kıyıdaki yazlık siteler tahliye edilmiş, Güzelyalı'da çok sayıda ev zarar görmüştür. Aynı kaynağa göre bu yangında 543 hektar orman alanı yanmış ve yangın 12 Ağustos'ta kontrol altına alınmıştır. Bu arada Sahil Güvenlik, mahsur kalan 348 kişiyi deniz yoluyla kurtarmıştır.

5.2. Ekonomik etki kanalları

İki yangında toplam yaklaşık 1.160 hektar orman alanı zarar görmüştür. Bu, Türkiye'deki büyük yangınlarla karşılaştırıldığında orta ölçekli bir alan sayılabilir. Ancak yangınların ekonomik önemi, yanan alanın

büyüklüğünden çok etkilediği altyapının niteliğinden kaynaklanmaktadır. Vakanın gösterdiği etki kanalları şöyle sınıflandırılabilir:

Tablo 3. Ağustos 2025 yangınlarının ekonomik etki kanalları

Etki türü	Kanal	Etkilenen ölçek
Doğrudan	Yaklaşık 1.160 hektar orman, konutlar, araçlar, üniversite yerleşkesi	Yerel
Dolaylı	Boğaz'da gemi trafiğinin askıya alınması, gemilerin demirde beklemesi	Ulusal ve uluslararası
Dolaylı	Havalimanının iki kez kapanması, iptal ve aktarma maliyetleri	Ulusal
Dolaylı	İzmir ve Ezine karayollarının kapanması, lojistik gecikmeler	Bölgesel
Dolaylı	Tahliyeler, eğitim ve kamu hizmetlerinin aksaması	Yerel
Dolaylı	Sezon ortasında turizm rezervasyonlarının iptali ve olumsuz algı	Bölgesel
Kamu maliyesi	Söndürme operasyonları, tahliye, barınma, ağaçlandırma ve yeniden yapım	Ulusal bütçe

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Boğaz'ın kapanmasının önemi. 2025 verileriyle Çanakkale Boğazı'ndan günde ortalama yaklaşık 122 gemi geçmekte ve günde ortalama yaklaşık 1,56 milyon ton yük taşınmaktadır. Bu değerler, 2025 yılı toplamlarının (44.468 gemi ve 570,3 milyon ton) yıla bölünmesiyle yazar tarafından hesaplanmıştır. Buna göre Boğaz'ın birkaç saat kapalı kalması bile onlarca geminin demirde beklemesi ve yüz binlerce ton yükün gecikmesi anlamına gelmektedir. Bu gecikmeler gemi işletmecileri için ek yakıt, personel ve bekleme maliyeti, alıcılar için ise tedarik gecikmesi yaratır. Boğaz'dan geçen yükün önemli bir bölümünün Karadeniz kökenli tahıl ve enerji ürünleri olduğu düşünüldüğünde, uzun süreli bir kapanmanın küresel emtia piyasalarına da yansıması olasıdır. Ağustos 2025'teki kapanmalar kısa sürmüştür. Ancak vaka, Çanakkale'de yaşanan bir yangının bile uluslararası deniz ticaretini doğrudan etkileyebileceğini göstermektedir.

Boğaz'ın kapatılma nedeni de önemlidir. Kapatma kararı, Boğaz'ın kendisi tehlikede olduğu için değil, yangın söndürme uçaklarının operasyonlarının engellenmemesi için alınmıştır. Başka bir deyişle, yangınla

mücadele ile deniz trafiği aynı dar coğrafyada birbiriyle rekabet etmektedir. Bu durum, Çanakkale'de afet müdahale planlamasının deniz trafiği yönetimiyle birlikte yapılması gerektiğini göstermektedir.

5.3. Vakadan çıkarılan dersler

Ağustos 2025 yangınları, Çanakkale'nin afet riskine ilişkin üç önemli ders sunmaktadır. Birincisi, kentsel alan ile orman arasındaki ara bölge, hem can güvenliği hem de ekonomik kayıplar açısından en riskli alandır. İkincisi, tek bir yangın aynı anda deniz, hava ve karayolu ulaşımını aksatabilmektedir. Bu durum, ilin ulaşım altyapısının alternatifsiz bir yoğunlaşma gösterdiğini ortaya koymaktadır. Üçüncüsü, yangınların iki tanesinin de tarım arazisinde veya insan faaliyetleri sonucunda başladığı dikkate alındığında, önleme tedbirlerinin ekonomik getirisi müdahale harcamalarına kıyasla çok daha yüksektir.

6. Sektörel Ekonomik Etkiler

Çanakkale'deki afetlerin ekonomik etkisi sektörlere göre farklı biçimlerde ortaya çıkmaktadır. Bu bölümde tarım, turizm, ormancılık, enerji ve deniz taşımacılığı sektörleri ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

6.1. Tarım

Tarım, Çanakkale'de iklim kaynaklı afetlerden en doğrudan etkilenen sektördür. Kuraklık, sulama suyunun azalmasıyla domates, çeltik ve meyve gibi sulu tarım ürünlerinde verim kaybına yol açmaktadır. 2025 yılı başında bile Çanakkale Ziraat Odası, baraj doluluklarının yetersiz kalması halinde Biga'daki tarımsal faaliyet konusunda endişeli olduklarını dile getirmiştir. Yıl içinde kuraklığın derinleşmesi ve Bayramiç Barajı'nın ölü seviyeye inmesi bu endişeleri doğrulamıştır.

Tarımsal kayıpların ulusal ekonomiye yansıması iki yoldan olur. Birincisi, Çanakkale'nin ulusal arzda önemli payı olduğu ürünlerde üretim kaybı fiyatları yükselterek gıda enflasyonuna katkıda bulunur. İkincisi, işlenmiş tarım ürünlerinin, özellikle salça, zeytinyağı ve peynirin ihracatı azalır. Gıda enflasyonunun Türkiye'de genel enflasyonun belirleyici bileşenlerinden biri olduğu düşünüldüğünde, Çanakkale gibi tarım illerinde yaşanan kuraklık yerel bir sorun olmanın ötesine geçmektedir. Ayrıca kuraklığın ardından gelen aşırı yağışlar ve taşkınlar, ova tabanlarındaki tarım arazilerinde toprak kaybına ve ürün zararına neden olabilmektedir.

6.2. Turizm

Turizm, afetlerin hem fiziksel hem de algısal etkilerine karşı duyarlıdır. Ağustos 2025 yangınları, turizm sezonunun en yoğun döneminde yaşanmıştır. Havalimanının iki kez kapanması, karayollarının kapatılması ve kıyıdaki yazlık sitelerin tahliyesi, kısa dönemde rezervasyon iptallerine ve ziyaretçi kaybına yol açmıştır. Yangınların görüntülerinin ulusal ve uluslararası medyada yer alması ise bölgenin güvenli bir destinasyon olarak algılanmasını olumsuz etkileyebilir.

Kültür turizmi açısından risk daha da büyüktür. Gelibolu Yarımadası Tarihi Alanı, Truva ve Assos gibi alanlar ormanlık alanlarla iç içe ya da onlara yakındır. Bir yangının veya depremin bu alanlara zarar vermesi, telafisi mümkün olmayan bir kültürel miras kaybı anlamına gelir ve uzun dönemli turizm gelirlerini etkiler. Bozcaada ve Gökçeada gibi adalar ise ulaşımın deniz yoluna bağımlı olması nedeniyle deprem ve fırtına sonrasında erişim sorunu yaşama riski taşımaktadır.

6.3. Ormancılık ve ekosistem hizmetleri

Orman yangınlarının doğrudan ekonomik maliyeti yalnızca yanan odun değeriyle sınırlı değildir. Ormanlar; su havzalarını korur, toprak erozyonunu önler, karbon depolar ve arıcılık, mantar ve şifalı bitki toplama gibi orman dışı ürünler aracılığıyla kırsal geçim kaynakları sağlar. Kaz Dağları ve çevresindeki ormanlar, bu ekosistem hizmetleri açısından özellikle değerlidir. Yangından sonra bir ormanın eski işlevlerine kavuşması onlarca yıl sürebilir. Bu süre boyunca kaybedilen ekosistem hizmetleri, afetin görünmeyen ama kalıcı bir ekonomik maliyetidir. Yangın sonrası ağaçlandırma ve rehabilitasyon çalışmaları da kamu bütçesine ek yük getirmektedir.

6.4. Enerji

Enerji sektörü, Çanakkale'deki afetlerin ulusal ekonomiye yayılmasında belki de en kritik kanaldır. İldeki termik santrallerin toplam kurulu gücü Türkiye'nin elektrik arzında önemli bir paya karşılık gelmektedir. Büyük bir deprem, santrallerin otomatik olarak devre dışı kalmasına, yapısal hasara veya kıyıdaki yakıt boşaltma iskelelerinin zarar görmesine yol açabilir. Orman yangınları ise ormanlık alanlardan geçen yüksek gerilim iletim hatlarını etkileyerek üretilen elektriğin şebekeye aktarımını kesintiye uğratabilir. Kuraklık ve deniz suyu sıcaklığındaki artış da santrallerin soğutma verimliliğini düşürebilir.

Bu tür bir kesinti, Çanakkale'nin ötesinde elektrik arz güvenliğini etkileyebilir, piyasa fiyatlarını yükseltebilir ve ithal doğalgaza dayalı daha pahalı üretime geçilmesini gerektirebilir. Türkiye'nin enerji ithalatının dış ticaret dengesi üzerindeki ağırlığı düşünüldüğünde, bu durum dolaylı olarak cari açığa da yansıyabilir. Bu nedenle Çanakkale'deki enerji tesislerinin afet dayanıklılığı, ulusal enerji güvenliği politikasının bir parçası olarak değerlendirilmelidir.

6.5. Deniz taşımacılığı ve lojistik

Bölüm 5'te ayrıntılı biçimde ele alındığı gibi, Çanakkale Boğazı'ndaki aksamalar uluslararası deniz ticaretini doğrudan etkilemektedir. Boğaz, orman yangınlarının yanı sıra yoğun sis ve fırtına gibi meteorolojik olaylar nedeniyle de sık sık trafiğe kapatılmaktadır. Daha büyük bir risk ise Boğaz'da ya da yakınında meydana gelebilecek güçlü bir depremin kıyı tesislerine, kılavuzluk ve trafik yönetim altyapısına zarar vermesidir. Böyle bir senaryoda Boğaz'ın günlerce kapalı kalması, hem Türkiye'nin liman ve lojistik sektörü hem de Karadeniz ticaretine bağımlı ülkeler için ciddi ekonomik sonuçlar doğurabilir.

7. Risk Finansmanı ve Kahramanmaraş Depremlerinden Dersler

Bir afetin ekonomik etkisinin büyüklüğü kadar, bu etkinin kim tarafından ve ne hızla karşılandığı da önemlidir. Türkiye'de afet risk finansmanı ağırlıklı olarak zorunlu deprem sigortası, tarım sigortası ve kamu bütçesi üzerinden yürütülmektedir.

7.1. Zorunlu Deprem Sigortası (DASK)

1999 Marmara depreminin ardından kurulan Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK), belediye sınırları içindeki konutlar için zorunlu deprem sigortası sağlamaktadır. Ağustos 2025 itibarıyla Türkiye'deki 20 milyon 32 bin konutun 11 milyon 491 bini zorunlu deprem sigortası kapsamındadır; sigortalılık oranı yüzde 57 düzeyindedir. Aynı kaynağa göre Balıkesir'in sigortalılık oranı yüzde 64'tür. Çanakkale'de ise DASK verilerine göre sigortalılık oranı yüzde 57 seviyesindedir. Bu, ildeki her on konuttan dördünün depreme

karşı sigorta güvencesi olmadığı anlamına gelmektedir. Öte yandan 2025'te DASK'ın ödeme gücü 355 milyar liraya çıkarılmıştır.

Zorunlu deprem sigortası Çanakkale açısından önemli ancak sınırlı bir araçtır. Birincisi, sigorta yalnızca konutları kapsamakta; işyerleri, sanayi tesisleri, kamu altyapısı ve kırsal yerleşimlerin önemli bir bölümü kapsam dışında kalmaktadır. İkincisi, teminat tutarları bir üst sınırla belirlendiği için ağır hasarlı konutlarda kayıpların tamamını karşılamamaktadır. Üçüncüsü, sigorta yalnızca deprem ve deprem kaynaklı yangın gibi riskleri kapsamakta; orman yangını, taşkın ve kuraklık gibi ilde sık görülen afetler zorunlu sigorta sisteminin dışındadır. DASK'ın faaliyet raporunda sel, heyelan ve diğer afetleri de kapsayacak bir Zorunlu Afet Sigortası çalışmalarına yer verilmesi bu açıdan önemli bir adımdır.

7.2. Tarım sigortası (TARSİM)

Tarım Sigortaları Havuzu (TARSİM), devlet destekli tarım sigortası sistemi aracılığıyla bitkisel ürünler, seralar, hayvanlar ve su ürünleri için dolu, fırtına, sel ve yangın gibi risklere karşı teminat sağlamaktadır. Devlet, prim tutarının önemli bir bölümünü karşılayarak çiftçilerin sigortaya erişimini teşvik etmektedir. Ancak kuraklık riski, kapsamı ve ödeme koşulları bakımından sınırlı bir teminat olarak kalmaktadır. Çanakkale gibi kuraklığın sıklaştığı illerde çiftçilerin önemli bir bölümünün sigortasız olması, kuraklık kayıplarının doğrudan üreticiye ve ardından kamu yardımlarına yüklenmesine yol açmaktadır.

7.3. Kamu bütçesi

Sigorta kapsamı dışında kalan kayıplar büyük ölçüde kamu bütçesinden karşılanmaktadır. Orman yangınlarında söndürme operasyonları, tahliye ve geçici barınma, ağaçlandırma, zarar gören konut ve altyapının yeniden yapımı; depremlerde ise arama kurtarma, enkaz kaldırma, kalıcı konut inşası ve altyapı onarımı kamu tarafından üstlenilmektedir. Bu harcamalar, afetin yaşandığı ilden bağımsız olarak ulusal bütçeden finanse edildiği için Çanakkale'de yaşanan bir afetin maliyeti doğrudan tüm ülkeye yayılmaktadır.

7.4. Kahramanmaraş depremlerinden dersler

6 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri, Türkiye'nin afet risk finansmanı yapısının sınırlarını açıkça ortaya koymuştur. Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın tahminine göre depremlerin toplam ekonomik maliyeti yaklaşık 103,6 milyar dolardır (SBB, 2023). Bu maliyetin çok küçük bir bölümü sigorta tarafından karşılanmış; büyük bölümü kamu bütçesine ve doğrudan etkilenen hanelere yüklenmiştir. Deprem sonrasında yeniden yapılanma harcamaları bütçe açığını büyütmüş, kamu borçlanma ihtiyacını artırmıştır.

Çanakkale açısından bu deneyim üç ders içermektedir:

1. **Yapı stokunun dayanıklılığı en etkili risk azaltma yatırımıdır.** Kahramanmaraş'taki can ve mal kayıplarının büyük bölümü, yönetmeliklere uygun inşa edilmemiş veya denetlenmemiş yapılardan kaynaklanmıştır. Çanakkale'de özellikle kırsal yerleşimlerdeki eski yığma yapılar ve kıyıdaki denetimsiz yazlık yapılaşma risk taşımaktadır.
2. **Kritik altyapının işlevini sürdürmesi toparlanma hızını belirler.** Kahramanmaraş'ta havalimanı, karayolu ve İskenderun Limanı'ndaki hasarlar müdahale ve toparlanmayı yavaşlatmıştır. Çanakkale'de Boğaz, köprü, havalimanı ve enerji santrallerinin depreme dayanıklılığı bu açıdan stratejik önemdedir.

3. **Risk finansmanının çeşitlendirilmesi gereklidir.** Sigorta kapsamının artırılması ve afet tahvili gibi uluslararası risk transfer araçlarının kullanılması, kamu bütçesinin tek başına taşıdığı yükü hafifletebilir.

8. Sonuç ve Politika Önerileri

Bu çalışma, Çanakkale'de yaşanan doğal afetlerin Türkiye ekonomisine etkilerini kritik altyapı ve zincirleme etkiler perspektifinden incelemiştir. Temel bulgu, Çanakkale'deki afetlerin ekonomik öneminin doğrudan fiziksel kayıpların büyüklüğüyle ölçülemeyeceğidir. İl; Çanakkale Boğazı, termik santraller, ulaşım koridoru, tarımsal üretim ve kültürel miras gibi ulusal ölçekte kritik varlıklara ev sahipliği yapmaktadır. Bu nedenle ilde yaşanan görece küçük ölçekli bir afet bile ulusal ve uluslararası ölçekte dolaylı maliyetler yaratabilmektedir.

Bulgular şöyle özetlenebilir:

1. **Çok tehlikeli bir afet profili:** Çanakkale deprem, orman yangını, kuraklık ve taşkın tehlikelerini bir arada taşımaktadır. 2025–2026 döneminde bir yıldan kısa sürede kuraklıktan taşkın riskine geçilmesi, iklim değişikliğinin bu tehlikeleri daha oynak hale getirdiğini göstermektedir.
2. **Kritik altyapı üzerinden yayılma:** Ağustos 2025 yangınları, yaklaşık 1.160 hektarlık bir alanı etkileyen yerel bir afetin aynı anda Boğaz'daki uluslararası deniz trafiğini, havalimanını ve ana karayollarını aksatabildiğini göstermiştir.
3. **Enerji ve gıda güvenliği:** İldeki termik santraller ve tarım ovaları, afetlerin ulusal enerji arzına ve gıda fiyatlarına yansımasında başlıca kanallardır.
4. **Yetersiz risk finansmanı:** Çanakkale'de konutların yaklaşık yüzde 43'ü zorunlu deprem sigortasından yoksundur. Orman yangını, taşkın ve kuraklık kayıpları ise büyük ölçüde sigorta sisteminin dışında kalmakta ve kamu bütçesine yüklenmektedir.

Politika önerileri:

- **Kritik altyapı odaklı risk planlaması:** Çanakkale İl Afet Risk Azaltma Planı, il sınırlarıyla sınırlı kalmamalı; Boğaz, enerji santralleri, köprü ve havalimanının ulusal ekonomideki rolünü dikkate alan senaryolar içermelidir. Bu planlama AFAD, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün ortak katılımıyla yapılmalıdır.
- **Yangın ile deniz trafiği yönetiminin entegrasyonu:** Boğaz çevresinde yangınla mücadelede hava araçlarının operasyon alanları ile gemi trafiğinin kesişimini en aza indirecek protokoller geliştirilmeli; Boğaz'ın kapatılma süresi ve kapsamı mümkün olan en dar düzeyde tutulmalıdır.
- **Kentsel alan ile orman arasındaki ara bölgenin yönetimi:** Kıyıdaki yazlık siteler ve ormanla iç içe yerleşimlerde yangın emniyet şeritleri, yapı malzemesi standartları ve tahliye planları zorunlu hale getirilmelidir. Anız yakma ve tarım arazisindeki ihmallerle başlayan yangınlara karşı denetim ve farkındalık çalışmaları güçlendirilmelidir.
- **Enerji tesislerinin afet dayanıklılığı:** Termik santrallerin, iletim hatlarının ve kıyı yakıt tesislerinin deprem ve yangın dayanıklılığı bağımsız olarak denetlenmeli; ildeki enerji üretiminin kesintiye uğraması durumunda devreye girecek ulusal yedek kapasite planlanmalıdır.
- **Su ve kuraklık yönetimi:** Kentin tek içme suyu kaynağına bağımlılığı azaltılmalı, alternatif su kaynakları geliştirilmeli ve tarımda damla sulama gibi su tasarruflu yöntemler yaygınlaştırılmalıdır.

- **Risk finansmanının güçlendirilmesi:** Zorunlu deprem sigortasının kapsamı genişletilmeli, sel, heyelan ve yangını da kapsayan zorunlu afet sigortası hayata geçirilmeli, tarım sigortasında kuraklık teminatı geliştirilmelidir.

Çalışmanın sınırlılıkları ve gelecek araştırmalar: Bu çalışma betimsel nitelikte olup afet kayıplarının parasal büyüklüğünü ölçen bir model içermemektedir. Ağustos 2025 yangınlarına ilişkin resmi hasar ve kayıp tespitleri kamuoyuyla ayrıntılı olarak paylaşılmadığı için dolaylı kayıplar nitel olarak değerlendirilmiştir. Gelecek çalışmaların, girdi-çıktı modelleri veya hesaplanabilir genel denge modelleri kullanarak Çanakkale Boğazı'nın ya da ildeki enerji tesislerinin farklı sürelerle devre dışı kalması senaryolarının ulusal ekonomiye maliyetini hesaplaması literatüre önemli bir katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Akademik kaynaklar ve resmi raporlar

Cavallo, E., & Noy, I. (2011). Natural disasters and the economy: A survey. *International Review of Environmental and Resource Economics*, *5*(1), 63–102.

Çifçi, S. (2020). *Çanakkale'de meydana gelmiş olan doğal afetler ve risk azaltma çalışmaları* [Tam metin bildiri].

ECLAC. (2014). *Handbook for disaster assessment*. United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean.

Hallegatte, S., & Przyluski, V. (2010). *The economics of natural disasters: Concepts and methods* (Policy Research Working Paper No. 5507). World Bank.

Noy, I. (2009). The macroeconomic consequences of disasters. *Journal of Development Economics*, *88*(2), 221–231.

Rinaldi, S. M., Peerenboom, J. P., & Kelly, T. K. (2001). Identifying, understanding, and analyzing critical infrastructure interdependencies. *IEEE Control Systems Magazine*, *21*(6), 11–25.

Rose, A. (2004). Defining and measuring economic resilience to disasters. *Disaster Prevention and Management*, *13*(4), 307–314.

Skidmore, M., & Toya, H. (2002). Do natural disasters promote long-run growth? *Economic Inquiry*, *40*(4), 664–687.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı [SBB]. (2023). *2023 Kahramanmaraş ve Hatay depremleri raporu*. T.C. Cumhurbaşkanlığı.

UNDRR. (2015). *Sendai framework for disaster risk reduction 2015–2030*. United Nations Office for Disaster Risk Reduction.

Kurum raporları ve haber kaynakları

DASK. (2025). Doğal Afet Sigortaları Kurumu 2024 faaliyet raporu.

Haber kaynakları: Bianet (2025); Borsanın Gündemi: Çanakkale; Borsanın Gündemi: Kahramanmaraş; CNN Türk (2025); DHA (2025); DHA (2026); Diken (2025); Dünya (2025); Ekonomi Gazetesi (2025); Ensonhaber;

Evrensel (2026); Haberler.com (2025); Hürriyet; İndigo Dergisi (2025); Medyascope (2025a); Medyascope (2025b); Milliyet (2026); Timeturk (2025); Türkiye Gazetesi (2025); Yeni Asır (2026).