

## TÜRKİYE'Yİ KONU ALAN "LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ" ÇALIŞMALARINA YÖNELİK BİBLİYOMETRİK BİR ANALİZ

Doktora Öğrencisi Mehmet PEKMEZCİ  
Gaziantep Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,  
[pekmezci\\_mehmet@hotmail.com](mailto:pekmezci_mehmet@hotmail.com)

Doç.Dr. Hanifi Murat MUTLU  
Gaziantep Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,  
[mmutlu@gantep.edu.tr](mailto:mmutlu@gantep.edu.tr)

### Özet

Lojistik Performans İndeksi (LPI) kavramı ise, ilk kez 2007 Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek için oluşturulmuştur. Bu çalışma, Web of Science, Science Direct, Google Akademik, Dergipark, Ulakbim, Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Tez Merkezi, Taylor&Francis sosyal bilimler veri tabanında yer alan Lojistik Performans İndeks anahtar kelimesi bulunan ve konu olarak Türkiye'nin Lojistik Performansı ele alan "makro" düzeydeki tez ve makale çalışmalarının bibliyometrik analizini yapmaktır. Bibliyometrik analizler, bilimsel çalışmaların yazar, yayın yeri bilgisi, yıl, konu başlığı, araştırmanın amacı vb. gibi özelliklerin niceliksel ve araştırmacıların bulgularının niteliksel olarak incelenmesi ve değerlendirmeler yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bu sayede çalışma, Lojistik Performans İndeks konusu ile Türkiye'yi ele alan çalışmalar hakkında araştırmacıları bilgilendirmek, konu ile ilgili literatürdeki güncel durumları ve eğilimleri göstermek, araştırmacıların Türkiye'nin lojistik performansını hakkındaki görüşlerinin nitel olarak incelenmesini sağlamak ve ilerleyen süreçteki yapılacak çalışmaların hangi alanlarda yapılabileceği hakkında araştırmacılara ışık tutması açısından önem arz etmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** *Lojistik Performans İndeksi, Bibliyometrik Analiz, Nitel Araştırma.*

## A BIBLIOMETRIC ANALYSIS ON THE STUDIES OF "LOGISTICS PERFORMANCE INDEX" CONCERNING TURKEY

### Abstract

The Logistics Performance Index (LPI) concept was first introduced by the World Bank in 2007 to measure logistics performances of countries. This study performs bibliometric analysis of macro-level theses and articles; which are captured in the social sciences database in Web of Science, Science Direct, Google Scholar, Dergipark, Ulakbim, Council of Higher Education Thesis Center, Taylor&Francis having Logistics Performance Index keyword and are concerned with logistics performance of Turkey. Bibliometric analyses provides both quantitative evaluation of attributes of scientific work such as author, publisher, year, subject title and research objective, and qualitative evaluation of it such as findings of researchers. Thanks to these merits, this study is important for informing researchers on the subject of Logistics Performance Index and related research about Turkey, highlighting current status and prospective directions on the research literature, providing objective evaluation of viewpoints of researchers on the logistics performance of Turkey and shedding light into the areas of promise for future research.

**Keywords:** *Logistics Performance Index(LPI), Bibliometric Analysis, Qualitative research.*

## 1. Giriş

Malların ve hizmetlerin bir noktadan bir diğer noktaya zamanında ulaştırılması için gerekli faaliyetleri organize eden lojistik, 19. yüzyılın askeri terimi olarak literatüre girerken günümüzde tedarik zincirlerinin temelini oluşturan bir ögesidir. Uluslararası ticarete lojistik, uluslararası taşımacılık, depolama, gümrük izinleri, ödeme sistemleri gibi fonksiyonları ile önemli bir yere sahiptir. Bu fonksiyonlar çoğu zaman ürün sahipleri tarafından veya özel hizmet sağlayıcılar tarafından gerçekleştirilmektedir. Lojistik, özel kuruluşlar için ne kadar önem taşıyorsa ulusal hükümetlerin kamu politikaları için de bir o kadar önemlidir. Lojistik faaliyetlerin verimliliğini, ulusal hükümetlerin yaptığı hizmetler, yatırımlar ve politikalar belirlemektedir. Altyapı oluşturma, ulaştırma hizmetlerini geliştirecek çalışmaların yapılması, verimli bir gümrük prosedürlerinin oluşturulması, uygulanması ve denetlenmesi ulusal hükümetlerin önemli rol aldıkları alanlardır. Dünya ticaretinin son yirmi yılda göstermiş olduğu artış ve inovasyon süreci küresel lojistiğin de gelişmesine neden olmuş, lojistik faaliyetler ülkelerin ekonomik göstergelerini etkileyen bir değişken haline dönüşmüştür. Erkan'ın ifadesi ile (2014:62), lojistik sektörünün kantitatif ve kalitatif anlamda büyümesi, milli gelir içerisindeki payının artması ve taşıdığı stratejik önem bakımından gelişmesi en olası sektör olması beklenmektedir. Uca'nın ifadesi ile (2015:92), Lojistik Performans İndeksi'nin boyutlarından gümrüklerin ve gümrükleme süreçlerinin verimliliği ile ticaret ve taşımacılıkla ilgili alt yapı kalitesi Gayri Safi Milli Hasıla üzerinde pozitif etki yarattığını belirtmiştir. Ateş ve Işık (2010:104), Türkiye ölçek ekonomisine geçtikçe sanayi üretim artacak, üretimin artması nedeniyle birim maliyetler azalacak ve uluslararası pazarlarda Türk sanayi ürünleri nispeten ucuzlayacağı için ihracat artacaktır. İhracatın artması ise lojistik sektörünün gelirlerinin artması yani milli gelirin artması anlamına gelmektedir.

Dünya ticareti, küresel lojistik servis sağlayıcıların oluşturduğu bir ağ ile artan bir şekilde ülkeler arasında hareket etmektedir. Ancak tüccarlar bu ağı uluslararası pazarlarla bağlantı kurma kolaylığı için kullanabilme kapasitesi, büyük ölçüde ticaret prosedürleri, ulaştırma ve iletişim altyapısı, destek hizmetleri için iç pazar gibi ülkeye özgü faktörlere bağlıdır. Lojistik Performans İndeksi (LPI) ve bileşen göstergeleri, lojistik performansın bu önemli boyutlarını daha iyi anlamak için benzersiz bir küresel referans noktası sağlamaktadır (Arvis vd., 2010:1).

Dünya lojistik sektörünün ülkeler arasındaki karşılaştırılmalı durumunu gösteren en önemli gösterge olan Lojistik Performans İndeksi (LPI), dünya çapında uluslararası lojistik servis sağlayıcıları kapsamında olan bir anket çalışmasıdır (Çemberci vd., 2015:1515). LPI, ilk olarak Dünya Bankası tarafından 2007 yılında geliştirilmiş ve ülkelerin lojistik performanslarını belirli kriterlere göre ölçmek, puanlarına göre sıralamak için 2010 yılında genişleyen ve güncellenen bir indekstir (Güner ve Coşkun, 2012:330).

LPI, Dünya Bankası'nın "Rekabete Bağlanma" raporu olarak da bilinmektedir. Bu rapor 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 yıllarında yayınlamıştır. LPI, her bir boyutun beş puanlık bir ölçekte değerlendirildiği ülkelerin ticaret lojistiği performansının en önemli yönlerini oluşturan altı alt boyut ile incelemektedir. Bu boyutlar:

- Gümrük; gümrükleme işlemlerinin etkinliği.
- Altyapı; ticaret ve ulaşım ile ilgili altyapının kalitesi.
- Uluslararası gönderiler; rekabetçi fiyatlı gönderilerin düzenlenmesi kolaylığı.
- Lojistik Kalite; lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi.
- Takip ve İzleme; sevkiyatları takip etme ve izleme yeteneği.

- Zamanındalık; gönderilerin planlanan veya beklenen süre içerisinde alıcıya ulaşma sıklığı.

LPI, ilk uygulandığı 2007 yılında, ülkeler arasındaki lojistik uçurumun ilk kapsamlı, derinlemesine ve bütüncül bir biçimde değerlendirmiş bir çalışma olarak son derece önemlidir. Dünya çapındaki lojistik profesyonellerinden ilk elden alınan bilgilere dayanarak, gümrük prosedürlerinin, lojistik maliyetlerinin, gönderileri izleme ve takip etmek için altyapı kalitesinin, zamanında hedefe ulaşma ve yurtiçi lojistik endüstrisinin yeterliliğine kadar tedarik zinciri performansının kapsamlı bir durumunu yansıtılması sağlanmaktadır (Arvis vd. 2007:1). 2007 yılında yapılan değerlendirmede 7 kriter söz konusu iken daha sonraki değerlendirmeler 6 kriter üzerinden yapılmış ve yurtiçi lojistik maliyetler kriteri 2010 yılı itibarıyla değerlendirme dışı bırakılmıştır (Uca vd., 2015:88). 2007 yılında yapılan LPI çalışmasına göre ankete katılan 150 ülkeden elde edilen 5,000 adet veri değerlendirilmiştir. Türkiye, 150 ülke arasında 3,14 toplam puan ile 34. sırada yer almıştır.

2010 yılında yapılan LPI çalışmasına göre; Türkiye, ankete katılan 155 ülke arasında 3,22 toplam puan ile 39. sırada, 2012 yılında yine 155 ülke arasında 3,51 toplam puan ile 27. sırayı, 2014 yılında ankete katılan 160 ülke arasında 3,50 toplam puan ile 30. sırada, 2016 yılında yine 160 ülke arasında 3,42 toplam puan ile 34. sırada yer almıştır.

LPI, ülkelerin lojistik performans durumlarını gözler önüne sererek birbirleri ile sürekli küresel bazda rekabet içerisinde olan ülkelerin birbirlerinin performanslarını izlemelerini ve diğer ülkelerle kendi durumlarını mukayese edebilme imkanı sunmaktadır. Ayrıca ülkelere ait LPI sonuçlarına göre eksik yönlerini görerek geliştirmesi gereken alanları tespit edebilir ve bu konuda politikalar geliştirebilme imkanına kavuşabilirler. Bu nedenle bu makro çalışma LPI ile ilgili kapsamlı bir literatür incelemesi yapmayı amaçlamaktadır. Ancak, LPI 160 farklı ülkeyi kapsadığı için bu alanda yapılan her bir ülkeye ait çalışmaların genel toplam sayısı yoğun olacağından dolayı bu çalışmanın kapsamı "Türkiye'yi konu LPI çalışmaları" ile sınırlandırılmıştır.

Bu çalışma giriş, literatür incelemesi, yöntem, analiz, sonuç olmak üzere beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde bu çalışmanın amacı ve kapsamı ile ilgili bilgi verilmiştir. Literatür incelemesinde ise bibliyometrik analiz ve LPI ile ilgili literatürde bulunan çalışmalara ilgili bilgiler sunulmuştur. Yöntem bölümünde ise, çalışmada nasıl bir metod kullanıldığı, hangi parametrelerin incelendiği vurgulanacaktır. Analiz bölümünde, literatür taraması sonrası bulunan makalelere ilişkin temel noktalar tablo halinde verilecektir. Sonuç bölümünde ise, elde edilen bulgular tartışılacak ve öneriler verilecektir.

## 2. Literatür Taraması

Bilimsel iletişimin sağlanmasında aracı olan akademik yayınların belirli zaman aralıkları ile incelenmesi, hem bilimsel çalışmaların o dönemdeki gelişme çizgisinin ortaya konması hem de eğilimlerin neler olduğu hakkında bilgi sahibi olunması açısından önemlidir. Bu tür çalışmalar sonucu elde edilen bulgular bir taraftan incelemeye konu olan bilim dalının zaman içerisinde gösterdiği gelişimin takibini kolaylaştırmakta, bir taraftan da, o alanda ortaya çıkan sorunların ve bu sorunları giderebilmek için yapılabilecek düzenlemelerin tartışılmasını sağlayabilmektedir (Çiçek ve Kozak, 2012:735-736). Bu yöntemlerden biri de bibliyometrik analizlerdir. "Bibliyometri" terimi ilk olarak 1969 yılında Alan Pritchard tarafından, bilimsel yazılı belgelerin çeşitli yönlerini ölçmek ve analiz etmek, dijital iletişimin yöntemlerini araştırmak için kullandığı yeni bir disiplini tanımlamak için kullanmıştır (Pritchard, 1969:348).

Türkiye'deki ilk bibliyometrik çalışmalar temel bilimlerde Türkiye'nin yayın üretkenliğini ölçmeye çalışan bir çalışmayla 1970'li yıllarda başlamış; uzunca bir dönem çok az sayıda çalışma yapılmış olup 1990'lardan itibaren bibliyometrik analizlerde önemli bir artış meydana gelmiştir. Türkiye'de 1970 yılında Ahmet Kemal Özınönü tarafından yayınlanan

“Growth in Turkish Positive Basic Sciences” adlı kitabında bu alanda yapılan çalışmaların öncüsü olduğu söylenebilir (Al, 2008:9).

Lojistik alanında yapılan bibliyometrik çalışmalar literatürde sınırlı sayıda olduğu gözlemlenmiştir. Lojistik alanında yapılan bibliyometrik bir çalışma olan Suvacı (2016), "Sosyal Bilimler Veri Tabanında Yayımlanan Lojistik ve Tedarik Zinciri Makalelerinin Bibliyometrik Profili" çalışmasında "Tedarik Zinciri" ve "Lojistik Yönetimi" konuları ile ilgili ULAKBİM resmi sitesinde 47 dergi içerisinde 1776 sayı taranmış "Tedarik Zinciri" ve "Lojistik" Anahtar kelimesi bulunan 34 makaleye ulaşmıştır. Suvacı, araştırma sonucu olarak ilgili anahtar kelimeler ile ilgili çalışmaların sınırlı sayıda olduğunu ve 2001 yılından önce bu konularda yapılmış herhangi bir çalışmanın olmadığını tespit etmiştir. Ayrıca sonuçlara göre en çok çalışılan konun "Lojistik Köyler (Merkezler)" olduğu sonucuna varmıştır.

LPI literatürü incelendiğinde ise, Türkiye ile ilgili yapılan çalışmaların sınırlılığı dikkat çekicidir. İris ve Tanyaş (2011), 2010 LPI altı alt boyutuna göre Türkiye'nin geliştirmesi gereken yönler tespit edilmiş ve bu sorunu çözmeye yönelik en uygun projenin tespit edilmesini amaçlamıştır.

Danacı ve Nacar (2017), Türkiye'nin Lojistik Performansını Avrupa Birliği'nin bazı ülkeleri ile mukayese etmeye çalışmıştır. Sonuç olarak ülkelerin lojistik performansları ile GSYİH arasında istatistiki açıdan anlamlı ve güçlü bir ilişki olduğunu tespit etmiştir.

Güner ve Coşkun (2012), çalışmasında ekonomik ( GSYİH, büyüme, toplam yatırım harcamaları) ve sosyal (politik risk, demokrasi indeksi, insani gelişim indeksi) faktörlerin LPI üzerindeki etkisini araştırmış, sosyal faktörler ile LPI arasında güçlü bir ilişki olduğu sonucuna varılmıştır.

Yapraklı ve Ünalın (2016), 2007-2016 yılları arasında Dünya Bankası tarafından yayımlanan LPI skorlarını incelemiş, Türkiye'nin küresel boyuttaki durumunu ele almıştır. Sonuç olarak Türkiye'nin lojistik performans açısından ilerleme kaydetmiştir. Ancak küresel bazda sıralamada önemli bir değişiklik olmadığını tespit etmiştir.

Uca (2015), çalışmasında GSMH ile LPI arasındaki ilişkiyi incelemeyi hedeflemiştir. Sonuç olarak GSMH ile LPI alt boyutlarından gümrük ve gümrükleme süreçlerinin verimliliği, ticaret ve taşımacılıkta altyapı kalitesi arasında anlamlı bir ilişki olduğunu ortaya koymuştur.

Çakır (2016), OECD ülkelerinin lojistik performanslarını yeni bir karma metodoloji ile ölçmeye çalışmıştır. Yeni yöntem ile belirsizlikleri de modele dahil ederek daha sağlıklı bir performans ölçümünün sağlandığı vurgulanmıştır.

Erdoğan (2015), çalışmasında Türkiye'nin Lojistik Performans durumunu ortaya koymak ve performansı arttırmak için çözüm önerileri sunmaktadır.

Çemberci (2015), Küresel Rekabet İndeksinin ile LPI'nin alt boyutları üzerinde etkisini incelemiştir. Sonuç olarak: Küresel Rekabet İndeksinin LPI alt boyutlarından uluslararası taşımacılık, lojistik yetkinlik, takip ve izlenebilirlik, zamanında teslim üzerinde moderatör bir etkisi olduğu tespit edilmiştir.

Ojala ve Çelebi (2015), Türkiye ile ilgili bir vaka analizi yapmıştır. LPI kriterlerinde ülkemize akran ülkelerin durumları mukayese edilmiştir. Lojistik performansın iyileştirilmesi için politikalar geliştirilmesinin gerekliliğinin önemini vurgulamıştır.

Acar (2015), Kore'nin lojistik bir üs olarak Avrupa ve Asya kıtaları için önemli olduğu bu önemi arttırmanın Türkiye'den geçtiğini belirtmiştir. Bu doğrultuda "Yeni İpek Yolu Projesine" destek olunması, altyapı çalışmalarına önem verilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Sofyalıoğlu ve Kartal (2013), Avrupa ve Asya arasında köprü konumunda bulunan Türkiye'nin bu tarihi yolu yeniden harekete geçirmek, canlandırmak için yapılan politikalar ve yapılması gerekenler üzerinde durmuştur.

Erkan (2014), Küresel Rekabet Gücü İndeks ve alt bileşenlerinin LPI üzerindeki etkisini araştırmıştır. Sonuç olarak: Küresel Rekabet Gücü İndeks alt bileşenlerinden teknolojik altyapı ve pazar büyüklüğünün LPI üzerinde etkisi olduğunu tespit etmiştir.

### 3. Yöntem

Bu çalışmada sistematik literatür taraması yapılmıştır. Sistematik literatür taraması önceki çalışmaların belirlenmesi, değerlendirilmesi ve sentezlenmesine dayanan sistematik, kapsamlı ve türetilmiş bir yöntemdir (Aksoy v.d, 2014: 110). Bu çalışmada, Web of Science kapsamında yer alan sosyal bilimler veri tabanında (Science Direct, Google Akademik, Dergipark, Ulakbim, Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Tez Merkezi, Taylor&Francis) yer alan Lojistik Performans İndeks-Endeks anahtar kelimesi bulunan ve Türkiye'yi konu alan yayınların bibliyometrik incelenmesi ve analizi gerçekleştirilmiştir. YÖK Tez Merkezinde yapılan tarama sonucunda bulunan 2 adet yüksek lisans tezi bulunmuştur. Bu tezler için ayrıca bu tezler Tablo-1'e eklenmemiştir. Tarama sonucunda ulaşılan yayınların yazar, yıl, başlık, amaç, örneklem büyüklüğü, hipotez, kullanılan yöntem ve sonuçlarına ilişkin bilgiler derlenerek "Tablo-1' de" sunulmaktadır.

### 4. Analiz

Yapılan tarama sonucunda elde edilen verilere dayalı olarak Lojistik Performans İndeks (LPI) ile ilgili yapılan literatür değerlendirilmesinde 13 makale belirlenmiş ve bu makaleler bibliyometrik özelliklerine göre analizi yapılmıştır. Bu makaleler ile ilgili bulgular "Tablo-1'de" detaylı olarak yer almaktadır.

Elde edilen çalışmalar amaçları itibari ile bakıldığında, Türkiye'nin lojistik sektöründeki konumu, diğer ülkeler ile lojistik performansının mukayese edilmesi, ekonomik ve sosyal faktörlerin Türkiye'nin lojistik performansına etkisinin olup olmadığı, Küresel Rekabet İndeksinin LPI'i üzerinde etkisinin olup olmadığı üzerinde toplanmıştır.

Çalışmaların tamamında örneklem yapısı incelendiğinde konu gereği Dünya Bankası tarafından hazırlanan LPI verilerini yani ikincil veriler kullanmıştır. Nicel analizler ağırlıklı olmakla beraber nitel analizler de mevcuttur. Yöntem olarak regresyon analizinin yanı sıra, ağırlıklı puan, hiyerarşik kümeleme, korelasyon, yığınlaşma, yapısal eşitlik, objektif kriter ağırlıklandırma, basit toplamlı ağırlıklandırma, bulanık doğrusal regresyon analizleri kullanılmıştır. LPI verileri ülke bazlı ekonomik göstergelerdir. Bu nedenle çalışmaların tamamı makro düzeydedir.



**Tablo1: Lojistik Performans İndeks (LPI) Literatür İncelenmesi**

Yazar(lar)/Yıl/Başlık	Araştırmanın Amacı	LPI	Araştırma Hipotez ve Sonuçlar	Örneklem	Yöntem
<p>Çağatay İRİS, Mehmet TANYAŞ (2011)</p> <p>"ANALYSIS OF TURKISH LOGISTICS SECTOR AND SOLUTIONS SELECTION TO EMERGING PROBLEMS REGARDING CRITERIA LISTED IN LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI)"</p>	<p>Türk lojistik sektörü istatistiksel olarak her bir ulaşım modu ve lojistik etkinliği açısından analiz edilmiştir. Analiz aşaması, trafik (akışlar), altyapı ve taşıma türleri olarak adlandırılan üç temel çerçeveye dayanmaktadır. Analiz aşamasından elde edilen sorunlar, 2010 yılında Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans İndeksi Raporunda listelenen kriterlere göre kümelendi.</p>	<p>2010 Lojistik Performans İndeks ölçüm kriterlerine göre Türkiye'nin geliştirmesi gereken yönleri üzerinde hazırlanan projeler içerisinde en uygun olanı seçilmeye çalışılmıştır.</p> <p>Projeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tüm depolama, dağıtım faaliyetleri ve ülke çapında ağ istatistikleri, rotaları, programları elde etmek için ulusal bir veri tabanı oluşturulması.</li> <li>• Tüm endüstriyel bölgeleri uygun limanlara veya demiryolu bağlantılarına bağlama.</li> <li>• Üst düzeyde lojistik faaliyetler için zorunlu uydu iletişimi ve Radyo Frekanslı Tanımlama uygulamaları.</li> <li>• Yük köylerini ve kombin taşımacılık stratejilerini değerlendirmek için yapısal bir altyapı oluşturmak.</li> <li>• Ürünleri işlemek ve kamyon sürücülerinin dinlemesi için yeni merkezler ve dağıtım merkezleri kurmak</li> <li>• Daha yüksek teknolojiye sahip gümrük, liman ve merkezlerde kontrol mekanizmalarını ve ekipmanlarını modernize etmek.</li> </ul> <p>Sonuç olarak "Yük köylerini ve kombin taşımacılık stratejilerini değerlendirmek için yapısal bir altyapı oluşturmak" alternatifini birincil çözüm olarak tespit edilmiştir.</p>			Ağırlıklı Puan Modeli

<p style="text-align: center;">Tuğçe DANACI, Ramazan NACAR (2017)</p> <p style="text-align: center;">"KÜMELEME ANALİZİ İLE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARET VELOJİSTİK PERFORMANSININ AVRUPA BİRLİĞİ (AB) ÜYESİ ÜLKELERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI"</p>	<p>Türkiye'nin ithalat ve ihracat verileri dikkate alınarak lojistik performansını Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile karşılaştırmak ve Türkiye'nin hangi ülkelere daha yakın bir dış ticaret sergilediğini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır.</p>	<p>Kümeleme analizi sonunda ülkeler beş ayrı kümeye ayrılarak, Türkiye'nin Polonya, Letonya, Macaristan, Portekiz, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya'nın bulunduğu orta seviyede dış ticaret performansı sergileyen ülkeler kümesinde yer aldığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca ülkelerin lojistik performansları ile kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla arasında istatistiki açıdan anlamlı ve güçlü bir ilişki olduğu ortaya çıkarılmıştır.</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Hiyerarşik Kümeleme Analizi, Korelasyon Analizi</p>
<p style="text-align: center;">Samed GÜNER, Erman COŞKUN (2012)</p> <p style="text-align: center;">"COMPARISON OF IMPACTS OF ECONOMIC AND SOCIAL FACTORS ON COUNTRIES' LOGISTICS PERFORMANCES: A STUDY WITH 26 OECD COUNTRIES"</p>	<p>Ekonomik ve sosyal faktörlerin, ülkelerin rekabet güçleri ile çok önemli olan lojistik performansı ile ilişkisini ortaya koymayı amaçlamıştır.</p>	<p><b><u>Ekonomik Faktörler:</u></b> Ülkelerin Gayri Safi Yurt İçi Hasılası, ekonomik büyüme oranları, toplam yatırım harcamaları olarak modele dahil edilmiştir. <b><u>Sosyal Faktörler:</u></b> Politik risk, demokrasi indeksi, insani gelişim indeksi olarak modele dahil edilmiştir.</p> <p>Sonuç olarak ekonomik ve sosyal faktörler ile lojistik performans indeksi arasındaki ilişkiler incelenmiş ekonomik faktörler ile lojistik performans arasında zayıf bir ilişkinin olduğu, sosyal faktörler ile lojistik performans arasında güçlü bir ilişkinin olduğu tespit edilmiştir.</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Korelasyon Analizi</p>

<p>Tevfik Şükrü YAPRAKLI, Musa ÜNALAN (2016)</p> <p>"KÜRESEL LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ VE TÜRKİYE'NİN SON 10 YILLIK LOJİSTİK PERFORMANSININ ANALİZİ</p>	<p>2007 yılı ve sonrasında 2010, 2012, 2014, 2016 yıllarında, Dünya Bankası Uluslararası Ticaret birimi tarafından yayınlanan Lojistik Performans İndeksi raporları esas alınarak; ülkeler bazında lojistiğin küresel boyuttaki durumu ile Türkiye'nin lojistik bakımından uluslararası piyasadaki konumu incelenmiştir.</p>	<p>Ülkelerin indeks içerisindeki sıralamaları belirlenirken altı temel bileşen dikkate alınmıştır:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gümrükleme işlemlerinin verimliliği</li> <li>• Ticaret ve taşımacılık altyapılarının kalitesi</li> <li>• Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık</li> <li>• Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite</li> <li>• Sevkiyatların izlenebilirliği ve takibi</li> <li>• Sevkiyatların zamanında ulaşması</li> </ul> <p>Sonuç olarak: Türkiye'nin son on yılda lojistik performans açısından hem genel hem de alt bileşenler bazında ilerleme sağladığı fakat dünya sıralaması bakımından önemli bir değişikliğin olmadığı tespit edilmiştir.</p>	<p>İkincil Veri</p>	
<p>Atilla DEMİRBİLEK vd., (2018)</p> <p>"LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ VE HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI İLİŞKİSİ:2007-2016 TÜRKİYE ÖRNEĞİ</p>	<p>Küreselleşme olgusunu desteklediği düşünülen modern ulaşım teknolojilerinden havayolu kargo taşımacılığı ile ulus devletlerin dış ticaret anlayışlarını yansıtabilecek bir ölçü olarak kabul edilen Lojistik Performans İndeksi'nin ilişkisi Türkiye ölçeğinde incelenmesini amaçlamaktadır.</p>	<p>Türkiye için 2005-2006 yıllarına ait LPI veri sonuçları 2007'de ve en son veriler ise 2016 yılında Dünya Bankası tarafından açıklanmıştır. 2005-2016 arasındaki 11 yıl içerisinde elde edilen birincil veri durumundaki 5 adet veri (2007, 2010, 2012, 2014, 2016) Doğrusal Regresyon imkanı tanımamıştır. Sonuç olarak; Havayolu kargo taşımacılığının küreselleşmede etkili gücünün, Lojistik Performans İndeksine de yansıdığı ve özellikle gümrük ve zaman sabitesi parametrelerinde yoğun etkili olduğu gözlemlenmiştir.</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Doğrusal Regresyon Analizi</p>



<p>Nagehan UCA vd., (2015)</p> <p>"LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ BİLEŞENLERİNİN GAYRİ SAFİ MİLLİ HASILA ÜZERİNDEKİ ETKİSİ"</p>	<p>Gayri Safi Milli Hasıla ile Lojistik Performans İndeksi arasındaki ilişkinin belirlenmesi ve lojistik performans göstergelerinin ülkelerin GSMH üzerindeki etkisini incelemeyi hedeflemiştir.</p>	<p>Lojistik Performans İndeksini oluşturan boyutların her birinin gayri safi milli hasıla ile ilişkisi araştırmanın hipotezlerini oluşturmaktadır. Model ile elde edilen verilerin uyumluluğu beş çeşit uyum ölçeklerine göre değerlendirilmiştir.</p> <p><b>H1:</b> "Gümrüklerin ve gümrükleme süreçlerinin verimliliği ile GSMH arasında ilişki vardır.(+)"  <b>H2:</b> "Yüklemede rekabetçi fiyatlandırma ile GSMH" arasında ilişki vardır.(-)"  <b>H3:</b> "Lojistik hizmetlerinin kalite ve yeterliliği ile GSMH arasında ilişki vardır.(-)"  <b>H4:</b> "Sevkiyatların izlenebilirliği ile GSMH arasında ilişki vardır.(-)"  <b>H5:</b> "Yüklemelerin zamanında varış yerine ulaşması ile GSMH arasında ilişki vardır.(-)"  <b>H6:</b> "Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapı kalitesi ile GSMH arasında ilişki vardır.(+)"</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Yapısal Eşitlik Analiz</p>
<p>Süleyman ÇAKIR, (2016)</p> <p>"MEASURING LOGISTICS PERFORMANCE OF OECD COUNTRIES VIA FUZZY LINEAR REGRESSION"</p>	<p>Dünya Bankası tarafından sağlanan Lojistik Performans İndeksi verilene dayanarak hazırlanan modeli kullanarak ekonomik işbirliği ve kalkınma örgütü (OECD) ülkelerinin lojistik performanslarını ölçmeyi hedeflemiştir.</p>	<p>2014 Lojistik Performans İndeks verilerini kullanarak Criteria Importance Through Intercriteria Correlation (CRITIC), Simple Additive Weighting (SAW) ve Peters'in Fuzzy Linear Regression (FLR) metodlarının birleşimi olan yeni bir karma metodoloji yardımıyla ülkelerin lojistik performanslarını ölçmüştür. Elde edilen sonuçlar diğer alternatif yöntemler (TOPSIS, VIKOR) ile kıyaslanmıştır. Sonuç olarak yeni yöntemin avantaj ve farklılıkları görülmüş yöntemin sadece performans ölçümündeki belirsizlikleri değil, belirsizlik içeren tüm sorunların modellenmesinde kullanılabileceği tespit edilmiştir.</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Objektif Kriter Ağırlıklandırma, Basit Toplamlı Ağırlıklandırma, Peter'in Bulanık Regresyon Modeli</p>

<p>Ali ERDOĞAN (2015)</p> <p>"PERFORMANS OF TURKEY IN LOGISTICS AND SUGGESTION FOR SOLUTIONS TO IMPROVE PERFORMANCE"</p>	<p>Türkiye'nin lojistik performans durumunu yansıtmak ve performansı arttırmak için çözüm önerileri sunmaktır.</p>	<p>Düşük gelirli ülkeler, alt yapı ve gümrük sınırlarındaki yönetimlerin iyileştirilmesi ile gelişimin sağlanacağını vurgulamıştır. Orta gelirli ülkeler, ulaştırma, kargo sevkiyatı ve depolama gibi lojistik hizmetleri geliştirmek için bir strateji benimsemelidir. Yüksek gelirli ülkelerde "Yeşil Lojistik" konusu önem arz etmektedir. Türkiye'de ise Lojistik performansını geliştirmesi için ilgili çalışmanın öneri ve tavsiyeleri ise:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hedefler doğrultusunda lojistik alt yapısını güçlendirmeli.</li><li>• Lojistik sektörünün, ihtiyaç duyduğu kalifiye eleman yetiştirilmeli ve bu doğrultuda akademik personel ve öğrencilerin sektördeki gelişmeleri takip etmeli.</li><li>• "Lojistik Master Planı" hazırlanmalı.</li><li>• İntermodal taşımacılıkta ortak projeler üretebileceği uluslararası yapılar kurulmalıdır.</li><li>• Gümrük standartları geliştirilmeli, bürokratik gecikmeler ortadan kaldırılmalı, transit taşımacılık kotaları kaldırılmalıdır.</li><li>• Gümrükte bekleme sorunları kaldırılmalı ve gümrüklerimiz 24 saat hizmet verebilir hale getirilmelidir.</li><li>• Bilgi Teknoloji yatırımları yapılmalı ulusal bazda lojistik veritabanı oluşturulmalıdır.</li></ul>	<p>İkincil Veri</p>	
--	--	--	---------------------	--

<p>Murat ÇEMBERCİ v.d, (2015)</p> <p>"THE MODERATOR EFFECT OF GLOBAL COMPETITIVENESS INDEX ON DIMENSIONS OF LOGISTICS PERFORMANCE INDEX"</p>	<p>Küresel Rekabet İndeksi (GCI)'nin Lojistik Performans İndeksi'nin altı boyutunun her biri üzerindeki moderatör etkisini Hiyerarşik Regresyon yöntemi ile incelemeyi hedeflemiştir.</p>	<p>İlgili çalışmada Küresel Rekabet İndeksi (GCI)'nin Lojistik Performans İndeksi hesaplaması yapılan kriterler üzerindeki etkisi modellenmiştir.</p> <p>Hipotezler:</p> <p><b>H1:</b> Küresel Rekabet İndeksi, gümrüklerin Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (-)</p> <p><b>H2:</b> Küresel Rekabet İndeksi, altyapının Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (-)</p> <p><b>H3:</b> Küresel Rekabet İndeksi, uluslararası taşımacılığın Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (+)</p> <p><b>H4:</b> Küresel Rekabet İndeksi, lojistik yetkinliğin Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (+)</p> <p><b>H5:</b> Küresel Rekabet İndeksi, takip ve izlemenin Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (+)</p> <p><b>H6:</b> Küresel Rekabet İndeksi, gönderilerin zamanında tesliminin Lojistik Performans İndeksi üzerindeki etkisi üzerinde moderatör etkiye sahiptir. (+)</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Hiyerarşik Regresyon</p>
--	---	--	---------------------	-----------------------------

<p>Lauri OJALA, Dilay ÇELEBİ (2015)</p> <p>"THE WORLD BANK'S LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI) AND DRIVERS OF LOGISTICS PERFORMANCE"</p>	<p>Türkiye ile ilgili bir vaka incelemesi yaparak ticaret ve ulaştırma politikası ortamının nitel bir değerlendirmesini yapmayı hedeflemiştir.</p>	<p>Lojistik Performans İndeks verileri doğrultusunda Türkiye'nin lojistikte bulunduğu nokta tespit edilmiştir. LPI kriterleri üzerinde durulmuş, bu kriterler belirlenen akran ülkelerin durumu ile kıyaslanmıştır.</p> <p>İlgili çalışmada lojistik performansın iyileştirilmesi için politikaların geliştirilmesinin önemini vurgulamakta ve etkin politikalar uygulayarak ülkelerin uluslararası pazarlarda rekabet edilebilirliğini önemli ölçüde arttırabilmektedir. Ülkelerin Lojistik Performans İndeks skorlarını iyileştirmelerinin kapsamlı reformlar gerektiren karmaşık bir görev olduğu sonucuna varılmıştır.</p>	<p>İkincil Veri</p>	<p>Vaka Analizi</p>
<p>A. Zafer ACAR v.d, (2015)</p> <p>"TURKEY AS A REGIONAL LOGISTIC HUB IN PROMOTION OF REVIVALING ANCIENT SILK ROUTE BETWEEN EUROPE AND ASIA"</p>	<p>Kore, Asya ve Avrupa'nın geleceği için gelişmekte olan bir lojistik merkez olarak görülmektedir. İlgili çalışma Asya ile Avrupa arasında yapılan Avrasya projelerinde iki kıta arasında köprü konumunda olan Türkiye'nin önemini vurgulamıştır.</p>	<p>Asya ile Avrupa arasında ticaretin gelişimi için projeler ve ulaşım bağlantılarının modernizasyonunu zorunlu kılmaktadır. Yeni İpek yolu projesi için Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan önemli bir rol üstlenmektedir. İki kıta arası ticaretin gelişmesi ve hacminin büyümesi yeni lojistik üsleri, deniz bağlantısını zorunlu kılmaktadır. Bu doğrultuda ilgili ülkeler ve yatırımcılar Lojistik Performans İndekslerini takip etmeli, Yeni İpek yolu Projesine destek olmalı altyapı geliştirilmeli, ulaşım kapasitesini arttırmalıdır. Böylece maliyetler azaltılabilir ve teslimat süreleri kısalmalıdır.</p>	<p>İkincil Veri</p>	

<p>Çiğdem SOFYALIOĞLU, Burak KARTAL (2013)</p> <p>"TÜRKİYE VE AVRASYA EKONOMİK TOPLULUĞU ÜLKELERİNİN LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE BAZI ÇIKARIMLAR"</p>	<p>Türkiye'nin coğrafi konu gereği Asya ile Avrupa kıtasını birbirine bağlayan bir köprü konumundadır. Tarih boyunca bu iki kıta arasında bağlantıyı sağlayan en kısa yol güzergahı buradan geçmektedir. Bu çalışmada yapılan çalışmada bu yol güzergahını yeniden parlatmak için yapılan politikalar ve yapılması gerekenler üzerinde durulmuştur.</p>	<p>AVET ülkeleri ile dış ticareti geliştirebilmek için gerekli şartların oluşturulması önem taşımaktadır. Karayolları ve demiryollarında söz konusu ülkelerde fiziki standartlar geliştirilmelidir. Fiziksel altyapı standartlarının ülke bazında iyileştirilmesi yeterli olmamaktadır. Standartların uluslararası düzeyde, güzergah bütününde geçerli hale getirilmesi gereklidir. Ayrıca bu ülkelerde gümrük geçişlerinin hızlandırılması için gerekli bilgi teknolojisi alt yapısının iyileştirilmesi, gümrükle ilgili transit geçiş belgelerinin de topluluğa üye ülkelerce uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.</p>	<p>İkincil Veri</p>	
<p>Birol ERKAN (2014)</p> <p>"TÜRKİYEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE REKABET GÜCÜ"</p>	<p>Küresel Rekabet Gücü İndeksi ve alt bileşenlerinin Lojistik Performans İndeksine etkisi regresyon analiziyle tespit edilmiştir.</p>	<p>Küresel Rekabet Gücü İndeksi ve alt bileşenlerinin, ülkelerin Lojistik Performansı üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Hipotezler: <b>H1:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi kurumsal yapı bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-) <b>H2:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi altyapı bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-) <b>H3:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi makro ekonomik istikrar bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-) <b>H4:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi sağlık ve ilköğretim bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-) <b>H5:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi yüksek öğretim ve işbaşında eğitim bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p>	<p>İkincil Veri (133 Ülkenin Lojistik Performans İndeksi ve Küresel Rekabet Gücü İndeksi)</p>	<p>Regresyon Analizi</p>

		<p><b>H6:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi ürün piyasalarının etkinliği bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p> <p><b>H7:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi emek piyasalarının etkinliği bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p> <p><b>H8:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi finansal piyasaların gelişmişliği bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p> <p><b>H9:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi teknolojik altyapı bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(+)</p> <p><b>H10:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi pazar büyüklüğü bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(+)</p> <p><b>H11:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi iş dünyasının gelişmişlik düzeyi bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p> <p><b>H12:</b> Küresel Rekabet Gücü İndeksi inovasyon bileşeninin Lojistik Performans üzerinde etkiye sahiptir.(-)</p> <p>Genel anlamda Küresel Rekabet Gücü İndeksi değerlerinin lojistik performansları üzerinde etkisinin olmadığı görülmüştür. Ayrıca teknoloji altyapılarını geliştiren ve pazarını büyüten ülkelerin lojistik performanslarını arttırdığını ve Türkiye'nin de lojistik bir üs olarak 2023 hedeflerine ulaşma yolunda sözü edilen göstergeleri geliştirmesi gerektiği sonuçlarına ulaşılmıştır.</p>		
--	--	--	--	--



## 5.Sonuç

Bu çalışmada, sosyal bilimler veri tabanında "Lojistik Performans İndeks-Endeks" anahtar kelimesi bulunan ve Türkiye'yi konu alan çalışmaların literatür taraması yapılmıştır. Yapılan tarama sonucunda 13 adet makaleye ulaşılmıştır. Bu çalışma, "Lojistik Performans İndeks" konusu yakından incelenmiş, araştırmacıların konu ile ilgili eğilimlerinin neler olduğu, konu ile ilgili literatürdeki eksik yönlerin tespit edilmesi ve sonraki çalışmalarda nasıl bir yol izlenebileceği konusunda kılavuzluk etmesi için yapılmıştır.

LPI, ilk uygulandığı 2007 yılından bu yana 11 yılda konu ile ilgili Türkiye odağında sınırlı sayıda makale çalışması bulunmaktadır. Literatürdeki çalışmalar, genel olarak ülkelerin LPI skorlarını birbirleri ile mukayese edilmesi ve LPI'nin altı alt boyutunu bağımsız değişken olarak modellenmesi, Türkiye'nin coğrafi konumunun stratejik önemini ve potansiyelinin LPI üzerindeki etkisi üzerinde yoğunlaşmaktadır. Çalışmaların tamamında ikincil veriler kullanılmıştır. Ayrıca LPI ülke bazlı olduğundan çalışmaların hepsi makro düzeyde gerçekleştirilmiştir. Literatürde konu ile alakalı iki adet yüksek lisans tezi bulunmaktadır ve bu konuda yapılmış ulusal tez merkezi veri tabanına yansıyan doktora çalışması bulunması dikkat çekici bir sonuçtur. Özellikle alana ilişkin lisansüstü eğitimin ülkede sınırlı sayıda olmasının bu durumu kısmen açıklamakta olduğu söylenebilir.

Bu çalışma, sadece Türkiye'yi konu alan Lojistik Performans İndeks çalışmalarını ele alması çalışmanın önemli bir sınırlılığıdır. Gelecekteki çalışmalar; Türkiye'nin LPI'nin sınır komşularının LPI ile mukayese edilmesi, LPI çalışmalarının mikro ölçüde gerçekleştirilebilirliği, LPI alt boyutları ile ülkelerin makro ekonomik göstergeleri arasındaki ilişkilerin tespiti gibi konularda gerçekleştirilebilir.

## Kaynaklar

- Acar, A. Z. vd. (2015). " Turkey as A Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route Between Europe and Asia". *Journal of Management, Marketing and Logistics*. 2(2). 94-109.
- Al, U. (2008). "Türkiye'nin Bilimsel Yayın Politikası: Atf Dizinlerine Dayalı Bibliyometrik Bir Yaklaşım". Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Bilgi ve Belge Yönetimi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara.
- Arvis, J. F. vd. (2007). *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistic Performance Index and Its Indicators*.  
<http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>
- Arvis, J. F. vd. (2010). *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistic Performance Index and Its Indicators*.  
<http://siteresources.worldbank.org/INTLAC/Resources/ConnectingtoCompete.pdf>
- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). "Türkiye'deki Lojistik Hizmetlerin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri". *Ekonomi Bilimleri Dergisi*. 2(1). 99-106.
- Çakır, S.. "Measuring Logistics Performance of OECD Countries Via Fuzzy Linear Regression". <https://doi.org/10.1002/mcda.1601> [Erişim Tarihi: 19.12.2016].
- Çemberci, M. vd. (2015). "The Moderator Effect of Global Competitiveness Index on Dimensions of Logistics Performance Index".  
<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.06.453> [Erişim Tarihi:03.05.2015]

- Çiçek, D. ve Kozak, N. (2012). "Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi'nde Yayımlanan Hakem Denetimli Makalelerin Bibliyometrik Profili". *Türk Kütüphaneciliği Dergisi*. 26(4). 734-756.
- Danacı, T. ve Nacar, R. (2017). "Comparing The Foreign Trade and Logistic Performance of Turkey and EU Members With Clusteer Analysis". *Global Business Researh Congress (GBRC)*. 24-25 Mayıs 2017. İstanbul.
- Demirbilek, A. ve Öz, S. (2018). "Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği". *Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi*. 2(1). 1-24.
- Erdoğan, A. (2015). "Performance of Turkey in Logistics and Suggestions For Solutions to Improve Performance". *Social Sciences Researh Journal*. 4(1). 1-7.
- Erkan, B. (2014). "Türkiyede Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü". *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*. Sayı 1. 44-65.
- Güner, S. ve Coskun, E. (2012). "Comparison of Impacts of Economic and Social Factors on Countries' Logistics Performans: A Study With 26 OECD Countries". *Research in Logistics and Production*. 2(4). 329-343.
- İris, Ç. ve Tanyaş, M. (2011). "Analysis of Turkish Logistics Sector and Solutions Selection to Emerging Problems Regarding Criteria Listed in Logistics Performance Index(LPI)". *International Journal of Business and Management Studies*. 3(1). 93-102.
- Ojala, L. ve Çelebi, D. (2015). "The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and Drivers of Logistics Performance". *International Transport Forum*. 9-10 Mart 2015. Queretaro.
- Pritchard, A. (1969). "Statistical Bibliography or Bibliometrics?". *Journal of Documentation*. 25. 348-349.
- Sofyalıoğlu, Ç. ve Kartal, B. (2013). "Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar". *International Conference on Eurasian Economies*. 17-18 Eylül 2013. St. Petersburg-Rusya.
- Suvacı, B. (2016). " Sosyal Bilimler Veri Tabanında Yayımlanan Lojistik ve Tedarik Zinciri Makalelerin Bibliyometrik Profili". *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 25. 263-281.
- Uca, N. vd., (2015). "The Effect of The Components of Logistics Performance Index on Gross Domestic Product: Conceptual Model Proposal". *Eurasian Academy of Sciences Eurasian Business and Economics Journal*. 1(4). 86-93.
- Ünalın, M. S. ve Yapraklı, T.Ş. (2016). "Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi". <http://hdl.handle.net/11508/8945> [Erişim Tarihi:22.10.2016].