

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2025, Том 17, № s6 / 2025, Vol. 17, Iss. s6 <https://esj.today/issue-s6-2025.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/63FAVN625.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Калмыков, И. А. Разработка системы КРІ для водителей и логистов, направленной на повышение эффективности перевозок / И. А. Калмыков, Г. А. Полищук, А. О. Торопцев, Н. Х. Л. Буй // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № s6. — URL: <https://esj.today/PDF/63FAVN625.pdf>.

For citation:

Kalmykov I.A., Polischuk G.A., Toroptsev A.O., Bui N.H.L. Development of a KPI system for drivers and logistics specialists aimed at improving transportation efficiency. *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(s6): 63FAVN625. Available at: <https://esj.today/PDF/63FAVN625.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 656.073:005.584

Калмыков Иван Александрович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 239809@edu.fa.ru

Полищук Георгий Андреевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 239810@edu.fa.ru

Торопцев Антон Олегович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 234024@edu.fa.ru

Буй Нгок Хай Линь

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 236972@edu.fa.ru

Научный руководитель: **Эльканова Елена Алексеевна**

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: EAelkanova@fa.ru

Разработка системы КРІ для водителей и логистов, направленной на повышение эффективности перевозок

Аннотация. В условиях роста конкуренции на рынке автомобильных грузоперевозок Российской Федерации и прогнозируемого ухода до 15 % игроков к концу 2025 года системы ключевых показателей эффективности (КРІ) приобретают статус обязательного инструмента управления операционной деятельностью транспортных предприятий. Предметом настоящего исследования выступает система КРІ для водителей и логистов-диспетчеров, рассматриваемая через призму интеграции с телематическими платформами, алгоритмами скоринга поведения водителей и цифровыми инструментами управления автопарком. В работе применяются методы систематизации отраслевых метрик, компаративного анализа моделей оценки эффективности и структурного моделирования взаимосвязей между показателями. Анализ мировой практики использования «водительских скоркарт» (driver scorecards), применяемых ведущими телематическими платформами Geotab, Samsara, Motive и Netradyne, позволил установить, что внедрение систем оценки поведения водителей обеспечивает снижение аварийности до 60 % и сокращение расходов на страхование на 15–25 %. Ключевым

результатом является разработанная двухконтурная система KPI, дифференцирующая показатели водителей (контур безопасности и продуктивности) и логистов-диспетчеров (контур операционной и финансовой эффективности) с привязкой к источникам данных телематических платформ. Научная новизна состоит в обосновании матрицы взаимного влияния KPI водителей и логистов и механизма каскадирования целей от стратегического уровня автотранспортного предприятия к индивидуальным показателям сотрудников. Практическая значимость заключается в возможности применения разработанной системы транспортными компаниями для повышения операционной эффективности, снижения издержек и формирования культуры безопасного вождения.

Ключевые слова: KPI; ключевые показатели эффективности; водитель; логист; диспетчер; грузоперевозки; транспортная логистика; телематика; driver scorecard; скоринг водителей; безопасность перевозок; операционная эффективность

Введение

Российский рынок автомобильных грузоперевозок в 2025 году демонстрирует замедление темпов роста до 1 %, при этом рост тарифов составляет до 15 % в сегменте FTL (Full Truck Load) и около 7 % в сегменте LTL (Less Than Truck Load).¹ Дефицит квалифицированных водителей, рост стоимости ГСМ и усиление регуляторного давления обостряют потребность транспортных предприятий в системных инструментах управления эффективностью персонала. По статистике, наибольшие расходы логистических компаний приходятся на транспортировку — среднестатистическая компания тратит на перевозки около 4,6 % от объёма продаж, тогда как на складирование и содержание запасов — по 2 %, а на клиентский сервис и администрирование — около 0,4 % и 0,2 % соответственно.²

Мировая практика управления автопарком демонстрирует переход от субъективных методов оценки персонала к data-driven системам на основе телематических данных. Концепция «водительских скоркарт» (driver scorecards), реализованная на платформах Geotab, Samsara, Motive и Netradyne, обеспечивает автоматический скоринг поведения водителей по параметрам скорости, резкого торможения, ускорения, простоев и соблюдения маршрута.

Вместе с тем в российской практике система KPI для транспортного персонала остаётся преимущественно фрагментарной. Компании отслеживают отдельные метрики — расход топлива, своевременность доставки, количество претензий — без системного увязывания показателей водителей и логистов-диспетчеров в единую модель управления эффективностью.

Объект исследования — процесс управления эффективностью персонала автотранспортного предприятия.

Предмет исследования — система ключевых показателей эффективности водителей и логистов-диспетчеров.

Цель исследования — разработка двухконтурной системы KPI для водителей и логистов, обеспечивающей повышение операционной эффективности перевозок.

Задачи исследования:

¹ Рынок автоперевозок в 2025 году вырастет лишь на 1% [Электронный ресурс] // Pooling. — Режим доступа: <https://igrader.ru/gruzoperevozki/rynok-avtoperevozok-v-2025-godu-vyrastet-lish-na-1/> (дата обращения: 10.02.2026).

² 6 важных KPI транспортной логистики, которые стоит отслеживать [Электронный ресурс] // iGrader. — Режим доступа: <https://pooling.me/news/tpost/u10sipjcv1-6-vazhnih-kpi-transportnoi-logistiki-kot> (дата обращения: 10.02.2026).

1. Систематизировать существующие подходы к оценке эффективности водителей и логистов в транспортной логистике с учётом мирового опыта driver scorecards.
2. Разработать двухконтурную систему KPI, дифференцирующую показатели водителей и логистов-диспетчеров по функциональным блокам.
3. Обосновать механизм каскадирования KPI от стратегических целей предприятия к индивидуальным показателям сотрудников и сформулировать рекомендации по внедрению.

Научная новизна заключается в разработке интегрированной двухконтурной модели KPI с матрицей взаимного влияния показателей водителей и логистов, обеспечивающей согласованность целей всех участников перевозочного процесса.

Практическая значимость определяется возможностью использования разработанной системы транспортными предприятиями для объективной оценки персонала, снижения аварийности, оптимизации расхода ГСМ и повышения уровня клиентского сервиса.

1. Методы и материалы

Теоретико-методологическую базу исследования составляют труды в области управления продажами и цифрового маркетинга, работы по трансформации транспортной отрасли, а также отраслевые руководства по построению систем KPI в логистике и fleet management: В.И. Абрамова [1], О.Н. Жильцовой [2], Е.И. Сорокиной [3], А.А. Арского [4], Г.Л. Байбик [5], В.А. Дуболазова [6], Е.С. Ермака [7], А.Л. Литвина [8], Г.Ч. Гокова [9], Н.Б. Куршаковой [10].

Методами сбора данных выступили анализ отраслевых отчётов и публикаций (Pooling, Roolz, Cleverence, 4Logist), изучение документации телематических платформ (Geotab, Motive, Netradyne, Fleetio, IntelliShift, SafetyCulture), анализ кейсов внедрения driver scorecards (Black & Veatch, City of Raleigh, Domino's Pizza). Методы обработки включают систематизацию метрик по функциональным блокам, моделирование взаимосвязей между показателями и разработку алгоритма каскадирования целей. Интерпретация результатов основана на синтезе количественных данных об эффективности внедрения KPI-систем и качественного анализа организационных практик.

Современные подходы к разработке систем ключевых показателей эффективности в транспортно-логистической деятельности характеризуются необходимостью интеграции методологии KPI с процессами цифровой трансформации отрасли.

Л.К. Горба в своей работе определяет логистику как функциональную область экономики, изучающую интеграцию потоков при организации обеспечения нужд в нужное время, требуемого количества и качества, по оптимальной цене [11]. В контексте транспортной логистики данное определение трансформируется в понимание перевозочного процесса как интегрированной системы, где водители и логисты обеспечивают доставку груза в нужное время, в сохранности и с оптимальными затратами ресурсов. Автор подчеркивает, что эффективность логистической системы достигается при использовании наименьшего объёма средств для достижения заданных результатов, а результативность измеряется соотношением плановых и фактических показателей. Для темы настоящего исследования это положение является основополагающим: система KPI для водителей и логистов должна базироваться на сравнении плановых (нормативных) и фактических показателей рейса, таких как расход топлива, время в пути, соблюдение графика доставки.

Современные исследования в области управления эффективностью транспортно-логистических систем демонстрируют устойчивый интерес к формированию и внедрению систем ключевых показателей эффективности (KPI) как инструмента количественной оценки результативности перевозочного процесса. В контексте развития мультимодальных перевозок и внедрения концепции «точно-в-срок» (Just-in-Time) А.В. Стримовская рассматривает KPI как основу измерения своевременности доставки, продолжительности логистического цикла, надёжности выполнения перевозок и уровня транспортного сервиса [12]. Автор подчёркивает значимость сопоставимости и измеримости показателей, что позволяет использовать их в качестве базы для формирования системы оценки деятельности транспортных подразделений, включая логистов и исполнителей перевозочного процесса.

Методологические аспекты разработки KPI в логистике системно представлены в трудах А.Е. Сизонтова, который рассматривает ключевые показатели эффективности как инструмент стратегического и операционного управления предприятием [13]. Автор предлагает структурирование системы показателей по функциональным блокам логистической деятельности — транспортным, складским и сервисным процессам — с акцентом на сроки доставки, полноту исполнения заказов, уровень логистических затрат и эффективность использования ресурсов. Такой подход обеспечивает возможность адаптации KPI к оценке деятельности логистов-диспетчеров и транспортного персонала в целом.

Таким образом, анализ современных подходов к управлению персоналом в транспортной логистике, а также изучение проблем операционной деятельности перевозчиков, позволяет сделать вывод о необходимости внедрения объективной системы ключевых показателей эффективности (KPI). Представленная теоретическая рамка, учитывающая как тактические задачи логистов (планирование, консолидация), так и операционные функции водителей (исполнение рейса, сохранность груза), позволяет перейти к непосредственной разработке структуры KPI. Целью данной разработки является создание прозрачного инструмента мотивации, направленного на минимизацию издержек, сокращение времени простоев и повышение общей эффективности перевозочного процесса.

2. Результаты и обсуждение

Анализ существующих подходов к оценке эффективности транспортного персонала выявил два параллельных, но слабо интегрированных направления. Первое — российская традиция KPI транспортной логистики, оперирующая агрегированными показателями: соотношение стоимости доставки к продажам, коэффициент загрузки транспорта, индекс совершенного заказа (POI — Perfect Order Index), процент своевременных доставок (OTD — On-Time Delivery).³ Данные показатели характеризуют эффективность системы, но не позволяют дифференцировать вклад конкретных сотрудников — водителя и логиста-диспетчера — в итоговый результат.

Второе направление — концепция driver scorecards, получившая широкое распространение в мировой практике fleet management. Скоркарта водителя представляет собой инструмент оценки производительности, использующий данные телематических систем, GPS-трекеров и видеорегистраторов для формирования персонализированных оценок поведения за рулём. Ключевыми метриками являются: превышение скорости, резкое торможение, резкое ускорение,

³ Показатели эффективности транспортной логистики (KPI). [Электронный ресурс] // 4logist. — Режим доступа: <https://www.4logist.ru/blog/kpi-transport-logistics/> (дата обращения: 10.02.2026)

резкие повороты, простои (idling), соблюдение маршрута и режима труда/отдыха⁴. Современные системы, такие как Netradyne Driveri с технологией GreenZone Scoring, оценивают не только нарушения, но и позитивное поведение — корректное соблюдение знаков «СТОП», безопасные перестроения, плавное торможение — что создаёт более сбалансированную картину эффективности водителя.⁵

Разработанная двухконтурная система KPI представлена в таблице 1.

Таблица 1

Двухконтурная система KPI для водителей и логистов-диспетчеров

Контур	Блок KPI	Показатель	Формула / метод расчёта	Источник данных	Целевое значение
Водитель	Безопасность	Индекс безопасного вождения (Safety Score)	Взвешенная сумма: 30 % скорость + 25 % торможение + 20 % ускорение + 15 % простои + 10 % маршрут	Телематика, AI-дашкам	≥ 80 из 100
	Безопасность	Количество инцидентов на 1 000 км	Число нарушений / (пробег / 1 000)	GPS-трекер, OBD-II	≤ 3
	Продуктивность	Коэффициент использования рабочего времени	Время в движении / общее рабочее время $\times 100$ %	Тахограф, TMS	≥ 75 %
	Продуктивность	Расход ГСМ на 100 км (отклонение от нормы)	(Факт - Норма) / Норма $\times 100$ %	ДУТ, CAN-шина	$\leq +5$ %
	Сервис	Своевременность доставки (ОТД водителя)	Доставки в срок / Общее число доставок $\times 100$ %	TMS, GPS	≥ 95 %
	Сервис	Сохранность груза	Число претензий по сохранности / Общее число рейсов $\times 100$ %	CRM, TMS	≤ 1 %
Логист	Операционная	Коэффициент загрузки ТС	Факт. объём (вес) / Макс. вместимость $\times 100$ %	TMS, весовые датчики	≥ 85 %
	Операционная	Время оборота ТС (цикл)	Среднее время от загрузки до возврата на базу	GPS, TMS	По нормативу
	Финансовая	Стоимость доставки на единицу груза	Суммарные расходы / Объём доставленного груза	ERP, 1C	Снижение на 3–5 % в год
	Финансовая	Доля транспортных расходов в выручке	Расходы на перевозку / Выручка $\times 100$ %	ERP	≤ 5 %
	Сервис	ОТД общий (On-Time Delivery)	Заказы, доставленные в срок / Общее число заказов $\times 100$ %	TMS	≥ 97 %
	Сервис	POI (Perfect Order Index)	ОТД $\times$ Полнота $\times$ Точность $\times$ Документооборот	TMS, CRM	≥ 90 %

Составлено авторами на основе анализа материалов⁶

Представленная в таблице 1 система дифференцирует показатели по двум контурам (водитель и логист-диспетчер) и трём функциональным блокам (безопасность/операционная

⁴ Driver Scoring Explained: Boost Safety & Compliance [Электронный ресурс] // Fleetio Blog. — Режим доступа: <https://www.fleetio.com/blog/telematics-driver-scoring> (дата обращения: 10.02.2026).

⁵ Driver Scorecards: Improve Fleet Safety and Reduce Costs [Электронный ресурс] // Netradyne Blog. — Режим доступа: <https://www.netradyne.com/blog/improving-fleet-safety-and-managing-insurance-costs-with-driver-scorecards> (дата обращения: 10.02.2026).

⁶ What are Driver Scorecards? How do they Work? [Электронный ресурс] // Geotab Blog. — Режим доступа: <https://www.geotab.com/blog/driver-scorecards/> (дата обращения: 10.02.2026).

Показатели эффективности транспортной логистики: как измерить и улучшить [Электронный ресурс] // Cleverence. — Режим доступа: <https://www.cleverence.ru/articles/sklad-i-logistika/-pokazateli-effektivnosti-transportnoy-logistiki-kak-izmerit-i-uluchshit/> (дата обращения: 10.02.2026).

Показатели эффективности транспортной логистики (KPI) [Электронный ресурс] // 4Logist. — Режим доступа: <https://www.4logist.com/ru/blog/kpi-transport-logistics> (дата обращения: 10.02.2026).

10+ важных KPI в транспортной логистике [Электронный ресурс] // Roolz. — Режим доступа: <https://roolz.net/ru/iinfo/important-logistics-kpis/> (дата обращения: 10.02.2026).

эффективность, продуктивность/финансовая эффективность, сервис). Принципиальная особенность модели заключается в том, что каждый показатель имеет привязку к конкретному источнику данных — телематической платформе, TMS-системе или ERP, — что исключает субъективность оценки и обеспечивает автоматизацию сбора информации.

Индекс безопасного вождения (Safety Score) заслуживает особого внимания как интегральный показатель контура водителя. Весовые коэффициенты распределены таким образом, что наибольшее влияние на итоговую оценку оказывает соблюдение скоростного режима (30 %), что подтверждается данными отраслевых исследований: превышение скорости является одним из наиболее значимых предикторов аварийности. Город Рэли (штат Северная Каролина) удвоил показатель безопасности автопарка за три месяца после активации устройств Geotab GO, сократив ежемесячные случаи превышения скорости на 65 %.⁷

Модель каскадирования KPI от стратегического уровня предприятия к индивидуальным показателям сотрудников представлена на рисунке 1.

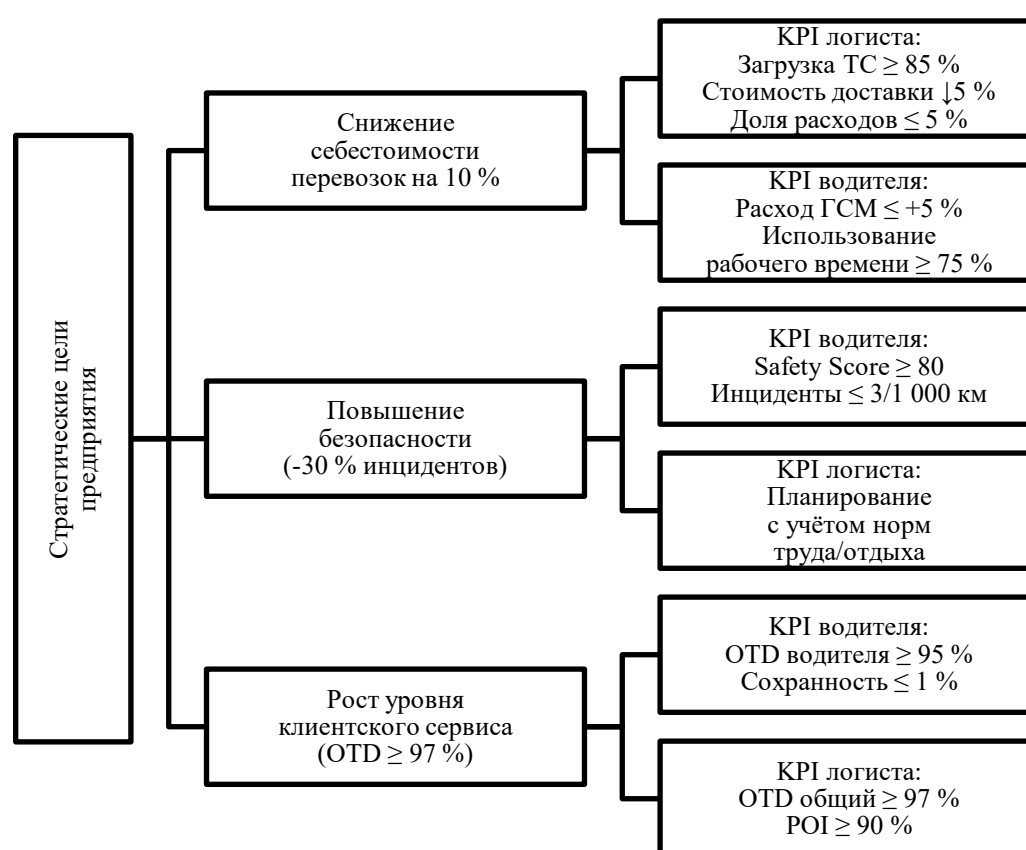


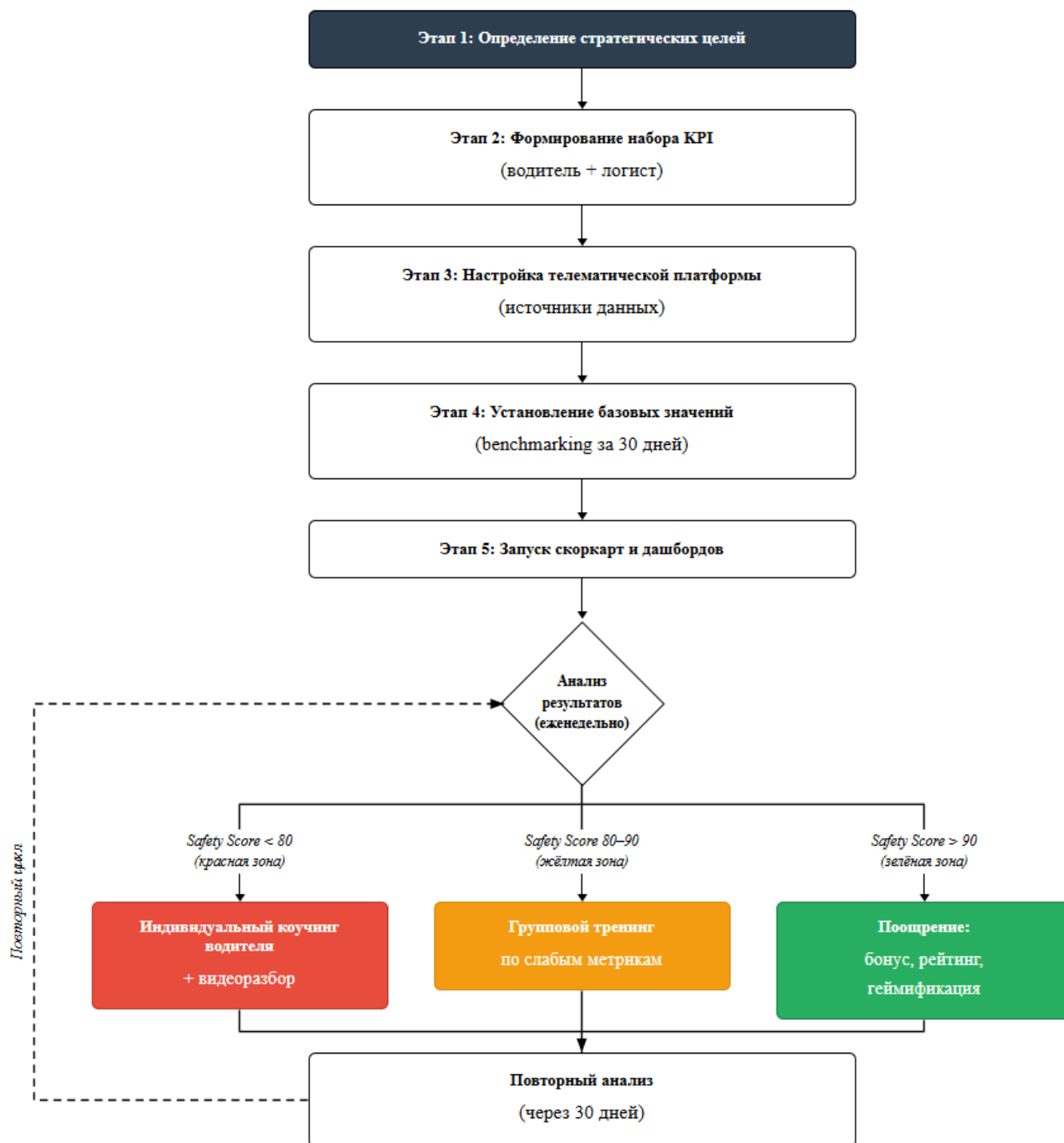
Рисунок 1. Модель каскадирования KPI от стратегических целей предприятия к индивидуальным показателям (составлено авторами)

Рисунок 1 демонстрирует, что каждая стратегическая цель предприятия декомпозируется на конкретные показатели обоих контуров. Снижение себестоимости перевозок обеспечивается одновременно оптимизацией загрузки транспортных средств (ответственность логиста) и экономичным стилем вождения (ответственность водителя). Повышение безопасности требует как дисциплинированного поведения водителя, так и грамотного планирования маршрутов и графиков логистом. Рост клиентского сервиса зависит от своевременности прибытия водителя и качества координации всей цепочки доставки диспетчером.

⁷ The Ultimate 2025 Guide to Fleet Telematics [Электронный ресурс] // Geotab Blog. — Режим доступа: <https://www.geotab.com/blog/fleet-telematics-safety-efficiency-guide/> (дата обращения: 10.02.2026).

Матрица взаимного влияния КРІ водителей и логистов обнаруживает существенные зависимости. Низкий коэффициент загрузки ТС (КРІ логиста) приводит к увеличению удельной стоимости доставки, однако водитель не несёт ответственности за данный показатель. Напротив, агрессивный стиль вождения (КРІ водителя) повышает расход ГСМ и частоту ремонтов, что ухудшает финансовые показатели, контролируемые логистом. Каждая минута, в течение которой транспортное средство простаивает без работы, генерирует прямые убытки, при этом время простоя может возникать как по вине водителя (нарушение графика), так и по вине диспетчера (нерациональное планирование окон погрузки/разгрузки).

Алгоритм внедрения системы КРІ и работы со скоркартами представлен на рисунке 2.



**Рисунок 2. Алгоритм внедрения системы KPI
и цикл управления эффективностью (составлено авторами)**

Алгоритм, представленный на рисунке 2, реализует принцип непрерывного цикла улучшений (PDCA — Plan-Do-Check-Act). Критически важным является этап 4 — установление базовых значений, поскольку без объективного бенчмарка целевые показатели будут завышенными или заниженными. Отраслевая практика демонстрирует, что заметное снижение рискованного поведения водителей наблюдается уже в течение 90 дней после запуска систем реального времени с обратной связью. Компания Domino's Pizza сократила ежегодные расходы на страхование более чем на 100 000 долларов благодаря внедрению скоркарт безопасности и видеотелематики Geotab.

Геймификация является значимым фактором успешного внедрения KPI-систем. Размещение прозрачных скоркарт в публичном доступе (дашборды, лидерборды), организация дружеских соревнований между водителями и поощрение лучших результатов формируют позитивную культуру безопасного вождения. Исследования показывают, что внедрение AI-дашкамер в сочетании с коучинговыми программами позволяет сократить аварийность до 60 %.⁸ Компания Frontier Technologies за 15 лет использования платформы Geotab сократила ежемесячные случаи превышения скорости со 150 до 50, существенно улучшив показатели безопасности и углеродный след.⁹

Для российских транспортных предприятий внедрение двухконтурной системы KPI требует учёта ряда специфических факторов. Источниками данных для контура водителя служат тахографы СКЗИ (обязательные для грузовиков и автобусов), GPS/ГЛОНАСС-трекеры, датчики уровня топлива и, при наличии, видеорегистраторы с AI-аналитикой. Для контура логиста источниками являются TMS-системы, ERP (1C, SAP), CRM-модули и платформы электронного документооборота. Современные TMS-системы, интегрированные с GPS и телематикой, способны в реальном времени подсказывать диспетчеру свободные точки погрузки, перенаправлять грузовик при внеплановых ситуациях и автоматически рассчитывать KPI. Таблица 2 систематизирует организационные условия успешного внедрения системы KPI.

Таблица 2

Условия успешного внедрения системы KPI для транспортного персонала

Условие	Содержание	Риск при несоблюдении
Прозрачность метрик	Водители и логисты имеют постоянный доступ к своим скоркартам через мобильные приложения и дашборды	Восприятие системы как инструмента наказания; сопротивление персонала
Объективность данных	Автоматический сбор из телематических систем; исключение субъективных оценок руководителей	Манипуляции с отчётностью; конфликты между персоналом и менеджментом
Баланс позитивных и негативных метрик	Оценка не только нарушений, но и позитивного поведения (GreenZone Scoring)	Демотивация водителей; культура штрафов вместо культуры безопасности
Привязка к мотивации	Чёткая связь KPI с системой оплаты труда: бонусы за «зелёную зону», снижение премии за «красную»	Формальное отношение к KPI; отсутствие реального влияния на поведение
Регулярный цикл обратной связи	Еженедельный анализ, ежемесячный коучинг, ежеквартальный пересмотр целевых значений	Устаревание показателей; потеря актуальности системы
Интеграция контуров	Матрица взаимного влияния KPI водителей и логистов; исключение «двойной ответственности»	Конфликты между подразделениями; перекладывание ответственности

Составлено авторами на основе [14–16]

⁸ Benefits of the Driver Scorecard [Электронный ресурс] // TrackStar. — Режим доступа: <https://www.trackstar.com/resources/benefits-driver-scorecard-gps> (дата обращения: 10.02.2026).

⁹ What are Driver Scorecards? How do they Work? [Электронный ресурс] // Geotab Blog. — Режим доступа: <https://www.geotab.com/blog/driver-scorecards/> (дата обращения: 10.02.2026).

Данные таблицы 2 подчёркивают, что технологическое обеспечение системы KPI (телематика, TMS, ERP) является необходимым, но недостаточным условием успеха. Организационные факторы — прозрачность, баланс метрик, привязка к мотивации и регулярный цикл обратной связи — определяют, будет ли система воспринята персоналом как инструмент развития или инструмент контроля. Водители нередко проявляют скептицизм при внедрении скоркарт, однако открытое объяснение того, что система фиксирует только рабочее поведение и позволяет справедливо распределять бонусы, существенно повышает принятие технологии.

Завершающим этапом разработки и необходимым условием принятия управленческого решения о внедрении предлагаемой системы KPI выступает оценка экономической эффективности инвестиций (ROI). Трансформация системы управления персоналом на основе телематических данных требует определенных капитальных вложений, однако многочисленные отраслевые исследования и практические кейсы подтверждают высокую норму возврата инвестиций и короткие сроки окупаемости таких проектов. В целях настоящего исследования произведен расчет экономического эффекта для гипотетического российского автотранспортного предприятия, эксплуатирующего парк из 50 магистральных тягачей.

Заключение

Систематизация подходов к оценке эффективности транспортного персонала выявила два параллельных направления: российскую традицию агрегированных KPI логистики (OTD, ROI, коэффициент загрузки, стоимость доставки) и мировую практику driver scorecards (Safety Score на основе телематических данных). Анализ кейсов внедрения скоркарт (Black & Veatch — рост безопасности на 28 %, снижение водителей группы риска на 87 %; City of Raleigh — удвоение Safety Score за 3 месяца; Domino's Pizza — экономия свыше 100 000 долларов на страховании) подтверждает высокую результативность data-driven подхода к управлению поведением водителей.

Разработанная двухконтурная система включает 6 KPI водителя (Safety Score, инциденты/1 000 км, использование рабочего времени, расход ГСМ, OTD водителя, сохранность груза) и 6 KPI логиста-диспетчера (загрузка ТС, время оборота, стоимость доставки на единицу, доля расходов в выручке, OTD общий, ROI). Каждый показатель привязан к конкретному источнику данных (телематика, TMS, ERP, CRM), что обеспечивает объективность и автоматизацию измерений. Матрица взаимного влияния показателей исключает «двойную ответственность» и обеспечивает согласованность контуров.

Механизм каскадирования реализует декомпозицию трёх стратегических целей (снижение себестоимости, повышение безопасности, рост клиентского сервиса) на индивидуальные KPI обоих контуров. Цикл управления включает этапы определения целей, настройки телематики, бенчмаркинга (30 дней), запуска скоркарт, еженедельного анализа с дифференцированной реакцией (коучинг, тренинг или поощрение) и ежемесячного пересмотра. Рекомендации по внедрению акцентируют необходимость прозрачности метрик, баланса позитивных и негативных оценок (принцип GreenZone Scoring), привязки KPI к системе мотивации и регулярного цикла обратной связи.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамов, В.И. Оценка готовности малых и средних предприятий к цифровой трансформации / В.И. Абрамов, А.В. Борзов, К.Ю. Семенов — DOI 10.18334/vi.nes.12.3.115000. // Вопросы инновационной экономики. — 2022. — Т. 12, № 3. — С. 1573–1596 — EDN FLIFKF.
2. Жильцова, О.Н. Тенденции трансформации транспортной отрасли России в 2025 г. / О.Н. Жильцова, Д.А. Жильцов, А.А. Арский // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S1. — EDN CODODT.
3. Сорокина, Е.И. КРІ транспортной логистики, которые стоит отслеживать / Е.И. Сорокина, Е.В. Минаков // Цифровая логистика — интегрированный подход: Материалы X Всероссийской научно-практической конференции, Брянск, 13 апреля 2020 года. — Брянск: Брянский государственный технический университет, 2020. — С. 125–127. — EDN OSTLRB.
4. Арский, А.А. Агентное моделирование и системный анализ в проектировании логистических систем международной торговли / А.А. Арский // Вестник Московского финансово-юридического университета МФЮА. — 2025. — № 2. — С. 35–40. — EDN UYKWIT.
5. Байбик, Г.Л. Основные аспекты влияния цифровизации на внутрироссийский рынок логистических услуг / Г.Л. Байбик, О.Н. Жильцова // Вестник евразийской науки. — 2024. — Т. 16, № S6. — EDN ZRQIJ.
6. Дуболазов, В.А. Использование концепции КРІ в дисциплинах по логистике / В.А. Дуболазов, З.Л. Симакова // Фундаментальные и прикладные исследования в области управления, экономики и торговли: Сборник трудов всероссийской научно-практической и учебно-методической конференции, Санкт-Петербург, 30 мая — 02 2022 года. Том Часть 7. — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2022. — С. 49–54. — EDN RCIHH.
7. Ермак, Е.С. Роль КРІ в оптимизации логистических бизнес-процессов / Е.С. Ермак // Социально-экономический ландшафт региона: инвестиции роста: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Красноярск, 20 февраля 2025 года. — Чебоксары: ООО "Издательский дом "Среда", 2025. — С. 26–30. — EDN TYDZPG.
8. Литвин, А.Л. КРІ-система мониторинга эффективности региональных представительств поставщика электронной компонентной базы (ЭКБ) / А.Л. Литвин — DOI 10.47576/2949-1886.2025.6.6.027. // Индустриальная экономика. — 2025. — № 6. — С. 198–209 — EDN QNGGTU.
9. Результативность в организации грузоперевозок в логистической системе / Г.Ч. Гоков, Ю.Х. Мырадов, Ш.Б. Акыныязова, Я.А. Тойлыев // Символ науки: международный научный журнал. — 2024. — Т. 1, № 2-2. — С. 45–47. — EDN GYDXLZ.
10. Куршакова, Н.Б. Методика оценки результативности и эффективности управления персоналом субъектов транспортно-логистической системы / Н.Б. Куршакова // От синергии знаний к синергии бизнеса: Сборник статей и тезисов докладов X Международной научно-практической конференции студентов, магистрантов и преподавателей, Омск, 17 марта 2023 года. — Омск: Общество с ограниченной ответственностью «Издательский центр КАН», 2023. — С. 69–76. — EDN CKGJKH.

11. Горба, Л.К. Подходы к формированию системы KPI логистики государственных закупок / Л.К. Горба — DOI 10.36807/2411-7269-2022-4-31-11-16. // Экономический вектор. — 2022. — № 4(31). — С. 11–16 — EDN KHDEKH.
12. Стримовская, А.В. Аналитическая оценка ключевых показателей транспортировки для мультимодальных перевозок / А.В. Стримовская // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. — 2017. — № 1. — С. 84–92. — EDN YGTWCV.
13. Сизонтов, А.Е. Разработка ключевых показателей эффективности (KPI) для оценки результативности деятельности персонала транспортной компании (автомобильные грузовые перевозки) / А.Е. Сизонтов, Н.Б. Куршакова // Инновационная экономика и общество. — 2018. — № 3(21). — С. 96–101. — EDN XFGDXP.
14. Корнеева, И.В. Оценка эффективности работы сотрудников организаций на основе системы ключевых показателей эффективности (KPI) / И.В. Корнеева, М.В. Полевая, Е.В. Камнева — DOI 10.25513/1812-3988.2019.17(1).88-98. // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. — 2019. — Т. 17, № 1. — С. 88–98 — EDN EHKEOW.
15. Жильцов, Д.А. Оценка эффективности логистического аутсорсинга при формировании новых цепей поставок / Д.А. Жильцов, А.А. Арский, О.Н. Жильцова // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S1. — EDN XJJKKS.
16. Эльканова, Е.А. Развитие электронной коммерции как фактор использования современных подходов в логистических маршрутах / Е.А. Эльканова // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S4. — EDN EMFYLF.

Kalmykov Ivan Aleksandrovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 239809@edu.fa.ru

Polischuk Georgy Andreevich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 239810@edu.fa.ru

Toroptsev Anton Olegovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 234024@edu.fa.ru

Bui Ngoc Hai Llinh

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 236972@edu.fa.ru

Academic adviser: **Elkanova Elena Alekseevna**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: EAelkanova@fa.ru

Development of a KPI system for drivers and logistics specialists aimed at improving transportation efficiency

Abstract. In the context of increasing competition in the Russian road freight transportation market and the projected loss of up to 15 % of players by the end of 2025, key performance indicator (KPI) systems are becoming a mandatory tool for managing the operational activities of transport companies. The subject of this study is a KPI system for drivers and logistics dispatchers, examined through the lens of integration with telematics platforms, driver behavior scoring algorithms, and digital fleet management tools. The study utilizes methods for systematizing industry metrics, comparative analysis of performance assessment models, and structural modeling of the relationships between indicators. An analysis of global driver scorecard practices employed by leading telematics platforms Geotab, Samsara, Motive, and Netradyne revealed that implementing driver behavior assessment systems reduces accident rates by up to 60 % and insurance costs by 15–25 %. The key result is the development of a dual-loop KPI system that differentiates the performance of drivers (safety and productivity) and logistics dispatchers (operational and financial efficiency) with linkage to telematics platform data sources. The scientific innovation lies in the substantiation of a matrix of mutual influence between driver and logistics KPIs and a mechanism for cascading goals from the strategic level of a transport company to individual employee performance. The practical significance lies in the potential application of the developed system by transport companies to improve operational efficiency, reduce costs, and foster a culture of safe driving.

Keywords: KPI; key performance indicators; driver; logistician; dispatcher; cargo transportation; transport logistics; telematics; driver scorecard; driver scoring; transportation safety; operational efficiency