



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

КВІТЕНЬ 2025

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ У КРАЇНАХ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА – 2025 РІК

ЛЮДСЬКІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ВТРАТИ

Підготовлено командою з опрацювання даних
ініціативи «Спостереження за безпекою дорожнього
руху» Східного партнерства (далі – «EaP RSO»):
Маріам Лобжанідзе,
Елене Сетурідзе,
Татія Хідашелі

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Цей документ підготовлено за фінансової підтримки Європейського Союзу. Зміст цього документа є виключною відповідальністю ініціативи « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства («ЕaP RSO») і за жодних обставин не може вважатися таким, що відображає позицію Європейського Союзу.

ВСТУП

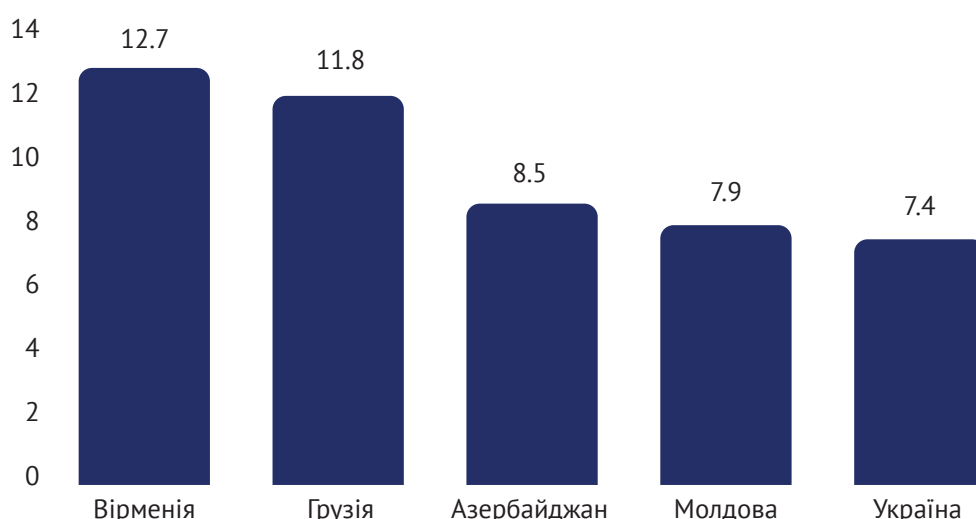
Ініціатива « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства («ЕаР RSO») ставить за мету посилити доказову політику у сфері безпеки дорожнього руху шляхом поліпшення доступності, порівнянності та аналізу даних у регіоні. У рамках цієї ініціативи ЕаР RSO підготувала узагальнений огляд ключових показників безпеки дорожнього руху у країнах-учасницях – Вірменії, Грузії, Азербайджані, Молдові та Україні. Огляд охоплює рівні смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, демографічні характеристики постраждалих, а також орієнтовні економічні втрати від ДТП. Представлення цих показників у порівняльному контексті дозволяє виявити стійкі проблеми та визначити пріоритетні напрями для впровадження цільових заходів, що сприятимуть наближенню до стандартів безпеки дорожнього руху ЄС.



СМЕРТНІСТЬ УНАСЛІДОК ДТП У КРАЇНАХ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

Показники смертності на дорогах залишаються серйозним викликом для громадської безпеки у країнах Східного партнерства, де рівень смертельних ДТП в більшості країн суттєво перевищує середній показник ЄС – 4,6 загиблих на 100 000 населення. Серед цих країн Вірменія зафіксувала найвищий рівень смертності – 12,7 на 100 000 населення у 2023 році, за нею йде Грузія – 11,8 на 100 000, тобто майже утричі більше, ніж середній рівень у ЄС. Азербайджан (8,5 на 100 000), Молдова (7,9 на 100 000) та Україна (7,4 на 100 000) також перевищують цей орієнтир ЄС, хоча менш суттєво. Попри те, що Україна мала найвищу абсолютну кількість загиблих у ДТП – 3053 особи, її рівень смертності залишався найнижчим завдяки великій чисельності населення. Натомість у Вірменії, де населення значно менше, смертність на душу населення була найвищою, що свідчить про непропорційно високий тягар смертей внаслідок ДТП у країнах із меншою чисельністю населення. Ці показники підтверджують наявність системних проблем безпеки дорожнього руху в регіоні та наголошують на необхідності впровадження цільових заходів для поступового наближення до стандартів безпеки ЄС.

Діаграма 1. Рівень смертності у ДТП на 100 000 населення



Джерело: Національні портали статистики.

¹ Євростат (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>)

² Комітет зі статистики Республіки Вірменія, Армстат (<https://armstat.am/en/>)

³ Міністерство внутрішніх справ (<https://info.police.ge/>); Національний статистичний офіс Грузії, Геостат (<https://www.geostat.ge/ka>)

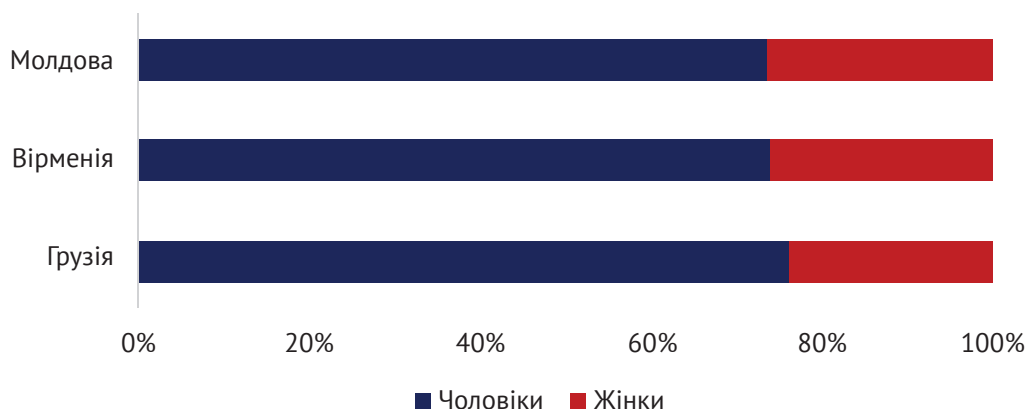
⁴ Державний комітет статистики (<https://stat.gov.az/?lang=en>)

⁵ Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

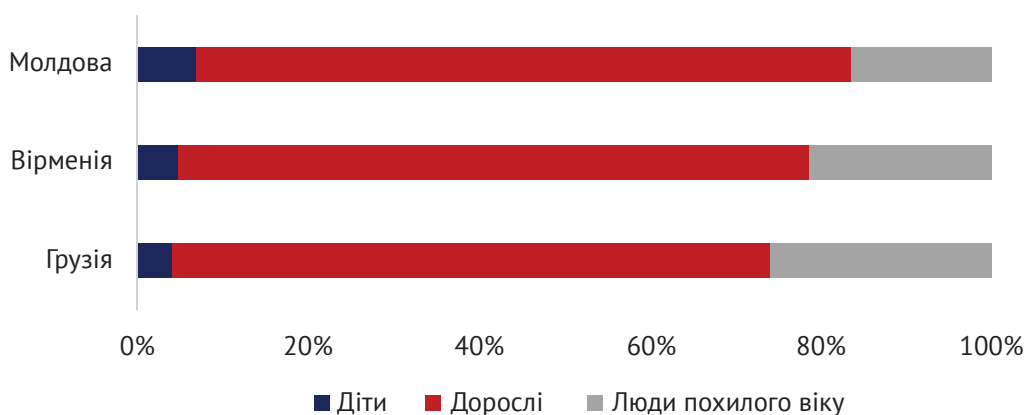
⁶ Департамент поліції (<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>); Державна служба статистики, Держстат (<https://stat.gov.ua/en>)

ДЕМОГРАФІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ СМЕРТНОСТІ ВНАСЛІДОК ДТП

Розподіл смертельних випадків унаслідок дорожньо-транспортних пригод за статтю та віком у Грузії, Вірменії та Молдові демонструє стабільні закономірності. За наявними даними за 2023 рік, чоловіки становлять більшість загиблих – близько 75 % у всіх трьох країнах. Щодо вікової структури, дорослі особи (15–64 роки у Молдові та Вірменії, 17–60 – у Грузії) є найбільшою групою постраждалих: вони становлять 69,9 % загиблих у Грузії, 73,7 % у Вірменії та 76,9 % у Молдові, далі йдуть люди похилого віку (від 65 років у Молдові та Вірменії, від 61 року – у Грузії). Такі показники, зокрема, підкреслюють високу концентрацію смертельних випадків серед чоловіків працездатного віку. Водночас варто зауважити, що хоча чоловіки становлять більшість серед усіх загиблих, жінки можуть бути більш уразливими з огляду на різні види транспортних засобів. Наприклад, у країнах ЄС спостерігається, що жінки частіше зазнають ризику як пішоходи або пасажирки автомобілів, і ця тенденція може бути актуальною також для країн Східного партнерства. Для кращого розуміння цих гендерних закономірностей, EaP RSO продовжить підтримувати країни у зборі та аналізі дезаггегрованих даних за різними змінними. Подальші звіти міститимуть більш детальний аналіз цих показників. Варто також зазначити, що аналіз базується лише на офіційно зареєстрованих випадках, і для частини загиблих вік або стать не були ідентифіковані в національних базах даних.

Діаграма 2. Розподіл смертельних випадків за віком

Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

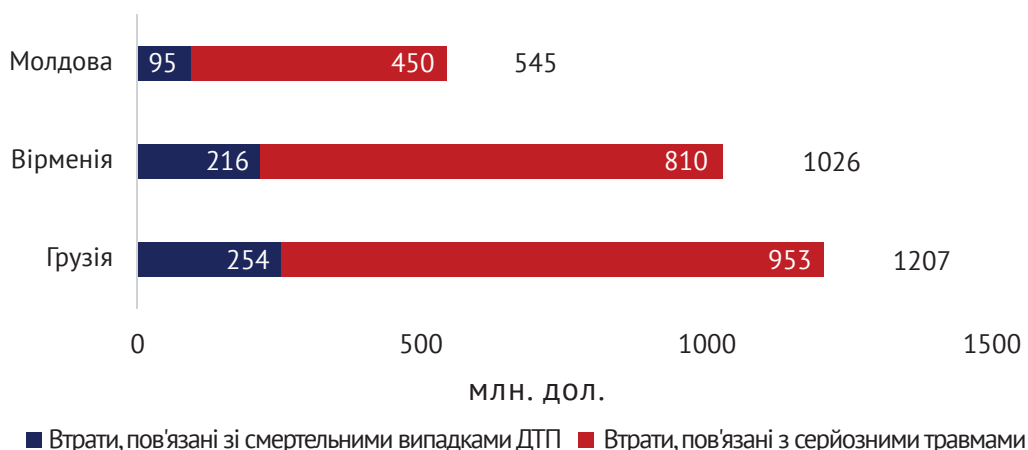
Діаграма 3. Розподіл смертельних випадків за віковими групами

Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р. Примітка: Вікова група для дітей становить 0–14 років у Молдові та Вірменії та 0–16 років у Грузії. Дорослий вік становить 15–65 років у Молдові та Вірменії та 17–60 років у Грузії. Люди похилого віку – це особи віком від 65 років і більше у Вірменії та Молдові та від 61 року і більше у Грузії.

ЕКОНОМІЧНИЙ ВПЛИВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Економічні наслідки дорожньо-транспортних пригод у країнах Східного партнерства є значними, оскільки втрати становлять помітну частку національного ВВП. У 2023 році економічні втрати від ДТП – з урахуванням як смертельних випадків, так і тяжких травм – становили 3,9 % ВВП у Грузії та Вірменії та 2,7 % ВВП у Молдові. Грузія зазнала загальних втрат на понад 1,2 мільярда доларів США, із яких 254 мільйони пов'язані зі смертельними випадками, а понад 950 мільйонів – із тяжкими травмами. Вірменія втратила понад 1 мільярд доларів США, зокрема 216 мільйонів унаслідок смертей і 810 мільйонів через тяжкі травми. Молдова зазнала сукупних збитків у розмірі близько 545 мільйонів доларів США, з яких 95 мільйонів припадає на смертельні випадки, а 450 мільйонів – на тяжкі травми. За оцінками, у 2021 році економічні втрати Азербайджану від дорожньо-транспортних пригод становили близько 3 мільярдів доларів США, що дорівнює 5 % його ВВП. Ці показники, розраховані за загальним правилом наближення, розробленим іRAP (Міжнародною програмою оцінювання доріг), відображають значний економічний тягар дорожньо-транспортних пригод у регіоні та підкреслюють важливість інвестування у підвищення безпеки дорожнього руху.

Діаграма 4. Витрати, пов'язані з ДТП (млн дол. США)



Джерело: Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

⁸ Профіль безпеки дорожнього руху країни, Світовий банк, 2024 р.

⁹ «Азійське транспортне спостереження»

(<https://asiantransportobservatory.org/analytical-outputs/roadsafetyprofiles/azerbaijan-road-safety-profile-2025/>), останні доступні дані для Азербайджану.

ВИСНОВОК

Безпека дорожнього руху залишається ключовим питанням державної політики у країнах Східного партнерства, де смертельні випадки і травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод продовжують завдавати значних людських і економічних втрат. Незважаючи на зусилля щодо вдосконалення регулювання дорожнього руху та розвитку інфраструктури, рівень смертності в регіоні залишається суттєво вищим за середній показник ЄС. Непропорційно великий вплив на чоловіків працездатного віку, а також значний економічний тягар – на рівні приблизно 3–5 % ВВП – підкреслюють нагальну потребу у невідкладних і сталих діях. Покращення безпеки дорожнього руху потребує комплексного підходу, що включає: удосконалення збору та аналізу даних; забезпечення дотримання законодавства у сфері дорожнього руху; проведення кампаній із підвищення обізнаності населення; інвестиції у безпечну дорожню інфраструктуру. Наближення до стандартів безпеки ЄС має залишатися стратегічним пріоритетом, спрямованим на зменшення людських втрат і фінансових збитків від дорожньо-транспортних пригод у регіоні.

ПРО ІНІЦІАТИВУ « ІНІЦІАТИВА "ОБСЕРВАТОРІЯ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ" КРАЇН СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ініціатива « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства (EaP RSO) – це спільна ініціатива п'яти країн Східного партнерства: Вірменії, Азербайджану, Грузії, Молдови та України, об'єднаних спільною метою – зменшити кількість загиблих у ДТП на 50 % до 2030 року. Ініціатива акумулює національні дані та виступає каталізатором посилення збору, управління та аналізу інформації про безпеку дорожнього руху в країні. Її завдання полягає у моніторингу показників безпеки дорожнього руху, що виходять за межі лише статистики ДТП, а також у поширенні кращих практик для створення надійного доказового досвіду, необхідного для розробки політики у сфері безпеки руху. Місія EaP RSO – зменшення кількості загиблих і травмованих у ДТП шляхом поліпшення якості системного та узгодженого збору даних про загиблих і постраждалих унаслідок ДТП відповідно до найкращих європейських та міжнародних практик. Технічний секретаріат EaP RSO розташований у Грузії та очолюється Інститутом політики Тбіліської міжнародної школи економіки у партнерстві зі Східним альянсом із безпеки та сталості дорожнього руху (EASST). Діяльність ініціативи фінансується Європейським Союзом через Генеральний директорат з питань сусідства та переговорів про розширення (DG NEAR) в рамках глобальної мережі регіональних ініціатив зі спостереження за безпекою дорожнього руху за підтримки Світового банку.

У своїй суті EaP RSO – це не просто база даних, а комплексна платформа, що сприяє обміну кращими практиками, розробці доказової політики, поглибленій регіональній координації у сфері управління безпекою дорожнього руху. Основна діяльність ініціативи зосереджена на п'яти ключових напрямках: дані про безпеку дорожнього руху; знання; ресурси; інструменти; розвиток мережі. EaP RSO працює над стандартизацією збору даних на основі протоколів CADaS і MiniCADaS, а також підвищенням спроможності усіх країн-учасниць. Через цільові програми навчання, технічну підтримку та залучення зацікавлених сторін – органів влади, громадських організацій і представників уразливих груп учасників дорожнього руху – EaP RSO формує надійну основу для реалізації ефективних заходів із безпеки дорожнього руху, які зрештою допоможуть зберегти життя та зменшити значні економічні й соціальні втрати від ДТП у регіоні Східного партнерства.

