Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY

Funded by
the European Union

Հուլիս 2026

ԱՐԵԼԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ 2026

Ճանապարհային անվտանգությունը Հայաստանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում. արդյունքները և հիմքում ընկած գործոնները, 2025 թ.

Պատրաստված է Արեւելյան
Գործընկերության Ճանապարհային
Անվտանգության Դիտարկման Կենտրոնի
(EaP RSO) Տվյալների Թիմի կողմից՝
Մարիամ Լոբջանիձե

ՀՐԱԺԱՐԱԳԻՐ

Այս փաստաթուղթը պատրաստվել է Եվրոպական Միության ֆինանսական աջակցությամբ: Փաստաթղթի բովանդակության պատասխանատվությունը կրում է բացառապես Արևելյան Գործընկերության Ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման Կենտրոնը (EaP RSO), և այն որևէ պարագայում չի կարող համարվել Եվրոպական Միության պաշտոնական դիրքորոշման արտացոլում:

Ներածություն

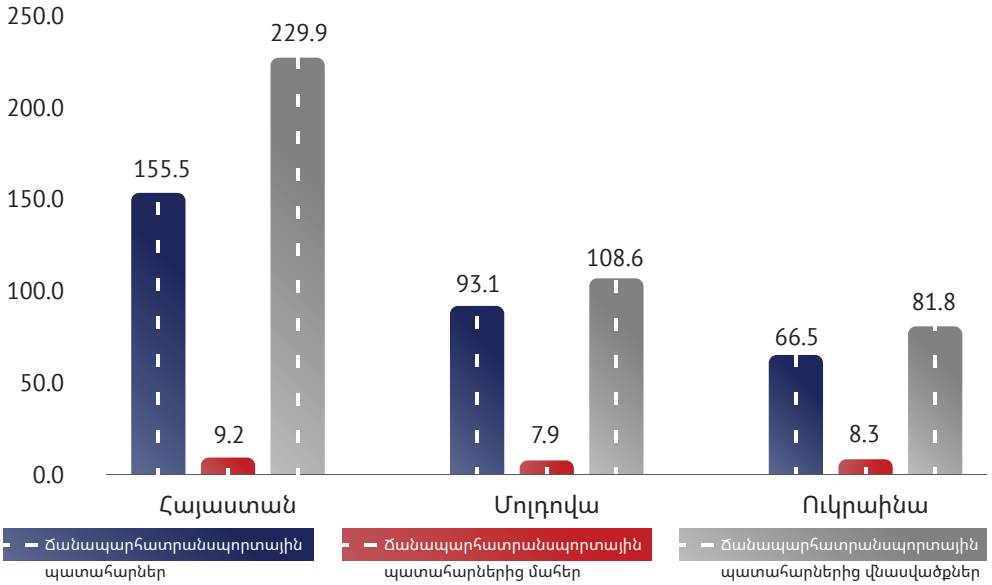


Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության դիտորդական կենտրոնը (EaP RSO) նպատակ ունի աջակցել փաստահեբնք ճանապարհային անվտանգության քաղաքականության մշակմանը՝ բարելավելով տարածաշրջանում տվյալների հասանելիությունը, համադրելիությունը և վերլուծությունը: Այս աշխատանքի շրջանակում EaP RSO-ն պատրաստել է իր անդամ երկրներում՝ Հայաստանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում, ճանապարհային անվտանգության հիմնական ցուցանիշներից մի քանիսի ամփոփագիրը: Ակնարկում ներկայացված են 2025 թվականին գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարները, մահացության և վնասվածքների ցուցանիշները, ինչպես նաև հաղորդված ՃՏՊ-ների հիմքում ընկած գործոնները՝ հնարավորություն տալով պատկերացում կազմել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների առաջացման հետ կապված առանցքային գործոնների մասին: Քանի որ ազգային հաշվետվական համակարգերը տարբերվում են, ներկայացվող տվյալների մանրամասնության մակարդակը երկրից երկիր տարբեր է: Այնուամենայնիվ, այս ցուցանիշների համեմատական ներկայացումը հնարավորություն է տալիս բացահայտել ընդհանուր օրինաչափություններն ու առանձին երկրներին բնորոշ մարտահրավերները՝ աջակցելով ճանապարհային անվտանգության նպատակային միջոցառումների իրականացմանը և ԵՄ ճանապարհային անվտանգության նպատակներին համահունչ՝ փաստահենք քաղաքականության մշակմանը:

Գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարները, մահվան դեպքերը և մարմնական վնասվածքները. Հայաստան, Մոլդովա և Ուկրաինա

2025 թվականին ճանապարհային անվտանգության ցուցանիշները Հայաստանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում զգալիորեն տարբերվել են (Գծապատկեր 1): Գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարների առումով ամենաբարձր ցուցանիշն արձանագրվել է Հայաստանում՝ 155,5 պատահար 100 000 բնակչի հաշվով, որին հաջորդել են Մոլդովան (93,1) և Ուկրաինան (66,5): Գրանցված մահացության ցուցանիշներն ավելի մոտ են եղել միմյանց. ամենաբարձր ցուցանիշը գրանցվել է Հայաստանում՝ 9,2 մահ 100 000 բնակչի հաշվով, որին հաջորդել են Ուկրաինան (8,3) և Մոլդովան (7,9): Չնայած այս տարբերություններին՝ բոլոր երեք երկրներում մահացության ցուցանիշները զգալիորեն գերազանցել են ԵՄ (27 երկիր) միջին ցուցանիշը՝ 4,3 մահ 100 000 բնակչի հաշվով: Գրանցված մարմնական վնասվածքների ցուցանիշների միջև տարբերությունն ավելի մեծ է եղել: Ամենաբարձր ցուցանիշը գրանցվել է Հայաստանում՝ 229,9 տուժած 100 000 բնակչի հաշվով, որին հաջորդել են Մոլդովան (108,6) և Ուկրաինան (81,8): Բոլոր երեք երկրներում այս ցուցանիշները նույնպես զգալիորեն գերազանցել են ԵՄ (24 երկիր) միջին ցուցանիշը՝ 31,9 տուժած 100 000 բնակչի հաշվով: Ընդհանուր առմամբ, այս տվյալները ցույց են տալիս, որ կարևոր է չսահմանափակվել միայն ճանապարհային անվտանգության վերջնական ցուցանիշների դիտարկմամբ, այլ նաև ուսումնասիրել դրանց հիմնական գործոնները՝ առանձին երկրներին բնորոշ ռիսկերն ավելի լավ հասկանալու և նպատակային կանխարգելիչ միջոցառումներ մշակելու համար:

Գծապատկեր 1. 100 000 բնակչի հաշվով գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարները, մահվան դեպքերը և մարմնական վնասվածքները, 2025 թ.

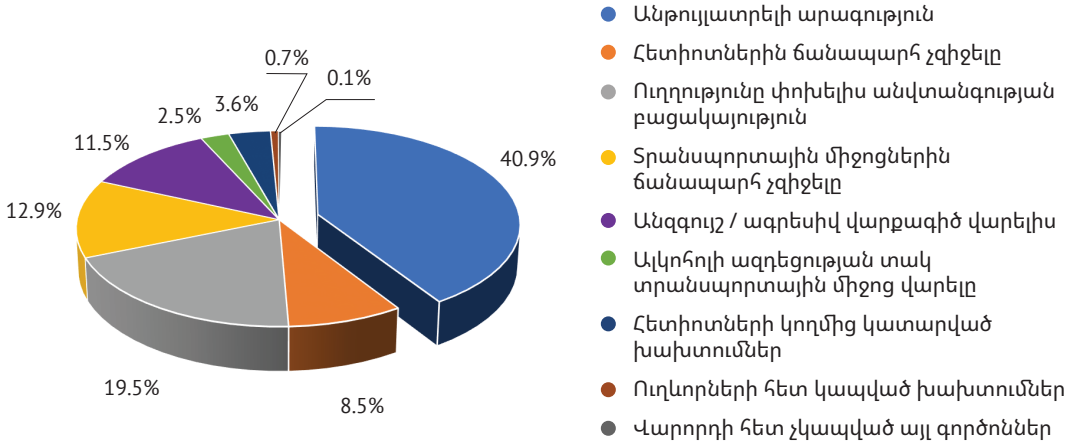


Աղբյուր՝ Armstat, Մոլդովայի վիճակագրության ազգային բյուրո (NBS Moldova), Ուկրաինայի պարեկային ոստիկանություն, Տրանսպորտային անվտանգության եվրոպական խորհուրդ:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գործոնները. Ուկրաինա

Ուկրաինայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տվյալները ցույց են տալիս, որ 2025 թվականին գրանցված պատահարների ճնշող մեծամասնությունը պայմանավորված է եղել վարորդների հետ կապված գործոններով, ընդ որում՝ վտանգավոր վարքագծով պայմանավորված դեպքերը զգալիորեն գերազանցել են հետիոտների, ուղևորների և վարորդների հետ չկապված այլ գործոններով պայմանավորված դեպքերը: Հիմնական պատճառների բաշխումը ցույց է տալիս պատահարների առաջացման հետ կապված հիմնական վարքագծային գործոնները և կարևոր տվյալներ է տրամադրում ճանապարհային անվտանգության միջոցառումների առաջնահերթությունները սահմանելու համար: Անհամապատասխան արագությունն ամենատարածված գործոնն է եղել՝ հիմք հանդիսանալով 10 599 պատահարի կամ գրանցված բոլոր պատահարների 40,9%-ի համար (Գծապատկեր 2): Երկրորդ ամենատարածված գործոնը ուղղությունը փոխելիս անվտանգությունը չապահովելն է՝ 5 047 պատահար (19,5%), որին հաջորդել են տրանսպորտային միջոցներին ճանապարհ չզիջելը (3 345՝ 12,9%) և անզգույշ կամ ագրեսիվ վարելը (2 972՝ 11,5%): Հետիոտներին ճանապարհ չզիջելու հետևանքով գրանցվել է 2 192 պատահար (8,5%), մինչդեռ ալկոհոլի ազդեցության տակ վարելը կազմել է համեմատաբար փոքր մասնաբաժին՝ 643 պատահար (2,5%): Հետիոտների կողմից կանոնների խախտումները հիմք են հանդիսացել են 941 պատահարի (3,6%), մինչդեռ ուղևորների կողմից կանոնների խախտումները (180՝ 0,7%) և վարորդների հետ չկապված այլ գործոնները (15՝ 0,1%) կազմել են պատահարների միայն չնչին մասը: Ընդհանուր առմամբ, տվյալները ցույց են տալիս, որ արագության գերազանցումը, վտանգավոր մանևրները և ճանապարհ չզիջելը շարունակում են մնալ Ուկրաինայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներին հիմքում ընկած գերակշռող գործոնները, ինչը վկայում է, որ վարորդների վարքագծի բարելավմանն ուղղված միջոցառումները պետք է շարունակեն մնալ քաղաքականության առաջնահերթություններից մեկը:

Գծապատկեր 2. Ուկրաինայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հիմքում ընկած հիմնական գործոնների բաշխումը, 2025 թ.

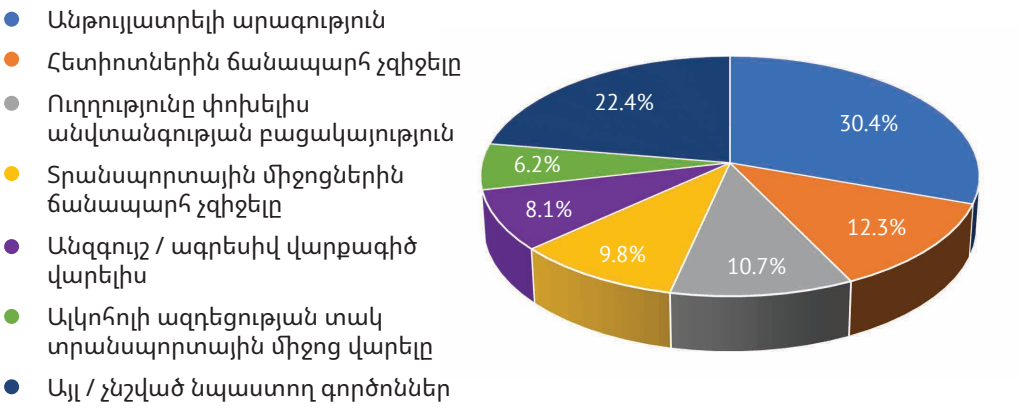


Աղբյուր՝ Ուկրաինայի համայնքների և տարածքների զարգացման նախարարություն:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հիմքում ընկած գործոնները. Մոլդովա

Մոլդովայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ տվյալները նույնպես ցույց են տալիս, որ 2025 թվականին գրանցված պատահարների մեծ մասը պայմանավորված է եղել վարորդների հետ կապված գործոններով, թեև պատահարների զգալի մասը վերաբերել է այլ կամ չհստակեցված գործոնների: Ինչպես Ուկրաինայում, այնպես էլ Մոլդովայում անհամապատասխան արագությունը եղել է պատահարների առանցքային գործոնը՝ հիմք հանդիսանալով 677 պատահարի կամ գրանցված բոլոր պատահարների 30,4%-ի համար (Գծապատկեր 3): Երկրորդ ամենատարածված պատճառը հետիոտներին ճանապարհ չզիջելն է՝ 274 պատահար (12,3%), որին հաջորդել են ուղղությունը փոխելիս անվտանգությունը չապահովելը (238 ՝ 10,7%) և տրանսպորտային միջոցներին ճանապարհ չզիջելը (218՝ 9,8%): Անզգույշ կամ ագրեսիվ վարքը պայմանավորել է 181 պատահար (8,1%), իսկ ալկոհոլի ազդեցության տակ վարելը՝ 138 պատահար (6,2%): Մնացած 498 պատահարները (22,4%) վերագրվել են այլ կամ չհստակեցված գործոնների: Ընդհանուր առմամբ, տվյալները ցույց են տալիս, որ արագության գերազանցումը, ճանապարհ չզիջելը և վտանգավոր մանևրները Մոլդովայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների՝ վարորդներին առնչվող հիմնական գործոններն են եղել: Սա ընդգծում է նպատակային վերահսկողության, առավել անվտանգ ճանապարհային ենթակառուցվածքների և վարքագծային միջամտությունների կարևորությունը՝ ճանապարհային անվտանգությունը բարելավելու համար:

Գծապատկեր 3. Մոլդովայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հիմնական գործոնների բաշխումը, 2025 թ.



Աղբյուր՝ Մոլդովայի Հանրապետության ոստիկանության գլխավոր տեսչություն (Ներքին գործերի նախարարություն):

Եզրակացություն

Ընդհանուր առմամբ, վերլուծությունը ցույց է տալիս ինչպես ընդհանուր օրինաչափությունները, այնպես էլ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գործոնների զգալի տարբերությունները Արևելյան գործընկերության երկրներում: Այն երկրներում, որտեղ առկա են մանրամասն տվյալներ, արագության գերազանցումը, ճանապարհ չզիջելը և վտանգավոր մանևրները առանձնանում են որպես վարորդների հետ կապված գերակշռող գործոններ: Սա ցույց է տալիս, որ նման վարքագիծը ճանապարհային անվտանգության ոլորտում ընդհանուր մարտահրավեր է ամբողջ տարածաշրջանի համար: Միևնույն ժամանակ, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դասակարգման ազգային համակարգերի տարբերությունները սահմանափակում են երկրների միջև ուղղակի համեմատության հնարավորությունը: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ ազգային հաշվետվական համակարգերի առավել սերտ համապատասխանեցումը Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տվյալների միասնական հավաքածուին (Common Accident Data Set՝ CADaS) և դրա պարզեցված mini-CADaS շրջանակին էականորեն կբարելավեր տարածաշրջանում ճանապարհային անվտանգության տվյալների ներդաշնակեցումը, մանրամասնեցումը և համադրելիությունը: Դա կամրապնդեր տարածաշրջանային համեմատական գնահատման հնարավորությունները, կնպաստեր փաստահենք քաղաքականության մշակմանը և ճանապարհային անվտանգության առավել արդյունավետ միջոցառումների մշակմանը:

ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԴԻՏԱՐԱՆԻ (EAP RSO) ՄԱՍԻՆ

Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության դիտարանը (ԱՃԱԴ) Արևելյան գործընկերության հինգ երկրների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Մոլդովայի, Ուկրաինայի համատեղ նախաձեռնություն է՝ մինչև 2030 թվականը ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհերի թիվը 50%-ով կրճատելու ընդհանուր նպատակով:

Մեր առաքելությունն է նպաստել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհերի թվի կրճատմանը՝ բարելավելով ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացությունների և լուրջ վնասվածքների վերաբերյալ համակարգված և համախմբված տվյալների հավաքագրման, կառավարման և վերլուծության որակը՝ համապատասխան ԵՄ և միջազգային լավագույն փորձին, ինչպես նաև ազգային գործընկերների կարողությունների զարգացման միջոցով՝ տվյալների բարելավման պրակտիկայի և քաղաքականության մշակման գործում կիրառման ոլորտում:

Իր էությամբ, Արևելյան գործընկերության ՃԱԴ-ն գործում է ոչ միայն որպես տվյալների պահոց. այն գործում է որպես համապարփակ հարթակ, որը խթանում է լավագույն փորձի փոխանակումը, նպաստում է ապացույցների վրա հիմնված քաղաքականության մշակմանը և խթանում է ճանապարհային անվտանգության կառավարման տարածաշրջանային համակարգումը:

Դիտարանը կենտրոնանում է հինգ հիմնական բաղադրիչների վրա՝ ճանապարհային անվտանգության տվյալներ, գիտելիքներ, ռեսուրսներ, գործիքներ և ցանցի զարգացում, աշխատելով ստանդարտացնել տվյալների հավաքագրումը CADaS և MiniCADaS արձանագրությունների հիման վրա՝ միաժամանակ զարգացնելով բոլոր գործընկեր երկրներում կարողությունները:

Նպատակային ուսումնական ծրագրերի, տեխնիկական օգնության և շահագրգիռ կողմերի ներգրավման միջոցով, որոնց մեջ ներգրավված են պետական մարմինները, քաղաքացիական հասարակության կազմակերպությունները և խոցելի ճանապարհային երթևեկության օգտագործողների խմբերը, Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության ծրագիրը (ԱԱԳ) ստեղծում է ամուր հիմք ապացույցների վրա հիմնված ճանապարհային անվտանգության միջամտությունների համար, որոնք, ի վերջո, կփրկեն կյանքեր և կնվազեցնեն ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ավերիչ տնտեսական և սոցիալական ծախսերը Արևելյան գործընկերության տարածաշրջանում:

Դիտարանի տեխնիկական քարտուղարությունը հյուրընկալվում է Վրաստանում և ղեկավարվում է ISET քաղաքականության ինստիտուտի (ISET-PI) և Արևելյան անվտանգ և կայուն տրանսպորտի դաշինքի (EASST) կոնսորցիումի կողմից: Մեր աշխատանքը ֆինանսավորվում է ԵՄ-ի կողմից՝ Հարևանության և ընդլայնման բանակցությունների գլխավոր տնօրինության (DG NEAR) միջոցով և աջակցվում է Համաշխարհային բանկի տեխնիկական օգնության կողմից:

info@eaprso.org | www.eaprso.org