



Eastern Partnership  
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by  
the European Union

ԱՊՐԻԼ 2026

# ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱԿԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ

Հետ մնալով. Ճանապարհային  
անվտանգության բացերը  
Արևելյան գործընկերության  
երկրների և ԵՄ-ի միջև

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 դիտակետի (EaP RSO) նպատակն է աջակցել փաստերի վրա հիմնված ճանապարհային անվտանգության քաղաքականության մշակմանը՝ բարելավելով տվյալների հասանելիությունը, համադրելիությունը և վերլուծությունը տարածաշրջանում: Այս աշխատանքի շրջանակում EaP RSO-ն պատրաստել է իր անդամ երկրների՝ Հայաստանում, Ադրբեջանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում, ճանապարհային անվտանգության որոշ հիմնական ցուցանիշների ամփոփ նկարագիրը: Ընդհանուր պատկերը ներառում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության և վնասվածք ստացած անձանց ցուցանիշները, ինչպես նաև ավտոմոբիլացման մակարդակը, ինչը պատկերացում է տալիս ճանապարհային անվտանգության արդյունքային ցուցանիշների տարբերությունների և ճանապարհային երթևեկության ռիսկերի վերաբերյալ: Ներկայացնելով այս տվյալները համեմատական համատեքստում՝ Դիտակետը նպատակ ունի վեր հանել առկա շարունակական մարտահրավերները և նպաստել թիրախային միջամտությունների մշակմանը՝ ԵՄ անվտանգության չափանիշներին ավելի մոտենալու համար:

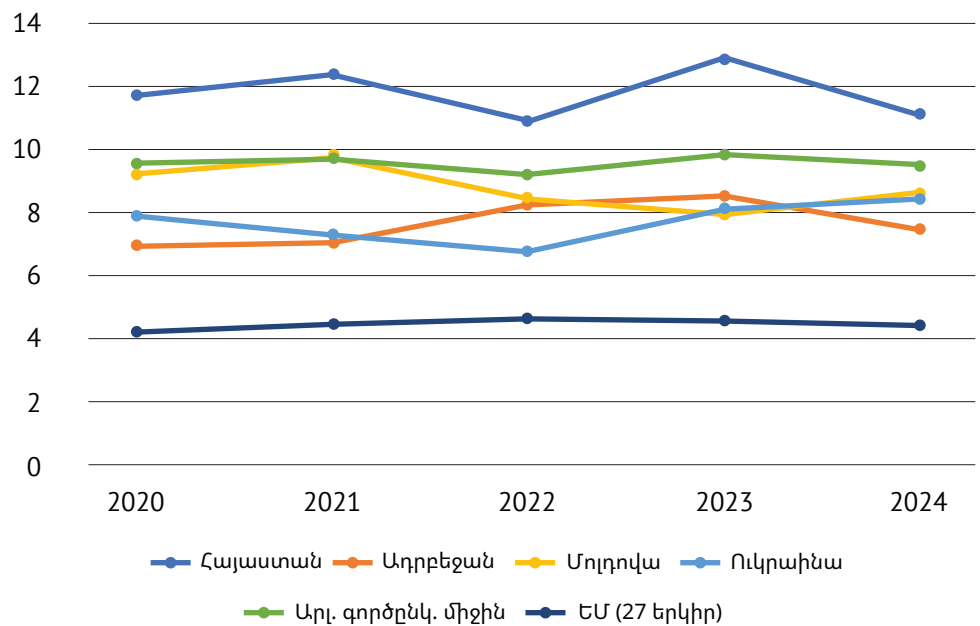


## Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության դեպքեր. Հայաստան, Ադրբեջան, Մոլդովա և Ուկրաինա

Հայաստանում, Ադրբեջանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության մակարդակը շարունակում է մնալ հանրային անվտանգության լուրջ մարտահրավեր: 2020–2024 թվականների ողջ ընթացքում բոլոր չորս երկրներում այդ ցուցանիշները հետևողականորեն գերազանցել են ԵՄ անդամ երկրների միջին մակարդակը: 2024 թվականին Արևելյան գործընկերության երկրներում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության միջին ցուցանիշը կազմել է 9.5 մահ՝ 100,000 բնակչի հաշվով, ինչը ավելի քան երկու անգամ բարձր է ԵՄ 27 անդամ երկրների միջին 4.5 ցուցանիշից: Ամենաբարձր մահացության ցուցանիշը գրանցվել է Հայաստանում՝ 11.1 մահ 100,000 բնակչի հաշվով, ինչը զգալիորեն գերազանցում է ԵՄ հենանիշը: Մոլդովան՝ 8.6, և Ուկրաինան՝ 8.5, նույնպես շարունակում են զգալիորեն գերազանցել ԵՄ անդամ երկրների միջին ցուցանիշը, մինչդեռ Ադրբեջանը չորս երկրների շարքում արձանագրել է ամենացածր ցուցանիշը՝ 7.5 մահ(նկար 1): Թեև Ուկրաինայում գրանցվել է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահվան դեպքերի ամենաբարձր բացարձակ թիվը (3 202 դեպք), սակայն երկրի մեծաթիվ բնակչությամբ պայմանավորված մեկ շնչի հաշվով ցուցանիշներն ավելի ցածր են, քան Հայաստանում: Ի տարբերություն նշվածի՝ ավելի փոքրաթիվ բնակչություն ունեցող Հայաստանում մեկ շնչի հաշվով մահացության ցուցանիշներն ամենաբարձրն են, ինչը ցույց է տալիս ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության անհամաչափ ծանր բեռը համեմատաբար փոքրաթիվ բնակչություն ունեցող երկրներում:

2020–2024 թվականների ընթացքում տարածաշրջանային մահաժողովրդական միջին ցուցանիշը 100,000 բնակչի հաշվով տատանվել է 9.2-ից 9.8՝ ինչը վկայում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության նվազեցման սահմանափակ առաջընթացի մասին: Հայաստանում մեկ շնչի հաշվով մահացության բեռը հետևողականորեն ամենաբարձրն է գրանցվել, իսկ Ուկրաինայում 2022 թվականից հետո արձանագրվել է աճ՝ 2022 թվականի 6.8-ի համեմատ՝ 2024 թվականին հասնելով 8.6-ի : Չնայած առանձին երկրների մակարդակների որոշակի առկա տարբերություններին՝ ԵՄ-ի ցուցանիշների նկատմամբ պահպանվող զգալի տարբերությունը մատնանշում է տարածաշրջանում ճանապարհային անվտանգության շարունակական մարտահրավերները և շեշտադրում՝ փաստերի վրա հիմնված միջամտությունների ուժեղացման անհրաժեշտությունը՝ ուղղված մահացության դեպքերի նվազեցմանը և եվրոպական ճանապարհային անվտանգության չափանիշներին ավելի մոտենալուն:

**Նկար 1.** Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահվան դեպքեր՝ 100,000 բնակչի հաշվով



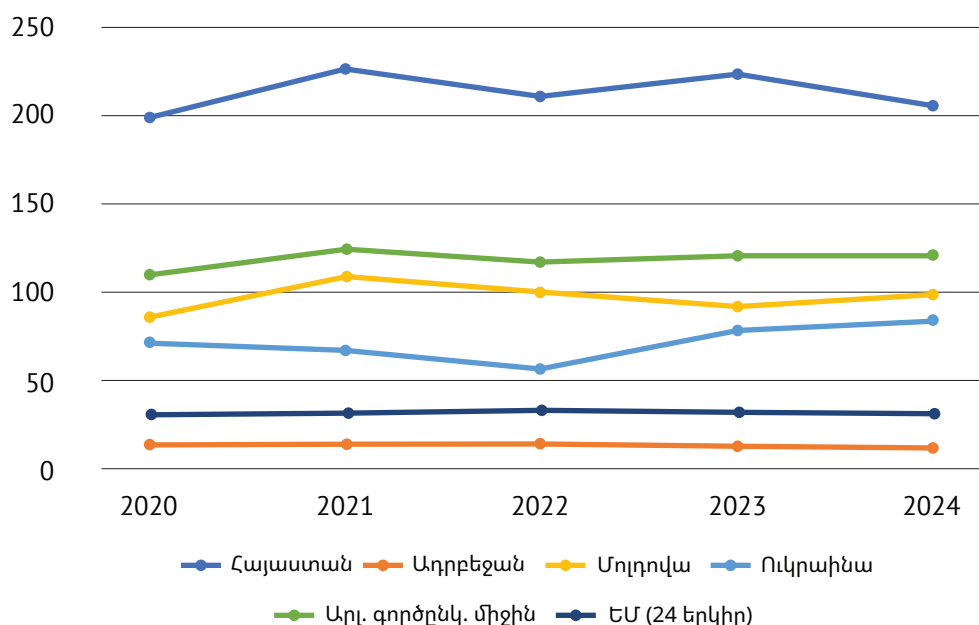
Աղբյուր՝ Azerstat, Armstat, Մոլդովայի Վիճակագրության ազգային բյուրո, Ուկրաինայի պարեկային ոստիկանություն, Eurostat, Եվրոպական տրանսպորտային անվտանգության խորհուրդ

## Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մարմնական վնասվածքներ. Հայաստան, Ադրբեջան, Մոլդովա և Ուկրաինա

Ինչպես ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության դեպքերը, այնպես էլ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մարմնական վնասվածքները շարունակում են մնալ ճանապարհային անվտանգության կայուն մարտահրավեր Հայաստանում, Ադրբեջանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում: 2020–2024 թվականների ընթացքում երկրների մեծ մասում վնասվածք ստացած անձանց ցուցանիշները հետևողականորեն զգալիորեն գերազանցել են ԵՄ միջին մակարդակը: 2024 թվականին Արևելյան գործընկերության երկրներում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով վնասվածք ստացած անձանց միջին ցուցանիշը կազմել է 120.8՝ 100,000 բնակչի հաշվով, ինչը գրեթե չորս անգամ բարձր է ԵՄ 24 երկրների միջին ցուցանիշից (31.7): Չորս երկրների շարքում մարմնական վնասվածքների ամենաբարձր ցուցանիշը գրանցվել է Հայաստանում՝ 204.5 վնասվածք 100,000 բնակչի հաշվով, ինչը զգալիորեն գերազանցում է ինչպես տարածաշրջանային միջին ցուցանիշը, այնպես էլ ԵՄ հենանիշը: Մոլդովան՝ 98.0, և Ուկրաինան՝ 84.6, նույնպես արձանագրել են ԵՄ-ի համեմատ զգալիորեն ավելի բարձր մարմնական վնասվածքների ցուցանիշները, մինչդեռ Ադրբեջանում գրանցվել է ամենացածր ցուցանիշը՝ 11.7 վնասվածք 100,000 բնակչի հաշվով (նկար 2):

2020–2024 թվականների ընթացքում Արևելյան գործընկերության երկրներում մարմնական վնասվածք ստացած անձանց միջին ցուցանիշը տատանվել է 109.5–124.7 միջև՝ 100,000 բնակչի հաշվով, ինչը վկայում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մարմնական վնասվածքների բեռի նվազեցման սահմանափակ առաջընթացի մասին: Հայաստանում տարածաշրջանում հետևողականորեն գրանցվել են վնասվածք ստացած անձանց ամենաբարձր ցուցանիշները՝ ամբողջ ժամանակահատվածի ընթացքում պահպանվելով 100,000 բնակչի հաշվով 175 մարմնական վնասվածքից բարձր մակարդակում: Ուկրաինայում 2022 թվականից հետո արձանագրվել է աճի միտում՝ 2022 թվականի 56.4-ից 2024 թվականին հասնելով 84.6-ի, իսկ Մոլդովայում ցուցանիշը մնացել է համեմատաբար կայուն՝ չափավոր տատանումներով: Չնայած երկրների միջև առկա տարբերություններին՝ այս երկրների և ԵՄ մակարդակների միջև պահպանվող տարբերությունը մատնանշում է ճանապարհային անվտանգության շարունակական մարտահրավերների մասին և ընդգծում՝ թիրախային միջոցառումների անհրաժեշտությունը, որոնք ուղղված կլինեն ոչ միայն մահացության նվազեցմանը, այլև ոչ մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մարմնական վնասվածքների կանխարգելմանը:

**Նկար 2.** Ծանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մարմնական վնասվածքներ՝ 100,000 բնակչի հաշվով



Աղբյուր՝ Azerstat, Armstat, Մոլդովայի վիճակագրության ազգային բյուրո  
Ուկրաինայի պարեկային ոստիկանություն, Eurostat, Եվրոպական  
տրանսպորտային անվտանգության խորհուրդ

## Մահացության և մարմնական վնասվածքների բեռը՝ տրանսպորտային միջոցների մակարդակների համեմատ

Ավտոմոբիլացման մակարդակները Հայաստանում, Ադրբեջանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում շարունակում են զգալիորեն տարբերվել՝ նպաստելով ինչպես ճանապարհային երթևեկության ռիսկերի, այնպես էլ ճանապարհային անվտանգության հետևանքների ծանրության տարբերությունների ձևավորմանը: 2024 թվականին ավտոմոբիլացման ամենաբարձր մակարդակը գրանցվել է Մոլդովայում՝ 480 տրանսպորտային միջոց 1,000 բնակչի հաշվով, որին հաջորդում է Հայաստանը՝ ավտոմոբիլացման միջին մակարդակով՝ 312 տրանսպորտային միջոց 1,000 բնակչի հաշվով: Ուկրաինայում՝ 245, և Ադրբեջանում՝ 184, ավտոմոբիլացման մակարդակները շարունակել են զգալիորեն ցածր մնալ մյուս երկրների համեմատ՝ արտացոլելով տարածաշրջանում շարժունակության տարբեր օրինաչափությունները (Նկար 3):

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահացության և վնասվածք ստացած անձանց ցուցանիշների հետ համեմատելիս 2024 թվականի տվյալները ցույց են տալիս, որ ավտոմոբիլացման ավելի բարձր մակարդակը ինքնին չի հանգեցնում ճանապարհային անվտանգության ավելի վատ արդյունքների, սակայն մեծացնում է երթևեկության հնարավոր ռիսկայնությունը: Ավտոմոբիլացման ավելի բարձր մակարդակ ունեցող երկրներում, մասնավորապես՝ Մոլդովայում, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների և տրանսպորտային միջոցների փոխազդեցությունն ավելի ինտենսիվ է, ինչի պատճառով վթարների և տուժածների թվի աճը կանխելու համար կարևոր են արդյունավետ ենթակառուցվածքային պլանավորումը, վերահսկողությունը և երթևեկության կառավարումը:

Հայաստանը, չնայած ավտոմոբիլացման ավելի ցածր մակարդակին՝ 312 տրանսպորտային միջոց 1,000 բնակչի հաշվով, շարունակում է տարածաշրջանում գրանցել մահացության և մարմնական վնասվածքների ամենաբարձր ցուցանիշներից մեկը: Սա վկայում է, որ ճանապարհային անվտանգության արդյունքները պայմանավորված են ոչ միայն ավտոմոբիլացման մակարդակով, այլև այլ գործոններով, այդ թվում՝ ճանապարհային ենթակառուցվածքների որակով, արագության կառավարմամբ, վերահսկողությամբ, տրանսպորտային միջոցների անվտանգության չափանիշներով և հետվթարային արձագանքմամբ:

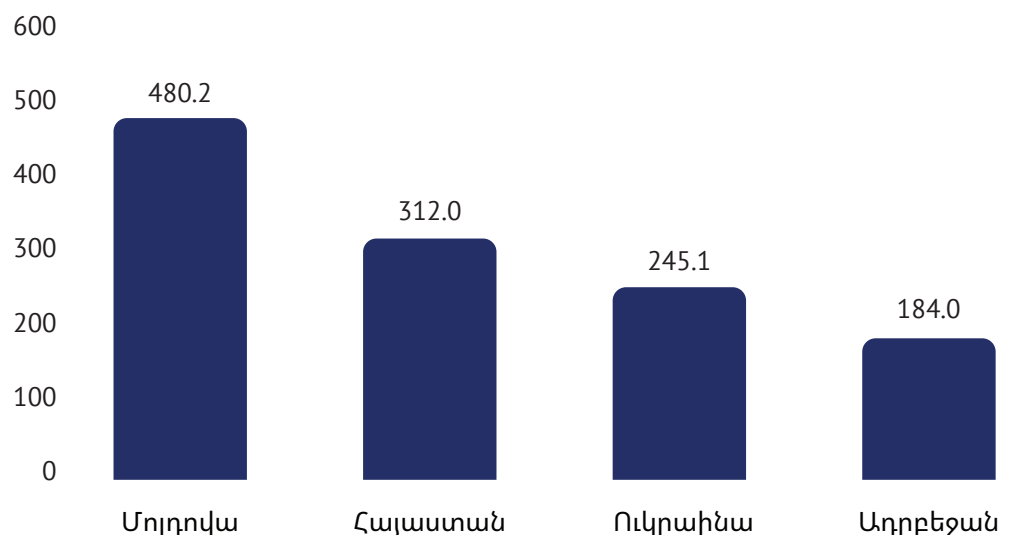
Մյուս կողմից՝ Ուկրաինան և Ադրբեջանը ունեն ավտոմոբիլացման համեմատաբար ցածր մակարդակներ, սակայն երկու երկրներում էլ ճանապարհային անվտանգության ցուցանիշները շարունակում են գերազանցել ԵՄ հենանիշները: Ուկրաինայում բնակչության մեծ թիվը մեղմում է



մեկ շնչի հաշվին ընկնող ցուցանիշները, սակայն վթարների և տուժածների բացարձակ թիվը շարունակում է զգալի մնալ: Ադրբեջանը, թեև տարածաշրջանում ունի ավտոմոբիլացման ամենացածր մակարդակը, շարունակում է բախվել ճանապարհային անվտանգության մարտահրավերների հետ, ինչը ցույց է տալիս, որ տրանսպորտային միջոցների ավելի ցածր խտությունը ինքնին չի ապահովում ավելի անվտանգ ճանապարհային միջավայր:

Ընդհանուր առմամբ, 2024 թվականի տվյալները հաստատում են, որ ավտոմոբիլացումը ճանապարհային անվտանգության արդյունքների վրա ազդող միայն մեկ բաղադրիչ է: Արդյունավետ ճանապարհային անվտանգության ռազմավարությունները պահանջում են համապարփակ մոտեցում, որը պետք է անդրադառնա ոչ միայն տրանսպորտային միջոցների աճող թվին, այլև ենթակառուցվածքների, վերահսկողության, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների վարքագծի, տրանսպորտային միջոցների չափանիշների և արտակարգ արձագանքման համակարգերի բարելավմանը: Արդյունքները ընդգծում են ինտեգրված ճանապարհային անվտանգության ռազմավարությունների անհրաժեշտությունը, որոնք կանդրադառնան ոչ միայն տրանսպորտային միջոցների թվի աճին, այլև համակարգային գործոններին, որոնք ուժեղացնում կամ նվազեցնում են ճանապարհային երթևեկության ռիսկերը:

Նկար 3. Ավտոմոբիլացման մակարդակներ, 2024 թ.  
(ավտոտրանսպորտային միջոցների թիվը՝  
1,000 բնակչի հաշվով)



Մոլդովայի Վիճակագրության ազգային բյուրո, Ուկրաինայի համայնքների և տարածքների զարգացման նախարարություն, Համաշխարհային բանկի ճանապարհային անվտանգության երկրների պրոֆիլներ

## Եզրակացություն

Արևելյան գործընկերության երկրներում ճանապարհային անվտանգությունը շարունակում է մնալ հանրային քաղաքականության լուրջ մարտահրավեր, որտեղ մահացության և վնասվածք ստացած անձանց ցուցանիշները շարունակում են գերազանցել ԵՄ միջին մակարդակները: 2024 թվականի տվյալները ցույց են տալիս, որ միայն ավտոմոբիլացման մակարդակները չեն որոշում ճանապարհային անվտանգության արդյունքները, քանի որ ինչպես մեծ, այնպես էլ ավելի փոքր տրանսպորտային պարկ ունեցող երկրները շարունակում են բախվել ճանապարհային անվտանգության զգալի մարտահրավերների: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների բեռը նվազեցնելու համար անհրաժեշտ է համապարփակ մոտեցում՝ ուղղված ավելի անվտանգ ենթակառուցվածքների ապահովմանը, վերահսկողության ուժեղացմանը, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարելավմանը, տրանսպորտային միջոցների անվտանգության բարձրացմանը և արդյունավետ հետվթարային արձագանքմանը: Փաստերի վրա հիմնված քաղաքականությունների ամրապնդումը և ԵՄ ճանապարհային անվտանգության չափանիշներին համապատասխանեցումը շարունակում են էական նշանակություն ունենալ տարածաշրջանում ճանապարհային անվտանգության բարելավման համար:

## 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: