



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

ԱՊՐԻԼ 2025

ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ - 2025

ՄԱՐԴԿԱՅԻՆ և ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԿՈՐՈՒՍՏՆԵՐ

Պատրաստված է Արեւելյան Գործընկերության
Ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման
Կենտրոնի (EaP RSO) Տվյալների Թիմի կողմից՝
Մարիամ Լոբջանիձե,
Էլենե Սեթուրիձե,
Տատիա Խիդաշելի

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 Դիտարկման Կենտրոնը (EaP RSO) նպատակ ունի աջակցել ապացույցների վրա հիմնված ճանապարհային անվտանգության քաղաքականությունների մշակմանը՝ բարելավելով տվյալների հասանելիությունը, համադրելիությունը և վերլուծությունը տարածաշրջանի երկրներում: Այս նախաձեռնության շրջանակում ԱԳ ՃԱԴԿ-ը պատրաստել է անվտանգության հիմնական ցուցանիշների ամփոփագիր անդամ երկրներում՝ Հայաստանում, Վրաստանում, Ադրբեջանում, Մոլդովայում և Ուկրաինայում: Ամփոփագրում ներառված են ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների ցուցանիշները, զոհերի ժողովրդագրական բնութագրերը և պատահարների արդյունքում պատճառված տնտեսական վնասների գնահատումը: Ներկայացնելով այս տվյալները համեմատական համատեքստում՝ Դիտարկման Կենտրոնը ձգտում է ընդգծել շարունակական մարտահրավերները և ապահովել նպատակային միջոցառումների մշակումը՝ Եվրոպական Միության ճանապարհային անվտանգության չափանիշներին առավել սերտ մոտեցնելու նպատակով:



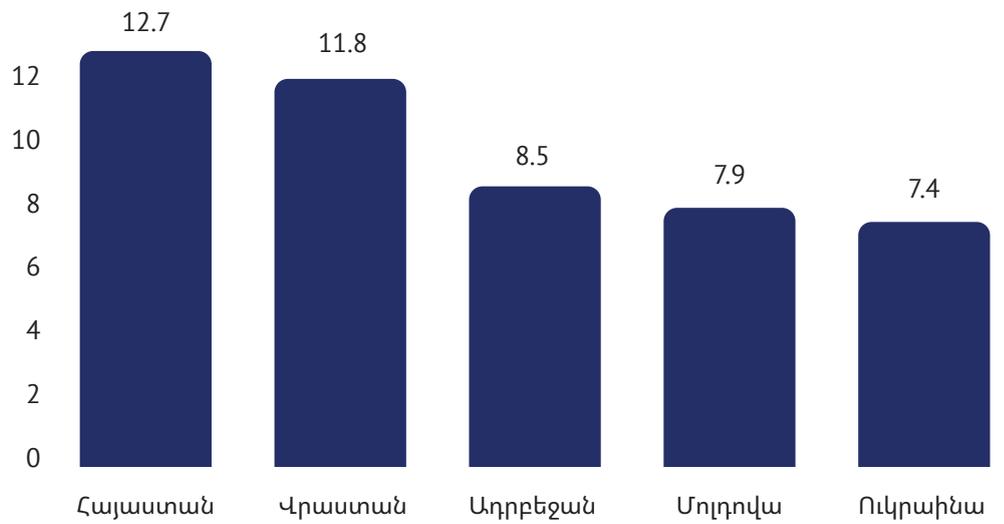
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐՈՎ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎԱԾ ՄԱՀԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԱՐևԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԵՐԿՐՆԵՐՈՒՄ

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների ցուցանիշները շարունակում են մնալ հասարակական անվտանգության խիստ մտահոգիչ խնդիր Արևելյան Գործընկերության տարածաշրջանում, որտեղ երկրների մեծ մասում շարունակում են գրանցվել զգալիորեն ավելի բարձր ցուցանիշներ՝ համեմատած ԵՄ միջինի՝ 100,000 բնակչի հաշվով 4.6 մահերի հետ: Այս երկրների թվում՝ Հայաստանում 2023 թվականին գրանցվել է մահացության ամենաբարձր ցուցանիշը՝ 100,000 բնակչի հաշվով 12.7, որին հաջորդում է Վրաստանը՝ 11.8՝ 100,000 բնակչի հաշվով՝ երկու դեպքում էլ մոտավորապես երեք անգամ գերազանցելով ԵՄ միջինը: Ադրբեջանը (8.5՝ 100,000 բնակչի հաշվով), Մոլդովան (7.9՝ 100,000 բնակչի հաշվով) և Ուկրաինան (7.4՝ 100,000 բնակչի հաշվով) նույնպես գերազանցել են ԵՄ սահմանաչափը, թեև ավելի փոքր չափով: Չնայած Ուկրաինայի ցուցանիշում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների ընդհանուր թիվն ամենաբարձրն է (3053)՝ մահացությունների ցուցանիշն ամենացածրն է՝ բնակչության մեծ թվով պայմանավորված: Ի հակառակ դրան, Հայաստանում, որտեղ բնակչության թիվը փոքր է, 100,000 բնակչի հաշվարկով մահացությունների ցուցանիշն ամենաբարձրն է, ինչն ընդգծում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների անհամաչափ ծանր բեռը փոքր բնակչություն ունեցող երկրներում: Այս թվերն ընդգծում են տարածաշրջանում ճանապարհային անվտանգության շարունակական մարտահրավերները և նպատակային միջամտություններ իրականացնելու հրատապ անհրաժեշտությունը՝ ԵՄ անվտանգության չափանիշներին համապատասխանելու համար:

¹ Եվրոստատ (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>)
² Հայաստանի Հանրապետության Վիճակագրական Կոմիտե, Արմստատ (<https://armstat.am/en/>)
³ Ներքին Գործերի նախարարություն (<https://info.police.ge/>), Վրաստանի Ազգային Վիճակագրական Գրասենյակ, Գեոստատ (<https://www.geostat.ge/ka>)
⁴ Պետական Վիճակագրական Կոմիտե (<https://stat.gov.az/?lang=en>)
⁵ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ, 2024
⁶ Ոստիկանական վարչություն (<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>), Պետական Վիճակագրական ծառայություն, Դերժստատ (<https://stat.gov.ua/en>)



Գրաֆիկ 1. Ճանապարհատրանսպորտային վնասաբացումների ցուցանիշը՝ 100,000 բնակչի հաշվով



Աղբյուրը՝ Ազգային վիճակագրական կայքեր.



ՄԱՀԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱԳՐԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

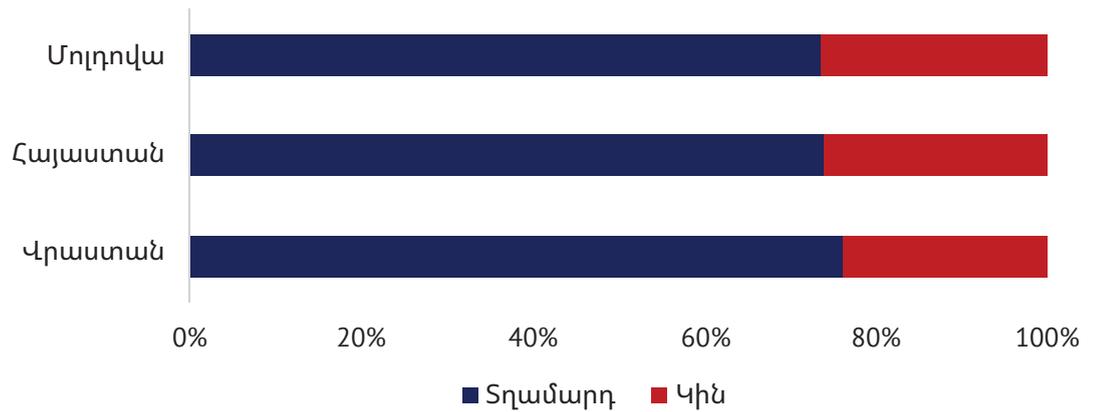
Վրաստանում, Հայաստանում և Մոլդովայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների բաշխվածությունն ըստ սեռի և տարիքի ցույց է տալիս կայուն օրինաչափություններ: 2023 թվականի տվյալների համաձայն՝ տղամարդիկ կազմում են մահացությունների մեծամասնությունը՝ մոտ 75%՝ երեք երկրներում միասին: Տարիքային առումով ամենաշատ տուժած խումբը չափահասներն են (15-64 տարեկան Մոլդովայում և Հայաստանում, 17-60 տարեկան Վրաստանում), որոնք կազմում են մահացությունների 69.9%-ը Վրաստանում, 73.7%-ը Հայաստանում և 76.9%-ը Մոլդովայում, իսկ նրանց հաջորդում են տարեց անձինք (65 տարեկան և ավելի Մոլդովայում և Հայաստանում, 61 տարեկան և ավելի Վրաստանում): Այս բաշխվածությունները, մասնավորապես, ընդգծում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների խտացումը աշխատանքային տարիքի տղամարդկանց շրջանում: Միևնույն ժամանակ, կարևոր է նշել, որ թեև տղամարդիկ կազմում են ընդհանուր մահացությունների մեծ մասը, կանայք կարող են ավելի խոցելի լինել տարբեր տրանսպորտային միջոցների մասով: Օրինակ, Եվրոպական Միության երկրներում հաճախ նկատվում է, որ կանայք առավել խոցելի են որպես հետիոտներ կամ ավտո մեքենաների ուղևորներ, և նման դեպքերը հնարավոր է նաև Արևելյան Գործընկերության տարածաշրջանում:

Այս սեռային առանձնահատկություններն ավելի հստակ հասկանալու համար ԱԳ ՃԱԴԿ-ն աջակցելու է երկրներին՝ հավաքագրելու և վերլուծելու տարաբաժնված տվյալներ՝ մի շարք հնարավոր փոփոխականների հիման վրա: Հաջորդ զեկույցներն առավել մանրամասն կքննարկեն այս տվյալները: Կարևոր է նշել, որ վերլուծությունը հիմնված է միայն հաղորդված դեպքերի վրա, և որոշ մահացությունների տարիքային և/կամ սեռային տվյալները երկրների մակարդակով տվյալներում նույնականացված չեն:

⁷ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ 2024թ.

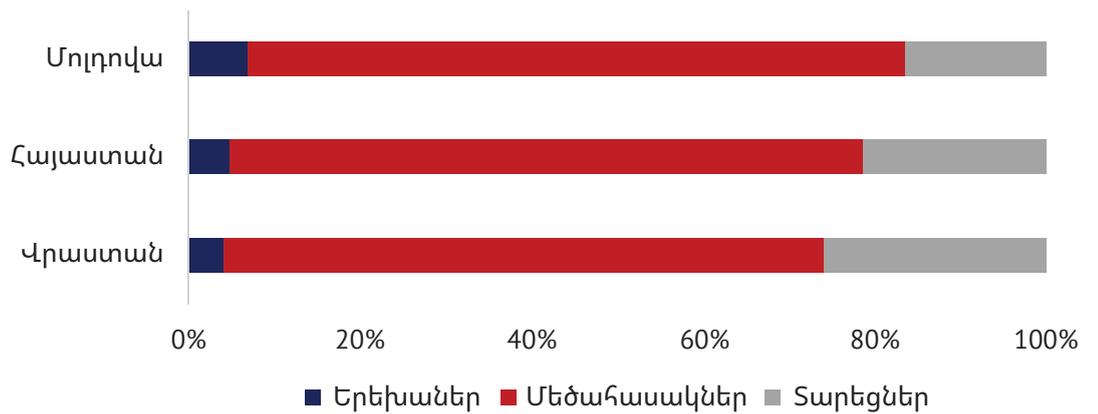


Գրաֆիկ 2. Մահացությունների բաշխվածությունը՝ ըստ սեռի



Աղբյուրը՝ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ 2024թ.

Գրաֆիկ 3. Մահացությունների բաշխվածությունը՝ ըստ տարիքային խմբի



Աղբյուրը՝ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ 2024թ. Նշում. Երեխաների տարիքային միջակայքը կազմում է 0-14 տարեկան Մուրդվածում և Հայաստանում, և 0-16 տարեկան Վրաստանում: Մեծահասակների դեպքում միջակայքը կազմում է 15-65 տարեկան Մուրդվածում և Հայաստանում, և 17-60 տարեկան Վրաստանում: Տարեց բնակչությունը սահմանված է որպես 65 տարեկան և ավելի Հայաստանում և Մուրդվածում, և 61 տարեկան և ավելի Վրաստանում:



ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ

Արևելյան Գործընկերության երկրներում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տնտեսական ազդեցությունը զգալի է, իսկ դրանց ծախսերը կազմում են ազգային ՀՆԱ-ի զգալի մասնաբաժին: 2023 թվականին ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տնտեսական արժեքը՝ ներառյալ մահացությունները և ծանր վնասվածքները, կազմել է ՀՆԱ-ի 3.9%-ը ինչպես Վրաստանում, այնպես էլ՝ Հայաստանում, և 2.7%՝ Մոլդովայում:

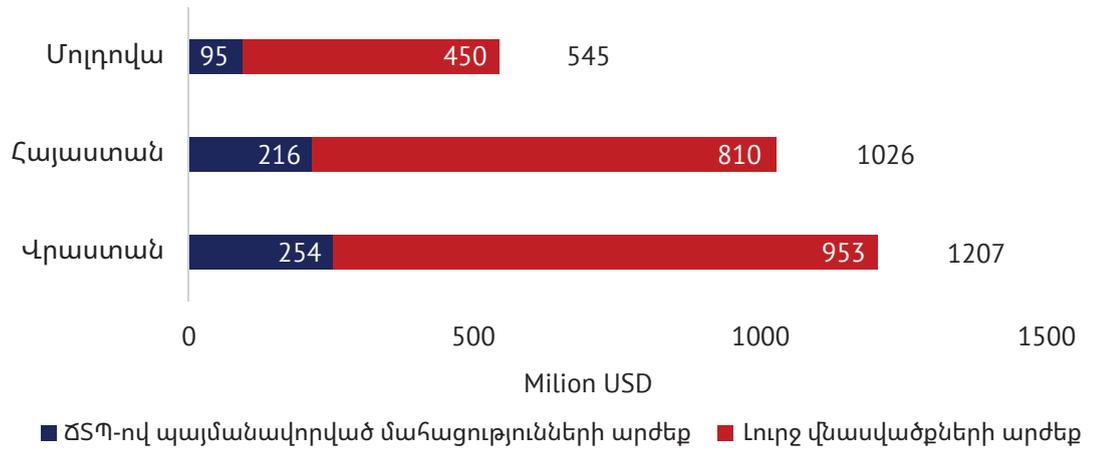
Վրաստանում ընդհանուր կորուստները գերազանցել են 1.2 մլրդ ԱՄՆ դոլարը, որից 254 մլն-ն վերաբերում է մահացություններին, իսկ ավելի քան 950 մլն-ը՝ ծանր վնասվածքներին: Հայաստանի ընդհանուր արժեքը գերազանցել է 1 մլրդ ԱՄՆ դոլարը, որից մահացությունների մասով՝ 216 մլն. և ծանր վնասվածքների մասով՝ 810 մլն. դոլար: Մոլդովայում համախառն կորուստները կազմել են մոտ 545 մլն ԱՄՆ դոլար, որից 95 մլն-ը՝ մահացությունների, և 450 մլն-ը՝ ծանր վնասվածքների մասով : 2021 թվականին Ադրբեյջանի ճանապարհային պատահարների ծախսերը գնահատվել են մոտ 3 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ինչը կազմել է ՀՆԱ-ի 5%-ը :

Այս ցուցանիշները, որոնք հաշվարկվել են ՃՄԳԾ-ի (Ճանապարհների միջազգային գնահատման ծրագիր) մշակած ընդհանուր մոտեցման կանոնով, արտացոլում են տարածաշրջանում ճանապարհային պատահարների զգալի տնտեսական բեռը և ընդգծում ճանապարհային անվտանգության բարելավումներում ներդրումների կարևորությունը:

⁸ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ 2024թ.
⁹ Ասիական Տրանսպորտային Դիտարկման Կենտրոն (<https://asiantransportobservatory.org/analytical-outputs/roadsafetyprofiles/azerbaijan-road-safety-profile-2025/>), Ադրբեյջանի ամենավերջին հասանելի տվյալներ:



Գրաֆիկ 4. Ճանապարհային պատահարների պատճառած ծախսերը (մլն. ԱՄՆ դոլար)



Աղբյուրը՝ Ճանապարհային անվտանգության բնութագիրը ըստ երկրների, Համաշխարհային Բանկ 2024թ.



ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Ճանապարհային անվտանգությունը շարունակում է մնալ խիստ կարևոր հասարակական քաղաքականության խնդիր Արևելյան Գործընկերության երկրներում, որտեղ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունները և վնասվածքները շարունակում են առաջացնել զգալի մարդկային և տնտեսական կորուստներ: Չնայած երթևեկության կանոնների խստացման և ենթակառուցվածքների բարելավման ջանքերին՝ տարածաշրջանի մահացությունների ցուցանիշները դեռևս գերազանցում են Եվրոպական Միության միջին ցուցանիշը: Անհամաչափ ազդեցությունը չափահաս տղամարդկանց վրա, ինչպես նաև զգալի տնտեսական բեռը, որը գնահատվում է ՀՆԱ-ի մոտ 3-5%-ը, ընդգծում են անհապաղ և շարունակական գործողությունների անհրաժեշտությունը: Ճանապարհային անվտանգության բարելավումը պահանջում է համապարփակ մոտեցում՝ ներառյալ՝ տվյալների ավելի արդյունավետ հավաքագրում, ճանապարհային կանոնների վերահսկողություն, հասարակական իրազեկման արշավներ և ավելի անվտանգ ենթակառուցվածքների համար ներդրումներ: Եվրոպական Միության անվտանգության չափանիշներին համապատասխանելը պետք է մնա ռազմավարական առաջնահերթություն՝ տարածաշրջանում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մարդկային և ֆինանսական կորուստները նվազեցնելու նպատակով:



ԱՐԼԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԾԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԴԻՏԱՐԿՄԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ (ԱԳ ԾԱԴԿ)

Արևելյան Գործընկերության ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման Կենտրոնը (ԱԳ ԾԱԴԿ) Արևելյան Գործընկերության հինգ երկրների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Մոլդովայի և Ուկրաինայի կողմից միասնաբար ստեղծված նախաձեռնություն է, որի ընդհանուր նպատակն է մինչև 2030 թ.-ը ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված զոհերը նվազեցնել 50%-ով: Մենք կուտակում ենք երկրների մակարդակով տվյալներ և ծառայում որպես դրդիչ ուժ՝ ուժեղացնելու ազգային ճանապարհային անվտանգության տվյալների հավաքագրումը, կառավարումը և վերլուծությունը: Մեր նպատակն է՝ ուսումնասիրել ճանապարհային անվտանգության տվյալները միայն պատահարներից դուրս և կիսվել լավագույն փորձերով՝ ստեղծելու գիտական ապացույցների վրա հիմնված ամուր հիմք՝ ճանապարհային անվտանգության քաղաքականությունների մշակման համար: Մեր առաքելությունն է նվազեցնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված զոհերի թիվը՝ բարելավելով մահացությունների և ծանր վնասվածքների վերաբերյալ համակարգված և համախմբված տվյալների հավաքագրման որակը՝ լավագույն ԵՄ և միջազգային պրակտիկային համապատասխան: Դիտարկման Կենտրոնի տեխնիկական քարտուղարությունը գտնվում է Վրաստանում և ղեկավարվում է Սոցիալ-տնտեսական և քաղաքական ուսումնասիրությունների ինստիտուտի (ISET Policy Institute) և Անվտանգ և կայուն տրանսպորտի արևելյան դաշինքի (EASST) կողմից: Մեր աշխատանքը ֆինանսավորվում է ԵՄ-ի կողմից՝ Հարևանության և ընդլայնման շուրջ բանակցությունների հարցերով գլխավոր վարչության (DG NEAR) միջոցով՝ տարածաշրջանային ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման կենտրոնների համաշխարհային ցանցի շրջանակում, որն աջակցվում է Համաշխարհային Բանկի կողմից:

ԱԳ ԾԱԴԿ-ն ավելին է քան պարզապես տվյալների պահոցը. այն հանդես է գալիս որպես ամբողջական հարթակ, որը խթանում է լավագույն փորձերի փոխանակումը, աջակցում ապացույցների վրա հիմնված քաղաքականությունների մշակմանը և խթանում տարածաշրջանային համակարգումը ճանապարհային անվտանգության կառավարման ոլորտում: Դիտարկման կենտրոնը թիրախավորում է հինգ հիմնական բաղադրիչներ՝ ճանապարհային Անվտանգության Տվյալներ, Հետազոտություն և Գիտելիքներ, Տնտեսական և տեխնիկական ռեսուրսներ, Գործիքներ և Ցանցերի զարգացման ծրագրեր՝ աշխատելով ստանդարտացնել տվյալների հավաքագրումը ՃՏՊ-ների էլեկտրոնային համակարգի (CADaS և MiniCADaS) արձանագրությունների հիման վրա՝ միաժամանակ կառուցելով կարողություններ բոլոր գործընկեր երկրներում: Նպատակային ուսուցման ծրագրերի, տեխնիկական աջակցության և շահառուների ներգրավման միջոցով ներառյալ պետական գերատեսչություններ, քաղաքացիական հասարակության կազմակերպություններ և ճանապարհից օգտվողների խոցելի խմբեր, ԱԳ ԾԱԴԿ -ն ստեղծում է ամուր հիմք ապացույցների վրա հիմնված միջամտությունների համար, որոնք ի վերջո կփրկեն կյանքեր և կկրճատեն ճանապարհային պատահարների պատճառած տնտեսական ու սոցիալական ծանր բեռը ամբողջ Արևելյան Գործընկերության տարածաշրջանում:

