Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY

Funded by
the European Union

ՀՈՒԼԻՍ 2025

ԱՐԵՎԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ – 2025

ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԿՅԱՆՔԻ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ԱՐԵՎԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՏՈՒՄ

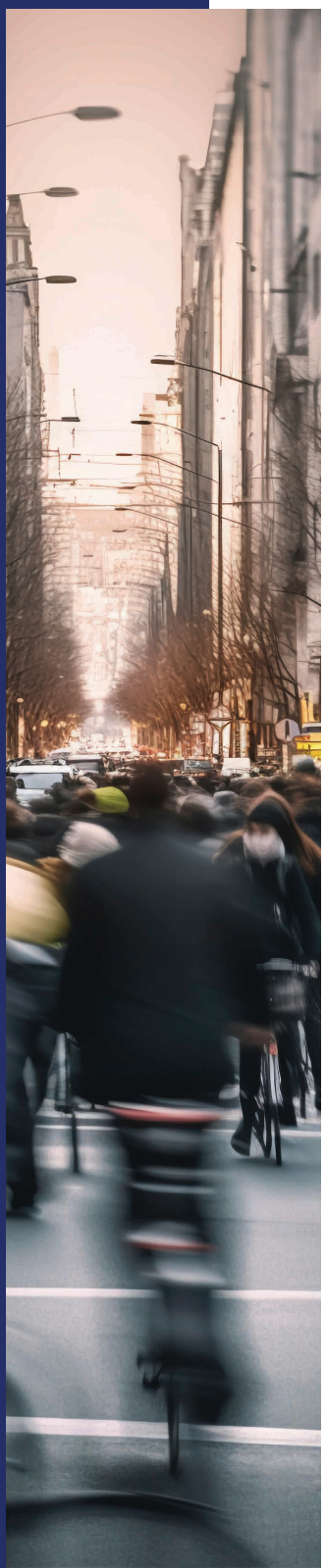
Պատրաստված է Արեւելյան Գործընկերության
Ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման
Կենտրոնի (EaP RSO) Տվյալների Թիմի կողմից՝
Մարիամ Լոբջանիձե,
Էլենե Սեթուրիձե,
Տատիա Խիդաշելի

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:

01

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ



Ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից վնասվածքներն ու մահացություններն Արևելյան գործընկերության (EaP) երկրներում դեռևս լուրջ խնդիր են հանդիսանում հանրային առողջապահության և տնտեսության համար՝ զգալի բեռ դնելով ընտանիքների, համայնքների և ազգային տնտեսությունների վրա: Արդյունավետ քաղաքականություն մշակելու և ռեսուրսները արդյունավետորեն բաշխելու համար կարևոր է հասկանալ ոչ միայն մարդկային կորուստները, այլև ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացությունների հետևանքով առաջացած տնտեսական ծախսերը: Այս նպատակով լայնորեն կիրառվող մոտեցումներից մեկը վիճակագրական կյանքի արժեքն է (ՎԿԱր)՝ այն դրամական արժեքի գնահատականը, որը հասարակությունը տալիս է մահվան ռիսկի նվազեցմանը:

ԱՐԵՎԵՑԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՄԵԹՈԴԱԲԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ և ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԿՅԱՆՔԻ ԱՐԺԵՔԻ (ՎԿԱՐ) ԳՆԱՀԱՏԱԿԱՆԸ

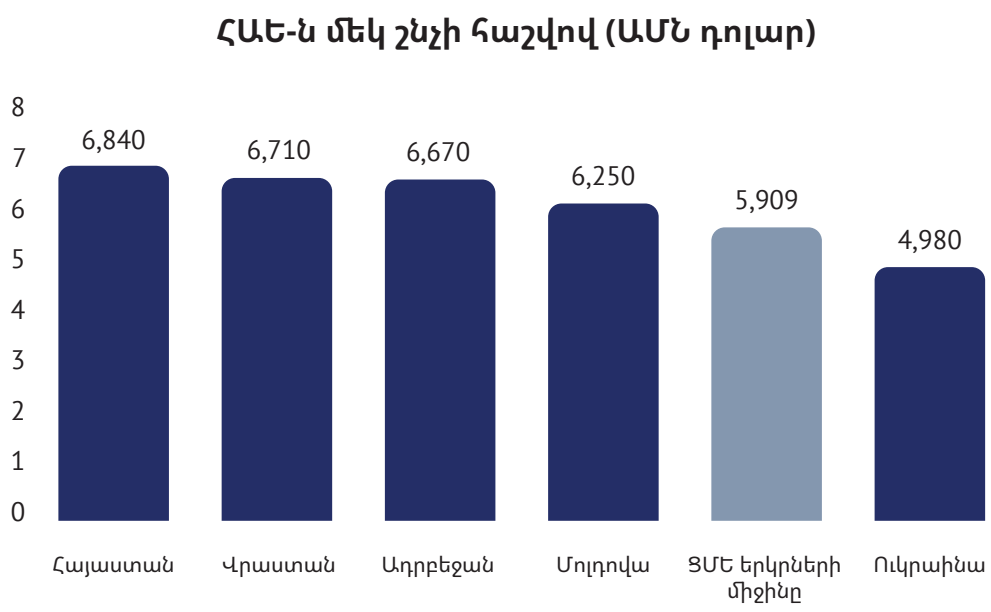
Այս փաստաթուղթը տրամադրում է ՎԿԱր գնահատականներ Հայաստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Մոլդովայի և Ուկրաինայի համար, որոնք ստացվել են արժեքի փոխանցման մեթոդով: ՏՀՋԿ-ն այս մեթոդը համարում է ամենաթափանցիկը՝ ավելի բարդ ֆունկցիաների վրա հիմնված մոտեցումների հետ համեմատելի հուսալիության մակարդակով: Վիյնենի, Դահդահի և Փխիկիձեի կողմից վերջերս կատարված ուսումնասիրությունը կիրառում է այս մոտեցումը և ներառում աշխարհի 32 երկրներում անցկացված ուսումնասիրությունների հիման վրա ՎԿԱր-ի թարմացված գնահատականները: Այս մեթոդը թույլ է տալիս ցածր և միջին եկամուտ ունեցող երկրներից ստացված ՎԿԱր գնահատականները հարմարեցնել տեղական համատեքստերին՝ հաշվի առնելով երկրների ազգային եկամուտների մակարդակը: Չնայած այն հանգամանքին, որ արժեքի փոխանցումը չի փոխարինում երկրին բնորոշ առաջնային հետազոտությանը, այն տնտեսական գնահատումների համար առաջարկում է գործնական և քաղաքականությանը համապատասխան ելակետ այն համատեքստերում, որտեղ տեղական տվյալները սահմանափակ են:

Գրաֆիկը ներկայացնում է Արևելյան գործընկերության հինգ երկրների մեկ շնչի հաշվով համախառն ազգային եկամուտը (ՀԱԵ) ԱՄՆ դոլարով, ինչպես նաև ցածր և միջին եկամուտ ունեցող երկրների (ՑՄԵ) մեկ շնչի հաշվով միջին ՀԱԵ-ն, որը կազմում է 5,909 ԱՄՆ դոլար (այն ՑՄԵ երկրների համար, որտեղ անցկացվել են ՎԿԱր ուսումնասիրություններ): Նշված երկրներից Հայաստանն ունի ամենաբարձր ՀԱԵ-ն մեկ շնչի հաշվով, ինչը կազմում է 6.840 ԱՄՆ դոլար, որից հետո քիչ տարբերությամբ գալիս են Վրաստանը

[1] Վիմ Վիյնեն, Սաիդ Դահդահ և Նինո Փխիկիձե (22 ապրիլի 2025թ.): Վիճակագրական կյանքի նշանակությունը Արևելյան գործընկերության երկրների ճանապարհային երթևեկության անվտանգության համատեքստում - արժեքի փոխանցման նոր մոտեցում, ճանապարհատրանսպորտային վնասվածքների կանխարգելում:

(6,710 ԱՄՆ դոլար) և Ադրբեջանը (6,670 ԱՄՆ դոլար): Մոլդովան նույնպես գերազանցում է ՑՄԵ երկրների միջին ցուցանիշը, որի ՀԱԵ-ն մեկ շնչի հաշվով կազմում է 6,250 ԱՄՆ դոլար: Իսկ Ուկրաինայի ցուցանիշը՝ 4,980 ԱՄՆ դոլար, ՑՄԵ երկրների միջին ցուցանիշից ցածր է (Համաշխարհային Բանկ, 2023թ): Եկամտի այս մակարդակները հիմնական մուտքային տվյալներ են հանդիսանում արժեքի փոխանցման մեթոդով վիճակագրական կյանքի արժեքը (ՎԿԱր) գնահատելու համար, որտեղ ՎԿԱր-ը մասշտաբավորվում է հիմնականում ազգային եկամտի հարաբերությամբ:

Գրաֆիկ 1. ՀԱԵ-ն մեկ շնչի հաշվով Արևելյան գործընկերության երկրների համար



Աղբյուր՝ Համաշխարհային Բանկ, 2023թ.

Հինգ երկրների շարքում Մոլդովան ունի վիճակագրական կյանքի ամենաբարձր գնահատված արժեքը (ՎԿԱր)՝ մոտավորապես 447,049 ԱՄՆ դոլար, որին անմիջապես հաջորդում են Ադրբեջանը և Վրաստանը: Ուկրաինան ու Հայաստանն ունեն ավելի ցածր ԿԱր գնահատականներ, ընդ որում Հայաստանինն ամենացածրն է՝ 333,589 ԱՄՆ դոլար: Այս թվերն օգտակար դրամական կողմնորոշիչ են հանդիսանում ճանապարհային անվտանգության միջոցառումների տնտեսական օգուտները գնահատելու համար և օգնում ուղղորդել ներդրումների առաջնահերթությունը տարածաշրջանում:

Աղյուսակ 1. ՎԿԱր-ը Արևելյան գործընկերության երկրների համար

	ՎԿԱր (ԱՄՆ դոլար)
ՑՄԵ երկրների միջինը	486,849
Մոլդովա	447,049
Ադրբեջան	397,528
Վրաստան	363,011
Ուկրաինա	335,354
Հայաստան	333,589

Աղբյուր՝ հեղինակի հաշվարկները

ՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ԿԻՐԱՌՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՇԱՀԵՐԸ

Այս գնահատականները ծառայում են երկու հիմնական նպատակի: Առաջինը՝ դրանք օգնում են ընդգծել ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացության սոցիալ-տնտեսական բեռը՝ առաջարկելով անգործությունից առաջացած ծախսերի իրական գնահատականը, որը հաճախ անտեսվում է: Երկրորդը՝ դրանք էական տվյալներ են տրամադրում ծախս-օգուտ վերլուծության (ԾՕՎ) համար, որը կարևոր գործիք է ճանապարհային անվտանգության քաղաքականության և նախագծերի գնահատման համար: ԾՕՎ-ը համեմատում է առաջարկվող միջոցառման ակնկալվող օգուտները (օրինակ՝ փրկված կյանքեր, կանխված վնասվածքներ) դրա ծախսերի հետ՝ նպատակ ունենալով ապահովել թափանցիկ, ապացույցների վրա հիմնված որոշումների կայացման գործընթացի տվյալներ:

ՎԿԱր-ի միջոցով դրամական գնահատականը թույլ է տալիս քաղաքական գործիչներին գնահատել փոխզիջումները և առաջնահերթություն տալ այն միջոցառումներին, որոնք ներդրման մեկ միավորի հաշվով ապահովում են անվտանգության ամենամեծ ազդեցությունը: Ճանապարհային ենթակառուցվածքների, իրավապահ մարմինների, կրթության և այլ անվտանգության միջոցառումների ներդրումները ներառելով՝ ԱլԳ տարածաշրջանի կառավարություններն ու շահագրգիռ կողմերը կարող են ավելի լավ արդարացնել և թիրախավորել ճանապարհային ենթակառուցվածքների, իրավապահ մարմինների, կրթության և այլ անվտանգության միջոցառումների ներդրումները՝ ի վերջո փրկելով ավելի շատ կյանքեր և ապահովելով գումար-որակ հարաբերության ավելի լավ արժեք:

ԱՐԵԼԵՅԱՆ 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: