



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

ՀՈԿՏԵՄԲԵՐ 2025

ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ – 2025

ՃԱՆԱՊԱՐՀԻՑ ՕԳՏՎՈՂՆԵՐԻ
ԽՈՑԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՔԱՐՏԵԶԱԳՐՈՒՄ.
ՄԱՀԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՒ
ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ
ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ
ՕՐԻՆԱԶԱՓՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

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 (ԱԳ ՃԱԴԿ) նպատակ ունի ամրապնդել ապացույցների վրա հիմնված ճանապարհային անվտանգության քաղաքականությունների մշակումը՝ բարելավելով պատահարների վերաբերյալ տվյալների հասանելիությունը, համադրելիությունը և վերլուծությունը տարածաշրջանի մակարդակով: Այս նախաձեռնության շրջանակում ԱԳ ՃԱԴԿ -ն պատրաստել է թիրախային զեկույց Հայաստանի, Վրաստանի և Մոլդովայի վերաբերյալ, որը համախմբում է 2021–2023 թվականների ընթացքում գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների և վնասվածքների վերաբերյալ տվյալները: Զեկույցում ուսումնասիրվում է զոհերի բաշխվածությունը ճանապարհից օգտվողների տարբեր խմբերի միջև՝ ավտոմեքենայի վարորդներ և ուղևորներ, հետիոտներ, բեռնատարների վարորդներ և ուղևորներ, երկու և երեք անիվանի փոխադրամիջոցներից օգտվողներ, հեծանվորդներ և այլ խմբեր, ինչպես նաև առանձնահատուկ ուշադրություն է դարձվում հետիոտների շրջանում զոհերի ժողովրդագրական բնութագրերին՝ ըստ տարիքի և սեռի: Ներկայացնելով այս ցուցանիշները տարածաշրջանային երկրների համեմատական համատեքստում՝ վերլուծությունը թույլ է տալիս բացահայտել առավել խոցելի խմբերը և ընդգծել մշտական անվտանգության մարտահրավերները՝ նպաստելով նպատակային միջոցառումների մշակմանը և ճանապարհային անվտանգության արդյունքների առավել սերտ համապատասխանեցմանը միջազգային լավագույն փորձին:



ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐՈՎ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎԱԾ ՄԱՀԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ և ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ԲԱՇԽՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ՝ ԸՍՏ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻՑ ՕԳՏՎՈՂՆԵՐԻ ԽՄԲԵՐԻ

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների բաշխվածությունը օգտվողների տարբեր խմբերի միջև ցույց է տալիս թե՛ տարածաշրջանային նմանություններ, թե՛ յուրաքանչյուր երկրին բնորոշ առանձնահատկություններ: Ըստ 2021–2023 թվականների տվյալների՝ ավտոմեքենաների ուղևորներն ու հետիոտներն անփոփոխ կերպով կազմում են մահացությունների ամենամեծ մասնաբաժինը: Միևնույն ժամանակ, առկա են ի հայտ եկող ռիսկեր նաև ճանապարհից օգտվողների այլ խմբերի շրջանում, ինչն արտացոլում է երթևեկության կառուցվածքի և անվտանգության պայմանների տարբերությունները Հայաստանի, Վրաստանի և Մոլդովայի միջև:

Բոլոր երեք երկրներում էլ ավտոմեքենաների վարորդներն ու ուղևորները (չորս անիվանի մեքենաների և թեթև տրանսպորտային միջոցների վարորդներ և ուղևորներ) շարունակում են մնալ ամենաշատ տուժող խումբը: Հայաստանում 2023 թվականին նրանք կազմել են բոլոր մահացությունների կեսը և գրեթե 70%-ը՝ վնասվածքների մասով, իսկ մահացությունների ցուցանիշը հասել է առավելագույն 55.5%-ի 2022 թվականին: Վրաստանում նույն տարում նրանց բաժին է հասել մահացությունների 53.4%-ը և վնասվածքների 48.9%-ը, իսկ Մոլդովայում՝ մահացությունների 48%-ը և վնասվածքների 50%-ը: Այս կայուն բարձր ցուցանիշներն ընդգծում են տրանսպորտային միջոցների անվտանգության միջոցառումների ուժեղացման և ճանապարհային երթևեկության կանոնների խստացված վերահսկման անհրաժեշտությունը:

Հետիոտները կազմում են երկրորդ ամենախոցելի խումբը բոլոր դիտարկված երկրներում, թեև նրանց բաշխվածությունը տարբեր է: Հայաստանում 2023 թվականին հետիոտները կազմել են մահացությունների 28.6%-ը և վնասվածքների 17.7%-ը, մինչդեռ Վրաստանում՝

մահացությունների 25.1%-ը և վնասվածքների 17.8%-ը: Մոլդովայի տվյալների համաձայն՝ հետիոտները 2023 թվականին կազմել են մահացությունների 28%-ը և վնասվածքների 26%-ը: Չնայած տարբերություններին՝ մշտապես բարձր ցուցանիշները շեշտադրում են հետիոտների համար հարմարեցված ենթակառուցվածքների զարգացման և իրազեկման արշավների կենսական անհրաժեշտությունը:

Բեռնատարների վարորդների և ուղևորների (ճանրաքաշ տրանսպորտային միջոցների վարորդների և ուղևորների) ցուցանիշները ավելի խառը պատկեր են ներկայացնում: Հայաստանը գրանցել է այս խմբի մահացությունների մակարդակի աճ՝ 2022 թվականի 14.3%-ից հասնելով 19.6%-ի 2023-ին, մինչդեռ վնասվածքների ցուցանիշը պահպանվել է կայուն՝ 9.8%: Վրաստանում մահացությունները նվազել են՝ հասնելով 12.2%-ի, իսկ վնասվածքները կազմել են 6.4%: Մոլդովայում բեռնատարների վարորդների և ուղևորների մահացությունների դեպքերն աննշան են՝ 2023թ.-ին կազմելով վնասվածքների ընդհանուր թվի ընդամենը 1%-ը: Այս տվյալները վկայում են այն մասին, որ ծանրաքաշ տրանսպորտային միջոցներից օգտվողների համար անհրաժեշտ են նպատակային, բայց տարբերակված անվտանգության միջոցառումներ:

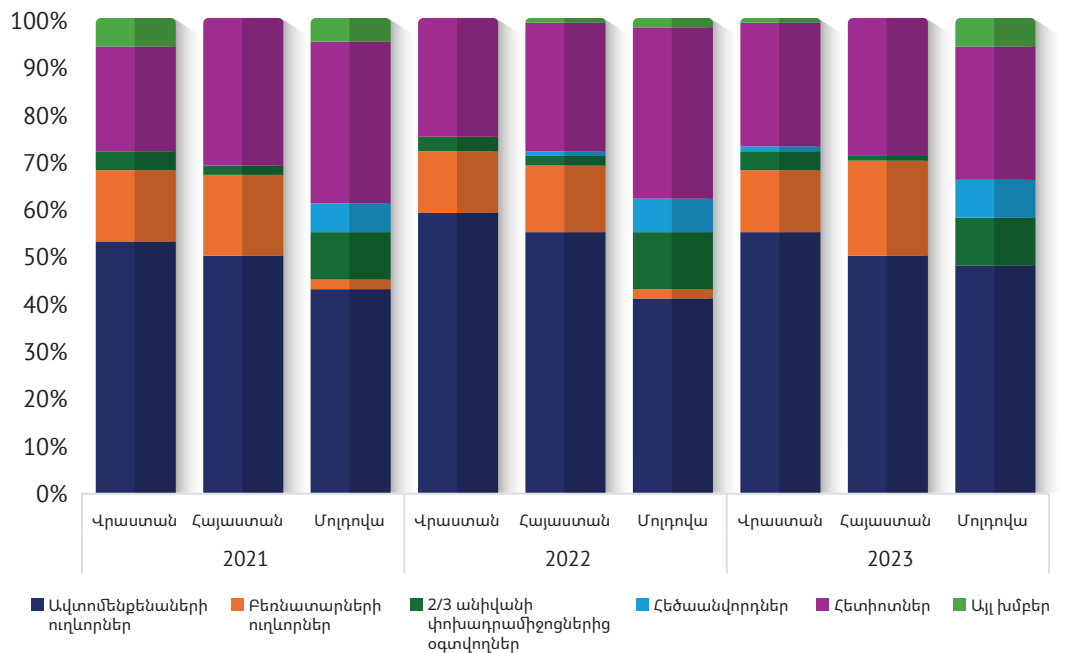
Երկու և երեք անիվանի տրանսպորտային միջոցների (մոտոցիկլներ, մոպեդներ, սկուտերներ) դերն աճում է, հատկապես Վրաստանում, որտեղ այս խմբի վնասվածքների թիվը կտրուկ աճել է՝ 2022թ. 8%-ից 2023 թվականին հասնելով 11.5%-ի՝ ուղեկցվելով 4.2% մահացություններով: Հայաստանում ցուցանիշները համեմատաբար համեստ են՝ մահացությունները պահպանվել են 1.3%-ի մակարդակում, իսկ վնասվածքները փոքր-ինչ աճել են՝ հասնելով 2.5%-ի: Մոլդովայում մահացությունների մասնաբաժինը մնացել է անփոփոխ՝ 10%, իսկ վնասվածքներինը փոքր-ինչ բարձրացել է՝ հասնելով 14%-ի 2023 թ.-ին: Այս թվերի աճի միտումը ընդգծում է երեք երկրներում էլ այս խմբի խոցելիության աճը:

Հեծանվորդները կազմում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված զոհերի համեմատաբար փոքր, բայց նկատելի մասնաբաժին: Հայաստանում ցուցանիշները շատ ցածր են՝ մահացությունները նվազել են մինչև 0.3% 2023թ.-ին, իսկ վնասվածքները կազմել են 0.4%-ից պակաս: Վրաստանում մահացությունները փոքր-ինչ աճել են՝ հասնելով 0.8%-ի, մինչդեռ վնասվածքները մնացել են կայուն՝ շուրջ

0.7%: Մոլդովայում, սակայն, ցուցանիշները զգալիորեն բարձր են՝ հեծանվորդները կազմել են մահացությունների 8%-ը և վնասվածքների 6%-ը 2023 թ.-ին: Հարկ է նշել նաև, որ հեծանվավագքը շարունակում է մնալ քիչ տարածված թե՛ Հայաստանում, թե՛ Վրաստանում:

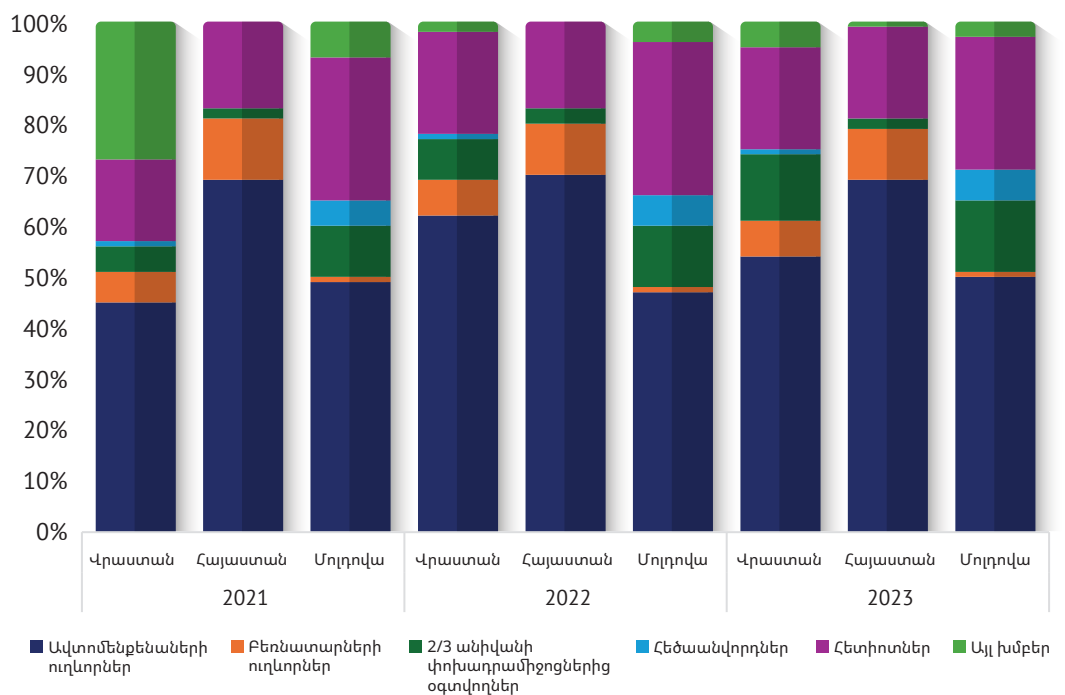
Եվ վերջում, ճանապարհից օգտվողների այլ խմբերը կազմել են փոքր, բայց նշանակալի մասնաբաժին: Հայաստանում 2023 թվականին նրանց բաժին է հասել մահացությունների շուրջ 0.3%-ը և վնասվածքների 0.9%-ը, Վրաստանում՝ մահացությունների 1%-ը և վնասվածքների 5%-ը, իսկ Մոլդովայում՝ մահացությունների 6%-ը և վնասվածքների 3%-ը: Թեև այս խմբերի մասնակցությունը համեմատաբար փոքր է, դրանք այնուամենայնիվ մատնանշում են բազմազան ռիսկերի առկայություն, որոնք պետք է հաշվի առնել համապարփակ անվտանգության ռազմավարությունների մշակման ընթացքում:

Գրաֆիկ 1. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների բաշխվածությունը՝ ըստ ճանապարհից օգտվողների խմբերի (2021-2023թթ.)



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

Գրաֆիկ 2. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված վնասվածքների բաշխվածությունը՝ ըստ ճանապարհից օգտվողների խմբերի (2021-2023թթ.)



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



ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐՈՎ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎԱԾ ՀԵՏԻՈՏՆԵՐԻ ՄԱՀԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ և ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ԲԱՇԽՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ԸՍՏ ՏԱՐԻՔԱՅԻՆ ԽՄԲԻ և ՍԵՌԻ

2021-2023 թվականներին Հայաստանի, Վրաստանի և Մոլդովայի հետիոտների մասնակցությամբ պատահարների տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ չափահաս տղամարդիկ և տարեց անձինք մշտապես հանդիսանում են ամենախոցելի խմբերը, իսկ կանայք և երեխաները նույնպես ունեն նկատելի ռիսկի մակարդակ: Բոլոր երեք երկրներում էլ աշխատանքային տարիքի չափահաս տղամարդիկ (15-64/17-60 տարեկան) գրանցել են հետիոտների մահացությունների ամենաբարձր ցուցանիշները, մինչդեռ չափահաս կանայք՝ համադրելի կամ երբեմն ավելի բարձր մակարդակներ՝ վնասվածքների տեսանկյունից: Հայաստանում չափահաս տղամարդկանց մահացությունների թիվը տատանվել է տարեկան 27- 41-ի միջև, Վրաստանում՝ 33-48, իսկ Մոլդովայում հասել է առավելագույն 43-ի 2022 թվականին՝ այնուհետև կտրուկ նվազելով մինչև 22՝ 2023թ.-ին: Չափահաս տղամարդկանց շրջանում վնասվածքների ցուցանիշներն ունեցել են նույն միտումը՝ Հայաստանում հասնելով 414-ի 2022 թվականին, իսկ Վրաստանում՝ տատանվելով 414- 419 երեք տարվա ընթացքում: Մոլդովայում վնասվածքների քանակը նվազել է՝ 2021 թվականի 232-ից հասնելով 156-ի՝ 2023թ.-ին:

Աշխատունակ տարիքի չափահաս կանայք մշտապես գրանցել են վնասվածքների բարձր ցուցանիշներ, հատկապես Վրաստանում, որտեղ դրանց թիվը աճել է՝ 2021 թվականի 422-ից հասնելով 478-ի 2023թ.-ին: Հայաստանում ևս ցուցանիշները բարձր են՝ 398 վնասվածք 2021թ.-ին և 382՝ 2023թ.-ին, մինչդեռ Մոլդովայում արձանագրվել է նվազման միտում՝ 2021 թվականի 237-ից հասնելով 146՝ 2023թ.-ին: Չափահաս կանանց մահացությունների թվերը տատանվել են ըստ երկրների. Հայաստանում դրանք համեմատաբար բարձր են մնացել՝ 2021թ. 27-ից նվազելով մինչև 18 2023թ.-ին, Մոլդովայում՝ նվազել են 2021թ. 12-ից մինչև 6՝ 2022թ.-ին, այնուհետև կրկին աճել մինչև 10՝ 2023 թ.-ին, իսկ Վրաստանում արձանագրվել է կայուն նվազում՝ 2021թ. 14-ից մինչև 9՝ 2023թ.:

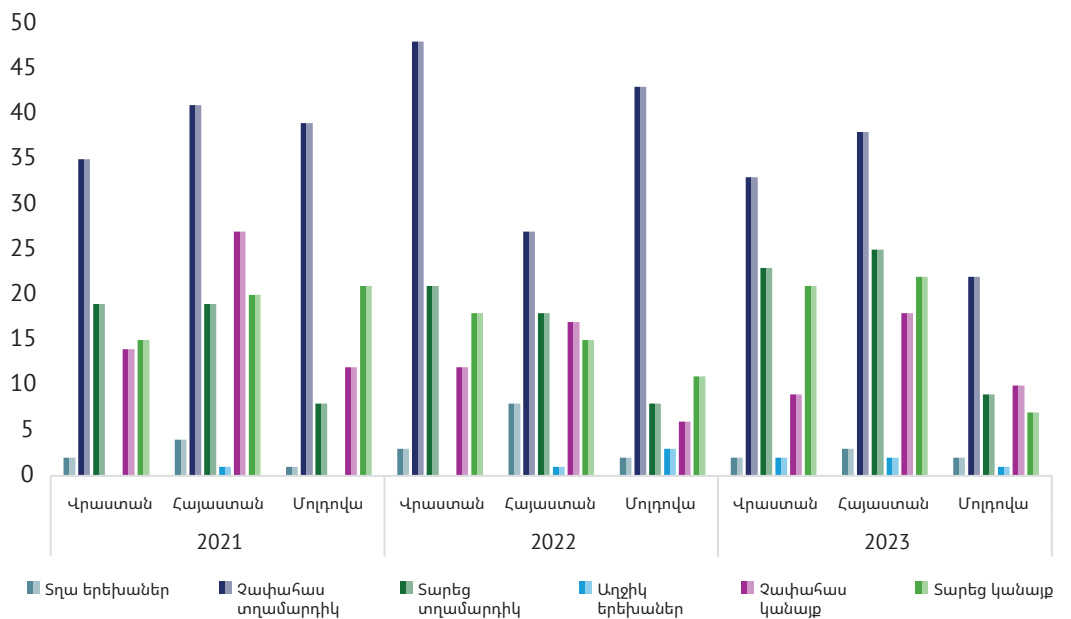
Ի հակադրություն՝ Մոլդովյան ցուցաբերում է ավելի դրական միտում. տարեց տղամարդկանց մահացությունները կայուն են՝ տարեկան 8-9 դեպք, իսկ տարեց կանանց մահացությունները զգալիորեն նվազել են՝ 2021թ.-ի 21-ից մինչև 7՝ 2023թ.-ին:

Ինչ վերաբերում է վնասվածքներին, ապա ցուցանիշները տատանվել են. Հայաստանում տարեց տղամարդկանց վնասվածքները նվազել են, մինչդեռ կանանց շրջանում՝ աճել: Վրաստանում աճ է արձանագրվել երկու սեռերի մասով, Մոլդովայում նույնպես: Սակայն ընդհանուր առմամբ Մոլդովայում վնասվածքների և մահացությունների թիվը մնացել է զգալիորեն ցածր:

Երեխաների (0-14 / 0-16 տարեկան) մահացության ցուցանիշները համեմատաբար ցածր են եղել բոլոր երեք երկրներում, թեև միտումները տարբեր են: Հայաստանում երեխաների մահացությունները մնացել են ցածր, բայց փոփոխական, Վրաստանում և Մոլդովայում նույնպես գրանցվել են համեմատաբար փոքր տատանումներ: Այնուամենայնիվ, վնասվածքների վերաբերյալ տվյալներն ավելի մտահոգիչ են. Հայաստանում արձանագրվել է աճ՝ թե՛ տղաների, թե՛ աղջիկների շրջանում: Նման միտում նկատվել է նաև Վրաստանում՝ երեք տարվա կտրվածքով: Մոլդովայում, ընդհակառակը, երեխաների վնասվածքների թիվը նվազել է:

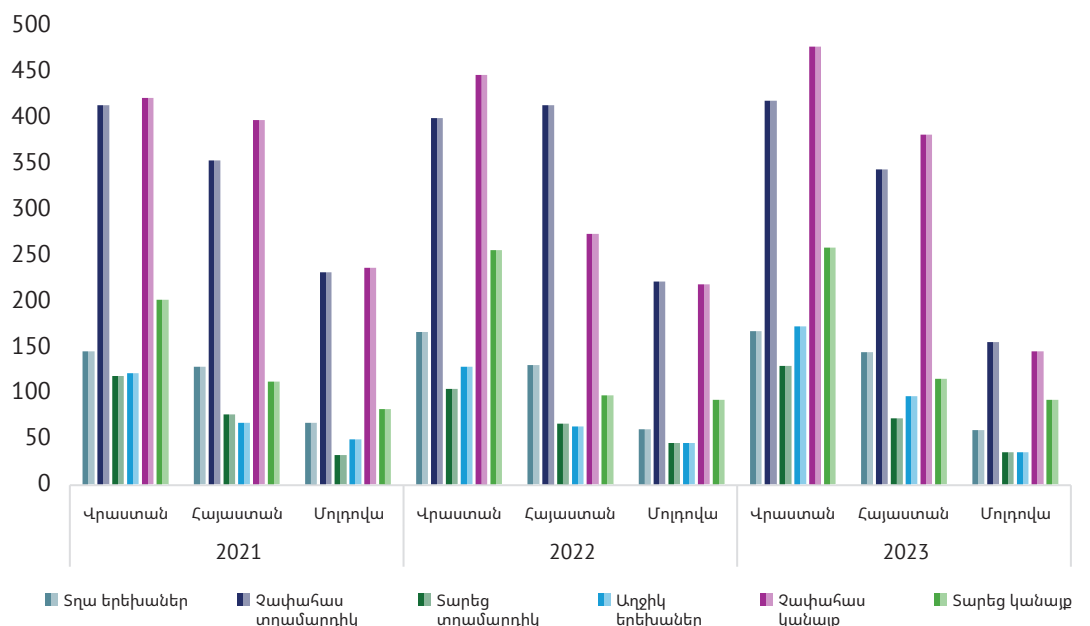
Ընդհանուր առմամբ, վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ չափահաս տղամարդիկ և տարեցները շարունակում են մնալ հետիոտների մասնակցությամբ պատահարների ամենախոցելի խմբերը Հայաստանում, Վրաստանում և Մոլդովայում, չափահաս կանայք և երեխաները ևս բախվում են զգալի ռիսկերի, հատկապես՝ վնասվածքների առումով: Հայաստանն ու Վրաստանը ընդհանուր առմամբ ցուցաբերում են ավելի բարձր և աճող միտումներ՝ թե՛ մահացությունների, թե՛ վնասվածքների մասով, հատկապես տարեցների և չափահաս կանանց շրջանում: Մոլդովայում ցուցանիշներն ընդհանուր առմամբ ավելի ցածր են, և որոշ բարելավումներ են նկատվում՝ հատկապես տարեցների և երեխաների շրջանում: Այս օրինաչափությունները վկայում են սեռային և տարիքային խոցելիությունների պահպանման մասին, երեք երկրների միջև առկա տարբերություններով՝ ընդգծելով թիրախավորված ճանապարհային անվտանգության միջոցառումների անհրաժեշտությունը:

Գրաֆիկ 3. Հետիոտների մասնակցությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացությունների բաշխվածությունը՝ ըստ տարիքային խմբի եւ սեռի (2021–2023թթ.)



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

Գրաֆիկ 4. Հետիոտների մասնակցությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված վնասվածքների բաշխվածությունը ըստ տարիքային խմբի և սեռի (2021–2023թթ.)



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

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Ճանապարհային անվտանգությունը շարունակում է մնալ լուրջ խնդիր Հայաստանում, Վրաստանում և Մոլդովայում, որտեղ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մահացություններն ու վնասվածքները շարունակում են ունենալ զգալի սոցիալական և տնտեսական ազդեցություն: 2021–2023 թվականների տվյալները ցույց են տալիս, որ զոհերի ամենամեծ մասնաբաժինը կազմում են ավտոմեքենաների ուղևորներն ու հետիոտները, իսկ երկու և երեք անիվանի տրանսպորտային միջոցներից օգտվողների ռիսկերը դառնում են ավելի ակնհայտ: Տարիքային և սեռային տվյալների վերլուծությունը ընդգծում է չափահաս տղամարդկանց և տարեց հետիոտների խոցելիությունը: Մոլդովան ցուցաբերում է որոշակի բարելավումներ, հատկապես տարեցների և մանկական բնակչության շրջանում, իսկ Հայաստանում և Վրաստանում առկա են ավելի կայուն կամ աճող մարտահրավերներ: Այս արդյունքները վկայում են այն մասին, որ անհրաժեշտ է շարունակական աշխատանք իրականացնել՝ իրավապահ վերահսկողության ուժեղացման, ենթակառուցվածքների բարելավման, տվյալների հավաքագրման կատարելագործման և իրազեկման խթանման ուղղությամբ՝ նպատակ ունենալով աստիճանաբար նվազեցնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարներով պայմանավորված մարդկային և տնտեսական կորուստները:

ԱՐԼԵԼՅԱՆ 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: