



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

КВІТЕНЬ 2026

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ У КРАЇНАХ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

ВІДСТАВАННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: РОЗРИВИ МІЖ КРАЇНАМИ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ЄС

Підготовлено командою з опрацювання даних
ініціативи « Ініціатива "Обсерваторія з безпеки
дорожнього руху" країн Східного партнерства
Маріам Лобжанідзе

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Цей документ підготовлено за фінансової підтримки Європейського Союзу. Зміст цього документа є виключною відповідальністю ініціативи «Ініціатива "Обсерваторія з безпеки дорожнього руху" країн Східного партнерства («ЕaP RSO») і за жодних обставин не може вважатися таким, що відображає позицію Європейського Союзу.

ВСТУП

Обсерваторія безпеки дорожнього руху Східного партнерства (EaP RSO) покликана сприяти формуванню політики у сфері безпеки дорожнього руху на основі фактичних даних шляхом підвищення доступності й зіставності даних, а також удосконалення їх аналізу в регіоні. У межах цієї роботи EaP RSO підготувала короткий огляд деяких ключових показників безпеки дорожнього руху у своїх країнах-членах: Вірменії, Азербайджані, Молдові та Україні. Матеріал містить дані про показники смертності й травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також про рівень автомобілізації, що дає змогу краще зрозуміти відмінності в результатах у сфері безпеки дорожнього руху та ступені впливу ризиків, пов'язаних із дорожнім рухом. Подаючи ці показники в порівняльному контексті, Обсерваторія прагне висвітлити проблеми, що залишаються актуальними, і надати аналітичну основу для цільових заходів, спрямованих на тісніше узгодження зі стандартами безпеки ЄС.

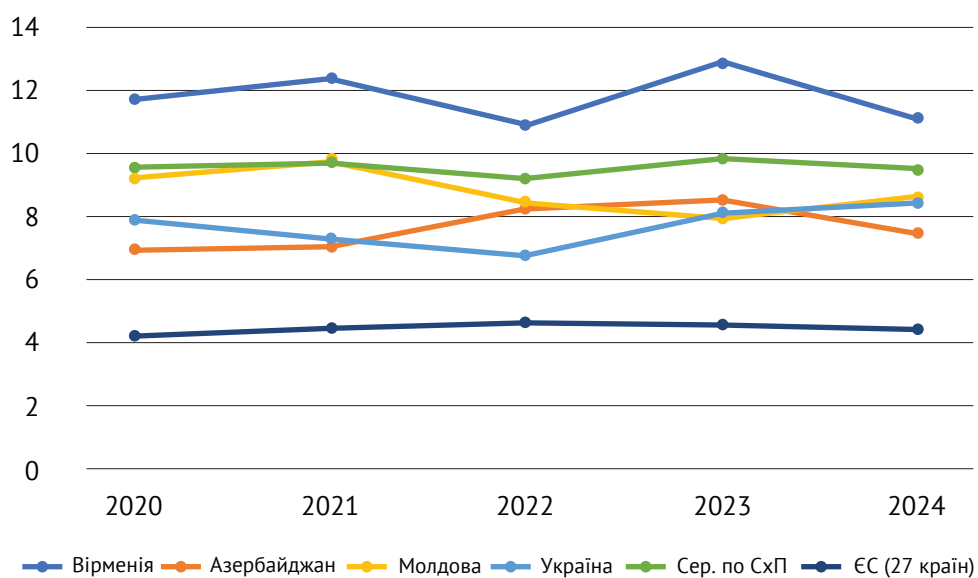


СМЕРТНІСТЬ УНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД: ВІРМЕНІЯ, АЗЕРБАЙДЖАН, МОЛДОВА ТА УКРАЇНА

Показники смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод залишаються критичною проблемою громадської безпеки у Вірменії, Азербайджані, Молдові та Україні: протягом 2020–2024 років в усіх чотирьох країнах вони стабільно перевищували середній показник ЄС. У 2024 році середній показник смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод у країнах Східного партнерства становив 9,5 загиблого на 100 000 населення, що більш ніж удвічі перевищує середній показник для ЄС-27 – 4,5. Найвищий показник смертності зафіксовано у Вірменії – 11,1 загиблого на 100 000 населення, що значно перевищує орієнтир ЄС. Молдова (8,6) та Україна (8,5) також залишалися значно вище середнього показника ЄС, тоді як в Азербайджані було зафіксовано найнижчий показник серед чотирьох країн – 7,5 загиблого на 100 000 населення (Рис. 1). Попри те, що в Україні було зафіксовано найбільшу абсолютну кількість загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод (3 202), велика чисельність її населення зумовлює порівняно нижчі показники смертності в розрахунку на душу населення, ніж у Вірменії. Натомість Вірменія, маючи меншу чисельність населення, демонструє найвищі показники смертності в розрахунку на душу населення, що свідчить про непропорційний тягар смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод у менш населених країнах.

У 2020–2024 роках середній показник у регіоні коливався від 9,2 до 9,8 загиблого на 100 000 населення, що свідчить про обмежений прогрес у зниженні смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Вірменія стабільно демонструвала найвищий відносний тягар смертності, тоді як в Україні після 2022 року цей показник зріс із 6,8 у 2022 році до 8,6 у 2024 році. Попри певні відмінності між країнами, стійкий розрив із ЄС свідчить про збереження викликів у сфері безпеки дорожнього руху в регіоні та підкреслює необхідність посилення заходів, заснованих на фактичних даних, для зниження смертності й наближення до європейських стандартів безпеки дорожнього руху.

Рис. 1 Кількість загиблих у ДТП на 100 000 населення



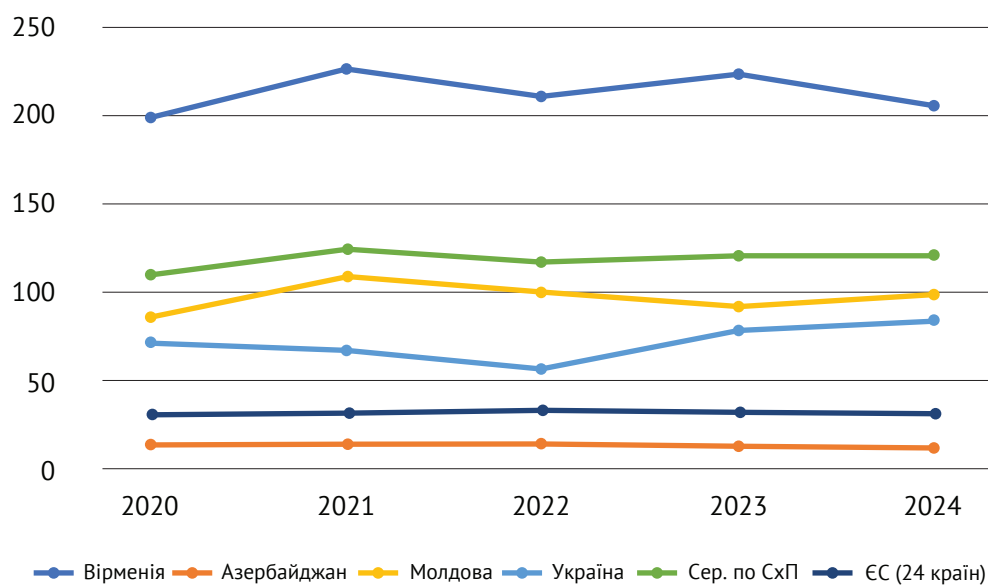
Джерело: Azerstat; Armstat; Національне бюро статистики Республіки Молдова;
Патрульна поліція України; Євростат; Європейська рада з безпеки транспорту

ТРАВМАТИЗМ УНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД: ВІРМЕНІЯ, АЗЕРБАЙДЖАН, МОЛДОВА ТА УКРАЇНА

Подібно до смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, дорожньо-транспортний травматизм є стійким викликом у сфері безпеки дорожнього руху у Вірменії, Азербайджані, Молдові та Україні, причому протягом 2020–2024 років більшість країн стабільно повідомляли про значно вищі показники травматизму, ніж середній показник ЄС. У 2024 році середній показник травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод у країнах Східного партнерства становив 120,8 травмованого на 100 000 населення, що майже вчетверо перевищує середній показник для ЄС-24 – 31,7. Серед чотирьох країн найвищий показник травматизму було зафіксовано у Вірменії – 204,5 травмованого на 100 000 населення, що значно перевищує як середній регіональний показник, так і орієнтир ЄС. Молдова (98,0) та Україна (84,6) також повідомили про значно вищі показники травматизму порівняно з ЄС, тоді як в Азербайджані було зафіксовано найнижчий показник – 11,7 травмованого на 100 000 населення (Рис. 2).

У 2020–2024 роках середній показник травматизму в країнах Східного партнерства коливався від 109,5 до 124,7 травмованого на 100 000 населення, що свідчить про обмежений прогрес у зниженні тягаря дорожньо-транспортного травматизму. Упродовж усього періоду у Вірменії стабільно фіксувалися найвищі в регіоні показники травматизму – понад 175 травмованих на 100 000 населення. Після 2022 року в Україні спостерігалось зростання показника – з 56,4 у 2022 році до 84,6 у 2024 році, тоді як у Молдові він залишався відносно стабільним із помірними коливаннями. Попри відмінності між країнами, стійкий розрив із показниками ЄС свідчить про збереження викликів у сфері безпеки дорожнього руху та підкреслює необхідність цільових заходів, спрямованих не лише на зниження смертності, а й на запобігання не смертельному дорожньо-транспортному травматизму.

Рис. 2 Травматизм унаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення



Джерело: Azerstat; Armstat; Національне бюро статистики Республіки Молдова;
Патрульна поліція України; Євростат; Європейська рада з безпеки транспорту

ПОКАЗНИКИ СМЕРТНОСТІ ТА ТРАВМАТИЗМУ У СПІВВІДНОШЕННІ З РІВНЕМ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ

Рівень автомобілізації у Вірменії, Азербайджані, Молдові та Україні й надалі істотно відрізняється, формуючи відмінності як у схильності до ризиків, пов'язаних із дорожнім рухом, так і в тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. У 2024 році найвищий рівень автомобілізації було зафіксовано в Молдові – 480 транспортних засобів на 1 000 населення, тоді як Вірменія мала помірний рівень автомобілізації – 312 транспортних засобів на 1 000 населення. Україна (245) та Азербайджан (184) і надалі характеризувалися значно нижчим рівнем автомобілізації порівняно з іншими країнами, що відображає відмінності в моделях мобільності в регіоні (Рис. 3).

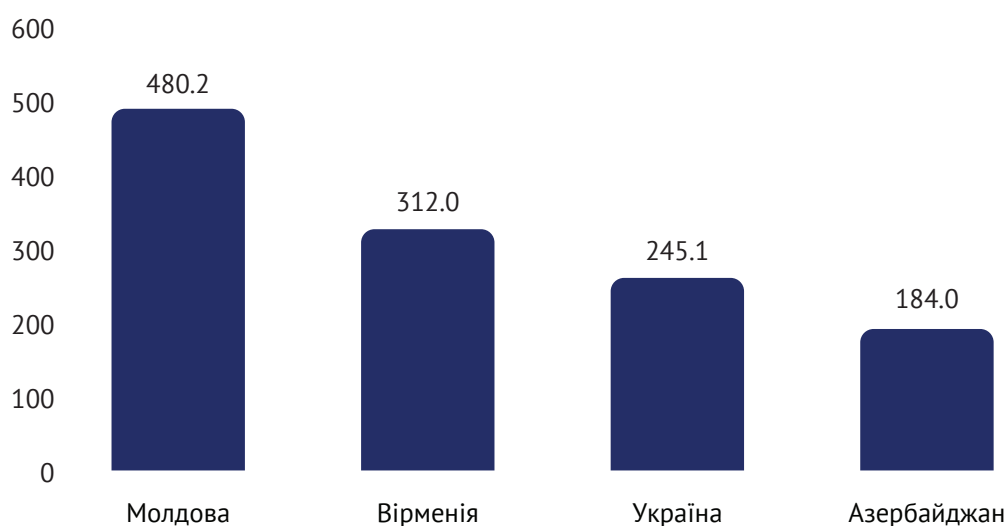
У зіставленні з показниками смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод дані за 2024 рік свідчать, що вищий рівень автомобілізації не обов'язково означає гірші результати у сфері безпеки дорожнього руху, однак збільшує вплив потенційних ризиків, пов'язаних із дорожнім рухом. У країнах із вищим рівнем автомобілізації, зокрема в Молдові, інтенсивніше взаємодіють учасники дорожнього руху та транспортні засоби, що робить ефективне планування інфраструктури, забезпечення дотримання правил і управління дорожнім рухом критично важливими для запобігання зростанню кількості ДТП і постраждалих.

Попри нижчий рівень автомобілізації – 312 транспортних засобів на 1 000 населення – Вірменія й надалі має одні з найвищих у регіоні показників смертності та травматизму. Це свідчить про те, що важливу роль у визначенні результатів у сфері безпеки дорожнього руху відіграють і чинники, не пов'язані безпосередньо з рівнем автомобілізації, зокрема якість дорожньої інфраструктури, управління швидкістю, контроль за дотриманням правил, стандарти безпеки транспортних засобів і реагування після ДТП.

Натомість Україна та Азербайджан характеризуються відносно низьким рівнем автомобілізації, проте в обох країнах показники безпеки дорожнього руху й надалі гірші ніж орієнтири ЄС. В Україні велика чисельність населення згладжує показники в розрахунку на душу населення, однак абсолютна кількість ДТП і постраждалих залишається значною. Попри найнижчий у регіоні рівень автомобілізації, Азербайджан і надалі стикається з викликами у сфері безпеки дорожнього руху, що свідчить про те, що навіть нижча щільність транспортних засобів сама по собі не забезпечує безпечнішого дорожнього середовища.

Загалом дані за 2024 рік підтверджують, що рівень автомобілізації є лише одним із чинників, що впливають на результати у сфері безпеки дорожнього руху. Для ефективних стратегій безпеки дорожнього руху необхідний комплексний підхід, який передбачає реагування не лише на збільшення кількості транспортних засобів, а й на потребу в удосконаленні інфраструктури, посиленні контролю за дотриманням правил, поліпшенні поведінки учасників дорожнього руху, підвищенні стандартів безпеки транспортних засобів і розвитку систем екстреного реагування. Результати свідчать про необхідність інтегрованих стратегій безпеки дорожнього руху, які враховують не лише зростання кількості транспортних засобів, а й системні чинники, що посилюють або знижують ризики, пов'язані з дорожнім рухом.

Рис. 3 Рівень автомобілізації у 2024 році
(кількість транспортних засобів на 1 000 населення)



Джерело: Azerstat; Armstat; Національне бюро статистики Республіки Молдова;
Міністерство розвитку громад та територій України; профілі країн із безпеки дорожнього руху Світового банку

ВИСНОВОК

Безпека дорожнього руху залишається критичним викликом державної політики в країнах Східного партнерства, де показники смертності та травматизму й надалі перевищують середні показники ЄС. Дані за 2024 рік свідчать, що сам по собі рівень автомобілізації не визначає результати у сфері безпеки дорожнього руху, адже країни як із великим, так і з меншим автопарком продовжують стикатися зі значними викликами у цій сфері. Зниження тягаря дорожньо-транспортних пригод потребує комплексного підходу, зосередженого на безпечнішій інфраструктурі, посиленому контролі за дотриманням правил, поліпшенні поведінки учасників дорожнього руху, безпеці транспортних засобів і ефективному реагуванні після ДТП. Для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в усьому регіоні й надалі необхідно посилювати політику, засновану на фактичних даних, та забезпечувати її узгодження зі стандартами безпеки дорожнього руху ЄС.

ПРО ІНІЦІАТИВУ « ІНІЦІАТИВА "ОБСЕРВАТОРІЯ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ" КРАЇН СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

Обсерваторія безпеки дорожнього руху Східного партнерства (EaP RSO) – це спільна ініціатива п'яти країн Східного партнерства – Вірменії, Азербайджану, Грузії, Молдови, України – зі спільною метою скорочення кількості жертв дорожньо-транспортних пригод на 50% до 2030 року. Наша місія полягає у сприянні скороченню кількості жертв дорожньо-транспортних пригод шляхом підвищення якості систематичного та консолідованого збору даних, управління та аналізу смертельних випадків та тяжких травм внаслідок дорожньо-транспортних пригод відповідно до найкращих практик ЄС та міжнародних стандартів, а також розбудови спроможності національних партнерів у покращених практиках роботи з даними та їх застосуванні до розробки політики.

В основі своєї EaP RSO функціонує не просто як сховище даних – вона функціонує як комплексна платформа, яка сприяє обміну передовим досвідом, полегшує розробку політики на основі фактичних даних та сприяє регіональній координації в управлінні безпекою дорожнього руху. Обсерваторія зосереджується на п'яти ключових компонентах: дані з безпеки дорожнього руху, знання, ресурси, інструменти та розвиток мережі, працюючи над стандартизацією збору даних на основі протоколів CADaS та MiniCADaS, одночасно розбудовуючи спроможність у всіх країнах-партнерах.

Через цільові навчальні програми, технічну допомогу та залучення зацікавлених сторін, включаючи державні установи, організації громадянського суспільства та групи вразливих учасників дорожнього руху, EaP RSO створює міцну основу для заходів з безпеки дорожнього руху, заснованих на фактичних даних, що врешті-решт врятує життя та зменшить руйнівні економічні та соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод у всьому регіоні Східного партнерства. Технічний секретаріат обсерваторії розміщується в Грузії та очолюється консорціумом Інституту соціальних та економічних досліджень (ISET-PI) та Східного альянсу за безпечний та сталий транспорт (EASST). Наша робота фінансується ЄС через Генеральний директорат з питань політики сусідства та переговорів щодо розширення (DG NEAR) та підтримується технічною допомогою Світового банку.

