



Sweden/შვედეთი
Sverige

ISET

International School of Economics at TSU
Policy Institute

პოლიტიკის დოკუმენტი

ჰაერის ხარისხი საქართველოში:
საჭიროა თუ არა მკვეთრი
ცვლილებები?

იანვარი, 2023

ავტორები:

ერეკლე შუბითიძე
გურამ ლობჯანიძე
მარიამ წულუკიძე

სარჩევი

შესავალი	3
საქართველოს მატალიტი	4
ჰაერის დაბინძურება – ქვეყანაში არსებული მდგომარეობის მიმოხილვა	4
მოქმედი პოლიტიკა	7
გამონვავები და გადაწყვეტილების დაუყოვნებლივ მიღების საჭიროება	8
დასკვნა	10
გამოყენებული ლიტერატურა	11

შესავალი

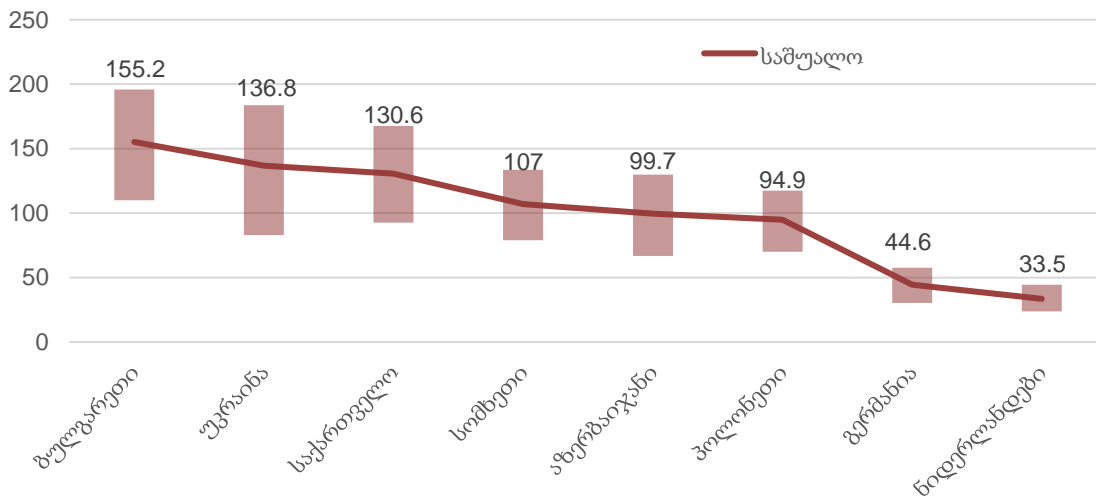
დაბინძურება არის ეგზისტენციალური საფრთხე თანამედროვე საზოგადოებისთვის, რომელიც საფრთხეს უქმნის როგორც ადამიანის ჯანმრთელობას, ისე მთელ პლანეტას. ჰაერის დაბინძურება ხდება ოზონით, გოგირდით, აზოტის ჟანგეულებით და მცირე ზომის მყარი ნაწილაკებით (PM2.5). ჰაერის დაბინძურების შემცირება „მწვანე ზრდის“¹ ერთ-ერთი ძირითადი მიზანია, რომელსაც, პარიზის შეთანხმების მიზნების მიღწევის გარდა, ჰაერის დაბინძურების შემცირების შემთხვევაში, 2050 წლამდე მთელ მსოფლიოში მილიონი ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენა შეუძლია (Rijsberman, 2019). ჯანმრთელობისა და დაბინძურების შესახებ ლანცეტის კომისიის თანახმად, 2019 წლის მონაცემებით, ჰაერის დაბინძურება მსოფლიოში ნაადრევი სიკვდილისა და დაავადებების გამომწვევი ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გარემოფაქტორია და დაახლოებით 9 მილიონი ადამიანის ნაადრევი სიკვდილის მიზეზი გახდა (Fuller et al., 2022). ჰაერის დაბინძურება (საყოფაცხოვრებო და ატმოსფერული დაბინძურების ჩათვლით), სიკვდილიანობის 6.7 მილიონი შემთხვევით, კვლავ სიკვდილის გამომწვევ ძირითად მიზეზად რჩება სხვადასხვა ფორმის დაბინძურებით გამოწვეულ სიკვდილიანობათა შორის. საერთაშორისო ლიტერატურაში განხილულია ჰაერის დაბინძურების დიდი გავლენა ჯანმრთელობაზე და დაავადებებზე, რომლებსაც ის იწვევს. მაგალითად, მტკიცებულებები ცხადყოფს, რომ იმ ადამიანებს შორის, რომლებიც 8-9 წლის განმავლობაში ისეთ გარემოში ცხოვრობდნენ, სადაც გამონახობლქვი, შავი კვამლი არსებობდა (მაგ. ქალაქებში), მაღალი იყო გულ-სისხლძარღვთა და რესპირატორული დაავადებებით სიკვდილიანობის მაჩვენებელი (Beverland et al., 2012); გარდა ამისა, დაბინძურებული ატმოსფერული ჰაერის გრძელვადიანი ზემოქმედება (არსებობს 12-წლიანი დაკვირვება) იწვევს გულ-სისხლძარღვთა და ცერებროვასკულარულ დაავადებებს (Zhang et al., 2011). დაბოლოს, დაბინძურებული ატმოსფერული ჰაერის ხანგრძლივი ზემოქმედება წარმოადგენს ისეთი ფსიქიკური აშლილობების გამომწვევ რისკ-ფაქტორსაც კი, როგორცაა სუბიექტური სტრესი და თვითმკვლელობის სურვილი (Shin, Park, & Choi, 2018).

¹ მწვანე ზრდა გულისხმობს ეკონომიკური ზრდისა და განვითარების ხელშეწყობას და იმავდროულად იმის უზრუნველყოფას, რომ ბუნებრივი აქტივები განაგრძობს იმ რესურსების შექმნას, რომელზეც ჩვენი კეთილდღეობაა დამოკიდებული. ეს არის ინვესტიციებისა და ინოვაციების მოზიდვის ერთგვარი კატალიზატორი, რომლებიც ხელს შეუწყობს მდგრად განვითარებას და წარმოშობს ახალ ეკონომიკურ შესაძლებლობებს (OECD).

საქართველოს მაგალითი

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) მონაცემებით, მხოლოდ 2019 წელს საქართველოში ჰაერის დაბინძურების მიზეზით 5220 ადამიანი გარდაიცვალა. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, აღნიშნული მაჩვენებლების თანახმად, ყოველ 100 000 ქართველზე ყოველწლიურად დაბინძურებული ატმოსფერული ჰაერით გამოწვეული 130.6 გარდაცვალების შემთხვევა ფიქსირდება – ეს მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად აღემატება დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში არსებულ მაჩვენებელს, რეგიონში კი – სომხეთისა და აზერბაიჯანის მაჩვენებლებს (სურათი 1).

სურათი 1. დაბინძურებული ატმოსფერული ჰაერით გამოწვეული სიკვდილიანობის მაჩვენებელი (ყოველ 100,000 მოსახლეზე), 2019 წ.



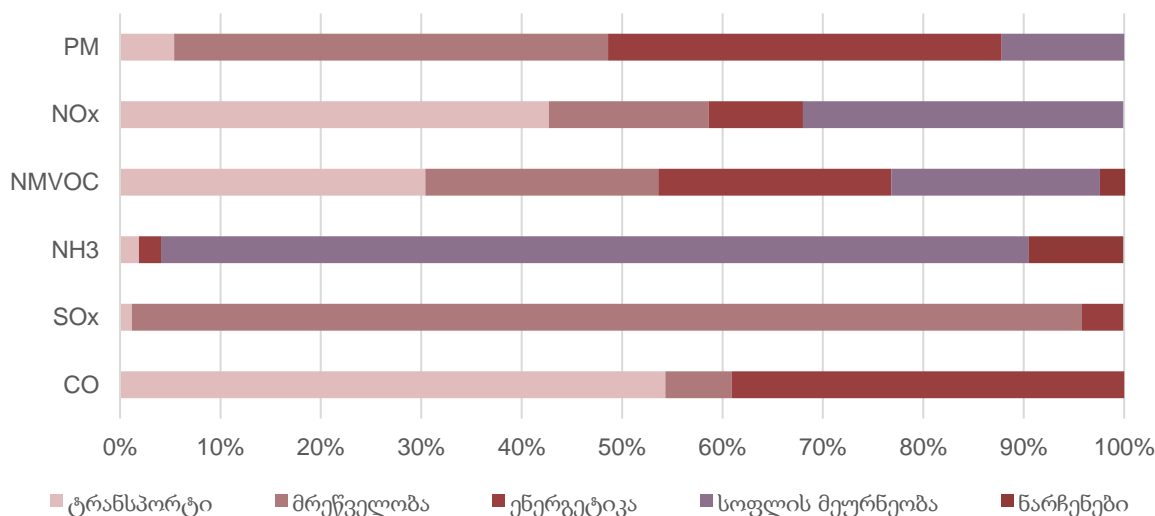
წყარო: WHO-ის მონაცემები

ჰაერის დაბინძურება – ქვეყანაში არსებული მდგომარეობის მიმოხილვა

ემისიების ინვენტარიზაციისა და პროგნოზირების ცენტრის (EMEP) მიხედვით, საქართველოში მყარი ნაწილაკების (PM) ემისიების დაახლოებით 82% მრეწველობისა და ენერჯეტიკის სექტორებზე მოდის (ძირითადად შემის მოხმარება გათბობის მიზნით) (სურათი

2). სოფლის მეურნეობის სექტორი პასუხისმგებელი იყო გამოყოფილი ამიაკის 86%-ზე, მრეწველობა – გოგირდის ოქსიდის გამოყოფის 95%-ზე, ხოლო ტრანსპორტისა და ენერჯო სექტორები – ნახშირბადის მონოქსიდის ემისიების 93%-ზე. ამრიგად, პოლიტიკის შემმუშავებელმა პირებმა განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიაქციონ ზემოაღნიშნულ სექტორებს.

სურათი 2. ეკონომიკური სექტორების წილი საქართველოში ჰაერის დამაბინძურებლების მთლიან ემისიაში, 2019 წ.



წყარო: ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი, 2021 წ.

ევროპის სხვა ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში მნიშვნელოვნად უარესი შენობის შიდა ჰაერის და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებელია (World Bank, 2020). ჰაერში მყარი ნაწილაკების კონცენტრაციის არსებული საშუალო წლიური მაჩვენებელი აღემატება ადამიანის ჯანმრთელობისთვის უსაფრთხოდ მიჩნეულ მაჩვენებელს. ქალაქებში არსებული გამონაბოლქვის გამო იზრდება ჰაერის დაბინძურებით გამოწვეული რესპირატორული დაავადებები. რაც შეეხება სოფლად მცხოვრებ მოსახლეობას, საკვების მოსამზადებლად და გასათბობად ისინი კვლავ იყენებენ ჰაერის დაბინძურების გამომწვევ საწვავს. საკვების ასეთი არაეფექტური მეთოდებით დამზადებისას ხდება ისეთი საწვავის და ტექნოლოგიის გამოყენება, რომელსაც მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს ჰაერის საყოფაცხოვრებო დაბინძურების მაჩვენებელში. მაგალითად, ცუდად ვენტილირებად სახლებში ჰაერში შესაძლოა იყოს მყარი ნაწილაკების დაშვებულზე 100-ჯერ დიდი შემცველობა (მსოფლიო ბანკი, 2020). ასეთ დაბინძურებულ ჰაერს განსაკუთრებით ქალები, ბავშვები და ის მოხუცები სუნთქავენ, რომლებიც დროის უმეტეს ნაწილს შენობაში ატარებენ.

ჰაერის დაბინძურება თბილისში

ეკონომიკური ზრდა და შემოსავლის მზარდი მაჩვენებელი სავარაუდოდ უბიძგებს სოფლად მცხოვრებ მოსახლეობას, გამოიყენონ უსაფრთხო საწვავი გათბობისა და საკვების დასამზადებლად, რაც დახურულ სივრცეებში ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესებას გამოიწვევს. მიუხედავად ამისა, ჰაერის დაბინძურების პრობლემა ღია სივრცეებში თავისით ვერ გამოსწორდება, ყოველ შემთხვევაში მოკლევადიან პერიოდში. მოსალოდნელია, რომ მანამ, სანამ ტენდენცია არ შეიცვლება, ეკონომიკური აქტივობის და ავტომობილების მფლობელობის ზრდა გამოიწვევს ჰაერის მეტად დაბინძურებას საქართველოს ქალაქებში². საქართველოში ავტომობილების რაოდენობის ზრდის დინამიკას თუ გადავხედავთ, დავინახავთ, რომ ტენდენცია წრფივი და მზარდია: ავტომობილების მფლობელთა რიცხვი მუდმივად იზრდება, წელიწადში დაახლოებით 70,000 – 80,000 ერთეულით³. აღსანიშნავია, რომ საქსტატის მონაცემების თანახმად, 2021 წელს საკუთრებაში არსებული მანქანების მხოლოდ 7% იყო ჰიბრიდული ან ელექტრომობილი (აღსანიშნავია, რომ ჰიბრიდული/ელექტრო მანქანების წილის ზრდის ტემპი მნიშვნელოვნად მცირდება ავტომობილების საერთო რაოდენობაში).

გარემოს დაბინძურებას ხელს უწყობს ისიც, რომ საქართველოს მოსახლეობა არათანაბრად არის გადანაწილებული, უმეტესობა დედაქალაქში ცხოვრობს (საქსტატის მონაცემების თანახმად, 2022 წელს ქვეყნის მოსახლეობის დაახლოებით 60% დედაქალაქში ცხოვრობდა). აღსანიშნავია, რომ ქვეყანაში არსებული ავტომობილების დაახლოებით ერთი მესამედი თბილისის მოსახლეობას ეკუთვნის.

ავტომობილების გამონაბოლქვით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება არ არის ჰაერის დაბინძურების ერთადერთი წყარო თბილისში. მრეწველობის სექტორსაც მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს ქალაქში არსებული საერთო გამონაბოლქვის რაოდენობაში⁴. როგორც წესი, საქართველოს ქალაქებს შორის, უმეტეს ეკონომიკურ და არაეკონომიკურ მაჩვენებელში თბილისი დომინირებს. ამდენად, ის ფაქტი, რომ ის ყველაზე დაბინძურებული ქალაქია საქართველოში, გასაკვირი არ არის. თბილისში ჰაერის დამაბინძურებლების შესახებ არსებული მონაცემების თანახმად, ბოლო სამი წლის განმავლობაში თბილისში ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებელი მუდმივად იზრდებოდა (სურათი 3). 2020 წელს ზემოაღნიშნული მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად შემცირდა, რაც განპირობებული იყო COVID-

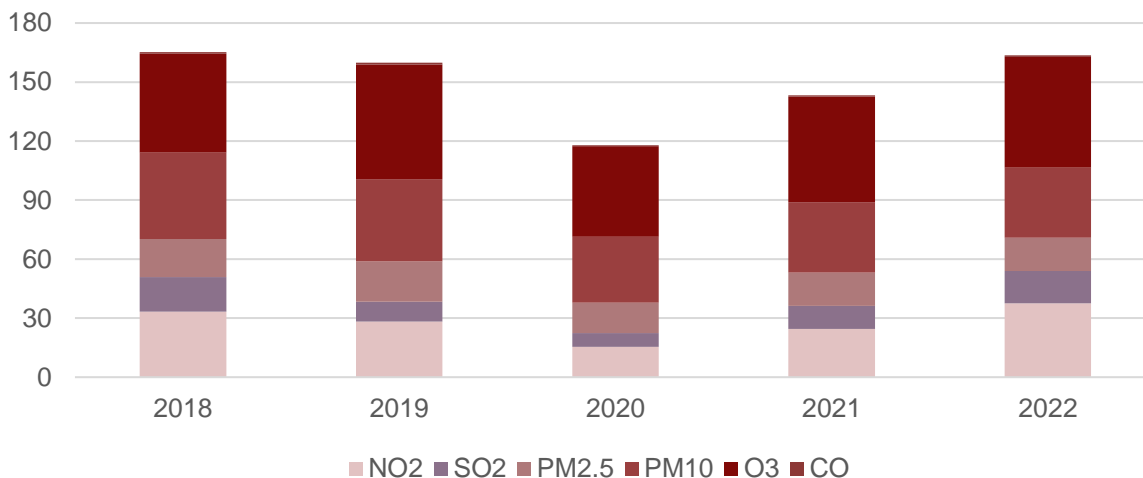
² გარემოს დაცვის კუზნეცის მრუდის ჰიპოთეზაზე დაყრდნობით, გარემოს დაბინძურება ეკონომიკური ზრდის დასაწყისში იზრდება. თუმცა ეკონომიკური ზრდა, შემოსავლის გარკვეული დონის მიღწევის შემდეგ, გარემოს კვლავ აღდგენის საშუალებას იძლევა.

³ info.police.ge

⁴ მეტალურგიული ინდუსტრია, მინერალური ინდუსტრია, ტექსტილური ნარჩენების მართვა, ქიმიური ინდუსტრია, კვების ინდუსტრია, ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების შენახვა და განაწილება და ა.შ. წყარო: <https://air.gov.ge/>

19-ით; ნაკლები გადაადგილების და ქარხნების შეზღუდული ფუნქციონირების გამო, შემცირდა ემისიების დონეც. მიუხედავად ამისა, ცალსახაა, რომ არ არსებობს მნიშვნელოვანი კლების ტენდენცია.

სურათი 3. ჰაერის დამაბინძურებლები თბილისში წლების მიხედვით, მგ/მ³



წყარო: ავტორების გამოთვლები ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის პორტალის მონაცემებზე დაყრდნობით

მოქმედი პოლიტიკა

საქართველოს მთავრობა აქტიურად მუშაობს საქართველოში ჰაერის ხარისხის კონტროლის გასაუმჯობესებლად. ბოლო წლებში განხორციელებული პოლიტიკა მოიცავს სამრეწველო, სატრანსპორტო და სამშენებლო სექტორებიდან საშიში ნივთიერებების ემისიების რეგულირებას, ქალაქდაგეგმარებაზე ფოკუსირებას და ურბანულ ადგილებში მწვანე სივრცეების შექმნის პოპულარიზაციას.

ინდუსტრიული ემისიების რეგულირება გულისხმობს ინსტრუქციებს სამრეწველო ობიექტებისთვის პოტენციური ავარიული შემთხვევების კონტროლთან დაკავშირებით და პროცედურებს, რომლებიც ფირმებმა უნდა გაიარონ ავარიების დროს, რათა მოხდეს საშიში ნივთიერებების ატმოსფეროში გაფრქვევის მინიმუმამდე დაყვანა⁵. 2018 წლის ივლისში საქართველოს მთავრობამ შემოიღო ჰაერის ხარისხის სტანდარტი, რომელიც განსაზღვრავს სხვადასხვა ატმოსფერული ნივთიერების დასაშვებ ფარგლებს. ტექნიკურ რეგლამენტში ნათქვამია ისიც, რომ ჰაერის ხარისხის შესახებ ინფორმაცია წლიური ანგარიშის სახით

⁵ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1119518?publication=0>

საჯაროდ უნდა იყოს ხელმისაწვდომი. გარდა ამისა, ინფორმაცია ჰაერში დამაბინძურებლების კონცენტრაციის შესახებ უნდა განახლდეს, სულ მცირე, ყოველდღიურად და, თუ შესაძლებელია, ზოგიერთ რეგიონში, საათობრივადაც კი⁶.

ასევე გადაიდგა მრავალი ნაბიჯი ავტომობილების გამონაბოლქვით გამოწვეული ემისიების შესამცირებლად. ასეთი ემისიების შემცირებისკენ გადადგმული პირველი ნაბიჯი იყო საწვავის ხარისხის კონტროლის მექანიზმის დანერგვა. ამ მექანიზმის ფარგლებში, გოგირდის შემცველობა ბენზინსა და დიზელში, შესაბამისად, 25-ჯერ (2012 წლიდან 2017 წლამდე) და 6-ჯერ (2012 წლიდან 2019 წლამდე) შემცირდა. 2017 წლიდან საქართველო ევრო 5 სტანდარტის ბენზინს იყენებს. გარდა ამისა, 2018 წელს ბენზინის მრავალ სინჯში ტყვიის კვალი არ დაფიქსირებულა⁷. 2016 წლიდან დაიწყო თანამედროვე ელექტრო ან ჰიბრიდულ ავტომობილებზე გადასვლის წახალისების პოლიტიკაც. კერძოდ, ექვს წელზე ნაკლები ასაკის ჰიბრიდულ მანქანებზე აქციზის გადასახადი განახევრდა, ხოლო საწვავზე მომუშავე უფრო ძველი ავტომობილებისათვის იგივე გადასახადი გაორმაგდა ან გასამმაგდა კიდევ (მანქანის ასაკის მიხედვით). იგივე მოხდა საწვავზე აქციზის გადასახადის შემთხვევაშიც. ნულამდე შემცირდა გადასახადი ელექტრომობილების იმპორტზეც. შედეგად, 2018 წელს 2015 წელთან შედარებით ჰიბრიდული მანქანების იმპორტი 20-ჯერ გაიზარდა. გარდა ამისა, 2017 წელს ბენზინის იმპორტზე აქციზის გადასახადი გაორმაგდა, დიზელზე კი თითქმის სამჯერ გაიზარდა. შესაბამისად, 2017 წელს ბენზინისა და დიზელის მოხმარება 10%-ით შემცირდა⁸. დაბოლოს, 2018 წელს, ძველი ავტომობილების გამონაბოლქვის შემცირების მიზნით, შეიქმნა და დაინერგა ყველა კატეგორიის ავტომობილის თანამედროვე, ეფექტიანი და სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური დათვალიერების სისტემა.

გამონახვები და გადაწყვეტილების დაუყოვნებლივ მიღების საჭიროება

მიუხედავად მრავალი პოლიტიკის და მათ შორის, რამდენიმე დიდ ქალაქში ჰაერის ხარისხის გეგმის შემუშავებისა, ქვეყანამ კვლავ უნდა მიაღწიოს დაბინძურების მიზნობრივ დაშვებულ ზღვარს, რისთვისაც დამატებითი ზომების მიღებაა საჭირო. უბრალო ანეკდოტური მტკიცებულებებიდან ირკვევა, რომ ტექნიკური დათვალიერების აღსრულების მექანიზმი კვლავ გადახედვას საჭიროებს.

⁶ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4277611?publication=0>

⁷ https://air.gov.ge/en/pages/4/6?news_event_id=1

⁸ https://air.gov.ge/en/pages/4/6?news_event_id=3

გარდა ამისა, როგორც აღინიშნა, ელექტრო და ჰიბრიდული ავტომობილების წილი მთლიან მაჩვენებელში ჯერ კიდევ უმნიშვნელოა, ხოლო ავტომობილთა მფლობელების რიცხვი კვლავ იზრდება. აქედან გამომდინარე, ურბანული სატრანსპორტო პოლიტიკა და პრაქტიკა გადაწყვეტ როლს თამაშობს ავტომობილის მფლობელების რიცხვის შემცირებასა და მათი მუნიციპალურ ტრანსპორტზე გადასვლის პროცესში.

ავტომობილების მესაკუთრეთა დიდ რაოდენობასთან ერთად, მზარდი სამშენებლო სექტორი ამცირებს მწვანე სივრცეების რაოდენობას, რაც ხელს უწყობს ატმოსფეროში მტვრის კონცენტრაციის ზრდას⁹. გარდა ამისა, რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრის გამო, აზიის სავაჭრო გზამ ნაწილობრივ საქართველოში გადმოინაცვლა, რამაც გაზარდა საგზაო მოძრაობა და დიზელზე მომუშავე სატვირთო ავტომობილების ემისიები (Leijen, 2022).

ამდენად, უპირველეს ყოვლისა, მნიშვნელოვანია, რომ ტექნიკური დათვალიერება ადეკვატურად ჩატარდეს და წესები მეტად გამკაცრდეს. ამასთან, ელექტრომობილებზე გადასვლის წასახალისებლად, საჭიროა, დროულად შეიქმნას შესაბამისი ინფრასტრუქტურა. პოლიტიკის შემქმნელებმა განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიაქციონ მწვანე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებასაც, რათა შეამცირონ კერძო მანქანების ფლობის ტენდენცია და საცობებით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება.

მნიშვნელოვანია, რომ საცხოვრებელმა შენობებმა არ უნდა ჩაანაცვლოს მწვანე სივრცეები, არამედ პირიქით, მწვანე სივრცეები უნდა გახდეს საცხოვრებელი სივრცეების მნიშვნელოვანი ნაწილი. გარდა ამისა, პოლიტიკის შემქმნელებმა უნდა შექმნან და აღასრულონ უფრო მკაცრი რეგულაციები მშენებლობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების შესახებ და უზრუნველყონ მეტი მწვანე სივრცის შექმნა მოქალაქეებისთვის.

თუ ქვეყნის მასშტაბით ტრანზიტი გაიზრდება, ხელისუფლებამ უნდა მოითხოვოს ავტომობილებზე ჰაერის დაბინძურების ფილტრების დაყენება ან დაამონტაჟოს მავნე გამონაბოლქვის შთანთქმელი მოწყობილობები მაგისტრალელებზე.

ზემოთ ჩამოთვლილი ფაქტორების გარდა, აუცილებელია ხალხის ცნობიერების ამაღლება საკითხის მნიშვნელობის შესახებ. ეს მათ წახალისებს, აიღონ სოციალური პასუხისმგებლობა ჰაერის დაბინძურებასთან დაკავშირებით, ხოლო პოლიტიკის შემქმნელებს კი უფრო რადიკალური ცვლილებებისკენ უბიძგებს.

დაბოლოს, უაღრესად მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყანამ შეიმუშაოს მწვანე ზრდის სტრატეგია, რომელიც მოიცავს ჰაერის ხარისხის საკითხებს და დაეხმარება საქართველოს ცხოვრების ევროპული სტანდარტების დანერგვაში, რაც ხელს შეუწყობს მომავალი თაობებისთვის უსაფრთხო საცხოვრებელი გარემოს შექმნას.

⁹ საცხოვრებელი უძრავი ქონება თბილისში, 2022.

დასკვნა

საერთაშორისო და ადგილობრივმა კვლევებმა ცხადყო, რომ დაბინძურებულ ჰაერს ადამიანის ჯანმრთელობაზე სავალალო გავლენის მოხდენა შეუძლია. გარდა ამისა, წინასწარმა ანალიზმა აჩვენა, რომ საქართველოს მიერ მიღებული ზომები ჰაერის დაბინძურებასთან ბრძოლისა და დაბინძურებით გამოწვეული დაავადებებისა და ფატალური შემთხვევების თავიდან აცილების საკითხებში არ არის საკმარისი უარყოფითი ტენდენციების შესაცვლელად. აღსანიშნავია, რომ ეკონომიკური ზრდა, მწვანე ზრდის დღის წესრიგის გათვალისწინების გარეშე, ფაქტობრივად, გააუარესებს სიტუაციას. ამიტომ ფატალური შედეგების თავიდან ასაცილებლად, აუცილებელია ერთობლივი პრევენციული ზომების მიღება საზოგადოებისა და პოლიტიკის შემქმნელების მხრიდან.

გამოყენებული ლიტერატურა

- Beverland, I. J., Cohen, G., Heal, M. R., & Carder, M. (2012). *A Comparison of Short-term and Long-term Air Pollution Exposure Associations with Mortality in Two Cohorts in Scotland. Environmental Health Perspectives.*
- Fuller, R., Landrigan, P. J., Balakrishnan, K., Bathan, G., Bose-O'Reilly, S., & Brauer, M. (2022). *Pollution and health: a progress update. The Lancet Planetary Health.*
- Leijen, V. (2022). *Middle Corridor Traffic Rises Again, New Services to Come.* Railfreight.com
- Rijsberman, F. (2019). *Solving the Air Pollution Crisis through Green Growth for Health & Environment.* GGGI.
- Shin, J., Park, J. Y., & Choi, J. (2018). *Long-term exposure to ambient air pollutants and mental health status: A nationwide population-based cross-sectional study.* National Library of Medicine.
- World Bank. (2020). *Georgia: Towards Green and Resilient Growth.* Washington: World Bank.
- Zhang, P., Dong, G., Sun, B., Zhang, L., Chen, X., & Ma, N. (2011). *Long-term exposure to ambient air pollution and mortality due to cardiovascular and cerebrovascular disease in Shenyang, China.* National Library of Medicine

ISET

International School of Economics at TSU
Policy Institute

ISET-ის კვლევითი ინსტიტუტი

ISET-ის კვლევითი ინსტიტუტი არის ეკონომიკის წამყვანი და დამოუკიდებელი კვლევითი ცენტრი საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის მასშტაბით. ინსტიტუტის საქმიანობის საგანს წარმოადგენს როგორც კვლევითი და საკონსულტაციო საქმიანობა, ისე ტრენინგებისა და დისკუსიების ორგანიზება საჯარო პოლიტიკის ირგვლივ. ISET-ის კვლევით ინსტიტუტსა და თსუ ეკონომიკის საერთაშორისო სკოლას (ISET) შორის არსებული მჭიდრო კავშირი უზრუნველყოფს ორივე ორგანიზაციის ინტელექტუალურ-ფინანსურ მდგრადობას. ინსტიტუტის მიზანია, საქართველოსა და რეგიონის მასშტაბით წვლილი შეიტანოს ეკონომიკის, განათლების, დემოკრატიული მმართველობისა და სამოქალაქო საზოგადოების განვითარებაში.

ISET-ის კვლევითი ინსტიტუტი

www.iset-pi.ge

iset-pi@iset.ge

+995 322 507 177