

Wielozadaniowy samolot nowej generacji dla Polski – aspekty operacyjne, gospodarcze i strategiczne

W maju 2019 r. Minister Obrony RP ogłosił wystosowanie do rządu Stanów Zjednoczonych wniosku o zakup 32 sztuk bojowych samolotów wielozadaniowych F-35 A. Wybór nowego samolotu bojowego dla sił powietrznych jest wydarzeniem o fundamentalnym znaczeniu dla każdego państwa. Polska i jej siły zbrojne znajdują się obecnie w tym historycznym momencie, który w sposób kardynalny wpływa nie tylko na system obronny państwa, ale również rozwój gospodarczy kraju, zwłaszcza technologicznie zaawansowany sektor lotniczo-rakietowy, a także architekturę relacji politycznych i bezpieczeństwa z sojusznikami w perspektywie dekad. W zależności od decyzji podejmowanych na

„Zakup samolotów bojowych przez państwo jest decyzją natury strategicznej. Ma ona wpływ nie tylko na zdolności Sił Powietrznych ale również gospodarkę narodową oraz relacje polityczne i bezpieczeństwa z innymi państwami, zwłaszcza sojusznikami. Stąd też należy tę decyzję podjąć z rozwagą, analizując wszystkie dostępne opcje pod kątem operacyjnym, ekonomicznym i politycznym.”

najwyższym szczeblu Polska może bardzo wiele zyskać w obszarach ważnych dla jej bezpieczeństwa i rozwoju. Jak się jednak wydaje przy wyborze nowego samolotu dla polskich Sił Powietrznych (SP) dosyć radykalnie ograniczono fazę analityczno-koncepcyjną projektu i zrezygnowano z otwartego przetargu, co może przyśpieszyć cały proces pozyskania, ale negatywnie wpłynąć na efekt końcowy procesu.

O ile kwestia pozyskania samolotu wielozadaniowego nowej generacji jest sprawą absolutnie oczywistą i wpisanie jej jako punkt nr 1 Planu Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych 2017-2026 jest rzeczą pozytywną, o tyle wybór samej konstrukcji już do oczywistych nie należy. Chociaż na międzynarodowym rynku uzbrojenia jest kilka nowoczesnych maszyn, które

mogłyby zostać przez Polskę rozważone, to aby wybrać najbardziej optymalną należy przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie czego brakuje polskim Siłom Powietrznym, aby były w stanie skutecznie wypełniać swoją podstawową rolę, tzn. obrony państwa polskiego i jego terytorium.

Wypadki lotnicze z udziałem polskich MiGów-29, które miały miejsce w ciągu ostatniego półtora roku doprowadziły do przyspieszenia działań Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie wymiany tych maszyn. MiG-29 to platforma, która w polskich Siłach Powietrznych służy jako myśliwiec przewagi powietrznej, choć w doktrynie radzieckiej miał uzupełniać tylko zdolności Su-27 (stąd też jego określenie MiG-29 jako myśliwca frontowego). Z uwagi na fakt, że jest to konstrukcja już obecnie przestarzała, w praktyce byłaby w stanie wypełniać tę rolę jedynie nominalnie, gdyż w starciu z potencjalnym, posiadającym liczne i nowoczesne lotnictwo bojowe, przeciwnikiem zapewne nie mogłaby konkurować. Oprócz MiGów-29 Siły Powietrzne RP posiadają jeszcze bardziej przestarzałe samoloty Su-22, które obecnie służą głównie jako maszyny do podtrzymywania zdolności pilotów i szkolenia żołnierzy wojsk lądowych we współdziałaniu z lotnictwem, a także relatywnie nowoczesne wielozadaniowe maszyny F-16C/D Block 52+. Chociaż, powszechnie uznawane za wyjątkowo udaną konstrukcję, F-16 pełni rolę tzw. „konia roboczego” lotnictwa bojowego, tzn. służą za wsparcie wojsk lądowych i realizują misje napadu powietrznego, to nie są zdolne do równorzędnej walki powietrznej z samolotami przeciwnika. Wynika to z faktu, iż F-16 jest maszyną niezdolną do operowania na wysokościach powyżej 40 000 stóp (a więc tych, na których latają myśliwce przewagi powietrznej), może zabrać stosunkowo niewiele pocisków powietrze-powietrze, a jego radiolokator posiada ograniczony zasięg wykrycia potencjalnych celów i tym samym nie jest w stanie skutecznie zwalczać środków napadu powietrznego przeciwnika. Posiadając już wielozadaniowe samoloty F-16, najbardziej sensownym rozwiązaniem dla polskich Sił Powietrznych wydaje się rozważenie skorzystania z rozwiązań stosowanych w siłach powietrznych innych państw NATO. Dla przykładu, we włoskim i brytyjskim lotnictwie bojowym samolot ofensywny i napadu powietrznego (tam jest to F-35, wcześniej głównie obecnie wycofywane Panavia Tornado) wspierany jest przez maszynę defensywną (w tym przypadku to Eurofighter), która chroni te pierwsze i zapewnia dominację w powietrzu. Podobny model występuje w Siłach Powietrznych Stanów Zjednoczonych (odpowiednio – F-16 i F-35 oraz F-15 i F-22). Zatem to czego brakuje polskim Siłom Powietrznym, to przede wszystkim nowoczesnej maszyny, która byłaby zdolna wywalczyć i

utrzymać przewagę w powietrzu nad polskim terytorium, aby samoloty F-16 mogły bez obaw o własne bezpieczeństwo realizować misje wsparcia wojsk lądowych, a te ostatnie prowadzić obronę kraju ze świadomością, że nie zostaną zbombardowane przez wrogie maszyny.

Biorąc pod uwagę powyższą lukę w systemie obrony powietrznej państwa, Polska powinna poszukać raczej samolotu, który jest konstrukcyjnie i technicznie stworzony do zdobywania dominacji w powietrzu. W praktyce oznacza to zawężenie poszukiwań do dwóch-trzech konstrukcji, gdyż czwarta, posiadająca największe zdolności w tym obszarze – F-22 Raptor – jest dla Polski niedostępna z uwagi na amerykańską politykę nieeksportowania tych maszyn do państw trzecich oraz fizyczny brak linii produkcyjnej tego samolotu. Pozostałe trzy to produkowany przez Boeinga F-15, francuski Rafale produkcji Dassault Aviation oraz Eurofighter Typhoon konstrukcji europejskiego konsorcjum firm BAE Systems, Airbus i Leonardo. Wszystkie trzy maszyny były od samego początku projektowane jako myśliwce przeznaczone do zestrzeliwania nowoczesnych samolotów radzieckich (rosyjskich w przypadku Eurofightera i Rafale), zarówno tych realizujących misję napadu powietrznego jak i ich osłony, tj. maszyn przewagi powietrznej, przy czym samolot francuski jest maszyną pokładową co wymusiło pewne kompromisy w innych obszarach. Warto w tym kontekście podkreślić, że najintensywniej rozpatrywana w kontekście pozyskania maszyna F-35A nie zalicza się do grona myśliwców przewagi powietrznej i nigdy nie będzie w stanie zapewnić dominacji w powietrzu z uwagi na to, że nie do tego został skonstruowany. Joint Strike Fighter, podobnie jak F-16, jest „koniem roboczym” lotnictwa bojowego, którego głównymi zadaniami jest wsparcie sił lądowych oraz przełamywanie obrony powietrznej przeciwnika, a zatem misja całkowicie ofensywna w swej naturze, którą polskie Siły Powietrzne nie będą realizować z uwagi na skupienie się na obronie kraju.

Drugim, po warstwie operacyjnej kluczowym elementem wyboru nowego samolotu bojowego jest wymiar finansowo-gospodarczy i należy go rozpatrywać w dwóch aspektach – środków pieniężnych wydanych na samolot w sposób bezpośredni (zakup maszyn, pakietów wsparcia, szkolenia, logistycznych itd.) i pośredni (kosztów całego cyklu życia samolotów, który w przypadku samolotów bojowych stanowi często nawet 3/4 całości wydatków w programie), a także skali zwrotu tych środków do gospodarki narodowej z tytułu partnerstwa w programie zbrojeniowym lub offsetu.

Jeżeli chodzi o pierwszy element, to najkorzystniejszym dla budżetu państwa, a więc i dla podatnika rozwiązaniem, jest prowadzenie postępowania zakupowego w oparciu o konkurencyjny przetarg, w którym uczestniczy możliwie wiele podmiotów, podczas gdy najmniej korzystną opcją jest arbitralny wybór dostawcy uzbrojenia, tzw. zakup „z półki”. W pierwszym przypadku zamawiający ma możliwość obniżania na wiele sposobów ceny proponowanej przez oferentów, zwłaszcza poprzez realną możliwość rezygnacji, z którejś z nich, gdy cena jest nienaturalnie wysoka. W drugiej sytuacji zamawiający jest całkowicie uzależniony od oferty nastawionej na zysk firmy (nieco inaczej wygląda to w przypadku amerykańskiej procedury Foreign Military Sales, niemniej i tu z jednej strony występuje prowizja, z drugiej: wybrana firma będzie mniej chętna do zaproponowania szerokiej oferty offsetowej). Możliwości negocjacyjne w tym przypadku są znikome a tzw. „opcja nuklearna” w postaci odrzucenia drogiej oferty oznacza zakończenie postępowania bez dokonania wyboru samolotu. Tym samym państwo, jeżeli chce dokonać szybkiego zakupu sprzętu, staje się niejako zakładnikiem oferenta i może być zmuszone do zakupu po wygórowanej cenie lub nieadekwatnym offsetem (naturalnym jest, że w sytuacji gdy firma ma świadomość, iż jest już wybranym dostawcą danego sprzętu, to może podnieść cenę w sposób odpowiednio wysoki bez konieczności oglądania się na jakąkolwiek konkurencję). W efekcie traci na tym budżet państwa i wszystkie inne wojskowe programy modernizacyjne (najłatwiej o kanibalizację innych, dyskrecjonalnych elementów budżetu obronnego). Zatem do strat budżetowych dochodzi również osłabienie systemu bezpieczeństwa państwa z uwagi na zahamowanie wielu innych programów modernizacji technicznej sił zbrojnych.

Co się tyczy drugiego, w rzeczywistości jeszcze ważniejszego elementu z obszaru finansowo-gospodarczego, to należy stwierdzić, że tak kosztowne i technologicznie zaawansowane programy zbrojeniowe, jak te dotyczące zakupu samolotów bojowych, mają potencjał do podniesienia całych gałęzi gospodarki na zupełnie nowy, często światowy poziom. Wydatek rządu co najmniej kilkunastu miliardów złotych powinien być poprzedzony dokładną analizą udziału w takim programie jako partner a nie klient, co oznaczać będzie zasilenie firm krajowego sektora lotniczego olbrzymim zastrzykiem środków (umowy na poddostawstwo komponentów i systemów), technologii czy rozwiązań w zakresie organizacji pracy. W efekcie gospodarka może zyskać tysiące nowych, wysoko wykwalifikowanych i dobrze opłacanych miejsc pracy, następuje skokowy rozwój mocy wytwórczych sektora, co pociąga za sobą

kolejne inwestycje, napędza rozwój naukowy oraz zwiększa strumień podatków do budżetu państwa. Bycie partnerem a nie klientem programu zbrojeniowego daje rzeczywistą szansę na włączenie krajowego przemysłu, instytucji naukowych i podmiotów badawczo-rozwojowych w globalny łańcuch dostaw i technologii w sposób, którego żaden, nawet najbardziej hojny offset nie jest w stanie zapewnić. W tym kontekście szczególnie ważnym jest dokonanie szerszej analizy perspektyw dla krajowych przedsiębiorstw sektora lotniczo-rakietowej i jego łańcucha dostaw oraz ośrodków B+R związanych nie tylko z samym programem wybranego samolotu i jego rozwojem, ale również planami partnerów na dalszy rozwój techniki lotniczej w perspektywie kolejnych dekad. W tym kontekście za najmniej korzystne opcje należy uznać te, które nie dają szansy na włączenie się jako partner do programu rozwoju danego samolotu i tym samym nie służą wydatkowaniu środków finansowych w przemyśle krajowym. Zakup nowoczesnych samolotów bojowych to nie tylko wzrost bezpieczeństwa militarnego państwa, ale przede wszystkim jego wzmocnienie gospodarcze, a prosty transfer środków za granicę w zamian za kilkadziesiąt maszyn to w tym kontekście najgorsze z możliwych rozwiązań.

Trzeci, ostatni kluczowy aspekt związany z zakupem nowych samolotów bojowych dla Sił Powietrznych odnosi się do wymiaru polityczno-strategicznego. Wśród ekspertów zajmujących się bezpieczeństwem narodowym panuje przekonanie, że dywersyfikacja jest jedną z najważniejszych rzeczy, o które należy zabiegać w sferze bezpieczeństwa państwa. Mowa tu w głównej mierze o dywersyfikacji dostawców uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz dywersyfikacji sojuszników.

Oczywiście najlepszą sytuacją dla państwa jest ta, w której sprzęt dla wojska dostarczany jest przez przedsiębiorstwa krajowe, dzięki czemu państwo ma nad takimi dostawcami, w razie potrzeby, w zasadzie całkowitą kontrolę – bezpieczeństwo dostaw w sytuacji kryzysowej jest łatwe do zapewnienia. Niestety zdecydowana większość państw, zwłaszcza przy skomplikowanych systemach uzbrojenia, nie może sobie na takie rozwiązanie pozwolić i zmuszona jest dokonywać zakupu istniejących na rynku rozwiązań i to najczęściej w formie jednej platformy. Polska znajduje się poniekąd w takiej sytuacji, jednocześnie jednak zalicza się do grona państw z na tyle dużym budżetem obronnym, iż może (a z uwagi na zagrożenia – zdecydowanie powinna) mieć dwa rodzaje samolotów bojowych, do czego zresztą decydenci w Polsce dążą.

Warto tym samym rozważyć także możliwość dywersyfikacji dostawców i tym samym uniezależnienia polskiego lotnictwa bojowego nie tylko od jednej konstrukcji (samolotów F-16), ale również od jednego dostawcy, pochodzącego z jednego państwa. Należy pamiętać, iż ryzyko związane z uzależnieniem całego lotnictwa bojowego od jednego dostawcy może skutkować poważnymi konsekwencjami w postaci utraty decyzyjności co do użycia wszystkich samolotów bojowych na rzecz zagranicznego ośrodka decyzyjnego. Nawet jeżeli mowa jest o przedsiębiorstwie zlokalizowanego na terytorium państwa-sojusznika, to nadal pozostaje niepewność, czy w sytuacji kryzysowej zachowa się ono tak jak życzyłyby sobie tego polski rząd i dowództwo (np. w kwestii dostaw podzespołów części zamiennych itp.). Dywersyfikacja nie jest zatem kwestią wygody, a kluczowym elementem zachowania decyzyjności i tym samym zwiększenia bezpieczeństwa państwa.

Drugi rodzaj dywersyfikacji – sojusznicza – jest nieco bardziej skomplikowany, choć w praktyce nie mniej istotny. Polska jest państwem granicznym zarówno NATO jak i UE i na północnym wschodzie dzieli granicę z asertywnym, geopolitycznym rywalem Zachodu – Rosją. Choć RP członkiem dwóch najważniejszych organizacji świata zachodniego – Organizacji Sojuszu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej, w których traktaty wpisana jest klauzula sojusznicza (Art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego i Art. 42 (7) Traktatu o Unii Europejskiej), to w rzeczywistości nie sposób ocenić czy owe zapisy sprawdzą się w momencie prawdziwego zagrożenia. Wola sojuszników do udzielenia pomocy militarnej zależy od szeregu kwestii, w tym bliskości politycznej i gospodarczej pomiędzy państwami, na które wpływają m.in. wybory dotyczące zakupów UisW. W przypadku Polski budowane od lat relacje bezpieczeństwa ze Stanami Zjednoczonymi przy wykorzystaniu m.in. zakupów sprzętu wojskowego doprowadziły do stanu, w którym w zasadzie jedynym, stosunkowo silnie zaangażowanym sojusznikiem są USA, podczas gdy pozostałe znaczące państwa NATO (Francja, Wielka Brytania, Niemcy, Włochy) stanowią tło. Choć za takim podejściem przemawiają niektóre argumenty, niestety dla Polski i Europy, w nadchodzących latach Stany Zjednoczone będą zmuszone do coraz mocniejszego zaangażowania się w regionie Azji i Pacyfiku, tj. miejscu, gdzie wzrasta ich globalny konkurent – Chiny. Z uwagi na dalekowschodni priorytet Waszyngtonu i ograniczone środki, Europa, w tym Polska nie będą mogły liczyć na sprawną, amerykańską reakcję w momencie wybuchu konfliktu z Rosją, a co za tym idzie, zmuszone będą bronić się same przy ewentualnym niewielkim wsparciu amerykańskich sił, które są tu na miejscu. W tym kontekście reakcja najważniejszych stolic

Europy będzie kluczowa dla zapewnienia obrony Polski i dalsze marginalizowanie zachodnioeuropejskich sojuszników, również poprzez zakupy niemal wyłącznie amerykańskiego uzbrojenia, nie będzie sprzyjać ich decyzji o włączeniu się w obronę Polski. Stąd też postulat zrównoważenia polskich relacji bezpieczeństwa (także w zakresie pozyskiwania uzbrojenia) pomiędzy Waszyngtonem a głównymi stolicami Europy Zachodniej może wpłynąć pozytywnie na bezpieczeństwo państwa polskiego. Polska zdecydowała się już na amerykańską technikę wojskową przy programach Wisła i Homar, należałoby więc rozważyć czy w zakresie samolotu bojowego nie wziąć też pod uwagę również którejs z europejskich konstrukcji.

Warto pod koniec wspomnieć, że obecny rynek nowoczesnych samolotów bojowych oferuje kilka opcji dla Polski. Oprócz wspomnianych wyżej w tekście samolotów F-35A, Eurofighter Typhoon, F-15E, czy Dassault Rafale, do wyboru pozostają jeszcze JAS-39E/F Gripen firmy Saab i F/A-18E/F Super Hornet koncernu Boeing. Oczywiście nie wszystkie one są maszynami stworzonymi do zdobywania przewagi w powietrzu, jednak być może warto byłoby rozważyć również oferty tych firm w kontekście partnerstwa przemysłowego, które, co warto raz jeszcze podkreślić, jest również kluczową zmienną przy tak strategicznej decyzji jak wybór nowego samolotu bojowego. Interesującym przykładem realizacji programu pozyskania nowoczesnych samolotów bojowych jest trwający obecnie w Szwajcarii przetarg. W styczniu 2019 roku tamtejsze ministerstwo obrony poinformowało, że rozpoczęto analizę przesłanych ofert ze strony pięciu producentów, którzy zdecydowali się stanąć do przetargu, są to: Airbus, Boeing, Dassault Aviation, Lockheed Martin i Saab oferujące odpowiednio: Eurofightera, F/A-18 Super Hornet, Rafale, F-35A i Gripena E. Takie działanie z całą pewnością doprowadzi do obniżenia ceny samolotów z korzyścią dla budżetu i podatnika.

Należy pamiętać, iż ważne, idące w miliardy złotych zakupy uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a w szczególności te z zakresu nowoczesnej techniki lotniczej, zaliczają się do grona spraw skomplikowanych i wielowarstwowych. Wejście w posiadanie nowoczesnych samolotów bojowych to nie tylko kwestia kluczowa dla Sił Powietrznych i ich możliwości operacyjnych, ale otwiera ona również niespotykane możliwości dla rozwoju gospodarki państwa i stworzenia liczącej się w skali świata bazy technologiczno-przemysłowej w sektorze lotniczym. Jest to także wybór zacieśnienia relacji z sojusznikami, który dla Polski – państwa o średniej wielkości – musi korespondować zarówno z sytuacją międzynarodową na

poziomie globalnym jak i lokalnymi uwarunkowaniami w sferze bezpieczeństwa, związanymi z posiadaniem silnego militarnie i nieprzewidywalnego sąsiada. Wszystkie te kwestie powodują, że zakup nowego samolotu bojowego dla Sił Powietrznych RP powinien odbyć się w kontekście pogłębionej debaty publicznej, a decydenci powinni wejść w posiadanie wszystkich możliwych informacji, aby być w stanie podjąć najlepszą możliwą decyzję zarówno dla Sił Powietrznych, ale przede wszystkim dla Polski jako państwa.

Wnioski

1. Zakup samolotów bojowych przez państwo jest decyzją natury strategicznej. Ma ona wpływ nie tylko na zdolności Sił Powietrznych ale również gospodarkę narodową oraz relacje polityczne i bezpieczeństwa z innymi państwami, zwłaszcza sojusznikami. Stąd też należy tę decyzję podjąć z rozwagą, analizując wszystkie dostępne opcje pod kątem operacyjnym, ekonomicznym i politycznym.
2. Wraz z wycofaniem samolotów MiG-29 Siły Powietrzne RP zostaną pozbawione resztek zdolności w zakresie wywalczenia i utrzymania przewagi powietrznej, a jest to najważniejsza zdolność jaką muszą posiadać SZ RP by myśleć o prowadzeniu jakichkolwiek działań w powietrzu, na lądzie i na morzu w sposób swobodny – bez posiadania przewagi w powietrzu Polska przegra każdą ewentualną wojnę.
3. F-16 jest relatywnie nowoczesną, wielozadaniową konstrukcją, ale jego główne zadanie w polskich Siłach Powietrznych – wsparcie z powietrza – nie przekłada się na zdolność wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu. Maksymalny pułap operacyjny uzbrojonego F-16 nie przekracza 40 000 stóp (za nisko jak dla myśliwca przewagi powietrznej), może on zabrać stosunkowo niewiele pocisków rakietowych powietrze-powietrze, a łączna liczba 48 sztuk to za mało aby Polska była w stanie obronić się przed zorganizowanym, licznym i pełnym nowoczesnych maszyn bojowych napadem powietrznym. Ponadto F-16 ze względu na pułap operacyjny oraz ze względu na stosunkowo mały radiolokator posiada ograniczony zasięg wykrycia potencjalnych celów i tym samym nie jest w stanie skutecznie zwalczać środków napadu powietrznego przeciwnika.
4. W kontekście budżetowym wybór samolotu bojowego w postępowaniu bezprzetargowym z tzw. „półki” będzie oznaczać wyższą cenę całkowitą, co z kolei przełoży się na zahamowanie innych programów modernizacyjnych w siłach zbrojnych. Sposobem na uniknięcie tej sytuacji jest otwarcie przetargu na innych oferentów i zmuszenie ich do

konkurowania również ceną i zakresem offsetu. Konkurencyjny przetarg stawia polskich negocjatorów na znacznie korzystniejszej pozycji nie tylko w rozmowach finansowych, ale również na temat partnerstwa przemysłowego lub offsetu.

5. Wybór samolotu bojowego to również szansa dla gospodarki, a zwłaszcza sektora lotniczo-rakietowego i jego poddostawców. Odpowiednia umowa o partnerstwie przemysłowym, kierująca znaczną część wydatków na nowe maszyny do polskich przedsiębiorstw może doprowadzić do bezprecedensowego rozwoju polskiej branży lotniczej i sektorów pokrewnych, stworzenia tysięcy miejsc pracy, transferu technologii i know-how, a także włączenia tych firm do globalnego łańcucha produkcyjno-rozwojowego nowoczesnych samolotów wojskowych i cywilnych.

6. Dywersyfikacja źródeł uzbrojenia jest jednym z kluczowych aspektów zapewnienia bezpieczeństwa państwa. W sytuacji kupowania sprzętu wojskowego za granicą należy poważnie rozważyć możliwości jego pozyskania z źródeł, które powodują, że polskie lotnictwo bojowe staje się uzależnione od jednego producenta uzbrojenia. Taka sytuacja może skutkować przesunięciem rzeczywistego ośrodka decyzyjnego w kwestii użycia samolotów bojowych z polskiego rządu i dowództwa do podmiotów zagranicznych.

7. Z uwagi na zmianę priorytetu amerykańskiej polityki bezpieczeństwa w stronę obszaru Azji i Pacyfiku w związku z asertywnymi działaniami coraz silniejszych Chin, amerykańskie zaangażowanie w Europie będzie słabnąć. Warto aby decydenci w Polsce rozważyli zbalansowanie oparcia bezpieczeństwa państwa również na głównych aktorach z Europy Zachodniej, których priorytetem nadal pozostaje bezpieczeństwo Starego Kontynentu.

Autor: Krystian Zięć, Senior Fellow w Programie Bezpieczeństwo Międzynarodowe i Obronność Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest niezależnym think tankiem specjalizującym się w polityce zagranicznej i bezpieczeństwie międzynarodowym. Głównym obszarem aktywności Fundacji Pułaskiego jest dostarczanie analiz opisujących i wyjaśniających wydarzenia międzynarodowe, identyfikujących trendy w środowisku międzynarodowym oraz zawierających implementowalne rekomendacje i rozwiązania dla decydentów rządowych i sektora prywatnego.

Fundacja w swoich badaniach koncentruje się głównie na dwóch obszarach geograficznych: transatlantyckim oraz Rosji i przestrzeni postsowieckiej. Przedmiotem zainteresowania Fundacji są przede wszystkim bezpieczeństwo, zarówno w rozumieniu tradycyjnym jak i w jego pozamilitarnych wymiarach, a także przemiany polityczne oraz procesy ekonomiczne i społeczne mogące mieć konsekwencje dla Polski i Unii Europejskiej.

Fundacja Pułaskiego skupia ponad 60 ekspertów i jest wydawcą analiz w formatach: „Stanowiska Pułaskiego”, „Komentarza Międzynarodowego Pułaskiego” oraz „Raportu Pułaskiego”. Eksperti Fundacji regularnie współpracują z mediami.

Fundacja przyznaje nagrodę „Rycerz Wolności” dla wybitnych postaci, które przyczyniają się do promocji wartości przyświecających generałowi Kazimierzowi Pułaskiemu tj. wolności, sprawiedliwości oraz demokracji. Do dziś nagrodą uhonorowani zostali m. in.: profesor Władysław Bartoszewski, profesor Norman Davies, Aleksander Milinkiewicz, prezydent Lech Wałęsa, prezydent Aleksander Kwaśniewski, prezydent Valdas Adamkus, Javier Solana, Bernard Kouchner, Richard Lugar, prezydent Vaira Vīķe-Freiberga, prezydent Mikheil Saakashvili, Radek Sikorski i Carl Bildt oraz prezydent Toomas Hendrik Ilves.

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest także organizatorem dorocznej konferencji Warsaw Security Forum, będącej platformą dialogu o polityce bezpieczeństwa pomiędzy Unią Europejską, NATO i Rosją.

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest laureatem nagrody „Think Tank Awards 2017” w kategorii „Best EU International Affairs think tank” przyznawaną przez brytyjski magazyn „Prospect”.

Fundacja Pułaskiego posiada status organizacji partnerskiej Rady Europy.

www.pulaski.pl