

*Alexander Tölle*

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej*

## Założenia i możliwości współpracy transnarodowej między metropoliami na przykładzie Poznania i Berlina

**Zarys treści:** Konieczność tworzenia transnarodowych sieci powiązań między regionami jest skutkiem postępującej integracji europejskiej oraz globalizacji stosunków społeczno-gospodarczych. W ramach zarządzania rozwojem metropolii europejskich strategię z dziedzin wymiany doświadczeń, lobbingu, realizacji projektów i specjalizacji razem z innymi metropoliami odgrywają coraz ważniejszą rolę w reagowaniu na zmieniające się wyzwania. Istnieją także pola działania, na których współpraca między sąsiadującymi ze sobą regionami metropolitalnymi może ułatwić rozwiązania pewnych problemów. Z tej perspektywy wstępna analiza możliwości współpracy między regionami metropolitalnymi Poznania i Berlina – na tle członkostwa obu regionów w Partnerstwie-Odra – ukazuje istnienie wspólnych interesów, które mogą się przyczyniać do powstawania transnarodowych sieci powiązań.

**Słowa kluczowe:** współpraca transnarodowa, sieci powiązań, region metropolitalny, Partnerstwo-Odra, obszar wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Berlin, Poznań

### 1. Wstęp

Rozwój ogólnoswiatowej wymiany w kontekście społecznym, politycznym oraz ekonomicznym, określanej jako globalizacja, doprowadził do głębokiej restrukturyzacji powiązań i hierarchii przestrzennych. Podstawy tych przemian oparte są na nowoczesnych, cyfrowych technologiach informacyjnych i komunikacyjnych, umożliwiających przekraczanie odległości w przestrzeni przy niespotykanej dotychczas prędkości oraz niskich kosztach. Oprócz zmiany form użytkowania i pojmowania przestrzeni wiąże się z tym przede wszystkim zasadnicza negacja systemu terytorialnych granic: od czasów średniowiecznego miasta otoczonego murem miejskim aż do czasów państwa narodowego politycznie wytyczone, trudne do przekroczenia granice służyły zabezpieczeniu interesów gospodarczych, natomiast współcześnie polityka – wierna „zasadom terytorialnych granic” – stoi w sprzeczności z ekonomiczną głośzącą „zasadę bezgranicznej przestrzeni i przyspieszenia w wymiarze czasowym” (Altvater 1994: 17). W efekcie skutki tychże przemian widoczne są w szczególności w postaci utraty znaczenia granic państwowych.

W rezultacie wspieranie współpracy ponad granicami państwowymi stało się konsekwentnie realizowanym celem działań politycznych, który znajduje swój wyraz zwłaszcza w procesie integracji europejskiej. Ustanowiony już w preambule traktatu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej z 1957 r. – od początku był podporządkowany celom wyrównania regionalnych różnic społeczno-ekonomicznych poprzez aktywną politykę regionalną, także w wymiarze przekraczającym granice państwowe (Churski 2011). Jego fundamentem jest jednak podstawowa zasada wyrównywania strukturalnych deficytów związanych – w poszczególnych kontekstach narodowych – z peryferyjnym położeniem słabych regionów granicznych, połączona ze wspieraniem transgranicznych kontaktów społecznych i kulturalnych. Redukcji tych wad fizycznych, uwarunkowanych położeniem na obrzeżach kraju, poprzez stopniowe zwiększanie przepuszczalności granic w ramach Unii Europejskiej towarzyszy zmiana strategii politycznych prowadzących ku wspieraniu współpracy transgranicznej w regionach przygranicznych. Od 1991 r. w wymiarze politycznym procesy te wyrażane są przede wszystkim przez inicjatywę wspólnotową INTERREG. Już samo wspieranie współpracy w okresie finansowania 2007–2013 uzyskało status celu funduszy strukturalnych UE (cel 3: europejska współpraca terytorialna).

Pojęcie współpracy terytorialnej zyskuje na znaczeniu dzięki celom spójności terytorialnej i policentrycznego rozwoju całego terytorium Unii Europejskiej, zapisanym w 2007 r. w Agendzie Terytorialnej Unii Europejskiej, dokumencie wychodzącym od Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego. Poza celem wyważonego – w kontekście regionalnym – rozwoju przestrzennego UE, położono nacisk na ogólne wzmacnianie globalnej konkurencyjności UE. Głównym aspektem jest przy tym rozwój europejskich regionów metropolitalnych (Bege 2010), koncentrujących większość ludności i potencjału ekonomicznego UE, który ma na celu wspieranie licznych, dynamicznych ośrodków, zintegrowanych z gospodarką światową. Z takiej perspektywy, skoncentrowanej na płaszczyźnie metropolitalnej, wyłania się nowe oblicze przestrzeni odnoszące się do współpracy transgranicznej. Mowa tu o europejskich makroregionach złożonych z kilku regionów metropolitalnych, położonych w różnych państwach, takich jak np. niemiecko-francusko-belgijsko-luksemburski Wielki Region, duńsko-szwedzki Region Sunda lub austriacko-czesko-słowacko-węgierski Region Środkowoeuropejski – Centrepe.

Z perspektywy rozwoju przestrzennego konieczność współpracy pomiędzy regionami metropolitalnymi wynika z logicznej przesłanki: proces globalizacji stosunków gospodarczych doprowadził do głębokiej restrukturyzacji rozprzestrzenienia procesów produkcyjnych. Tradycyjnie połączone ze sobą pod względem przestrzennym dziedziny, takie jak: zarządzanie, rozwój produkcji, produkcja i sprzedaż, wykazują tendencję do przekształcania się w ogólnoswiatowe sieci gospodarcze (Stryjakiewicz 2005). Dyspersji aktywności gospodarczych towarzyszy jednak integracja tych aktywności w szczególnych lokalizacjach. Są nimi tworzone przez regiony metropolitalne węzły sieci powiązań (Jałowiecki 2001). Coraz większe znaczenie dla ich rozwoju ma stopień powiązań z innymi regionami metropolitalnymi, a nie funkcjonowanie w ramach coraz mniej znaczących systemów krajowych, co zarówno w skali krajowej, jak i transnarodowej prowadzi do rozwoju

dynamicznych form współpracy (Bege 2010). Potrzeba aktywności regionów metropolitalnych wynika z faktu, że ze względu na rozszerzenie transnarodowych stosunków, są one zmuszone do otwarcia się na poszerzone obszary oddziaływania rynku poprzez umiędzynarodowienie własnej infrastruktury i instytucji (Kujath, von Schlippenbach 2002). Regiony metropolitalne są niejako przynaglone do łączenia się w nowe transnarodowe formy organizacyjne, infrastrukturalne i instytucjonalne, co ze względu na utratę znaczenia płaszczyzny narodowej wymaga współpracy z innymi regionami metropolitalnymi. Takie europejskie regiony metropolitalne można uznać za przykład „podwójnej internacjonalizacji” (Kujath, von Schlippenbach: 381), ponieważ globalizacja relacji gospodarczych następuje razem z rozwojem procesów integracji europejskiej.

Opisane zjawiska doprowadziły na płaszczyźnie polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej do utworzenia wspólnego makroobszaru współpracy Partnerstwo-Odra, obejmującego cztery polskie województwa oraz cztery kraje związkowe po stronie Niemiec. W niniejszym artykule, po krótkim przedstawieniu powstania i celów tego partnerstwa, zaprezentowane zostaną na przykładzie należących do niego dwóch metropolii – Berlina i Poznania – wybrane możliwości współpracy pomiędzy europejskimi regionami metropolitalnymi.

## **2. Współpraca w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym i Partnerstwo-Odra**

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny z perspektywy historycznej należy niewątpliwie do najtrudniejszych regionów przygranicznych Europy. Dziedzictwo drugiej wojny światowej – obecność zakorzenionej ludności niemieckiej po jednej stronie „przesuniętej” na zachód granicy polsko-niemieckiej, a po drugiej – zasiedlenie polskiej ludności wypędzonej z byłych wschodnich terenów polskich, nie mającej powiązań z zastanymi strukturami krajobrazu i osadnictwa oraz kulturowego punktu zaczepienia w odniesieniu do nowych niemieckich „sąsiadów”, stanowiło tło dla praktycznie nieistniejących przez cztery dziesięciolecia kontaktów lokalnych pomiędzy nieufnie przyglądającymi się sobie „braterskimi państwami socjalistycznymi” NRD i PRL (Schultz 2003). Upadek żelaznej kurtyny, połączony ze zjednoczeniem Berlina oraz Niemiec, można traktować w powyższym kontekście jako absolutny początek współpracy transgranicznej. W latach 90. ubiegłego wieku, mimo balastu historycznego, zdumiewająco szybko rozwijały się formy współpracy, zwłaszcza w utworzonych czterech euroregionach oraz w tzw. miastach bliźniaczych na Odrze i Nysie. Decydujące znaczenie dla organizacji i realizacji współpracy miały środki INTERREG-A (do 2004 r. ponadto środki z programu PHARE), jednakże granice terytorialne obszarów dofinansowania nie obejmowały – z wyjątkiem Szczecina – żadnych ośrodków gospodarczych, pomijając zwłaszcza Berlin, którego wschodnie granice oddalone są zaledwie 65 km od granicy polsko-niemieckiej. Powyższe pojmowanie obszarów przygranicznych odpowiadało definicji opracowanej w 1995 r. przez Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzynarodowej ds. Współpracy Międzyregionalnej i

Przygranicznej w „Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej”. Jednakże w 2002 r., w opracowanej w ramach przygotowań do przystąpienia Polski do Unii Europejskiej aktualizacji tego studium, zdefiniowany obszar wzdłuż granicy polsko-niemieckiej został znacznie rozszerzony, poprzez włączenie właśnie centrów gospodarczych – Berlina, Drezna, Wrocławia i Poznania. Jednocześnie komitet zainicjował ścisłą współpracę transgraniczną tychże miast, używając przy tym w fazie wstępnej dziś już nieaktualnego pojęcia „polsko-niemieckiego domu” (Kohlisch 2008).

Po licznych rozmowach przygotowawczych wiosną 2006 r. odbyła się w Berlinie tzw. „Konferencja gospodarcza regionu Odry”, w której udział wzięli przedstawiciele krajów związkowych Berlina, Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego, województw dolnośląskiego, lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego oraz ich stolic: Wrocławia, Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry, Poznania oraz Szczecina. W deklaracji podpisanej przez wszystkich uczestników – będącej podstawowym dokumentem sieci powiązań, określanej od jesieni 2006 r. mianem „Partnerstwo-Odra” – uchwalono trwałą współpracę w celu kształtowania wspólnego „innowacyjnego, opartego na wiedzy i doświadczeniach regionu gospodarczego”, który ma osiągnąć poziom konkurencyjności wobec innych regionów europejskich. Struktury sieci powiązań Partnerstwa-Odra powstały w oparciu o uzgodnione w komunikacie końcowym priorytetowe zakresy tematyczne, przy czym za koordynację działań przy poszczególnych dziedzinach odpowiedzialna jest zawsze jedna instytucja: w zakresie „innowacji, technologii i MŚP” – Senacki Urząd Gospodarki Berlina, w zakresie „turystyki” – Brandenburgskie Ministerstwo Gospodarki, w zakresie „transportu i logistyki” (chodzi tu przede wszystkim o ulepszenie połączeń przygranicznych) – Związek Komunikacji Berlin-Brandenburgia (VBB). Koordynacją całości sieci powiązań kieruje tzw. tandem koordynacyjny, składający się po stronie niemieckiej z Senackiego Urzędu Gospodarki Berlina oraz z Wydziału Współpracy Międzynarodowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego po stronie polskiej. Celem współpracy w danych dziedzinach tematycznych jest organizacja i realizacja projektów transgranicznych, w szczególności tych, które wykorzystują istniejące programy UE, przy czym wielkość dostępnych środków finansowych w ramach trzech istniejących polsko-niemieckich programów operacyjnych – o łącznej kwocie 362 mln euro – nie może pełnić decydującej roli w rozwoju współpracy makroobszaru ze względu na wspomniany brak powiązania czterech z pięciu metropolii Partnerstwa-Odra. Na płaszczyźnie politycznej ramę scalającą stanowią coroczne spotkania na szczycie partnerów; od czasu spotkania w Poznaniu w 2008 r. członkiem w Partnerstwie-Odra jest – w postaci Saksonii – czwarty kraj związkowy (tab. 1).

Obszar współpracy Partnerstwa-Odra charakteryzuje się dużymi nierównościami w wymiarze społeczno-ekonomicznym, co obrazuje przykładowe porównanie stopy bezrobocia i produktu krajowego brutto w poszczególnych regionach partnerskich z perspektywy europejskiej (tab. 2). W Partnerstwie-Odra kooperują regiony mające stopę bezrobocia znacznie przekraczającą wartości średnie UE (Berlin, Meklemburgia-Pomorze Przednie, część Saksonii, województwo zachodniopomorskie) z regionami o stopie bezrobocia tylko lekko poniżej średniej

Tabela 1. Terytorium i ludność regionów w Partnerstwie-Odra

	Berlin-Brandenburgia	Meklemburgia-Pomorze Przednie	Saksonia	Niemieckie regiony partnerskie	Zachodniopomorskie	Lubuskie	Wielkopolskie	Dolnośląskie	Polskie regiony partnerskie	Regiony w Partnerstwie-Odra
Terytorium w tys. km <sup>2</sup>	30,37	23,19	18,42	71,98	22,89	13,99	29,83	19,95	86,66	158,64
Ludność w mln mieszk.	5,96	1,64	4,15	11,75	1,69	1,01	3,42	2,88	9,00	20,75
Mieszkańcy na km <sup>2</sup>	196,2	70,7	225,3	163,2	73,8	72,2	114,6	144,4	103,9	130,8

Źródło: strona niemiecka: Statistisches Bundesamt, strona polska: GUS, 2010.

(południowo-zachodnia Brandenburgia, Wielkopolska). Jeszcze wyraźniejsze nierówności występują w przypadku analizy PKB per capita: tylko PKB Berlina zbliża się do średniej UE, ponadto występuje wyraźna przepaść pomiędzy wschodnioniemieckimi krajami związkowymi (89–75% średniej UE) a zachodnimi województwami Polski (60–48% średniej UE), przy czym w kontekście danych krajowych niemieckie regiony partnerskie wykazują wartości poniżej przeciętnej, podczas gdy wartości dwóch polskich regionów znacznie przewyższają średnie krajowe. Ze względu na tak heterogeniczne dane sytuacji społeczno-ekonomicznej – zarówno w perspektywie krajowej, polsko-niemieckiej, jak i europejskiej – bardzo ważne jest, zgodnie z zasadami partnerstwa, zdefiniowanie i wykorzystanie zalet obszarów gospodarczych – tzn. przede wszystkich pięciu regionów metropolitalnych, przy czym warunkiem jest prowadzenie współpracy pomiędzy nimi. Następną część tekstu stanowi analizę powyższej sytuacji na przykładzie Berlina i Poznania.

### 3. Berlin

Region metropolitalny Berlin-Brandenburgia, zwany także regionem stołecznym Berlin-Brandenburgia, z 5,9 mln mieszkańców (z czego 3,5 mln w Berlinie i 157 tys. w brandenburskiej stolicy Poczdamie), składa się z dwóch samodzielnych krajów związkowych. Podział ten jest skutkiem powojennej historii (szczególny status Berlina jako miasta podzielonego przez aliantów na cztery sektory) i był po zjednoczeniu Niemiec uważany za rozwiązanie tymczasowe, jednak fuzja w ramach jednego kraju związkowego spotkała się ze sprzeciwem mieszkańców Brandenburgii wyrażonym w przeprowadzonym w 1996 r. referendum. Mimo to oba kraje związkowe postrzegają się jako wspólny region metropolitalny i współpracują na licznych obszarach. Ponadto na płaszczyźnie federalnego porządku przestrzennego (czyli na płaszczyźnie planowania krajowego) stanowią jeden z jedenastu zdefinio-

Tabela 2. Stopień bezrobocia i produkt krajowy brutto w regionach Partnerstwa-Odra w kontekście UE

Region	Odchylenie od stopnia bezrobocia w UE-27 w punktach procentowych	PKB per capita w PPS w % średni UE-27
Berlin	+3,9	99
Brandenburgia	północny wschód	75
	południowy zachód	88
Meklemburgia-Pomorze Przednie		81
	Chemnitz	83
Saksonia	Drezno	87
	Lipsk	89
Zachodniopomorskie	+3,0	51
Lubuskie	+1,2	48
Wielkopolskie	-0,5	59
Dolnośląskie	+2,0	60
Niemcy	-2,6	115
Polska	-0,1	56

Źródło: opracowanie własne na podstawie EUROSTAT, PKB per capita w PPS w 2008 r., stopień bezrobocia w 2010 r. (UE-27 ogólnie: 9,3%).

wanych regionów metropolitalnych Niemiec. Najważniejszym elementem planowania jest tzw. Wspólne Planowanie Krajów Związkowych, w ramach którego przedstawiciele administracji Berlina i Brandenburgii razem opracowują strategię rozwoju dla regionu stołecznego. Ponadto wspólnie realizowane są duże przedsięwzięcia. Cały kraj związkowy Brandenburgia należy do regionu stołecznego, chociaż tereny otaczające Berlin (tzw. wewnętrzna strefa oddziaływania) – w szczególności południowo-zachodnia część z Poczdamem – charakteryzujące się dużą gęstością zaludnienia i dynamicznym rozwojem gospodarczym, wykazują zupełnie inne cechy niż tereny bardziej oddalone od stolicy. Pod względem tematycznym współpraca w sensie polityki „wzmocnienia mocnych stron” odnosi się do wspierania w regionie istniejących branż w zakresie biotechnologii i przemysłu farmaceutycznego, technologii transportu i logistyki, przemysłu motoryzacyjnego, technologii ekologicznej, a zwłaszcza w dziedzinach kreatywnych, mediów i kultury. Berlin jest ważnym ośrodkiem targowym i kongresowym, a także znaczącym centrum naukowym o wieloletniej tradycji. Obecnie w mieście siedzibę mają cztery uniwersytety, siedem specjalistycznych szkół wyższych, cztery uczelnie artystyczne oraz 15 szkół prywatnych. Poza tym istnieje 70 pozauniwersyteckich instytucji badawczych. Ponadto funkcjonuje 13 uniwersytetów i szkół wyższych w Brandenburgii, cztery z nich w Poczdamie.

Strategie rozwoju Berlina uległy w latach 90. ubiegłego wieku gwałtownym zmianom. W euforii zjednoczenia Niemiec w początkowych latach dynamicznego rozwoju gospodarczego zakładano w polityce rozwoju miasta Berlina, że analogicz-

nie do swojego znaczenia z okresu dwudziestolecia międzywojennego stanie się ono niemal automatycznie trzecim „global city” Europy obok Londynu i Paryża, uzyskując wyjątkowe znaczenie jako „zwrotnica Wschód–Zachód” (Tölle 2003: 203). Pozbawiający złudzeń rzeczywisty rozwój, zdominowany przez problemy finansowe, spowodował jednakże konieczność wyznaczenia nowych definicji pod koniec lat 90. W tym kontekście na nowo odkryty został polski region przygraniczny, szczególnie w odniesieniu do przygotowań do przystąpienia Polski do członkostwa w UE oraz zdefiniowania rozszerzonego o regiony metropolitalne Berlina, Drezna, Wrocławia i Poznania wspólnego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Na tym tle Berlin – miasto i jednocześnie kraj związkowy – przejął funkcję inicjatora powstania Partnerstwa-Odra, co odzwierciedla decydująca rola tego miasta w przedstawionych powyżej strukturach partnerstwa. Ponadto Senacki Urząd Gospodarki Berlina ponosi koszty zarządzania siecią powiązań – łącznie z kosztami usług trzech firm doradczych z Berlina i Poczdamu, prowadzących odpowiednie sprawy regionalne i tematyczne – jak również odpowiada za prezentację Partnerstwa-Odra w Internecie.

#### **4. Poznań**

Aglomeracja poznańska należy do najdynamiczniej rozwijających się aglomeracji w Polsce. Istotnym czynnikiem wspierającym jej rozwój gospodarczy jest położenie w punkcie przecięcia pomiędzy Europą Środkowo-Wschodnią i Europą Zachodnią, w połowie drogi pomiędzy oddalonymi o 300 km stolicami – Berlinem i Warszawą. Siła gospodarcza Poznania opiera się poza rosnącym sektorem usług przede wszystkim na solidnej bazie produkcyjnej, w której pracuje prawie dwie piąte wszystkich zatrudnionych (dane z 2008, por. Strykiewicz i in. 2009). Sektor produkcji zdominowany jest przez siedem branż, które obsługują prawie 90% wszystkich usług i towarów: największy udział ma przemysł motoryzacyjny, branża produkcji spożywczej i napojów, przemysł chemiczny oraz zaopatrzenie w elektryczność, gaz i wodę, kolejnymi branżami są: produkcja artykułów gumowych i tworzyw sztucznych, budowa maszyn i urządzeń oraz produkcja maszyn elektrycznych i aparatów. Drugą podporą strukturalną jest sektor handlowy, w którym pracuje prawie jedna trzecia wszystkich zatrudnionych. Międzynarodowe Targi Poznańskie (MTP) są zdecydowanym liderem na polskim rynku imprez targowych. Politycznie coraz bardziej wspierane są procesy łączenia sektora gospodarczego z badawczym, w których ważną rolę odgrywa status Poznania jako jednego z najbardziej dynamicznie rozwijających się ośrodków naukowych w Polsce. W mieście znajdują się aktualnie cztery państwowe uniwersytety oraz cztery publiczne i 17 prywatnych szkół wyższych.

W odróżnieniu od Niemiec w Polsce nie ma regionów czy obszarów metropolitalnych wyznaczonych na płaszczyźnie krajowej. Opracowany w 2007 r. projekt ustawy w sprawie wyznaczania i instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych, po licznych dyskusjach politycznych i merytorycznych, nie został w końcu uchwalony. Poznań, jako stolica województwa wielkopolskiego, jest również jego dominu-

jącym centrum, co powoduje, że – zwłaszcza w zestawieniach badawczych z obszarami zagranicznymi – województwo to uznawane jest często – w związku ze ścisłymi powiązaniem kulturalnymi i społeczno-ekonomicznymi – za region metropolitalny Poznania (np. Smętkowski, Gorzelak 2008). Metropolitalne struktury współpracy funkcjonują jednak tylko w aglomeracji poznańskiej w postaci poznańskiego obszaru metropolitalnego (Kaczmarek 2008). Na podstawie podpisanego w 2007 r. porozumienia miasto Poznań, powiat poznański oraz 16 z 17 należących do niego gmin i cztery gminy spoza powiatu współpracują obecnie w formie rady metropolii (pierwotnie nazywanej radą aglomeracji), złożonej z prezydenta miasta Poznania, burmistrzów i wójtów gmin oraz starosty powiatu poznańskiego. Ma ona za zadanie tworzenie podstaw wymiany informacji oraz wspólnych działań w pięciu obszarach: gospodarce przestrzennej i środowiska, infrastrukturze i organizacji transportu, gospodarce i rynku pracy, usługach społecznych oraz zintegrowanym zarządzaniu i marketingu terytorialnym.

Tematyki współpracy transgranicznej w przypadku Poznania nie można poruszać bez uwzględnienia szczególnej historii miasta, uwarunkowanej jego położeniem na historycznych terenach przygranicznych pomiędzy Polakami i Niemcami, które przez wieki decydowało o losach miasta (Serrier 2005). W IX w. założona została mała osada nad Wartą w obwarowanym miejscu jednego z głównych ośrodków Piastów i stała się kolebką państwa polskiego, jak też chrześcijaństwa w Polsce. W XIII w. Poznań otrzymał prawa miejskie na prawie magdeburskim, co wiązało się z powstaniem nowo zaplanowanego miasta na zachodnim brzegu Warty, do którego w średniowieczu przybywali liczni osadnicy niemieccy w ramach tzw. niemieckiej ekspansji wschodniej. Minęły wieki pokojowego współżycia różnych grup etnicznych. Jednak po tzw. rozbiorach Polski i powstaniu świadomości narodowej oraz nacjonalizmu w XIX w., Poznań, jako pruska stolica prowincji i miasto-twierdza (później prowokacyjnie określane mianem miasta-rezydencji niemieckiego cesarza), zamieszkały głównie przez ludność polską, stał się areną polsko-niemieckich konfliktów, charakteryzujących się systematycznie zaostrzaną polityką germanizacji i rosnącym polskim ruchem oporu. Po ponownym powstaniu państwa polskiego po pierwszej wojnie światowej lokalizacja Poznania w ścisłym polsko-niemieckim obszarze pogranicznym, w panującej atmosferze konfliktów i nieufności, nie mogła pełnić integracyjnych funkcji pomostu. Na skutek drugiej wojny światowej, okrucieństw nazistowskich Niemiec w okupowanej Polsce, a następnie przesunięcia na zachód polsko-niemieckiej granicy i wypędzenia niemieckiej ludności Poznań przestał nagle pełnić rolę miasta pogranicznego. Dopiero wraz z upadkiem żelaznej kurtyny pojawił się temat położenia w trajektorii Berlin–Warszawa oraz generalnie bliskości do granicy ze zjednoczonymi Niemcami (około 170 km) i ich stolicy, który od początku uznany został za wyjątkową szansę na integrację Poznania w europejskich i globalnych strukturach powiązań oraz siłę napędową rozwoju (Kołodziejcki 1999, Domański 1999). Jednakże Poznań, podobnie jak Berlin, położony był poza obszarem wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, rozumianym w ten sposób w latach 90. ubiegłego wieku w kontekście programu INTERREG-A oraz euroregionów, co uniemożliwiało zebranie doświadczeń współpracy transgranicznej. Natomiast funkcjonuje w ramach licznych transnaro-

dowych sieci powiązań, takich jak Klub Strasburski, Sieć Zdrowych Miast Światowej Organizacji Zdrowia, a przede wszystkim Eurocities oraz jest partnerem wielu transnarodowych projektów (Tölle 2010). Rozszerzenie definicji obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej m.in. o Poznań i Wielkopolskę oraz ustanowienie Partnerstwa-Odra uznane zostały zarówno przez miasto, jak i województwo za godną wsparcia szansę. Pod względem instytucjonalnym w Partnerstwie-Odra bierze udział pełnomocnik prezydenta miasta Poznania ds. kontaktów instytucjonalnych oraz Biuro Współpracy Międzynarodowej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego.

## 5. Pola współpracy między regionami metropolitalnymi Berlina i Poznania

Znaczące różnice odnośnie do cech społeczno-ekonomicznych (tab. 3) między Berlinem – stolicą i największą metropolią kraju – a Poznaniem – stolicą regionalną – nie mogą przysłonić faktu, że istnieją także elementy łączące oraz potencjalne punkty stykowe. Nieuwzględniona pozostaje jednak przy tym kwestia delimitacji tych regionów metropolitalnych, które w przypadku Berlina w formie – definiowanego na poziomie kraju i krajów związkowych – regionu stołecznego Berlin-Brandenburgia może być uznana za rozwiązana, ale w przypadku Poznania wymaga jeszcze opracowań naukowych i deklaracji politycznych w kwestii, czy w kontekście współpracy transnarodowej całe województwo wielkopolskie może być w przyszłości postrzegane jako region metropolitalny Poznania.

Zasadniczym zadaniem tworzonych struktur współpracy między regionami i miastami – czy to w ramach tradycyjnych związków miast, czy to w nowoczesnych sieciach miast i regionów – jest, poza informowaniem i doradztwem członkom, reprezentacja i obrona wspólnych interesów (głównie drogą lobbingu) oraz wymiana doświadczeń. Przy tym zaobserwować można – pod hasłem dobrych praktyk – przeniesienie priorytetów na ostatni omówiony tu aspekt (Kern 2001). W przypadku sąsiadujących ze sobą regionów metropolitalnych dochodzi do tego zasadnicza możliwość realizacji wspólnych projektów, np. infrastrukturalnych czy kulturowych (trzeba jednak nadmienić, że niewiele jest przykładów tego typu działań – por. Kujath, von Schlippenbach 2002), a także – w kontekście polepszenia konkurencyjności regionalnej – wspólna specjalizacja na określonych polach gospodar-

Tabela 3. Wybrane cechy miasta Poznania i miasta Berlina

	Terytorium w km <sup>2</sup>	Ludność w tys. mieszkań- ców	Mieszkańcy na km <sup>2</sup>	Stopień bezrobocia	Budżet (wydatki) ogólnie w mld zł	Budżet (wydatki) na 1 mieszkańca w zł	PKB nominalny per capita w zł
Poznań	262	551,6	2107	3,6	2,95	5331	70200
Berlin	892	3460,7	3881	13,6	86,68*	25047*	106661*

\*Wybrany kurs walut: 1,00 euro = 4,00 zł

Źródło: Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg oraz GUS, 2010 (PKB 2009).

czych, kluczowych dla obu metropolii, gdyż poprzez wspólne wysiłki „kooperacja metropolitalna może przyczynić się do osiągnięcia wyższej ogólnej pozycji strategicznej w kontekście krajowym i międzynarodowym” (Heeg i in. 2003: 147). Pola wymiany doświadczeń, wspólnych projektów, lobbingu oraz specjalizacji tworzą ramę podejmowanej próby identyfikacji potencjalnych form kooperacji między metropoliami Berlina i Poznania.

### 5.1. Wymiana doświadczeń

Proces globalizacji w postaci ciągłych zmian czynników społeczno-ekonomicznych i przestrzennych rozwoju europejskich regionów metropolitalnych jest dla tych regionów nieustannym wyzwaniem. W tym kontekście wymiana doświadczeń w zakresie podstawowego powodu powstania sieci kooperacyjnych (p.w.) – jest dziś już powszechną praktyką w skali międzynarodowej, która widoczna jest w dużej liczbie ogólnych lub tematycznych sieci miast i regionów, a także w transnarodowych projektach, często współfinansowanych ze środków UE; zarówno Berlin, jak i Poznań są partnerami w kilku takich przedsięwzięciach. W dziedzinie wymiany doświadczeń kooperacja między dwoma sąsiadującymi ze sobą regionami metropolitalnymi nie stwarza co prawda zasadniczo nowych możliwości, ale oferuje szanse szczególnej i ciągłej intensyfikacji oraz pogłębiania wymiany doświadczeń w uzgodnionych, istotnych dla obu partnerów, polach tematycznych. Bliskość geograficzna jest warunkiem organizacji częstych spotkań o charakterze osobistym między decydentami politycznymi i administracyjnymi oraz warunkiem powstania bazy zaufania, która z kolei może się stać fundamentem wymiany cennej wiedzy wewnętrznej. W przypadku relacji Berlin–Poznań taka platforma wymiany doświadczeń funkcjonuje np. w dziedzinie zarządzania rozwojem miast. Punktem wyjścia była impreza pt. „Dzień Berlina w Poznaniu”, zorganizowana w 2009 r. przez Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM we współpracy z Urzędem Miasta Poznania i Senackim Urzędem Rozwoju Miasta Berlina. Dyskutowano wtedy o polityce miejskiej pod kątem strategii rozwoju ekonomicznego, gospodarki przestrzennej, organizacji ruchu miejskiego oraz współpracy na obszarze metropolitalnym. Ważnym tematem z perspektywy Poznania było np. – w kontekście ówczesnej modernizacji i rozbudowy lotniska na Ławicy – uruchomienie w 2013 r. nowego lotniska Berlin Brandenburg International i jego funkcjonowanie zarówno w przestrzennych i gospodarczych strukturach regionu metropolitalnego niemieckiej stolicy, jak i w przyszłych transnarodowych koncepcjach transportowych. Konkretyzacja wspólnych tematów z dziedziny zarządzania rozwojem miast, która nastąpiła w kolejnych latach i której towarzyszyło opracowanie tzw. profilów miejskich (o Poznaniu: Strykiewicz i in. 2009, o Berlinie: Aust 2010) przez zespoły naukowe na zlecenie obu miast, doprowadziła do sformułowania w 2012 r. między poznańskim i berlińskim urzędem rozwoju miast głównych tematów, w których zakresie intensywna wymiana doświadczeń okazać się może korzystna dla obu stron: np. zagospodarowanie miejskich terenów nadwodnych oraz migracja ludności na obszarze metropolitalnym w kontekście su-

burbanizacji i rewitalizacji miast. Są to dziedziny, w których Berlin jest niewątpliwie bogatszy w doświadczenia niż Poznań. Przykładem są np. od początku lat 90. w Berlinie realizowane dwa wielkie projekty restrukturyzacji miejskich obszarów nadhawelskich i nadsprewańskich pt. „Miasta wodne” oraz strategia przywrócenia kluczowych śródmiejskich obszarów nad Szprewą miastu. Jednak np. obecne nawiązanie współpracy o charakterze prywatno-publicznym między miastem Poznaniem a inwestorami szwedzkimi i holenderskimi pt. „Partnerstwo na rzecz Warty”, celem opracowania i realizacji kompleksowego planu rozwoju miejskich obszarów nadwarciańskich jest przykładem nowoczesnego podejścia do tej problematyki; zatem wymiana doświadczeń może okazać się dla obu partnerów – zarówno polskiego, jak i niemieckiego – korzystna. Oprócz omówionej wymiany doświadczeń w dziedzinie zarządzania rozwojem miast istnieje szereg innych potencjalnych pól tematycznych, od transferu technologii dla MŚP i zarządzania parkami technologicznymi (są to tematy opracowywane w ramach dwóch projektów kluczowych w ramach Partnerstwa-Odra – KnowMan i JOSEFIN) do modernizacji energetycznej zasobów mieszkaniowych (istnieje w tej dziedzinie – także w ramach Partnerstwa-Odra – już od 2009 r. współpraca między Senackim Urzędem Gospodarki Berlina oraz spółką publiczno-prywatną zajmującą się rewitalizacją takich zasobów we Wrocławiu) i do integracji marginalizowanych grup społecznych, organizacji for obywatelskich, marketingu terytorialnego i wielu innych.

## 5.2. Projekty

Tworzenie wspólnych obiektów infrastruktury kulturowej, społeczno-ekonomicznej czy technicznej jest generalnie jednym z głównych powodów istnienia sieci miast celem optymalizacji ofert usług publicznych i unikania równoległych wydatków (Kujath, von Schlippenbach 2002), jednak dotyczy to miast położonych w mniejszej odległości geograficznej od siebie niż ma to miejsce w przypadku Poznania i Berlina. Istnieją co prawda wielkie obiekty infrastrukturalne (np. lotniska czy targi), które oddziałują także na sąsiadujące regiony metropolitalne. Są to jednak jednocześnie obiekty o takim znaczeniu gospodarczym i tak prestiżowe, że rywalizacja ma zwykle przewagę nad interesami wspólnymi. Natomiast wspólne „miękkie” projekty mogłyby obejmować – oprócz omówionego już wcześniej uczestnictwa w projektach wymiany doświadczeń i odbudowy struktur partnerskich – projekty typu wspólnych imprez miejskich, sportowych czy kulturowych oraz turystycznych. Jedynym przykładem jest obecnie organizowana co kilka lat na ulicach śródmiejskich Berlina impreza kulturowa i turystyczna „Dzień Poznania w Berlinie”; istnieją więc duże możliwości w tej dziedzinie.

## 5.3. Lobbying

Sprzymierzenie się celem realizacji wspólnych interesów może być postrzegane jako jeden z pierwotnych i podstawowych powodów nawiązywania form współpracy między jednostkami, także jednostkami terytorialnymi. Był to jeden z głównych

motywów funkcjonowania tradycyjnych stowarzyszeń i związków miast, tak jest również w przypadku nowoczesnych sieci kooperacyjnych metropolii. Dotyczy to przede wszystkim lobbingu interesów na poziomie krajowym i – co jest coraz istotniejsze – Unii Europejskiej. W przypadku regionów metropolitalnych Poznania i Berlina istnieje „klasyczny” przykład wspólnego interesu, który należy promować w obu krajach oraz na szczeblu europejskim: jest nim polepszenie połączeń transportowych między obiema metropoliami, tzn. – po otwarciu ostatniego fragmentu autostrady w listopadzie 2011 r. – przede wszystkim połączeń kolejowych. Chodzi tu głównie o uatrakcyjnienie oferty poprzez optymalizację rozkładu jazdy oraz tworzenie dodatkowych połączeń, co jest także podstawowym zadaniem „okrągłego stołu komunikacyjnego”, utworzonego przez wszystkich uczestników Partnerstwa-Odra. Większe znaczenie pod względem strategicznym ma długookresowy projekt integracji Berlina w polskim projekcie linii kolei dużych prędkości „Y”, łączących Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań. Wspólny interes poznańskiego i berlińskiego regionu metropolitalnego polega na próbie włączenia Berlina do projektu, by tym samym uzyskać atrakcyjne połączenie obu regionów gospodarczych linią kolei dużych prędkości. Wyrazem tego wspólnego interesu była konferencja organizowana w 2009 r. przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego na temat skutków projektu „Y” dla tego województwa, na którą zaproszeni zostali m.in. różni przedstawiciele regionu stołecznego Berlin-Brandenburgia. Konferencję tę określić można jako punkt wyjścia wspólnych wysiłków na poziomie decydentów zarówno w Polsce, w Niemczech, jak i Unii Europejskiej. Zamrożenie projektu „Y” w grudniu 2011 r. przez polskie Ministerstwo Transportu może być z tej perspektywy postrzegane jako znak wyrażający potrzebę lobbingu na poziomie samorządowym. Poza tymi konkretnymi aspektami związanymi z połączeniami komunikacyjnymi między Poznaniem a Berlinem wspólny lobbing mógłby jeszcze dotyczyć różnych innych określonych tematów, istotnych dla rozwoju obu metropolii, a także generalnej akceptacji terytorium Partnerstwa-Odra jako transnarodowej przestrzeni gospodarczej na poziomie narodowym i europejskim.

#### 5.4. Specjalizacja

Kluczowym aspektem współpracy regionów w Partnerstwie-Odra jest tworzenie wspólnego „innowacyjnego, opierającego się na wiedzy i doświadczeniach regionu gospodarczego” (p. w.). Tak sformułowany cel wymaga definicji pól kompetencji, w których ten region gospodarczy – poprzez transnarodowe usieciowienie partnerów publicznych, gospodarczych i badawczych – powinien się specjalizować. Zasadniczo istnieje konkurencja między regionami walczącymi o inwestorów, turystów i nowe miejsca pracy. Współpraca jest sensowna i możliwa tylko wtedy, kiedy uda się dokładnie określić pole działania, na którym wszyscy partnerzy zyskują na kooperacji, tzn. że dla każdego z partnerów zyski możliwe do realizacji poprzez współpracę są większe niż poprzez zwyczajną działalność konkurencyjną; skąd wynika „wymieszanie” – pozornie sprzecznych – relacji współpracy i konkurencji między aktorami” (Strykiewicz 2005: 41). Są to jednocześnie zasady, które generalnie tworzą fundament polityki innowacji w strategiach rozwoju regionalnego

(Dutkowski 2005, Strykiewicz 2005), w ramach której zarówno w regionie stołecznym Berlin-Brandenburgia, jak i w Wielkopolsce oraz jej stolicy istnieją struktury sieciowe, łączące środowiska badawcze z sektorem produkcyjnym w celu szybkiego przełożenia wyników badań na zbywalne produkty, a tym samym przyczyniają się do specjalizacji gospodarczo-badawczej regionu metropolitalnego. Polityka ta widoczna jest w ustalonych regionalnych sieciach i strukturach klastrowych, a także w ośrodkach nauki i technologii jako inkubatorach innowacyjnych produktów i firm. Analiza porównawcza pokazuje jednak, że ta infrastruktura sieciowa jest o wiele bardziej rozbudowana w regionie metropolitalnym Berlin-Brandenburgia (pięć branżowych tzw. „głównych pól kompetencji” regionu z 22 strukturami sieciowymi) niż w Wielkopolsce (dziewięć monotematycznych tzw. „klastrow”). Zauważalny jest poza tym fakt, że również rola wspierająca i zarządzająca samorządów jest o wiele bardziej rozwinięta po stronie niemieckiej niż polskiej (Tölle, Wdowicka 2010). W warunkach globalizującego się świata i utraty znaczenia granic państwa transnarodowe sieci są logiczną reakcją na umiędzynarodowienie się badań i rynków (Frąckowiak 2008). Połączenie istniejących już w obu regionach metropolitalnych sieci kompetencji staje się zatem w konsekwencji krokiem ku wspólnej specjalizacji i harmonizacji polityki innowacyjnej. Dziedziny: motoryzacji/transportu oraz mediów/teleinformatyki są branżami, dla których rozbudowa kooperacyjnych struktur sieciowych może stać się istotnym czynnikiem dalszego rozwoju. Zorganizowane w 2010 r. Forum Gospodarcze Berlin–Wielkopolska, którego główne tematy stanowiły teleinformatyka i design, było inicjatywą, która zgromadziła reprezentantów instytucji samorządowych i badawczych oraz prywatnych firm z regionu stołecznego Berlina i z Wielkopolski. Korzyści dla Poznania z integracji z bardziej rozwiniętym rynkiem w Berlinie (sektor kreatywny jest jedną z gałęzi gospodarki, w której Berlin zajmuje czołową pozycję w Niemczech), mogą się wydawać większe niż dla samego Berlina, jednak również w stolicy Niemiec widoczne jest zainteresowanie dalszą rozbudową tego sektora, co się wyraża właśnie w postaci różnych inicjatyw w tym zakresie. Ponadto istnieje jeden nadrzędny, wspólny interes dla obu regionów metropolitalnych: przyczynia się on do utrzymania wizerunku miast-mostów między wschodem a zachodem, który jest istotnym elementem nie tylko ich tożsamości, ale i strategii rozwoju (p.w.). Uzasadnienie tego wymogu w formie konkretnych struktur współpracy leży zatem w interesie obu miast.

Ostatni tu wymieniony aspekt dotyczy także innych form specjalizacji, np. w dziedzinie kooperacji uczelnianej (Fichter-Wolff 2007). W trakcie opracowania znajduje się obecnie projekt pt. „BorderUni – z niemiecko-polskiego obszaru przygranicznego do europejskiego obszaru wiedzy” jednostek badawczych UAM i w Brandenburgii, w ramach którego mają zostać oszacowane korzyści z istniejących i potencjalnych inicjatyw. Doświadczenia z wieloletniej już współpracy między Europejskim Uniwersytetem Viadrina we Frankfurcie nad Odrą a Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu może stać się tu fundamentem nowego wymiaru kooperacji uczelnianej między regionami metropolitalnymi Poznania i Berlina, ważnymi ośrodkami uniwersyteckimi. Współpraca w tej dziedzinie może być oparta na międzynarodowych wzorcach, takich jak np. Uniwersytet Sunda, obejmujący

sieć siedmiu duńskich i czterech szwedzkich uczelni. Poznań mógłby już dużo zyskać, gdyby chociaż niewielka część turystów odwiedzających Berlin – jeden z czołowych celów turystycznych w Europie – łączyła to z pobytem właśnie w Poznaniu. Jednocześnie Poznań i Berlin mają interes w przyciąganiu turystów z drugiego regionu metropolitalnego, którzy korzystają z ofert kulturowych, rozrywkowych i handlowych.

## 6. Wnioski

Konieczność tworzenia transnarodowych sieci strategicznych między regionami metropolitalnymi jest logicznym skutkiem postępującej integracji europejskiej oraz globalizacji stosunków społecznych, gospodarczych i kulturowych. Przykłady istniejących sieci współpracy w Europie ukazują, że istnieją także pola działania, na których współpraca między sąsiadującymi ze sobą regionami metropolitalnymi – mimo odległości geograficznej – może ułatwić pewne rozwiązania problemów w obu metropoliach. Z tej perspektywy wstępna analiza możliwości współpracy w sieciach strategicznych między regionami metropolitalnymi Poznania i Berlina – mimo istniejących różnic społeczno-ekonomicznych oraz na tle członkostwa obu regionów w Partnerstwie-Odra – pokazuje niewątpliwie istnienie wspólnych interesów, które mogą się przyczyniać – lub w fazie wstępnej już przyczyniają się – do powstania sieci kooperacyjnych. Dotyczy to np. wymiany doświadczeń na określonych polach tematycznych, w której bliskość geograficzna i wynikająca z niej możliwość częstych spotkań o charakterze osobistym umożliwia intensyfikację oraz pogłębianie zorientowanej na cel wymiany cennej wiedzy wewnętrznej. Dotyczy to także lobbingu w ramach wspólnej reprezentacji interesów na szczeblu krajowym i europejskim. Szczególną rolę odgrywa jednak możliwość wspólnej specjalizacji metropolii w ramach innowacyjnych sieci gospodarczych i badawczych w celu podwyższenia konkurencyjności obu metropolii na umiędzynarodowionym rynku globalnym. Ponadto nadrzędnym, wspólnym zadaniem dla obu metropolii jest utrzymanie wizerunku miast-mostów między wschodem a zachodem. Jest to istotny element nie tylko ich tożsamości, ale też strategii rozwoju. Uzasadnienie tego wymogu w formie konkretnych struktur współpracy leży zatem niewątpliwie w interesie obu miast.

## Literatura

- Altwater E. 1994. Politik des Weltmarkts oder die Natur des Standorts [Polityka rynku światowego, czyli: Natura lokalizacji]. [W:] O. Negt (red.), Die zweite Gesellschaftsreform. 27 Plädoyers. Steidl, Göttingen, s. 17–26.
- Aust B. 2010. Stadtprofil Berlin//Berlin – profil miasta. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin.
- Bege S. 2010. Das Konzept der Metropolregion in Theorie und Praxis. Ziele, Umsetzung und Kritik [Koncept regionu metropolitalnego w teorii i praktyce. Cele, realizacja i krytyka]. Gabler, Wiesbaden.

- Churski P. 2011. Spójność a przestrzeń – dylematy polityki regionalnej. [W:] M. Wdowicka, L. Mierzejewska (red.), *Problemy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*. Biuletyn IGSEiGP UAM, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 15: 99–108.
- Domański R. 1999. Poznań as a Center of Attraction on the Trajectory Berlin–Warsaw. Intervening Opportunities. [W:] R. Domański (red.), *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin–Poznań–Warsaw*. Rewasz, Warszawa, s. 135–139.
- Dutkowski M. 2005. Klasy w rozwoju regionalnym. [W:] T. Czyż, H. Rogacki (red.), *Współczesne problemy i koncepcje teoretyczne badań przestrzenno-ekonomicznych*. Biuletyn KPZK PAN, 219: s. 57–73.
- Frąckowiak J. 2008. Sieciowa współpraca interregionalna i jej wpływ na rozwój regionalny. [W:] J. Tarajkowski, L. Wojtasiewicz (red.), *Przestrzeń w polityce gospodarczej*. Wydawnictwo PTPN, Poznań, s. 413–430.
- Fichter-Wolff H. 2007. Od przestrzeni przygranicznej do przestrzeni wiedzy. Transgraniczna współpraca szkół wyższych jako wkład do zbliżenia europejskich kultur naukowych. [W:] A. Bielawska, K. Wojciechowski (red.), *Trans-Uni. Problemy zarządzania międzynarodową współpracą szkół wyższych w regionach przygranicznych*. Thematicon, 12: 58–76.
- Heeg S., Klagge B., Oßenbrügge J. 2003. Metropolitan cooperation in Europe: Theoretical issues and perspectives for urban networking. *European Planning Studies*, 11 (2): 139–153.
- Jałowiecki B. 2001. Miasta w sieciach. [W:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP*. Biuletyn KPZK PAN, 193: 15–32.
- Kaczmarek T. 2008. Aglomeracja poznańska jako region badania i działania. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), *Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 15–36.
- Kern K. 2001. Transnationale Städtenetzwerke in Europa [Transnarodowe sieci miast w Europie]. [W:] E. Schröter (red.), *Empirische Policy- und Verwaltungsforschung. Lokale, nationale und internationale Perspektiven*. Leske + Budrich, Opladen, s. 95–116.
- Kohlisch T. 2008. Regional Governance in europäischen Regionen: Eine empirische Analyse der transnationalen Verbünde Großregion/La Grande Région und Oder-Partnerschaft/Partnerstwo-Odra [Regional Governance w regionach europejskich: Empiryczna analiza transnarodowych ugrupowań Wielkiego Regionu i Partnerstwa-Odra]. Lit, Münster.
- Kołodziejski J. 1999. Nowa rola Poznania w procesie przekształceń polskiej przestrzeni. [W:] R. Domański (red.), *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*. Cz. II. Biuletyn KPZK PAN, 187: 95–108.
- Kujath H. J., von Schlippenbach U. 2002. Europäische Verflechtungen deutscher Metropolregionen als Herausforderung für Politik und Wirtschaft [Więzy europejskie niemieckich regionów metropolitalnych jako wyzwanie dla polityki i gospodarki]. *Informationen zur Raumentwicklung*, 6/7: 381–392.
- Schultz H. 2003. Trudne sąsiedztwo nad Odrą i Nysą. [W:] B. Breysach, A. Paszek, A. Tölle (red.), *Grenze – Granica. Prace interdyscyplinarne o podobieństwach, barierach i horyzontach myślowych z perspektywy polsko-niemieckiej*. Thematicon, 8: 49–63.
- Serrier T. 2005. Provinz Posen, Ostmark, Wielkopolska. Eine Grenzregion zwischen Deutschen und Polen 1848–1914 [Region przygraniczny między Niemcami a Polakami 1848–1914]. Marburg, Herder-Institut.
- Smętkowski M., Gorzelak G. 2008. Metropolis and its Region – New Relations in the Information Economy. *European Planning Studies*, 16 (6): 727–743.
- Stryjakiewicz T. 2005. Sieciowa organizacja gospodarki a rozwój regionalny. [W:] T. Czyż, H. Rogacki (red.), *Współczesne problemy i koncepcje teoretyczne badań przestrzenno-ekonomicznych*. Biuletyn KPZK PAN, 219: 38–58.

- Strykiewicz T., Tölle A., Kudlak R., Motek P., Różalska-Kusza A., Wdowicka M. 2009. Profile miejskie – Poznań//Städteprofile – Posen. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Tölle A. 2003. Berlin – środkowoeuropejska metropolia o granicznym położeniu. [W:] B. Breysach, A. Paszek, A. Tölle (red.), Grenze – Granica. Prace interdyscyplinarne o podobieństwach, barierach i horyzontach myślowych z perspektywy polsko-niemieckiej. *Thematicon*, 8: 200–210.
- Tölle A. 2010. Re-dimensioning the Polish-German border area: Poznań as a city in a transnational cooperation space. *Quaestiones Geographicae*, 29 (4): 83–93.
- Tölle A., Wdowicka M. 2010. Innovation Networks in Metropolitan Regions: the Case of Berlin and Poznań. *Badania Fizjograficzne D: Gospodarka Przestrzenna*, R. I: 21–35.

## Essentials and potentials of transnational cooperation between metropolises in the case of Poznań and Berlin

**Summary:** Today's inevitability to create transnational networks between regions is a result of the progressing European integration process as well as of the globalisation of socioeconomic and cultural relations. Managing the development process of a European metropolis requires increasingly cooperation structures with other metropolises in the field of best practice exchange, lobbying, project implementation and regional specialisation, in order to cope with the ever faster changing development challenges. International experience shows that there are also action fields on which cooperation between neighbouring metropolitan regions may contribute to solve specific problems. From this perspective a set-up analyses of the cooperation potentials between the metropolitan regions of Poznań and Berlin – against the background of both metropolitan regions being members in the transnational macro-cooperation space of the Oder Partnership – highlights the existence of numerous joint interests that may contribute to the creation of transnational networks.

**Key words:** Transnational territorial cooperation, networks, metropolitan region, Oder Partnership, Polish-German border area, Berlin, Poznań