



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I

Raport końcowy

Załącznik 8

Porównawcza analiza jakościowa w ewaluacji wpływu opartej na teorii



Zamawiający:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych
00-844 Warszawa
Plac Europejski 2



Wykonawca:

INFRA – CENTRUM DORADZTWA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 47/10
www.infracd.pl



EU-CONSULT Sp. z o.o.
80-747 Gdańsk
ul. Toruńska 18c lokal D
www.eu-consult.pl



Autorzy dokumentacji: Piotr Domalewski, Rafał Fabiszewski, dr Magdalena Jażdżewska-Gutta,
Monika Grzelak, Katarzyna Gutta, Krzysztof Gutta, Tomasz Gutta, Damian Kosiński, Paweł Rydzyński,
Piotr Rydzyński, Marek Schabek, Jacek Zaremba, Janusz Zubrzycki, Anna Żyłka

Gdańsk/Warszawa 2020

Celem porównawczej analizy jakościowej (*qualitative comparative analysis*, QCA) w ewaluacji wpływu opartej na teorii jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki są decydujące dla powodzenia interwencji publicznej, jaką rolę odgrywa ta interwencja w uzyskiwaniu pożądaných zmian oraz jak kontekst i uwarunkowania zewnętrzne wpływają na efekty uzyskiwane w wyniku jej podjęcia¹. Cechą wyróżniającą takie podejście do analizy jest wykorzystanie tzw. złożonej przyczynowości (lub „przyczynowości opartej na współwystępowaniu wielu czynników” (*multiple conjunctural causation*)²), która ukierunkowana jest na identyfikację kombinacji różnych czynników (lub ścieżek postępowania), które ostatecznie mogłyby prowadzić do uzyskania takich samych efektów. Istotą podejścia jest tym samym zasada ekwifinalności, zgodnie z którą każda ścieżka postępowania jest tak samo istotna i osiągnięcie określonych efektów możliwe jest przy wykorzystaniu różnych ścieżek przyczynowych³. Wykorzystując porównawczą analizę jakościową nie buduje się więc jednego modelu przyczynowego (pasującego do zebranych danych), lecz identyfikuje się liczbę i rodzaj różnych modeli, które występują w przypadkach poddanych analizie⁴. Inną cechą wyróżniającą takie podejście do analizy jest odejście od badania wpływu danego czynnika (przyczyny) na osiągnięty efekt, na rzecz wyjaśnienia, jak efekt ten powstał⁵.

Istotną cechą omawianego podejścia analitycznego jest łączenie podejścia jakościowego i ilościowego (wobec czego analizę tego rodzaju zaliczamy do metod mieszanych). Ze względu na charakter analizy jest ona stosowana do małych i średnich prób badawczych (5-50 przypadków) oraz nie ogranicza się do konkretnych rodzajów danych – można ją zastosować bowiem zarówno do danych uzyskanych ze źródeł statystyki publicznej, jak i danych jakościowych (pochodzących z wywiadów pogłębionych czy case study) oraz danych sondażowych⁶.

Proces wnioskowania QCA oparty o zbiory klasyczne (csQCA)

W ramach analizy wybrany został szereg elementów, które poddane zostały porównaniu w ramach opracowanej „tabeli prawdy”. Ze względu na dychotomiczny charakter ww. elementów, tabela pokazuje wszystkie ich kombinacje (wraz z osiągniętym efektem) przy założeniu ich występowania (jedynek) bądź nie (zero).

¹ M. Kocór, B. Worek, Porównawcza analiza jakościowa w ewaluacji wpływu opartej na teorii, w: Ewaluacja oparta na teorii w złożonym otoczeniu społeczno-ekonomicznym, PARP, Warszawa 2017 r., s. 37.

² B. Rihoux, C. C. Ragin, (Eds.), *Configurational comparative methods: Qualitative comparative analysis (QCA) and related techniques*, Sage, Thousand Oaks, CA 2009, s. 8.

³ M. Kocór, B. Worek, Porównawcza analiza jakościowa (...) s. 42.

⁴ C. C. Ragin, *The comparative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1987, s. 19.

⁵ M. Kocór, B. Worek, Porównawcza analiza jakościowa (...) s. 42.

⁶ Ibidem, s. 52-53.

Tabela 1 Tabela prawdy - zbiór klasyczny

Projekty	Promowanie do dostosowania się do zmian klimatu	Promowanie zrównoważonego rozwoju	Poprawa konkurencyjności kolei	Osiągnięcie przez województwa spójności międzyterytorialnej	Rozwój gospodarczy i społeczny kraju	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski	Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzki mi [godziny]	Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok]	Wyzwania dotyczące konkurencyjności transportu kolejowego
Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot C, D, E) (POIS.05.01.00-00-0027/17-00)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Prace na liniach kolejowych nr 153,199, 681, 682, oraz 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle (POIS.05.02.00-00-0008/16-01)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica - Rudna Gwizdanów (POIS.05.02.00-00-0010/17-01)	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie benchmarkingu.

Powyższe dane zaimportowane zostały do programu *Fuzzy-Set/Qualitative Comparative Analysis 2.0*⁷, który wykazał, że kluczowymi czynnikami sukcesu realizacji analizowanych projektów były wszystkie przyjęte czynniki, tj.: promowanie do dostosowania się do zmian klimatu, promowanie zrównoważonego rozwoju, poprawa konkurencyjności kolei; osiągnięcie przez województwa spójności międzyterytorialnej; rozwój gospodarczy i społeczny kraju; Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski; skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny]; praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok]; wyzwania dotyczące konkurencyjności transportu kolejowego. W przypadku wszystkich analizowanych projektów zidentyfikowano pozytywne efekty wsparcia.

⁷ fs/QCA: Fuzzy-Set/Qualitative Comparative Analysis 2.0, Department of Sociology, University of Arizona, Tucson 2009, <http://www.u.arizona.edu/~cragin/fsQCA/software.shtml>