

Zachodniopomorski Uniwersytet
Technologiczny w Szczecinie

Janusz Myszczyzyn

**Wykorzystanie analizy
kliometrycznej w ocenie
wpływu kolei żelaznych
na wzrost gospodarczy
Niemiec**

Szczecin 2019

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Paradygmat <i>new economic history</i> – założenia, rozwój, kontrowersje i ograniczenia	25
1.1. Rewolucja kliometryczna w USA i w Europie – ujęcie syntetyczne	25
1.2. Zastosowanie metod <i>new economic history</i> w Polsce	37
2. Rozbudowa i wzrost znaczenia nowoczesnego transportu na przykładzie gospodarki Niemiec	43
2.1. Transport lądowy i wodny w XIX w. i początkach XX w.	43
2.2. Koleje żelazne – rewolucja w transporcie i komunikacji	54
2.2.1. Uwagi wstępne.	54
2.2.2. Początki kolejnictwa w państwach niemieckich (1835–1845)	55
2.2.3. Rozwój kolei na obszarze krajów niemieckich (1846–1870)	59
2.2.4. Kolej niemiecka w latach 1870–1913 na tle międzynarodowym	67
2.3. Rywalizacja pomiędzy transportem wodnym śródlądowym a kolejowym – studia przypadków: Łaba–Odra, Ren–Łaba	77
2.4. Kolej jako przodujący sektor gospodarki	94
3. Analiza wzrostu gospodarczego na obszarze Niemiec w latach 1850–1913	101
3.1. Uwarunkowania wzrostu gospodarczego	101
3.1.1. Przesłanki polityczno-ustrojowe.	101
3.1.2. Zmiany demograficzne i społeczne oraz ich następstwa.	105
3.1.3. Rozwój przemysłu.	118
3.1.4. Postęp w rolnictwie.	136
3.1.5. Wymiana handlowa w okresie funkcjonowania Niemieckiego Związku Celnego. Handel zagraniczny Rzeszy Niemieckiej	156
3.2. Skala zmian dochodu narodowego	170
3.2.1. Przeobrażenia struktury gospodarczej – zatrudnienie, płace, wydatki i poziom konsumpcji	170
3.2.2. Dochód narodowy i problemy z jego szacunkami.	179
4. Zastosowanie wybranych miar do oceny znaczenia kolei żelaznych w gospodarce ..	205
4.1. Uwagi wstępne	205
4.2. Wzrost produktywności w przodujących sektorach gospodarki na przykładzie kolei i innych rodzajów transportu	206
4.3. Wpływ kolei na wzrost gospodarczy: <i>capital term</i> , społeczne oszczędności (<i>social savings</i>) z wykorzystaniem koncepcji nadwyżki konsumenta.	214

4.4. Rachunek wzrostu z wykorzystaniem łącznej wydajności czynników produkcji (TFP), produkcji (<i>output</i>), wskaźnika <i>input</i> na przykładzie sektora kolejowego	231
5. Wykorzystanie modelowania ekonometrycznego w ocenie wpływu wybranych determinant na wzrost gospodarczy	245
5.1. Uwagi wstępne	245
5.2. Dobór zmiennych do modelu ze szczególnym uwzględnieniem zmiennej czasowej <i>t</i> i wniosków z twierdzenia Frischa-Waughy-Stone'a	246
5.3. Model jednorównaniowy poziomu produktu globalnego	258
5.3.1. Wprowadzenie	258
5.3.2. Zmienna objaśniana PNN Hoffmann	259
5.3.3. Zmienna objaśniana PNN IHM	262
5.3.4. Zmienna objaśniana PNN EH	264
5.3.5. Zmienna objaśniana PNN IH	266
5.3.6. Zmienna objaśniana PNN OH	268
5.3.7. Zmienna objaśniana PNN kompromisowy	271
5.3.8. Zmienna objaśniana PKB Maddison	272
5.4. Model dwurównaniowy – równań współzależnych	275
5.4.1. Zmienna objaśniana PNN EH (wariant I)	275
5.4.2. Zmienna objaśniana kolejowe przewozy towarowe (wariant I)	277
5.4.3. Zmienna objaśniana PNN kompromisowy (wariant II)	279
5.4.4. Zmienna objaśniana kolejowe przewozy towarowe (wariant II)	281
5.4.5. Zmienna objaśniana PKB Maddison (wariant III)	282
5.4.6. Zmienna objaśniana kolejowe przewozy towarowe (wariant III)	285
Wnioski i postulaty	289
Aneks	295
Wykaz źródeł	313
Wykaz opracowań	317
Streszczenie	333
Summary	335
Zusammenfassung	337