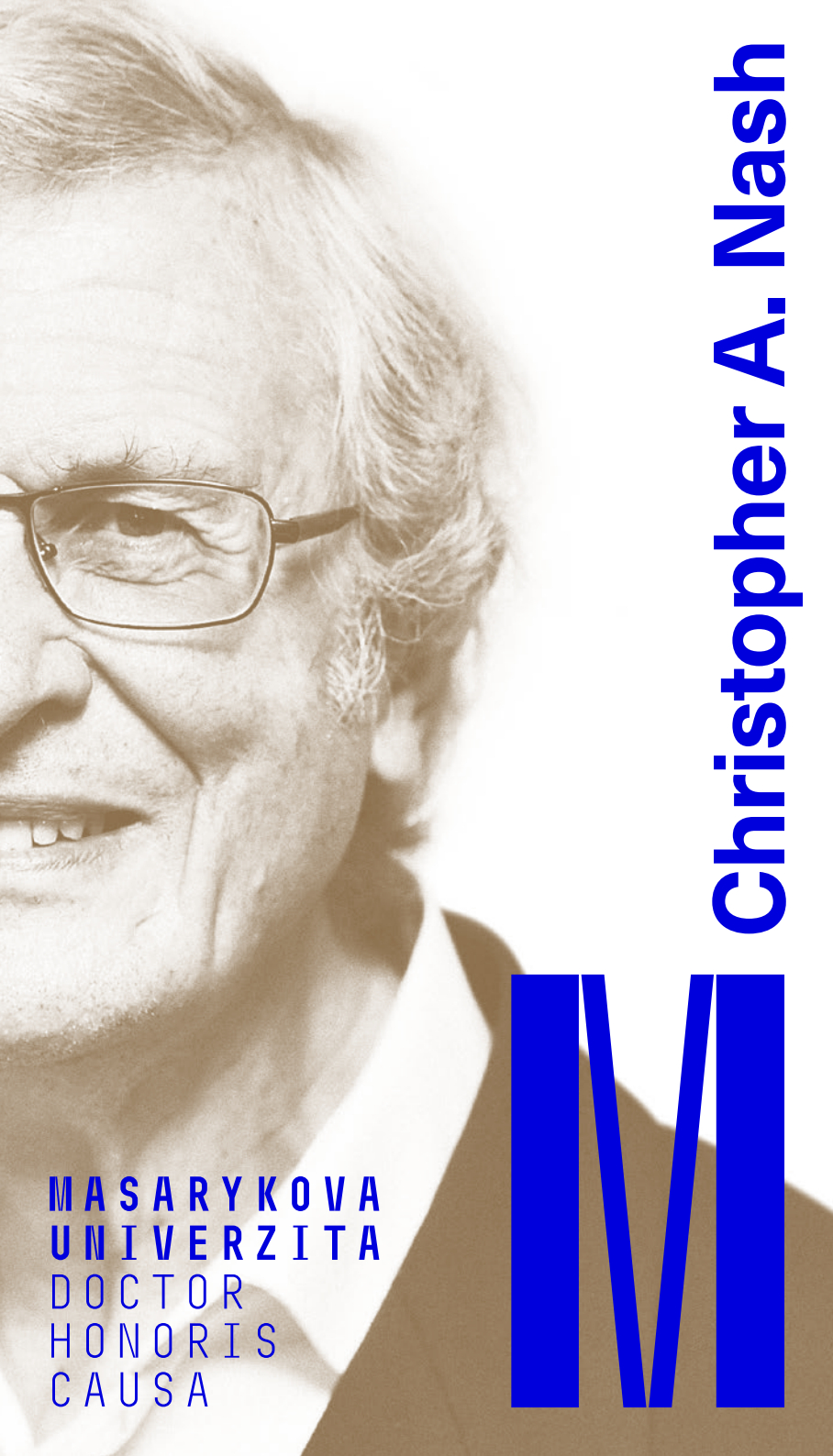
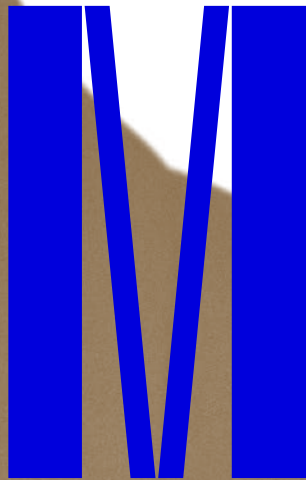




Christopher A. Nash

**MASARYKOVA
UNIVERZITA
DOCTOR
HONORIS
CAUSA**





Christopher Alfred Nash

DOCTOR HONORIS CAUSA
V OBOU HOSPODÁŘSKÁ POLITIKA

Masarykova univerzita
13. října 2022

CHRISTOPHER ALFRED NASH

Narozen 3. září 1947 v Braintree, Velká Británie.

VÝZKUMNÉ ZAMĚŘENÍ

Železniční doprava, regulace, hodnocení dopravy, ceny dopravy, externality

VZDĚLÁNÍ

1969–1974 Leeds University, Ph.D. v oboru dopravní ekonomie, Velká Británie

1966–1969 Reading University, BA v oboru ekonomie (1st Class Honours), Velká Británie

PRACOVNÍ POZICE

od 2016 hostující profesor a hlavní poradce Institutu pro dopravní ekonomii, geografii a politiku, Masarykova univerzita, Brno, Česká republika

2012–2019 čestný vědecký pracovník, Centre on Regulation in Europe, Brusel, Belgie

2018 hostující profesor, Sapienza University of Rome, Řím, Itálie

od 2008 výzkumný profesor, Institute for Transport Studies, University of Leeds, Leeds, Velká Británie

2011 hostující profesor, University of Sydney, Sydney, Austrálie

2010 hostující profesor, University of Gran Canaria, Las Palmas, Gran Canaria

2006–2011 hostující profesor, Molde University College, Molde, Norsko

1989–2008 profesor v oboru dopravní ekonomie, University of Leeds, Leeds, Velká Británie

1975–1989 lektor British Rail pro železniční dopravu, University of Leeds, Leeds, Velká Británie

1971–1974 lektor ekonomie, University of Southampton, Southampton, Velká Británie

ZÍSKANÁ OCENĚNÍ (VÝBĚR)

2019 Stříbrná medaile Masarykovy univerzity, Brno, Česká republika

1990 člen Chartered Institute of Logistics and Transport, Londýn, Velká Británie

VYŽÁDANÉ PŘEDNÁŠKY (VÝBĚR)

2021	2nd Florence Rail Regulation Conference, The European Year of Rail – Modal Shift: The Moment of Truth, Florence School of Regulation, Florence, Italy
2018	Procurement design of local public transport services, Sapienza University of Rome, Rome, Italy
2018	Rail Regulation conference, Florence School of Regulation, Florence, Italy
2017	Workshop on Financing in the Railway Sector, University of Giessen, Giessen, Germany
2015	Short course on railway reform in Europe, Ministry of Transport, Buenos Aires, Argentina
2014	Efficiency in Railway Operations and Infrastructure Management, International Transport Forum, Paris, France
2014	Symposium on Railway Competitiveness Improvement, Korea Transport Research Institute, Seoul, South Korea
2013	The Economics of Investment in High Speed Rail, International Transport Forum, New Delhi, India
2012	II. Workshop on Transport Economics, Competition and Regulation in Railways, Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA), Madrid, Spain
2010	Competition in High Speed Rail, Union International des Chemins de Fer, Beijing, China

VĚDECKÉ AKTIVITY (VÝBĚR)

2017–2020	spolupředseda poradního výboru Italian Transport Regulator, Turín, Itálie
od 2016	člen vědecké komise pro Shift2rail research programme, Brusel, Belgie
2014	člen komise pro Inter Urban Transport, Transport Research Board, Washington, USA
2012–2015	člen HS2 Ltd Sub-National Economic Impacts Advisory Panel, HS2 Ltd, Londýn, Velká Británie
2012–2013	poradce Australian Department of Infrastructure and Transport, Canberra, Austrálie
2008–2009	poradce specialista pro European Union Committee of the House of Lords, Londýn, Velká Británie
1996–2007	koordinátor série projektů o dopravním oceňování financovaný Evropskou Komisí, Brusel, Belgie
1996–2007	poradce specialista v Transport Committee of the House of Commons, Londýn, Velká Británie
1996–2007	poradce European Commission High Level Group on Transport Infrastructure Charging, Brusel, Belgie

ČLENSTVÍ V EDIČNÍCH RADÁCH (VÝBĚR)

- 2013–2017 zástupce šéfredaktora, Journal of Rail
Transport Planning and Management
od 2010 člen redakční rady, International Journal
of Transport Economics
od 1999 člen rady Journal of Transport Policy and Economics
1989–1999 editor, Journal of Transport Policy and Economics

PUBLIKACE (VÝBĚR)

- Kang Z., Nash C. A., Smith A. S. J., Wu J., "Railway access charges
in China: A comparison with Europe and Japan,"
Transport Policy, 2021
- Nash C., Smith A., "Public transport procurement in Britain,"
Research in Transportation Economics, 2020
- Nash C., Smith A., Crozet Y., Link H., Nilsson J. E., "How to
liberalise rail passenger services? Lessons from
European experience," Transport Policy, 2019
- Smith A. S. J., Benedetto V., Nash C., "The impact of economic
regulation on the efficiency of European railway systems,"
Journal of Transport Economics and Policy, 2018
- Benedetto V., Smith A. S. J., Nash C. A., "Evaluating the roles and
powers of rail regulatory bodies in Europe: A survey-
based approach," Transport Policy, 2017
- Nash C. A., Smith A. S. J., van de Velde D., Mizutani F., Uranishi S., "Structural
reforms in the railways: Incentive misalignment and cost
implications," Research in Transportation Economics, 2014
- Nash C., Nilsson J. E., Link H., "Comparing three models for
introduction of competition into railways," Journal
of Transport Economics and Policy, 2013
- Johnson D., Nash C., "Competition and the provision of rail
passenger services: A simulation exercise," Journal of
Rail Transport Planning and Management, 2012
- Merkert R., Smith A. S. J., Nash C. A., "The measurement of
transaction costs evidence from European railways,"
Journal of Transport Economics and Policy, 2012
- Nash C., "European rail reform and passenger services – the next
steps," Research in Transportation Economics, 2010
- Smith A., Nash C., Wheat P., "Passenger rail franchising in
Britain: Has it been a success?" International
Journal of Transport Economics, 2009
- Nash C., "Passenger railway reform in the last 20 years –
European experience reconsidered," Research
in Transportation Economics, 2008
- Nash C., "Rail infrastructure charges in Europe," Journal of
Transport Economics and Policy, 2005

- Nash C., "Marginal cost and other pricing principles for user charging in transport: A comment," Transport Policy, 2003
- Preston J., Whelan G., Nash C., Wardman M., "The franchising of passenger rail services in Britain, International Review of Applied Economics," 2000
- Mackie P., Preston J., Nash C., "Bus deregulation: Ten years on: Foreign summaries, Transport Reviews," 1995
- Nash C. A., "British bus deregulation," Economic Journal, 1993
- Fowkes A. S., Nash C. A., Tweddle G., "Investigating the market for inter-modal freight technologies," Transportation Research Part A: General, 1991
- Gwilliam K. M., Nash C. A., Mackie P. J., "Deregulating the bus industry in Britain – (B) the case against," Transport Reviews, 1985
- Nash C., Pearce D., Stanley J., "An evaluation of cost-benefit analysis criteria," Scottish Journal of Political Economy, 1975

Vážení hosté, dámy a pánové,

dovoluji mi představit Chrise Nashe, profesora dopravní ekonomie na Institutu dopravních studií Univerzity v Leedsu.

Profesor Nash je jedním z nejuznávanějších světových odborníků v oboru dopravní ekonomie. Jeho vědecké práce dlouhodobě udávaly směr výzkumu, a Chris Nash je tak jedním z nejcitovanějších dopravních ekonomů. Odborná reputace profesora Nashe se odráží nejenom v jeho úspěšné akademické kariéře, ale také v jeho poradenské činnosti pro veřejnou sféru – Chris Nash působil jako odborný poradce parlamentu Spojeného království, Evropské komise a Evropské skupiny ministrů dopravy. Doktorandi, které profesor Nash vedl, působí ve významných akademických i korporátních pozicích v institucích po celém světě. Chris Nash spojil celou svoji profesní dráhu s Univerzitou v Leedsu, kde byl vůdčí osobou na Institutu dopravních studií.

Profesor Nash během své dlouhé akademické kariéry zásadně ovlivnil vývoj celé řady témat v oblasti dopravní ekonomie a jeho publikace často představovaly významné posuny oboru. Je možné zmínit alespoň tři oblasti, které spoluutvářel.

Prvním tématem byla debata o optimální struktuře železničního odvětví. Britská železniční reforma devadesátých let dvacátého století byla snad nejkomplexnější železniční reformou v historii a poskytla unikátní studijní materiál pro zkoumání odlišných typů struktur a pobídek v dopravním odvětví. Profesor Nash se výrazně angažoval v přípravných diskusích ohledně optimální podoby reformy a následně se stal významným odborníkem na její vyhodnocování.

Druhou oblastí je ekonomie vysokorychlostních tratí. Chris Nash důsledně poukazoval na to, za jakých ekonomických podmínek dává výstavba vysokorychlostních tratí smysl a kdy je jejich výstavba pouhým plýtváním zdroji daňových poplatníků. V kontextu českých reálií je vhodné připomenout jeho tezi, že je obtížné ekonomicky obhajovat smysluplnost vysokorychlostních tratí, které nejsou schopny vygenerovat poptávku alespoň 10 milionů cestujících ročně.

Třetí oblastí, kde Chris Nash ovlivnil vývoj oboru, byla podoba evropské železniční reformy v posledních třiceti letech. Profesor Nash přispěl k řešení dvou základních otázek reformy – jaká je optimální vertikální struktura odvětví a jakým způsobem je vhodné zavádět konkurenci do tohoto odvětví. Právě při řešení těchto otázek se protnulý výzkumné zájmy profesora Nashe a výzkumné skupiny na Ekonomicko-správní fakultě Masarykovy univerzity a vznikla plodná výzkumná spolupráce.

Kontakt s Masarykovou univerzitou navázal Chris Nash v roce 2015, kdy se zúčastnil kulatého stolu, který byl na ekonomicko-správní fakultě pořádán na téma zavádění konkurence na trhu železničních dopravních služeb. Od té doby profesor Nash trvale spolupracuje s ekonomicko-správní fakultou a podílí se na jejím rozvoji. Ve spolupráci profesora Nashe a výzkumné skupiny dopravní ekonomie na Masarykově univerzitě byly v letech 2016–2022 zorganizovány čtyři mezinárodní konference a pět mezinárodních workshopů. Pověst a erudice

profesora Nashe napomohly k účasti špičkových osobností z oblasti dopravní ekonomie na těchto akcích. Spolupráce s profesorem Nashem sehrála významnou roli při získání projektu Nová mobilita zaměřeného na analýzu přínosů a rizik budování vysokorychlostních železničních tratí. Profesor Nash působí v tomto projektu jako předseda panelu zahraničních expertů, který monitoruje výzkumný postup projektu a formuluje doporučení pro další postup výzkumné činnosti. Nelze opomenout i Chrisovu zálibu v turistice, která přispěla k tomu, že nejlepší společné nápady vznikly při procházkách na yorkshirských vřesovištích či v okolí brněnské přehrady.

Profesor Chris Nash ovlivnil několik generací dopravních ekonomů a v jeho dlouhé kariéře se najde pouze málo témat v dopravní ekonomii, kterým by se nevěnoval. Jeho celoživotní specializací a láskou se stala dopravní ekonomie, ve které jsou jeho přínosy nesporné. Dnešní ocenění je uznáním nejenom celoživotního díla profesora Nashe, ale i oceněním jeho spolupráce s Masarykovou univerzitou a ekonomicko-správní fakultou.

Drazí přátelé, kolegové, vážení hosté,

jsem nesmírně vděčný za velkou poctu, kterou mi dnes tato univerzita prokazuje. Má úzká spolupráce s Masarykovou univerzitou, kde jsem jako hostující profesor působil na ekonomicko-správní fakultě, začala až ke konci mé kariéry, ale je pro mě zdrojem nesmírného potěšení a zadostiučinění.

Když jsem rozjížděl svou kariéru, ekonomika dopravy v Británii vzkvétala. Školitelem mého doktorského studia byl jeden z těch, kteří za tímto zrodem stáli – Ken Gwilliam. Ken mě neustále povzbuzoval a byl skvělým zdrojem inspirace. Jednou z dovedností, kterou jsem se od něj naučil, byla důležitost budovat vztahy s ostatními – networking. Díky tomuto má člověk kontakty na osoby, které mohou pomoci s vyhledáním jakékoliv informace, což je obzvláště zásadní v oboru, který vyžaduje práci s reálnými daty.

Moje první pracovní pozice byla na Southamptonské univerzitě, kde mě David Pearce, který již není mezi námi, povzbudil k tomu, abych důkladně přemýšlel o principech analýzy nákladů a užitků. Spolu jsme napsali knihu, ve které jsme argumentovali, že na analýzu nákladů a užitků by se mělo nahlížet optikou funkce společenského blahobytu, jenž integrovala rovnost a efektivitu. Klíčovým bodem bylo tvrzení, že neexistuje žádné bezrozměrné měřítko hodnoty projektu a že aby projekt byl transparentní, metody a data mají být prezentovány v neagregované podobě. Když jsem později ve své kariéře pracoval na železničních projektech, uvědomil jsem si další možná očividný faktor – s čím je projekt srovnáván, do značné míry ovlivňuje to, jestli se nám jeví jako dobrý či ne. Tohle je nejdůležitější právě při zvažování investic do vysokorychlostní železnice, neboť v tomto případě figuruje řada proměnných, například jestli je nová výstavba vhodnější než modernizace stávající tratě či rychlost, pro kterou jsou nové tratě stavěny.

V roce 1974 jsem se vrátil do Leedsu jako lektor železniční dopravy, což byl post sponzorovaný britskými státními drahami se specifickým úkolem podporovat výzkumné vazby mezi železničním průmyslem a akademickou sférou. Vždy jsem považoval za nesmírně důležité při zkoumání nějakého odvětví učit se od těch, kteří v něm působí. Potěšilo mě tedy, že jsem měl v Brně příležitost být poradcem projektu Nová Mobilita, který mi umožnil budovat právě takovéto vazby i zde v České republice.

Jedním z mých prvních úkolů jako lektora železniční dopravy bylo připravit zprávu srovnávající efektivitu britských státních železnic s ostatními železnicemi v západní Evropě. Naše metodologie byla založena na sběru podrobných klíčových ukazatelů, které byly dále podpořeny rozhovory s pracovníky srovnávaných železnic. To mělo zajistit, že data budou srovnatelná a že rozumíme faktorům, které za těmito daty stály. Mnohem později, když Evropská komise začala předkládat hlavní reformy k zavedení konkurence v železničním odvětví, bylo k pochopení dopadu reforem nesmírně důležité srovnávat efektivitu železnic, které tyto reformy implementovaly odlišnými způsoby. To již byly vyvinuty mnohem sofistikovanější metody pro analýzu těchto dat a měl jsem to štěstí,

že jsem mohl pracovat se specialisty na tyto metody, a to nejprve v Leedsu a později v Brně.

Skutečnost, že konkurenční společnosti sdílejí stejnou železniční dopravní cestu, vede k zvýšení významu problematiky stanovování poplatků za použití dopravní infrastruktury. Nejde jen o to, že mechanismus zpoplatnění nesmí znevýhodňovat jedny železniční společnosti oproti jiným, aby byla hospodářská soutěž účinná. Tam, kde traťová infrastruktura patří někomu jinému než společnosti, která provozuje vlaky, se poplatky za přístup na trať stávají základním způsobem, jak poskytnout provozovatelům vlaků správné pobídky, pokud jde o náklady, se kterými se musí potýkat provozovatel infrastruktury. K práci na tomto poněkud těžce srozumitelnému tématu mě přivedl projekt pro Mezinárodní dopravní fórum, ale příležitost v něm dál pokračovat jsem měl prostřednictvím následných projektů pro Evropskou komisi, Regulační úřad britské státní železnice a Centrum pro regulaci v Evropě (Centre on Regulation in Europe). Aby systém určování poplatků za přístup k trati byl účinný, musí provozovatelům vlaků poskytovat takové pobídky, aby zavedli do provozu kolejová vozidla šetrná k infrastruktuře a využívali trasy a denní doby, u kterých nehrozí přetížením dopravní sítě. Bohužel jen málo evropských zemí má systémy zpoplatnění přístupu ke kolejím, které toto dostatečně zajišťují.

Zpoplatnění přístupu na trať je samozřejmě jen jednou aplikací obecné problematiky zpoplatnění používání dopravní infrastruktury a bylo mi velkým potěšením koordinovat pro Evropskou komisi řadu velkých projektů na toto širší téma. Tyto projekty pomohly přeměnit oceňováním mezních společenských nákladů z učebnicových pouček na praktický přístup k cenotvorbě dopravy, a to s jasným návodem, jak mezní společenské náklady měřit a co dělat v případě, kdy z důvodů rozpočtových omezení nebylo možné zpoplatnění čistě mezních společenských nákladů. Já osobně jsem nesmírně těžil z přístupu k celoevropským zkušenostem a odborným znalostem, který mi tyto projekty poskytl, a je mi velmi líto, že se Británie následně rozhodla opustit Evropskou unii.

Musím se krátce zmínit o jedné další oblasti práce, která začala v době, kdy jsem byl lektorem britské státní železnice, a to je prognózování poptávky po železniční dopravě. V Leedsu jsme dali dohromady vynikající tým, který vyřešil mnoho důležitých problémů. Například jsme řešili vliv přestupů, nutnosti stát a zpoždění jízdy na předpověď poptávky po nových stanicích a službách. Z této práce jsem si vzal poučení, že neexistuje nic jako dokonalý model. Naopak je potřeba být pragmatický a v závislosti na okolnostech používat celou škálu odlišných modelů a dat. Opět se jedná o problematiku, které se institut zde v Brně ujal a která je v popředí nových problémů včetně využívání nových zdrojů dat, kterými mohou být například mobilní telefony.

V tomto krátkém prosluvu jsem se snažil vyzdvihnout některá z ponaučení, která jsem se během 50 let jako akademik naučil. Jedno z klíčových ponaučení je důležitost týmové spolupráce a mně samotnému neuvěřitelně pomohla práce s vynikajícími kolegy. Na závěr bych jim všem chtěl poděkovat za to, co mě naučili, a za přátelství, která mi poskytli. Mnoho lidí, se kterými jsem v posledních letech pracoval, byli zaměstnanci Masarykovy univerzity a přeji jim i univerzitě mnoho úspěchů do budoucna.

SLAVNOSTNÍ SLIB

Vážený pane, dříve, než vám udělím hodnost, kterou jsme se rozhodli ocenit vaše mimořádné vědecké zásluhy a vynikající schopnosti, je třeba zachovat starobylý zvyk, který od těch, jimž má být udělena akademická hodnost, vyžaduje, aby složili slavnostní slib.

Vážený pane, protože jste se zasloužil o rozkvět této univerzity a dal jste ostatním příklad hodný napodobení, žádám vás pouze o to, abyste slíbil:

Především, že této univerzitě, která nese důstojné jméno Masarykovo, trvale zachováte věrnost a přátelství a že ji podle svých sil budete podporovat.

Dále pak, že budete neustále dbát o rozvoj lidského poznání, aby se šířila pravda a aby její světlo zářilo jasněji.

A konečně, že takový, jakým jste se ukázal být, budete stále. Zavazujete se k tomu a slibujete to na své dobré svědomí?

ZAVAZUJI SE A SLIBUJI .

Poté, co jsem s vděčností přijal tento váš slib, já, řádně ustanovený promotor, z moci svého úřadu vás,

CHRISTOPHERE ALFREDE NASHI ,
JMENUJI ČESTNÝM DOKTOREM
HOSPODÁŘSKÉ POLITIKY .

Vaše jmenování veřejně vyhlašuji a uděluji vám všechna práva a výsady, jež jsou s touto hodností spjaty. Na důkaz toho vám do rukou předávám tento diplom s pečeti Masarykovy univerzity a dekoruji vás zlatou pamětní medailí této univerzity.



Christopher Alfred Nash

DOCTOR HONORIS CAUSA IN THE
FIELD OF ECONOMIC POLICY

Masaryk University
13th October 2022

CHRISTOPHER ALFRED NASH

Born on September 3, 1947 in Braintree, Great Britain

KEY RESEARCH INTERESTS

Rail transport, regulation, appraisal, transport prices, externalities

EDUCATION

1969–1974 Leeds University, Doctor of Transport Economics

1966–1969 Reading University, Bachelor of Economics, 1st Class Honours

POSITIONS HELD

- since 2016 Visiting Professor and Chief Adviser of Institute
for Transport Economics, Geography and
Policy, Masaryk University, Brno, Czechia
- 2012–2019 Honorary Research Fellow, Centre on Regulation
in Europe (CERRE), Brussels, Belgium
- 2018 Visiting Professor, Sapienza University of Rome, Rome, Italy.
- since 2008 Research Professor, Institute for Transport
Studies, University of Leeds, Leeds, UK
- 2011 Visiting Professor, University of Sydney, Sydney, Australia
- 2010 Visiting Professor, University of Gran
Canaria, Las Palmas, Gran Canaria
- 2006–2011 Visiting Professor, Molde University College, Molde, Norway
- 1989–2008 Professor of Transport Economics,
University of Leeds, Leeds, UK
- 1975–1989 British Rail Lecturer in Rail Transport,
University of Leeds, Leeds, UK
- 1971–1974 Lecturer in Economics, University of
Southampton, Southampton, UK

AWARDS AND HONORS RECEIVED

- 2019 The Silver Medal of Masaryk University, Brno, Czechia
- 1990 Fellow of the Chartered Institute of Logistics
and Transport (FCILT), London, UK

INVITED LECTURES (SELECTED)

2021	2nd Florence Rail Regulation Conference, The European Year of Rail – Modal Shift: The Moment of Truth, Florence School of Regulation, Florence, Italy
2018	Procurement design of local public transport services, Sapienza University of Rome, Rome, Italy
2018	Rail Regulation conference, Florence School of Regulation, Florence, Italy
2017	Workshop on Financing in the Railway Sector, University of Giessen, Giessen, Germany
2015	Short course on railway reform in Europe, Ministry of Transport, Buenos Aires, Argentina
2014	Efficiency in Railway Operations and Infrastructure Management, International Transport Forum, Paris, France
2014	Symposium on Railway Competitiveness Improvement, Korea Transport Research Institute, Seoul, South Korea
2013	The Economics of Investment in High Speed Rail, International Transport Forum, New Delhi, India
2012	II Workshop on Transport Economics, Competition and Regulation in Railways Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA), Madrid, Spain
2010	Competition in High Speed Rail, Union International des Chemins de Fer, Beijing, China

SCIENTIFIC ACTIVITIES (SELECTED)

2017–2020	Co-Chair of Advisory Board of the Italian Transport Regulator, Turin, Italy
since 2016	Member of the Scientific Committee of the Shift2rail research programme, Brussels, Belgium
2014	Member of the committee on Inter Urban Transport, Transport Research Board, Washington, USA
2012–2015	Member of the HS2 Ltd Sub-National Economic Impacts Advisory Panel, HS2 Ltd, London, United Kingdom
2012–2013	Advisor to the Australian Department of Infrastructure and Transport, Canberra, Australia
2008–2009	Specialist Advisor to the European Union Committee of the House of Lords, London, United Kingdom
1996–2007	Coordinator of a series of projects on transport pricing funded by the European Commission – PETS (Pricing Externalities in Transport Systems) UNITE (Unification of Accounts and Marginal Costs for Transport Efficiency) and GRACE (Generalisation of research on Accounts and Cost Estimation), European Commission, Brussels, Belgium
1996–2007	Specialist Advisor to the Transport Committee of the House of Commons, London, United Kingdom
1996–2007	Advisor to the European Commission High Level Group on Transport Infrastructure Charging

EDITORIAL ACTIVITIES (SELECTED)

- 2013–2017 Associate Editor, Journal of Rail Transport Planning and Management
- Since 2010 Member of the editorial board, International Journal of Transport Economics
- Since 1999 Member of the journal board Journal of Transport Policy and Economics
- 1989–1999 Editor, Journal of Transport Policy and Economics

ORIGINAL PUBLICATIONS (SELECTED)

- Kang Z., Nash C. A., Smith A. S. J., Wu J., "Railway access charges in China: A comparison with Europe and Japan," Transport Policy, 2021
- Nash C., Smith A., "Public transport procurement in Britain," Research in Transportation Economics, 2020
- Nash C., Smith A., Crozet Y., Link H., Nilsson J. E., "How to liberalise rail passenger services? Lessons from European experience," Transport Policy, 2019
- Smith A. S. J., Benedetto V., Nash C., "The impact of economic regulation on the efficiency of European railway systems," Journal of Transport Economics and Policy, 2018
- Benedetto V., Smith A. S. J., Nash C. A., "Evaluating the roles and powers of rail regulatory bodies in Europe: A survey-based approach," Transport Policy, 2017
- Nash C. A., Smith A. S. J., van de Velde D., Mizutani F., Uranishi S., "Structural reforms in the railways: Incentive misalignment and cost implications," Research in Transportation Economics, 2014
- Nash C., Nilsson J. E., Link H., "Comparing three models for introduction of competition into railways," Journal of Transport Economics and Policy, 2013
- Johnson D., Nash C., "Competition and the provision of rail passenger services: A simulation exercise," Journal of Rail Transport Planning and Management, 2012
- Merkert R., Smith A. S. J., Nash C. A., "The measurement of transaction costs evidence from European railways," Journal of Transport Economics and Policy, 2012
- Nash C., "European rail reform and passenger services – the next steps," Research in Transportation Economics, 2010
- Smith A., Nash C., Wheat P., "Passenger rail franchising in Britain: Has it been a success?" International Journal of Transport Economics, 2009
- Nash C., "Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered," Research in Transportation Economics, 2008
- Nash C., "Rail infrastructure charges in Europe," Journal of Transport Economics and Policy, 2005

- Nash C., "Marginal cost and other pricing principles for user charging in transport: A comment," *Transport Policy*, 2003
- Preston J., Whelan G., Nash C., Wardman M., "The franchising of passenger rail services in Britain, *International Review of Applied Economics*," 2000
- Mackie P., Preston J., Nash C., "Bus deregulation: Ten years on: Foreign summaries, *Transport Reviews*," 1995
- Nash C. A., "British bus deregulation," *Economic Journal*, 1993
- Fowkes A. S., Nash C. A., Tweddle G., "Investigating the market for inter-modal freight technologies," *Transportation Research Part A: General*, 1991
- Gwilliam K. M., Nash C. A., Mackie P. J., "Deregulating the bus industry in Britain – (B) the case against," *Transport Reviews*, 1985
- Nash C., Pearce D., Stanley J., "An evaluation of cost-benefit analysis criteria," *Scottish Journal of Political Economy*, 1975

Dear guests, ladies and gentlemen,

Allow me to introduce Chris Nash, Professor of Transport Economics at the Institute for Transport Studies, University of Leeds.

Professor Nash is one of the world's most-renowned experts in the field of transport economics. For a long time, his scholarly work set the direction of the research in the field and Chris Nash is thus one of the most cited transport economists. Professor Nash's reputation as a researcher is not only reflected in his successful academic career, but also in his work as a consultant for various governing bodies; Chris Nash has acted as a specialist advisor to the Parliament of the United Kingdom, the European Commission, and the European Conference of Ministers of Transport. Furthermore, doctoral students supervised by Professor Nash now hold important academic and corporate positions at institutions around the world. Finally, it is also worth to mention that Chris Nash has linked his entire career with the University of Leeds, where he has been a leading figure at the Institute for Transport Studies.

Throughout his long academic career, Professor Nash has fundamentally influenced the development of a wide range of topics in the field of transport economics, and his publications often represented major shifts in the field. I would like to mention at least three areas that he co-created.

The first area was the debate on the optimal structure of the railway sector. The British railway reform of the 1990s was perhaps the most complex railway reform in history and provided unique study material for examining different types of structures and incentives in the transport industry. Professor Nash was heavily involved in preparatory discussions regarding the optimal shape of the reform and subsequently became a valued expert on its evaluation.

The second area is the economics of high-speed railway lines. Chris Nash consistently pointed out the economic factors crucial for making high-speed railways a sensible investment, and also clearly stated when building them is merely a waste of taxpayer resources. In the context of the Czech Republic, it is appropriate to remind us of his argument that from an economic standpoint, high-speed railways cannot be successful unless they are able to generate a demand of at least 10 million passengers per year.

The third area that was substantially influenced by Chris Nash was the form of European railway reform in the last thirty years. Professor Nash contributed to solving two basic questions of the reform – what the optimal vertical structure of the industry is and how competition should be introduced into this industry. Moreover, it was while Professor Nash was trying to solve these issues that his research interests intersected with those of a research group at the Faculty of Economics and Administration of Masaryk University, and a fruitful research collaboration between the two was established as a result.

Chris Nash established the contact with Masaryk University in 2015, when he participated in a round table held at the Faculty of Economics and Administration on the topic of introducing competition in the provision of rail-

way transport services. Since then, Professor Nash has been continuously collaborating with the Faculty of Economics and Administration and has been participating in its development. Thanks to the cooperation of Professor Nash and the research group of transport economics at Masaryk University, four international conferences and five international workshops were organized in 2016–2022. Importantly, it was Professor Nash's reputation and erudition which helped to attract leading figures in transport economics to these events. The collaboration with Professor Nash was also vital for obtaining the New Mobility project funded by the Operational Programme Research, Development, and Education aimed at the analysis of the benefits and risks of building high-speed railway lines in the Czech Republic. Finally, I would like to also mention Chris's fondness for hiking; it was during hikes in the Yorkshire moors or on the trails around the Brno Reservoir that the best joint ideas often arose.

Professor Chris Nash has influenced several generations of transport economists and there are only few topics in his long career that he has not covered. Railway economics has become his lifelong specialization and love, and his contributions in this field are indisputable. Today's award is not only a recognition of Professor's Nash lifelong work, but also of his collaboration with Masaryk University and the Faculty of Economics and Administration.

S P E E C H

Christopher Alfred Nash

Dear Friends, Colleagues, Honored Guests,

I am extremely grateful for the great honour the university is paying me today. My close involvement with Masaryk University as visiting professor in the Faculty of Economics and Administration only started late in my career, but it has been a source of immense pleasure and satisfaction to me.

When I started my career, transport economics in Britain was blossoming. My PhD was supervised by one of those responsible for this, Ken Gwilliam. Ken was a great source of encouragement and inspiration. One of the skills I learnt from him was the importance of networking, so that whatever information you sought you had contacts who could help. This is crucial in a field requiring real world data and information.

My first appointment was at Southampton University, where I was encouraged to think hard about the principles of cost-benefit analysis by the late David Pearce. We wrote a book arguing for a view of cost-benefit analysis that was based on a social welfare function that integrates equity and efficiency. A key argument was that there was no single value free measure of the value of a project and that transparency required a disaggregated approach to the presentation of methods and data. As I worked on rail projects later in my career, I realised another perhaps obvious factor that whether a project appeared good depends very much on what it is compared with. This is nowhere more important than when considering investment in high speed rail, where there are many choices in terms for instance of the extent of new build rather than upgrading and the speed new lines are built for.

In 1974, I returned to Leeds as Lecturer in Rail Transport, a post sponsored by British Rail with the specific task of promoting research links between the rail industry and academia. I have always regarded it as extremely important when researching an industry to learn from those in it. I was delighted to have the opportunity in Brno to advise on a major project to build such links as this here in the Czech Republic.

One of my early tasks as lecturer in rail transport was to prepare a report comparing the efficiency of British Rail with other railways of Western Europe. Our methodology was based on collecting a set of detailed key performance indicators, backed up by interviews with the staff of the railways concerned, to ensure that the data was comparable and that we understood the factors that lay behind it. Much later, when the European Commission began bringing forward major reforms to introduce competition within the rail industry, comparing the efficiency of railways where the reforms had been implemented in different ways became crucial to understanding their impact. By this time much more sophisticated methods had been developed to analyse such data and I was lucky to be able to work with specialists in these methods, first in Leeds and later in Brno.

One important consequence of introducing competing rail companies to share the same tracks is that how they are charged for the use of those

tracks becomes important. It is not just that if competition is to be effective the charging mechanism must not discriminate in favour of some rail companies over others. Where infrastructure belongs to a different company from that running the trains, track access charges become an essential way of giving train operators the right incentives regarding the costs they impose on the infrastructure manager. I was introduced to work on this rather esoteric subject by a project for the International Transport Forum but had the opportunity to pursue it through subsequent projects for the European Commission, the British Rail Regulator and the Centre on Regulation in Europe. An efficient system of track access charges needs to incentivise train operators to adopt track friendly rolling stock and to utilise routes and times of day where congestion is not a serious problem. Few European countries have track access charging systems which do this adequately.

Track access charging is of course just one application of the general issue of charging for the use of transport infrastructure, and it was my very great pleasure to coordinate a series of major projects on this wider issue for the European Commission. These projects helped move marginal social cost pricing from a textbook concept to a practical approach to transport pricing, with clear guidance on how to measure marginal social cost and on what to do when for reasons of budget constraints pure marginal social cost pricing was impossible. I benefited enormously from the access these projects gave me to experience and expertise Europe-wide, and it is a matter of great regret for me that Britain has subsequently chosen to leave the European Union.

I must briefly mention one other area of work which started in my time as British Rail lecturer and that is rail demand forecasting. We put together an outstanding team in Leeds to work on this topic and tackled many important issues, such as the influence on demand of needing to change trains, of being obliged to stand and of late running, as well as demand forecasting for new stations and services. The lesson I took from this work is that there is no such thing as the perfect model; it is necessary to be pragmatic and to use a range of models and types of data according to circumstances. Again this is an issue which the institute here in Brno has taken up, and is at the forefront of issues including the use of new sources of data such as from mobile phones.

In this short speech, I have tried to pick out some of the lessons I have learnt during 50 years as an academic. One of the key lessons is the importance of teamwork. I have benefitted enormously from working with wonderful colleagues. I want to end by thanking them all for what they have taught me and for the friendship they have given me. In recent years many of the people I have worked with have been members of the staff of Masaryk University, and I wish them, and the University, every success in the future.

SOLEMN OATH

Distinguished sir, before I confer upon you this title in appreciation of your extraordinary scientific merits and exceptional competences, we must observe the ancient custom which requires those about to be presented with this academic title to take a solemn oath.

Distinguished sir, because you have contributed to the development of our university and provided others with an example worthy of following, I hereby ask you to swear:

First of all, that you shall forever maintain your allegiance to this university, which bears the illustrious name of Masaryk, forever keep your friendship and continue to support it with all your strength.

Moreover, that you shall continue to cultivate the development of human knowledge so that its light shines ever brighter. And finally, that you shall remain in the future as you are now, unchanging.

Do you swear and promise to do so to the best of your knowledge and belief?

I SWEAR AND I PROMISE .

Now that I have gratefully received your solemn oath, I, the duly constituted promoter, by the authority bestowed upon me, proclaim you,

CHRISTOPHER ALFRED NASH ,
HONORARY DOCTOR
IN THE FIELD OF ECONOMIC POLICY

I hereby publicly declare your appointment and grant you the rights and privileges associated with this title. As proof, I present you with this diploma, bearing the seal of Masaryk University, and confer upon you the Gold Medal of this university.

Vydal: Masarykova univerzita, Rektorát, Odbor výzkumu

Grafická úprava: Milan Katovský

Překlad/korektura: Mgr. Antonín Zita, Ph.D., M.A.

Tisk: Ing. Vladislav Pokorný – LITERA BRNO

1. vydání, 2022

Náklad: 150 ks

