



MEGA TRANSPORT PROJECTS, GLOBALIZATION AND PRIVATE FINANCE: CHALLENGES FOR THE DEVELOPING WORLD

Harry T. Dimitriou

Bartlett Professor of Planning Studies

Director of the OMEGA Centre

Bartlett School of Planning

University College London

ABSTRACT

At the TRB Annual Meeting in 2005 the author presented a paper which, among other things, argued that by increasingly relying on private sector capital to build and provide mega transport projects (MTPS) many such investments increasingly benefit global interests more than local, even though their patrons often have (by default or design) local and national governments meeting the lion-share of a project's long-term financial, social and environmental costs (and risks). The paper concluded that the 'successes' of MTPs as a result need to be judged far more broadly in both the short *and* long-term consistent with sustainable visions for the future. This paper for CODATU re-visits this conclusion in light of recent developments and re-examines in a 2008 context concerns raised in the TRB Paper of relevance to the Developing World.

Infrastructure (including for transport) represented a phenomenal investment area for global investors that increased enormously world-wide over the last 10 years. This led many international bankers/investors (until recently at least) to salivate at the prospects ahead, with opportunities in the Developing World appearing particularly appealing. In 2006, estimates suggested that the annual value of infrastructure deals was about US\$ 145 billion world-wide. This significantly increased in 2007 until the impacts of the early stages of the 'credit crunch' began to take effect as fears of a global recession became all too real and the call for new regulative frameworks for international banking and investment practices reached the crescendo it has today. These developments took place despite earlier warnings in some quarters that a financial bubble was in the making, and irrespective of claims that the public sector world-wide was selling-off infrastructure assets at levels far too low given that longer term benefits had *not* been adequately assessed prior to their sale.

This presentation offers new insights into some of the above concerns. It raises questions of imperative importance (albeit in hindsight) for lesson-learning for future MTP investment practices regarding aspects such as: monopolistic and oligarchic trends; questions about sustainable revenues, adequacies of regulatory frameworks; predictability of long term revenue generation; opportunities and need for the re-negotiation of contracts; importance and impacts of incorporating wider development investment criteria in appraisals; risks and opportunities posed by technological dimensions of projects; and the nature and characteristics of the 'downside scenario'.



RESUME

Au meeting annuel du TRB en 2005, l'auteur a présenté une communication, qui, entre autres choses, soutenait qu'en comptant de plus en plus sur le secteur privé pour construire et réaliser des méga projets de transport, la plupart de ces investissements favorisaient de plus en plus les intérêts globaux au détriment des intérêts locaux, même si leurs commanditaires ont souvent (par défaut ou calcul) fait porter la plus grande part des coûts (et risques) financiers, sociaux et environnementaux aux gouvernements locaux ou nationaux. La communication concluait sur le fait que les Méga Projets de Transport avaient besoin d'être jugés beaucoup plus largement aussi bien à court terme qu'à long terme dans une optique durable pour le futur. Cette communication pour CODATU revisite cette conclusion à la lumière des récents événements et réexamine dans le contexte de 2008 les conclusions données dans la communication du TRB concernant le monde en développement.

Les infrastructures (incluant celles du transport) ont représenté un investissement phénoménal pour les investisseurs globaux qui ont énormément augmenté partout dans le monde ces dix dernières années. Beaucoup de banquiers/d'investisseurs (au moins jusqu'à récemment) ont salivé en voyant ces projets et les opportunités semblant particulièrement attractives dans le monde en développement. En 2006, on estimait que la valeur annuelle du marché des infrastructures représentaient environ 145 billions d'US dollars dans le monde. Elle a significativement augmenté en 2007 jusqu'à ce que les premiers signes du « crack » du crédit commencent à réellement faire craindre une récession globale et que la volonté de mettre en place des nouvelles règles pour la finance internationale et l'investissement aillent crescendo. Ces développements ont vu le jour en dépit des récents avertissements sur la création d'une bulle financière ne prenant pas en compte le fait que le secteur public dans le monde entier liquidait ses actifs en infrastructure à des niveaux beaucoup trop bas, les bénéfices à long terme n'ayant pas été évalués avant la vente.

Cette communication présente de nouveaux aperçus dans la plupart des sujets de préoccupation évoqués ci-dessus. Elle soulève des questions d'une importance fondamentale (quoique sans beaucoup de recul) quant aux leçons à tirer pour les pratiques d'investissement dans les futurs méga projets de transport en terme de : tendances monopolistiques et oligarchiques, questions sur les revenus durables et adéquation du cadre légal, prévisions de revenus à long terme, opportunités et besoins de renégociation des contrats, importance et impacts sur les évaluations de l'introduction de critères plus larges d'investissement, risques et opportunités posés par la dimension technique des projets, enfin nature et caractéristiques du « pire scénario ».