

I. Entorno macroeconómico

La actividad de la Compañía Logística de Hidrocarburos se ha desarrollado durante el ejercicio pasado en un entorno macroeconómico que no puede calificarse de otro modo que como muy bueno, a la vez que el sector de los hidrocarburos se veía sometido a fuertes tensiones y a una desaceleración sensible de la demanda de productos del refino, por la continuación del perfil ascendente de los precios de los crudos de petróleo.

Hablaré primero del cuadro macroeconómico general, para pasar, después, a comentar la evolución en el sector concreto en que opera CLH.

El año 2000 ha sido el cuarto de una excelente etapa de la economía española, con un crecimiento estable del PIB del 4,1 por 100 anual, mientras que el conjunto de la Unión Europea registraba un crecimiento anual del PIB de sólo 2,8 por 100. A partir de 1995, España ha crecido siempre por encima de los países de la Unión Europea y se ha aproximado, con un aumento acumulado del 20 por 100 del PIB al verificado en el mismo período en los Estados Unidos (23 por 100).

Gráfico 1: Evolución del PIB

La repercusión más satisfactoria de este fuerte crecimiento general de la economía ha sido la favorable evolución del empleo.

El número de ocupados creció el año pasado en 480.000, un 3,3 por 100 -utilizando los datos de la Contabilidad Nacional, para evitar los cambios de método en la Encuesta de Población Activa- y el paro se redujo

en 235.000 personas (un 9 por 100), con lo que la proporción que representa respecto a la población activa se situó entre el 10,5 y el 13,5 por 100, según se estime el paro de acuerdo con la Contabilidad Nacional o con la EPA.

En el conjunto de los últimos cinco años, la ocupación neta ha crecido en España en 2.100.000 empleados, un 16 por 100 acumulado, frente al 8 por 100 de los Estados Unidos -en esa brillante época de su economía- y al 7 por 100 de la Unión Europea.

Gráfico 2: Evolución del empleo

El paro se ha reducido en 1.213.000 desempleados entre 1995 y el año 2000. Si en 1995, la diferencia entre las tasas de paro de la Unión Europea y de España era de 13 puntos porcentuales, el año último se redujo a 3 ó 5 puntos, según los cálculos que he mencionado. La convergencia real en este aspecto parece rápida y se vislumbra próximo el momento en que la proporción que representen respecto a la población activa sea sustancialmente inferior al 10 por 100, lo cual supone -además de una revolución económica- un cambio sociológico de proporciones históricas, ahora que España ya no es un país de emigración, sino de inmigración.

Hay otros factores también muy satisfactorios en el panorama económico, como son los relativos al saneamiento de las finanzas públicas: el déficit conjunto de las Administraciones Públicas cayó del 1,1 por 100 en 1999 al 0,3 por 100 en el 2000, viniendo de un nivel cercano al 7 por 100 en 1995. La deuda pública, que alcanzó el 68 por 100 del PIB en 1996 -8 puntos por encima del límite que pretende el Tratado de Maastricht- ha ido bajando hasta el 60 por 100 en el 2000, y se prevé caiga al 58 por 100 en el presente año.

En este brillante panorama reciente de la economía española ha habido, también, algunos aspectos que nos deben preocupar. Son éstos los del diferencial de inflación con los otros países de la Unión Monetaria Europea, y el fuerte déficit de la balanza de pagos por cuenta corriente.

Gráfico 3: IPC en España y en el promedio de la UE-11

En inflación, hemos mantenido una diferencia sistemática de un punto, desde enero de 1999, en que se adoptaron tipos de cambio fijos respecto al euro, hasta hoy, lo que significa haber acumulado dos puntos de diferencia, que equivalen a una revaluación real del tipo de cambio de la peseta por la misma cantidad. Es poco todavía, pero esa diferencia debe invertirse, pues erosiona de modo continuado la competitividad española y, si continuara, amenazaría seriamente nuestro crecimiento y la convergencia real con Europa.

La balanza de pagos exteriores por cuenta corriente ha ido deteriorándose en los últimos años, pasando del equilibrio entre 1995 y 1997, a déficit que representaron, respecto al PIB, un 0,4 por 100 en 1998, un 2,1 por 100 en 1999 y un 3,2 por 100 el año 2000. Ello supone para este último año un déficit de 19.200 millones de euros, frente al superávit de 2.200 millones obtenido en 1997.

Este deterioro de la balanza de pagos por cuenta corriente se debe, en lo fundamental, al del saldo comercial con los países de la Unión Monetaria Europea, que empeoró en 17.000 millones de euros en los últimos dos años, y, también, con el conjunto de países de la OPEP, con los que el déficit comercial aumentó en 7.300 millones de euros en el bienio. En el primer caso, el empeoramiento es debido, en mi opinión, a la diferencia de

crecimiento entre España y la Unión Económica y Monetaria pues, como muestra el caso de la economía norteamericana -indudablemente muy flexible- es inevitable un nivel mayor de inflación cuando el ritmo de crecimiento implica un alto grado de utilización de la capacidad productiva, y ello incluso aunque la productividad por trabajador crezca también notablemente -como ocurrió en los Estados Unidos- o los incrementos salariales sean moderados, como fue el caso español en 1999 y en el 2000.

Gráfico 4: Saldo de bienes y servicios de la balanza de pagos

Hay signos de mejora en el saldo de exportaciones e importaciones de bienes y servicios, en el último trimestre del 2000 y a principios del presente año -como puede verse en el gráfico 4-, a medida que se ha ido produciendo una desaceleración del crecimiento de la demanda interna española. Puesto que no es conveniente renunciar a un crecimiento más alto del PIB español, en comparación con el promedio de la Unión Europea, hay que extremar los esfuerzos para no perder competitividad, pues si se produjera un deterioro tendencial, esto es, a largo plazo, de nuestra balanza de pagos, ello acabaría frenando la inversión, de empresas españolas y extranjeras en nuestro país, con graves consecuencias para el crecimiento de la riqueza nacional y del empleo.

Afortunadamente, la evolución de la balanza exterior de capitales muestra que, por ahora, España sigue atrayendo inversiones extranjeras de un modo exponencialmente creciente.

*Gráfico 5: Balanza de pagos por cuenta financiera:
detalle de inversiones*

En efecto, la inversión extranjera, directa en empresas o por compra de valores bursátiles en España, ha pasado de niveles del orden de 6.700 millones de euros en 1997, a 21.600 millones en 1998, 27.100 millones en 1999 y 66.600 millones en el 2000. En suma: se ha multiplicado por 10 en tres años.

El fuerte crecimiento de este flujo ha sido paralelo al de la inversión española directa y de cartera, en el exterior, que se ha multiplicado por 5, al pasar de un nivel de 25.000 millones de euros en 1997, a 77.200 millones en 1999 y a 120.800 millones en el 2000. España presenta ahora, en su balanza de capitales, la estructura de un país desarrollado, que atrae un fuerte volumen de inversiones extranjeras y que, a su vez, aprovecha, en cuantía rápidamente creciente, las oportunidades de inversión en el exterior.

Las previsiones macroeconómicas parecen indicar una desaceleración del crecimiento, desde el 4,1 por 100 del 2000 hacia un 3 por 100 para el año actual, distribuido entre un crecimiento semejante de la demanda interna y un efecto neutro del sector exterior sobre el PIB.

Lo importante es que, a diferencia de lo ocurrido en los cambios de una fase de aceleración a otra de desaceleración en ciclos anteriores, España consiga mantener un diferencial positivo o, al menos no negativo, en el crecimiento del PIB respecto a los otros países de Europa Occidental, y, sobre todo que no haya caídas apreciables en nivel de ocupación. Esto es lo que, desgraciadamente, ocurrió en la recesión de 1992-93, durante la cual, por los desequilibrios en inflación, costes laborales y cuentas de las Administraciones Públicas, España llegó a sufrir una caída del PIB del 1,2 por 100 (en 1993) y la pérdida de 880.000 empleos entre 1992 y 1994.

Gráfico 6: Crecimiento del PIB en España y la CEE/UE-15

En los últimos años el crecimiento viene siendo mucho más equilibrado y hay esperanza fundada de que España pueda crecer en torno al 3 por 100, frente a una tasa entre el 2 y el 2,5 por 100 de la Unión Europea, y de que no vuelva a repetirse la destrucción de empleo de la última fase baja del ciclo económico.

II. Evolución de la demanda, la oferta y los precios en el sector del petróleo y sus derivados durante el año 2000

Después de describir las grandes líneas del entorno macroeconómico -en suma, muy favorable- del año pasado, es necesario para situar la actividad de CLH, en ese ejercicio, describir la evolución del sector del petróleo y de sus derivados líquidos, en el cual se desenvuelve específicamente nuestra actividad logística.

El hecho dominante en el sector fue la continuación, hasta el último trimestre del año, del alza sostenida del precio de los crudos, que comenzó en marzo de 1999, cuando los países exportadores de los mismo decidieron reducir sus niveles de producción, en su reunión en Viena.

Tomando como referencia el precio del crudo Brent, éste pasó de un valor medio de 18 dólares por barril en 1999, a 28 dólares de media en el año 2000, lo que supone un incremento del 60 por 100.

Gráfico 7: Evolución del coste del crudo importado por España

Al añadirse a esta subida en dólares, la depreciación del euro y de las monedas de cambio fijo respecto a él, el coste del barril de crudo importado por España pasó de una media de 2.700 pesetas en 1999 a otra de 4.900 pesetas en el 2000 -una subida, pues, del 82 por 100-, habiendo llegado a las 5.800 pesetas por barril en el mes de octubre.

Esta subida, que aceleró el crecimiento del IPC corriente y sigue acelerando -con algún retraso- la inflación estructural, así como frenó el crecimiento de la demanda de productos petrolíferos, queda relativizada, si se considera con perspectiva histórica.

Gráfico 8: Precios de los crudos Arabia Ligerero y Brent (1970-2000)

En efecto, si se traducen a dólares del año 2000 los precios del petróleo importado por España, hay que comparar el nivel de 28 dólares por barril del año pasado, con los 39 dólares del primer shock petrolífero de 1973-74 y con los 77 dólares del momento álgido de las crisis del petróleo, que tuvo lugar en 1979.

Cuadro 9: Consumo y coste del petróleo

El coste del petróleo importado por España, pasó de representar el 1,4 por 100 del PIB en 1973, al 5,5 por 100 en 1979, muy por encima, por tanto del 2,3 por 100 del PIB del año pasado. Esto es debido, por una parte, a que, como antes dije, el precio actual representa el 73 por 100 del de 1974 y el 37 por 100 del de 1979 y, por otra parte, a que la década de los ochenta vió, como respuesta lógica y eficiente al encarecimiento del crudo, una reducción del petróleo utilizado por unidad de PIB, desde las 96 Tep por cada 100 millones de PIB a 70 Tep. Los precios, más baratos, de los años noventa fueron elevando algo este consumo específico, de las 70 hasta las 76 Tep por cada 100 millones de pesetas de PIB (a precios constantes de 1995).

Los movimientos de precios del petróleo han sido siempre muy sensibles a los desajustes entre oferta y demanda, como puede verse en el Gráfico 10.

Gráfico 10: Oferta y demanda mundial de petróleo

Cuando la OPEP -con ayuda de la coyuntura política internacional- conseguía un acuerdo para reducir la producción a niveles ajustados a la demanda, como fue el caso en 1975 y 1978-79, los precios del crudo subieron fuertemente. Por el contrario, cuando, como tuvo lugar en el primer semestre de 1998, la oferta superó sensiblemente la demanda, los precios cayeron de los 19-20 a 13 dólares el barril de Brent.

Gráfico 11: Oferta y demanda mundial de petróleo

En los últimos tres años, tras el exceso de la oferta sobre la demanda en 2 millones de barriles-día del primer semestre de 1998, se pasó a un déficit de oferta en el año y medio siguiente, mientras que durante el año 2000 y los primeros meses del 2001, el excedente de oferta ha coexistido con el alza o el mantenimiento de los precios del crudo, en aparente excepción a la regla general que antes enuncié. La razón hay que buscarla en el nivel excepcionalmente bajo a que han caído las existencias de crudo, que para los países OCDE estuvieron 450 millones de barriles por debajo de los de 1996, cuando la demanda era un 6 por 100 mayor.

La diferencia entre los altos precios spot y unos precios a futuros con tendencia a caer, hicieron que las refinerías tuvieran poco incentivo para reponer stocks lo cual, añadido a la incertidumbre sobre la conducta que seguiría la OPEP, expuso al mercado a unas tensiones y a una volatilidad, por las cuales cualquier alteración de la demanda, por razones climáticas o por problemas de alguna gran refinería, se traduce en apreciables fluctuaciones al alza de los precios.

Los analistas de la Agencia Internacional de la Energía consideran que el precio del crudo permanecerá cerca de los 30 dólares por

barril hasta mediados de este año y declinará, luego, ligeramente, hasta los 27 dólares en el 2002.

Las previsiones a medio plazo del "World Energy Outlook-2000" de la Agencia, estiman que el crecimiento anual acumulativo de un 2 por 100 a que se expandirá la oferta mundial de crudo, llevará hacia los 21 dólares actuales el barril, en la década que termina el 2010.

Las alzas de precios del petróleo crudo repercutieron el año último en alzas de los productos derivados del refino, aumentadas por las escaseces de ciertos productos en los mercados internacionales y por las decisiones fiscales de los diferentes países.

Entre enero de 1999 y diciembre del 2000, en la Unión Europea, el precio de venta al público de la gasolina de 95 I.O. aumentó en promedio 35 pesetas -de las que 6 se debieron a mayores impuestos- y el gasóleo de automoción en 44 pesetas, 10 debidas a la mayor fiscalidad.

En España los aumentos de precio en la gasolina de 95 y en gasóleo A, fueron prácticamente iguales a esas medias, pues el Gobierno optó por situarse en la zona baja de incrementos fiscales, sin llegar a intentar compensar parcialmente el impacto de los mayores precios del crudo por vía fiscal -lo que considero un error-, como hizo Francia en las gasolinas.

Como está en la lógica económica, el alza de precios de los hidrocarburos líquidos, produjo una fuerte desaceleración de la demanda española de esos productos.

Cuadro 12: Evolución de la demanda de productos petrolíferos

Los productos claros pasaron de crecer al 5,1 por 100 en 1999, a crecer el 2,3 por 100 en el 2000, con una desaceleración fuerte en gasolinas y gasóleos -del 5,0 al 1,7 por 100 y un crecimiento que pasó del 6 al 6,6 por 100 en queroseno de aviación. El crecimiento en fuelóleo del 7,7 por 100 en 1999, se trocó en un descenso del 4,1 por 100 en el último año.

Como en el 2000 se registró un crecimiento del PIB del 4,1 por 100, lo anterior implica un fuerte descenso de la elasticidad de la demanda de productos claros respecto al PIB, del 1,3 al 0,6, sin duda por el impacto del alza de precios.

III. Actividad de CLH en el 2000.

En paralelo con la desaceleración de la demanda nacional de productos petrolíferos en el año pasado, las salidas de productos a través del sistema de CLH se desaceleraron también, del 3,7 por 100 al -0,5 por 100 para el conjunto de las gasolinas y el gasóleo de automoción. Para el queroseno de aviación, la tasa de crecimiento bajó del 12 por 100 del año anterior, al 6,5 por 100, igual que para la demanda nacional total de ese producto.

Gráfico 13: Salidas medias mensuales de gasolinas y gasóleo A del sistema de CLH

Con todo ello, la actividad logística relativa a los productos claros, esto es, con los distintos al fuelóleo, permaneció igual a la del año anterior.

Muy diferente se está presentando la evolución del año 2001 pues, durante el primer trimestre se alcanzó una tasa de crecimiento interanual, para las gasolinas y el gasóleo de automoción, del 6,0 por 100 y del 5,6 por 100 en los dos meses transcurridos del segundo trimestre, esto es, un 5,8 por 100 para los primeros cinco meses del año en curso.

Con perspectiva de los tres últimos años, el crecimiento de estos productos que constituyen el 78 por 100 de los que transitan por el sistema logístico de CLH, ha venido siendo del 3,5 por 100 anual acumulativo, algo superior al promedio estimado por CLH para el período 1998-2010, como base de su programa de inversiones.

Por otra parte, ha continuado el cambio de estructura interna del volumen de productos claros transportados, además de la reducción tendencial del fuelóleo.

Gráfico 14: Evolución de las retiradas de claros de CLH

Las gasolinas, que con 8 millones de toneladas representaban el 34 por 100 de los productos transportados cuando se creó CLH, han pasado, el año último, a 7 millones de toneladas y un 23 por 100 del total, mientras que los gasóleos han crecido de 13 a 20 millones de Tm y de un 58 por 100 a un 66 por 100 del total de claros.

Gráfico 15: Evolución de la estructura de las retiradas de claros

También es notable el avance de la importancia del queroseno de aviación, cuyo volumen se ha multiplicado por 1,8 en el período, pasando de representar un 8 por 100 al 11 por 100, en consonancia con el crecimiento del tráfico aéreo.

Un aspecto de fundamental importancia, que hay que recalcar al tratar del ejercicio pasado, es el comienzo del plan de inversiones relativo al período 2000-2005.

Gráfico 16: Previsión de actividad de CLH hasta 2010

La base de este plan es la estimación de CLH puede llegar a captar 12 millones más de m³ de productos claros, en la década del 2000 al 2010, si el crecimiento del PIB español se sitúa, en media anual acumulativa, entre el 2,8 y el 3 por 100 y si la elasticidad de la demanda de productos claros respecto al PIB se sitúa ligeramente por encima del 1 por 100.

Por otra parte, los orígenes de los productos que habrá que transportar van a variar sustancialmente, por el crecimiento de las

importaciones, que han pasado en cuatro años del 11 por 100 del total de productos transportados por CLH, al 24 por 100.

Se necesitaba, pues, el importante plan de inversiones, que fue aprobado por el Consejo de Administración de CLH el 26 de abril del 2000 -justamente, el mismo día en que celebramos la anterior Junta General- y que asciende, para el próximo quinquenio 2001-2005, a 75.576 millones de pesetas.

Cuadro 17: Plan de inversiones 2001-2005

De ese total, 41.342 millones de pesetas, esto es un 55 por 100, se destinan a ampliación de la capacidad de almacenamiento -que viene siendo un factor limitativo- y a su mejora operativa y medioambiental, otros 30.185 millones de pesetas -un 40 por 100- a medios de transporte -fundamentalmente, oleoductos- y los restantes 4.000 millones de pesetas a inversiones varias.

A partir de 1999, ya ha venido aumentando muy sustancialmente el volumen de inversión de CLH: 11.066 millones ese año y 13.280 millones en el 2000, un 20 por 100 más, que supone doblar casi la inversión de 6.953 millones de 1998.

Gráfico 18: Evolución de las inversiones

Como se ve en el gráfico, la orientación principal en los últimos años viene siendo invertir en instalaciones de almacenamiento -las barras de color verde- y a ellas se destinó el 62 por 100 de lo invertido en el 2000,

8.284 millones, junto a 4.177 millones dedicados a medios de transporte y 819 millones para informática y materiales diversos.

Las partidas más importantes en instalaciones de almacenamiento se destinaron a la ampliación de capacidad de tanques para productos claros, dentro del programa de aumento de capacidad puesto en marcha en 1999. En algunas de ellas, Navarra y Albuixech, la nueva capacidad ya está en servicio. Con ello la capacidad de almacenamiento de productos claros, ha aumentado en 400.000 m³ entre 1999 y el 2000 (de 3,85 a 4,25 millones m³) y en 1.450.000 m³ desde la creación de CLH en 1992.

En este mismo apartado, cabe también señalar el inicio de los proyectos de construcción de las nuevas instalaciones de Vizcaya y León. La nueva instalación de Vizcaya, sustituirá a las actuales instalaciones de Somorrostro y Santurce y supondrá una inversión, aprobada en el mes de octubre del pasado año 2000, de 10.097 millones de pesetas. Además de la instalación, que podrá recibir productos por buque, se construirá una nueva estación de bombeo, para sustituir a la existente, que será la cabecera del oleoducto Bilbao-Valladolid. También se han llevado a cabo diversas mejoras operativas, de automatización y seguridad en varias plantas de almacenamiento.

En cuanto a los medios de transporte, de acuerdo con el nuevo plan de ampliación de la capacidad de la red de oleoductos, las inversiones se han dirigido hacia el aumento de la potencia de bombeo en estaciones ya existentes, a la construcción de nuevas estaciones, a la reversibilidad y sustitución de algunos tramos y, de modo general, mejoras operativas y de seguridad en el conjunto de la red.

Para concretar algunas de estas actuaciones, puede destacarse el inicio de los proyectos relativos al aumento de la capacidad de bombeo en Poblete, Ariza, La Muela, Tarragona, Pobla de Mafumet y Lérida, así como a las nuevas estaciones en Mora de Toledo, Barcelona y Candasnos (Huesca). Finalmente, entre las inversiones en mejoras operativas y de

seguridad hay que señalar la profundización y revestimiento de líneas y la finalización de variantes a los tramos originales en Alcalá de Henares, Mejorada del Campo y río Francolí. Se ha comenzado igualmente el proyecto de un nuevo y más moderno, dispatching de oleoductos, a instalar en la planta de Torrejón, que relegará el actualmente existente al papel de reserva de seguridad.

La atención permanente para lograr mayores niveles de seguridad y mejor preservación del medio ambiente, es un pilar básico de la orientación de la Compañía. Las partidas destinadas a cubrir estos objetivos se aproximaron al 19 por ciento de las inversiones totales de CLH, con un desembolso de 2.490 millones de pesetas.

El presupuesto de inversiones para el año 2001 asciende a 14.975 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 13 por ciento, respecto a las realizadas durante el año anterior.

De la cantidad total presupuestada, se destina de nuevo la mayor parte, un 63 por ciento, a instalaciones de almacenamiento, un 32 por ciento a medios de transporte y el 5 por ciento restante a sistemas informáticos y adquisiciones de materiales y equipos varios.

Se incluyen en este conjunto, partidas para la construcción de las nuevas instalaciones de Vizcaya y León y para el inicio de las obras de conexión entre los depósitos de almacenamiento del aeropuerto de Madrid-Barajas y la nueva terminal del mismo, así como para la continuación del plan de ampliación de capacidad de almacenamiento en las instalaciones de Coruña-Bens, Málaga, San Roque, Rivabellosa, Son Banya y Zaragoza.

En lo que se refiere a los medios de transporte, el presupuesto incorpora el desarrollo del programa de ampliación de capacidad de

transporte de la red de oleoductos antes mencionado, con actuaciones en Adamuz, para sustituir 30 kilómetros de tubería del oleoducto Rota-Zaragoza, así como el inicio de los proyectos de ampliación de las estaciones de bombeo del sur en este mismo oleoducto. Además, se continuarán los trabajos de construcción del nuevo dispatching de oleoductos y los destinados al incremento de seguridad en la red que se concretarán en la profundización y revestimiento de tuberías en diferentes tramos y en la construcción de las variantes de Ecija y del río Francolí (Fase II).

Gráfico 19: Plan de inversiones 2001-2005

En resumen, en el próximo quinquenio se invertirá una media de 15.100 millones de pesetas/año, con el perfil anual que muestra el Gráfico 19.

IV. Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, y Plan de Actuaciones de CLH. Nuevos contratos y revisión de las tarifas logísticas.

Después de resumir -del modo sucinto a que obliga lo cargado del orden del día- a los señores accionistas las líneas generales de la actividad de la empresa en el ejercicio pasado, así como el comienzo y el horizonte del ambicioso plan de inversiones, que han constituido el trabajo básico de la compañía, debo entrar además en otros aspectos muy trascendentales, que han marcado el año pasado y están imprimiendo carácter al ejercicio actual y que, independientes unos de la gestión de CLH -puesto que han sido determinados por el Gobierno-, y decididos otros por el Consejo de Administración y la gerencia de CLH, van a ser definitorios del futuro de la sociedad.

Me refiero al Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio pasado, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en los Mercados de Bienes y Servicios y a su consecuencia, el Plan de Actuaciones presentado al Gobierno, así como a la revisión del contrato tipo con operadores de productos petrolíferos, y a la del sistema tarifario existente.

Paso a describir y a comentar, después, estos aspectos.

IV.1. Marco normativo establecido por el Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

Cuadro 20: Síntesis del Real Decreto-ley 6/2000

Con el Decreto-ley de 23 de junio del 2000 el Gobierno aprobó un paquete de medidas dirigidas a acelerar los procesos de liberalización económica y a reforzar la competencia en diversos sectores de gran importancia: transportes, sector energético, suelo, telecomunicaciones,

farmacias, libros de texto, horarios y aperturas comerciales, etc.. Este paquete de medidas introduce importantes modificaciones en el marco regulador del sector energético y, las que afectan al subsector de los hidrocarburos líquidos, se explican en la exposición de motivos del decreto en los siguientes términos:

"En cuanto a los hidrocarburos líquidos, se actúa, por un lado, estableciendo las condiciones para la apertura del accionariado de la principal compañía logística y garantizando la publicidad de las condiciones y precios que se practican a través de la Comisión Nacional de Energía ... Se trata, por tanto, de facilitar la comercialización al por mayor con actuaciones en la logística primaria y de promover una mayor competencia en la distribución minorista".

En líneas generales, las medidas adoptadas respecto a este subsector pueden agruparse en dos epígrafes:

1º) Medidas de limitación de capacidad productiva, consistentes en una prohibición de apertura de nuevas estaciones de servicio durante cinco años a aquellos operadores que en el momento de entrada en vigor del Real Decreto, tuvieran una cuota superior al 30 por 100 y por tres años cuando el operador tuviera una cuota entre el 15 y el 30 por 100.

2º) Medidas de apertura del acceso a la red logística.

- Limitar la participación accionarial máxima en CLH de cualquier persona física o jurídica al 25 por 100 del capital o de los derechos de voto.
- Limitar la participación conjunta de los accionistas con capacidad de refino en España al 45 por 100. En consecuencia Repsol, CEPSA y BP deberán ceder el 49,15 por 100 de las acciones de CLH,

para operadores sin capacidad de refino en España, otros operadores e inversores diversos. Actualmente ostentan el 94,15 por 100 de la Compañía.

- Se requiere a CLH que presente al Gobierno un Plan de Actuaciones, a fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas.
- Se limitan los derechos de voto de los accionistas afectados en la forma antes dicha.
- CLH comunicará a la Comisión Nacional de Energía los contratos suscritos, la relación de precios por la utilización de las instalaciones y las modificaciones realizadas, para que se dé a dicha información la publicidad adecuada.
- Se someten a la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos las tarifas por los servicios prestados por CLH en Baleares.

IV.2. Plan de actuación presentado al Gobierno para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Real Decreto-ley 6/2000.

En cumplimiento de dicha norma, se presentó al Ministerio de Economía un plan de actuaciones que incorporaba el acuerdo de los socios afectados por el decreto-ley, del que tomó razón el Consejo de CLH, y que contenía los siguientes compromisos:

Cuadro 21: Plan de Actuaciones

- 1) Firme voluntad de los socios refinadores de ajustar su respectiva participación accionarial en CLH a los límites establecidos en el

apartado 1 del artículo 1 del Real Decreto-ley 6/2000, habiéndose acordado por los socios afectados que queden los porcentajes de participación, del siguiente modo: Grupo Repsol, el 25 por 100, CEPSA, el 15 por 100 y BP, el 5 por 100.

2) Descripción de una serie de operaciones, algunas de las cuales ya venían preparándose y que conviene poner en marcha antes de la ampliación del accionariado. Son, entre otras:

? Fijación de un marco tarifario competitivo y duradero, con criterios claramente explicables, uniformes y objetivos, basado en los siguientes principios:

- Precio de almacenamiento en función del volumen máximo de stocks que el operador tenga derecho a mantener según su contrato con CLH y del número de instalaciones utilizadas para cada consignación.
- Precio de transporte en función de la distancia y del medio a utilizar para cada consignación.
- Incentivos a la utilización de oleoductos, como forma de reducción de los costes globales del sistema.

? Establecimiento de un marco contractual estable, mediante la redacción de unos contratos de servicios logísticos y de almacenamiento de productos que flexibilicen el sistema, adaptándolo a las nuevas necesidades antes comentadas.

? Reestructuración de la sociedad, para dotarla de una estructura financiera más eficiente, adaptándola a estándares homologables en sociedades de análoga estructura y facilitando el ajuste de valor de las acciones, de modo que la transmisión resulte menos onerosa para los posibles compradores.

3) Determinación del procedimiento de transmisión de acciones que exceden de los porcentajes determinados por el decreto ley, que tiene dos aspectos:

? Primero: ofertas privadas de adquisición de participaciones en CLH a operadores petrolíferos y logísticos e inversores institucionales, nacionales o extranjeros, que puedan estar interesados. La entrada de los nuevos socios relevantes se referiría, como objetivo, al porcentaje total de participación que deben transmitir los socios con refino en España.

? Segundo: oferta u ofertas de participación, mediante compra o suscripción de acciones, dirigidas a inversores en general con posibilidad de tramos institucional y minorista, pudiendo incluirse, eventualmente, un tramo especial para empleados.

El Plan de Actuaciones de CLH, que acabo de reseñar, fue aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 29 de marzo pasado, hecho que nos fue notificado formalmente el 27 de abril.

Estas actuaciones incluidas en el plan presentado al Gobierno en el verano pasado, han comenzado ya a desarrollarse. Está aprobado por el Consejo de CLH el nuevo sistema tarifario, del que hablaré dentro de un momento, y están a punto de terminar los trabajos para redactar un nuevo contrato con operadores de productos y con operadores que tienen instalaciones logísticas distintas de las de CLH.

Si la Junta General aprueba las propuestas que hoy le sometemos, la reestructuración financiera del balance, será inmediata.

En este mismo mes, los socios que tienen el compromiso de reducir su participación han comenzado a dirigir cartas a un grupo muy amplio de operadores y de instituciones financieras, para detectar quiénes entre ellos tienen interés en adquirir participaciones de CLH. Cuando este interés sea manifestado, se abrirá un proceso de información, a través de un cuaderno de ventas y de contactos entre vendedores y compradores potenciales, de modo que pueda comenzar la recepción de ofertas y el análisis de las mismas, durante el tercer trimestre del año actual.

Finalmente, el proceso de selección de ofertas por los socios vendedores -y del cual tendrán informado al Ministerio de Economía- se iniciará en los últimos meses del año y podrá extenderse al año 2002, aunque son claros el interés y la voluntad de los socios para culminar lo antes posible el proceso de desinversión parcial en el capital de CLH.

Permítanme, los señores accionistas, que antes de añadir unos comentarios propios a la exposición objetiva que he hecho del Decreto-ley 6/2000 y del Plan de Actuaciones de CLH que es consecuencia del mismo, me refiera a la revisión de los contratos con operadores y del sistema de tarifas logísticas, pues sólo la visión completa de estos aspectos permite ver su trascendencia y su coherencia.

Como expuse en la Junta General del año pasado, cuando finalizó el Monopolio de Petróleos en 1992 y CAMPSA fue sustituida por CLH, esta compañía tuvo que establecer un sistema de tarificación que representase una aproximación a las realidades económicas, puesto que al final de su existencia CAMPSA compraba todos los productos petrolíferos a refinadores españoles o extranjeros y los vendía a los distribuidores últimos, incorporándose unas tarifas logísticas que no tenían en cuenta la longitud de los trayectos a recorrer, ni los medios a utilizar, sino que eran iguales para

todos los trayectos y con un nivel determinado por la finalidad principal del monopolio estatal del petróleo, que era la recaudación fiscal.

Al establecer un sistema tarifario en 1993, y para hacer la transición a un sistema plenamente coherente con la racionalidad económica, CLH tomó como base de cálculo el coste del transporte por camión cisterna para los trayectos terrestres. Este medio de transporte compite con ventaja con el oleoducto en distancias cortas y medias -que incluyen los entornos de las refinerías y los muy importantes de las zonas costeras de los puertos de importación- pero es menos eficiente que el transporte por tubería para las distancias largas, y, por ello, CLH fue bajando año tras año el nivel medio de las tarifas, consiguiendo en paralelo mantener el resultado económico de la compañía con fuertes ganancias de productividad.

Gráfico 22: Reducción de la tarifa logística media

Como dije el año pasado, tras un fuerte descenso inicial del 27 por 100 en 1993, se produjeron reducciones sucesivas todos los años, de modo que en 1999 se había reducido el precio real del transporte de gasolina o de gasóleo de 3,15 pesetas actuales por litro a 1,19 pesetas. Esta reducción en términos reales de un 62 por 100 -o del 13 por 100 anual en promedio- es la más fuerte que haya tenido lugar en España en cualquier sector industrial que haya pasado de un monopolio u oligopolio legal o de facto a un régimen de competencia.

Como anuncié a la Junta General el año pasado, era nuestro propósito inminente efectuar una revisión y un ajuste final de los contratos con operadores y del sistema de tarifas, corrigiendo las incoherencias

económicas residuales del sistema, de manera que las tarifas pasasen a ser proporcionales a los costes de los diversos transportes.

El anuncio de estas revisiones está próximo a ser un hecho, pues el Consejo de Administración de CLH aprobó el nuevo sistema tarifario el 26 de febrero del presente año. La reducción anual que venía haciéndose de las tarifas desde 1993, no se realizó para el año 2000, ni para el período transcurrido del presente año, pues está previsto que entre en vigor en el tercer trimestre del 2001, junto con el nuevo contrato tipo con operadores. Era poco conveniente hacer estas modificaciones antes de que pudieran estudiarse a fondo las consecuencias del Decreto-ley 6/2000 y de que el Plan de Actuaciones fuese aprobado por el Gobierno, lo que no ocurrió, como he dicho, hasta el 29 de marzo pasado.

El nuevo sistema de tarifas que entrará en vigor próximamente está elaborado en base a los principios incluidos en el Plan de Actuaciones que CLH presentó al Gobierno y que antes enumeré y, además de la proporcionalidad respecto a la distancia de origen a destino y respecto a los costes de los medios de transporte, supone una importante rebaja del nivel medio de la tarifa logística, en torno al 9 por 100, si se efectúa la comparación aplicando las tarifas vigentes el año pasado y las nuevas a las consignaciones reales del año 2000.

La bajada tarifaria corresponde, por tanto, a las que hubiéramos hecho siguiendo la trayectoria anterior, durante tres años sucesivos, acumulada en un solo período, y tendrá una incidencia en los ingresos por logística básica del orden indicado, si no varía apreciablemente la estructura de orígenes y destinos de los productos consignados.

Quiero explicar, con la mayor claridad posible, a los señores accionistas, por qué hemos considerado necesario llevar a cabo esta fuerte reducción tarifaria.

En primer lugar, es posible y procede terminar ya la transición iniciada en 1993, llevando a cabo la aproximación final a un sistema basado plena, y no sólo parcialmente, en los costes de los medios de transporte de CLH, lo que implica una última bajada mayor que las anuales habituales. Es cierto que el peso del margen que tiene la logística básica de CLH, es pequeño respecto al valor de los productos transportados -unos 30 céntimos en el litro de gasolinas o gasóleo A, cuyo valor está en un entorno que va de 110 a 150 pesetas-, pero ese pequeño margen unitario no es insignificante para los comercializadores de productos petrolíferos y, menos aún, tras la subida de precios del crudo, que parece estabilizarse y que ha laminado el margen de esa actividad para todos los operadores.

En segundo lugar, la reducción paulatina del nivel de tarifas de CLH, desde el aplicado por CAMPSA en el período del Monopolio de Petróleos hasta el actual, ha permitido desarrollarse a operadores con logísticas alternativas a las de CLH que, partiendo de cero, ahora tienen una cuota del 15 por 100 en el mercado en que opera CLH. Si nuestra compañía hubiera procedido a un transición más brusca en la reducción de las tarifas entre 1993 y la actualidad, estos operadores logísticos no habrían podido iniciar su andadura, o se hubieran encontrado con grandes dificultades. Pero ahora esta etapa ha terminado. Los operadores logísticos que compiten con CLH están consolidados y el fuerte incremento que experimentan y que experimentarán más aún las importaciones en la próxima década, deja espacio para todos y más cuanto que los nuevos contratos con operadores logísticos que negociamos actualmente prevén que los operadores independientes puedan conectarse a la red de transporte de CLH. A su vez, CLH no debe perder la ocasión de captar una parte principal -que, como dije, estimamos puede llegar hasta 12 millones de metros cúbicos más- de ese nuevo flujo de importaciones de productos petrolíferos que deberán venir en la próxima década desde las zonas costeras al interior peninsular, y, para ello, debe ajustarse a condiciones de la mayor competitividad posible. La economía de un inmovilizado muy considerable, como es el de la red de

oleoductos y de almacenamientos de CLH, exige que su utilización sea la máxima posible para mantener una alta rentabilidad y, por tanto, que se ofrezcan condiciones adecuadamente competitivas para captar el mayor flujo posible.

¿Cómo afectará a la rentabilidad de CLH la bajada de tarifas?

Aquí enlazamos con las transformaciones financieras que implica el Plan de Actuaciones presentado por CLH al Gobierno, y vuelvo a tomarlo para hacer comentarios que dan la contestación a la pregunta anterior.

La premisa del Decreto-ley 6/2000 es que una incorporación a CLH de nuevos accionistas sin actividad de refino en España, haría más plural la representación de intereses en el Consejo de Administración de CLH y garantizaría definitivamente la neutralidad respecto a todos ellos, cuando en el futuro la importancia cuantitativa de los no refinadores aumente sensiblemente y la competencia se agudice aún más. Este planteamiento ha sido, no sólo aceptado, sino plenamente compartido por los actuales socios con mayores participaciones en CLH y el Plan de Actuaciones presentado y aprobado, se ha encaminado principalmente a que se tenga éxito en la incorporación de nuevos accionistas.

Las medidas fundamentales para facilitar y hacer atractiva la inversión en CLH son, obviamente, las encaminadas, por una parte, a reducir el monto de la inversión que proporcione una presencia en el Consejo de CLH y, en segundo lugar, a garantizar una alta rentabilidad al capital así invertido.

Afortunadamente, la estructura financiera del balance de la sociedad, basada hasta ahora, de modo casi exclusivo, en la financiación del activo fijo con recursos propios, da la clave y resuelve los problemas que he

dejado enumerados anteriormente: una sustitución parcial de fondos propios por fondos ajenos, de modo que los primeros pasen a representar entre el 40 y el 45 por 100 del inmovilizado fijo, permitirá multiplicar la rentabilidad del activo de la compañía de manera que, a pesar de unos menores ingresos y resultados en valor absoluto, por la necesaria bajada de tarifas, la rentabilidad de los fondos propios -que es lo importante para los inversores- alcance elevados niveles en la banda más alta de los que obtienen las empresas del sector de la energía, resolviendo así, al mismo tiempo, el encajar la reducción de tarifas, el abaratamiento de las participaciones accionariales en el capital de CLH y una alta rentabilidad para este último.

Lo que acabo de exponer es la razón básica que explica la distribución de beneficios del ejercicio del año 2000, que el Consejo de Administración propone a los señores accionistas, y en la que voy a entrar a continuación.

V. **Resultado del ejercicio del año 2000 y dividendo que se somete a la aprobación de la Junta General.**

Cuadro 23: Cuenta de Pérdidas y Ganancias

La cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada de la Compañía Logística de Hidrocarburos y su filial al 100 por 100, CLH Aviación, presenta en el ejercicio pasado un resultado después de impuestos de 20.563 millones de pesetas, ligeramente inferior al del año anterior.

Este resultado final se alcanzó, en primer lugar, gracias a un resultado neto de explotación de 25.811 millones de pesetas, un 8 por 100 más que el del año anterior y muy superior al que habíamos previsto, cuando se planeaba efectuar la reducción de tarifas en el curso del ejercicio pasado. Además del efecto de la no reducción de tarifas, el año fue excelente en cuanto a los ingresos obtenidos con los servicios a terceros prestados por los buques de CLH -en los tiempos en que no resultaron necesarios para la logística propia-, dado el alto nivel que alcanzaron los fletes en el mercado internacional. Desgraciadamente, esos ingresos se acabarán en un período corto, pues los tres barcos de 10.000 Tm de nuestra flota de ocho -cuyo coste de inversión está plenamente amortizado- están alcanzando el límite de edad que admiten los criterios cada vez más exigentes de la Unión Europea, y el beneficio que producen no se obtendría, en modo alguno, con buques nuevos.

A los anteriores, se sumaron otros factores que impulsaron en el 2000 el beneficio neto de explotación: una estructura de consignaciones tendiendo a trayectos más largos entre orígenes y destinos, así como el fuerte aumento del precio alcanzado por los productos petrolíferos, que

aumentó el valor de la reducción de mermas conseguida, respecto a la tolerancia admitida en los contratos.

Al resultado de explotación se sumó un resultado financiero muy favorable, de 3.468 millones de pesetas (un 90 por 100 más que el año anterior), debido a los mayores ingresos totales del ejercicio y a que el mayor nivel de los tipos de interés del mercado aumentó la remuneración de los excedentes de tesorería.

Con todo ello, el resultado de las actividades ordinarias, esto es, de la explotación y financieras, se elevó a 29.279 millones de pesetas, monto superior en un 14 por 100 al del ejercicio anterior.

En sentido contrario se movió el resultado extraordinario, pues fue de 1.161 millones, frente a los 4.683 millones de 1999, debido a que en este año se contó, como ya informé en la Junta General pasada, con dos enajenaciones singularmente cuantiosas: la del edificio de la sede social y la de las acciones de la aseguradora MUSINI, que poseía CLH, a la SEPI.

En resumen, el resultado final del año pasado alcanzó un nivel netamente superior respecto a lo que se había previsto, por el retraso en la reducción de tarifas y por los factores excepcionales diversos que acabo de enumerar, que hicieron que los recursos procedentes de operaciones después de impuestos -lo que en lengua inglesa se denomina "cash-flow"- alcanzaran los 34.500 millones de pesetas (un 14 por 100 más que en 1999).

Al llegar ahora a la propuesta de distribución de resultados, debo recordar a los señores accionistas las consideraciones que hice anteriormente sobre la conveniencia de efectuar una reducción de fondos propios de la compañía, tanto para reducir el coste de incorporación de nuevos socios, como para aprovechar la posibilidad de una multiplicación -un "apalancamiento financiero", en la terminología técnica- de la

rentabilidad sobre fondos propios, permitida por la gran diferencia actual, de más de 20 puntos, entre la rentabilidad del activo de la empresa y el coste de los fondos ajenos en el mercado, que no hubiera sido tan defendible en tiempos pasados relativamente recientes, en los que regían altos tipos de interés.

Por todo ello procede ampliar la base de reparto que constituye el beneficio del ejercicio después de impuestos, con el monto de las reservas voluntarias -y, por tanto, de libre disposición por los señores accionistas-, que se eleva a 57.055 millones de pesetas.

Cuadro 24: Propuesta de distribución de resultados

Con ello, resulta una base de reparto total de 77.029 millones de pesetas, que corresponde a un dividendo total por acción de 1.099,5 pesetas. Dado que ya se ha distribuido un dividendo a cuenta de 231 pesetas por acción, corresponde complementarlo ahora con otras 868,5 pesetas por acción, que es la propuesta que sometemos a la consideración y aprobación, en su caso, de los señores accionistas aquí representados.

Con este reparto de resultados del ejercicio más las reservas de libre disposición acumuladas, será necesario sustituir, en el pasivo del balance, los fondos propios distribuidos por financiación ajena.

Cuadro 25: Balances de situación

Como en el conjunto de los próximos cuatro años, CLH tendrá un volumen de recursos generados por operaciones que acumulado será superior al monto total de las inversiones previstas, la financiación ajena a largo plazo -hoy prácticamente nula-, que se necesite para la financiación permanente del inmovilizado, no superará, probablemente, en el balance de situación de ningún año, los 48.000 millones de pesetas, según las proyecciones de que disponemos. Si ello se confirma, el pasivo a corto descenderá ligeramente en esos años, aunque la composición exacta del pasivo entre el largo y el corto plazo, será manejada en cada momento para aprovechar los diferenciales entre tipos y minimizar el coste de los recursos ajenos.

Como pueden ver los señores accionistas, gracias a los recursos generados por la compañía, la financiación con recursos ajenos quedará verosímilmente, bastante por debajo de los recursos propios incorporados en las reservas que ahora distribuimos y, puedo añadir, que las ofertas que ahora estamos recibiendo de las instituciones financieras, lo son a unos tipos de interés, que se corresponden con los que disfrutaban las empresas de mayor solvencia.

Al mismo tiempo que la propuesta de distribución de dividendo, también se someten a los señores accionistas otras resoluciones, menos relevantes, de modificación de estatutos, con las siguientes finalidades:

- A) Supresión del derecho preferente de adquisición de acciones, que tienen ahora los propietarios de acciones de la clase C.
- B) Actualización de la remuneración máxima a percibir por los miembros del Consejo, ya que no se había variado desde 1994, y, por otra parte, hay que adecuarla a la nueva etapa, así como a la incorporación de nuevos socios.

C) Ampliación del objeto social de CLH a campos que tienen sinergias con la logística básica de la compañía, tanto en España, como en el extranjero, para no renunciar a posibilidades de inversiones rentables que pudieran presentarse en los próximos años, y más, si contamos con la incorporación de nuevos socios con intereses y "know-how" en nuevas áreas de negocio.

VI. Perspectivas.

Quisiera terminar, señores accionistas, con unas consideraciones personales, que sinteticen el momento actual de la empresa y sus perspectivas.

CLH, ha sido, es y será ciertamente, una empresa muy compleja por su técnica. Tiene, por ejemplo, un inmovilizado fijo siete veces mayor que el de su homóloga francesa TRAPIL, más ampliamente extendido, completamente automatizado en el funcionamiento de los oleoductos multiproducto y en la carga de camiones, y ha realizado en el pasado incrementos espectaculares de productividad, pasando de mover 29 millones de m³ con una plantilla de 8.600 personas en 1984, a 40 millones de m³ el último año, con sólo 2.400 personas. Los trabajadores de la empresa han alcanzado con la experiencia un grado de conocimientos tecnológicos y prácticos, de un valor inapreciable, y han tenido un comportamiento impecable, durante las grandes transformaciones experimentadas por la empresa.

Pero la complejidad de CLH se hace aún mayor que la ya notable de su estructura industrial, porque siendo desde su fundación, una sociedad en régimen de empresa privada -con todas sus consecuencias-, desempeña, al mismo tiempo, una función fundamental para la economía española, en el transporte al por mayor de productos tan importantes como las gasolinas, los gasóleos y el keroseno.

CLH es una empresa que ha venido obteniendo una rentabilidad muy alta a lo largo de su historia, pero que también ha sabido desempeñar muy bien lo que es un servicio básico -antes, público- a la sociedad española.

Ahora estamos en el umbral de enfrentarnos al mismo reto de siempre, pero en condiciones aún más complejas. Nuestro accionariado va a ser, muy verosímilmente, más variado en sus intereses. La estructura de transporte, va a cambiar sustancialmente porque, aunque las empresas de refino en España, son y seguirán siendo, un núcleo fundamental de nuestro mercado y de nuestro accionariado -de lo cual me felicito sin reservas-, tendremos que prepararnos a la necesidad de encajar fuertes flujos de productos de importación, desde orígenes distintos de aquéllos que fueron base del diseño de la red actual, y tendremos que prestar ese servicio básico en condiciones cada vez más eficientes.

Creo haber explicado hoy por qué estoy convencido de que CLH puede afrontar con éxito esos desafíos. Es perfectamente posible compaginar una rentabilidad elevada para el capital de los accionistas que vienen confiando en la empresa y de los nuevos que vayamos a incorporar y, al mismo tiempo, prestar unos servicios más eficientes, a menores costes y con mayor flexibilidad para todo tipo de clientes.

Ello es posible, si conseguimos mantener el esfuerzo tradicional de los trabajadores de la empresa, y transmitir sus conocimientos y su ética profesional a los jóvenes que tenemos que incorporar sin tardanza.

Ello es posible, si y sólo si, los accionistas veteranos y los nuevos que serán bienvenidos, nos apoyan en las importantísimas inversiones por realizar y nos ayudan con sus consejos y con su aliento.

Para todo ello, apelo hoy a todos ustedes al terminar mi intervención en esta trascendental Junta General.

Muchas gracias, por su atención.

JUNTA GENERAL DE ACCIONIST

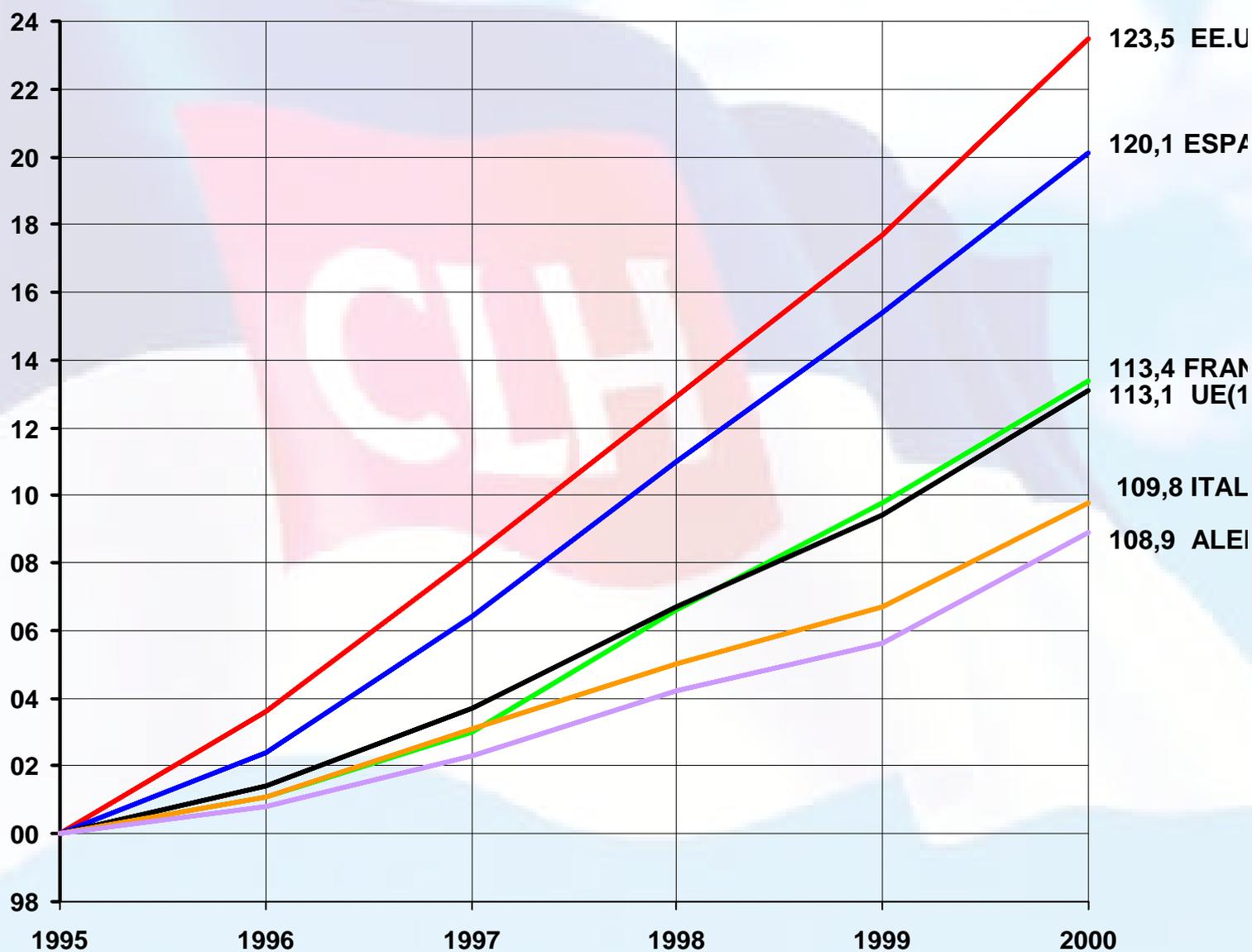


CLH

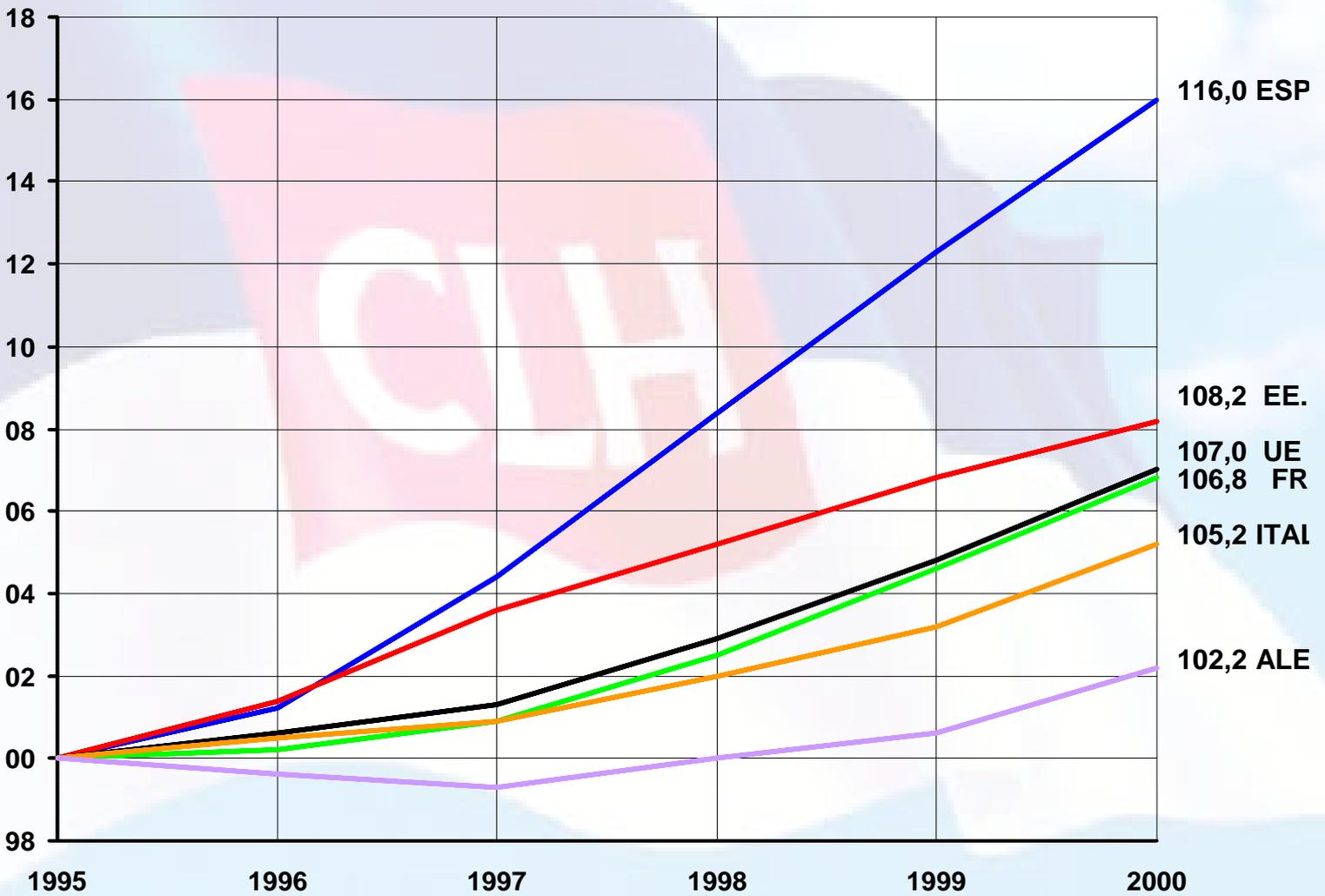
29 de mayo de 20

EVOLUCIÓN DEL PIB

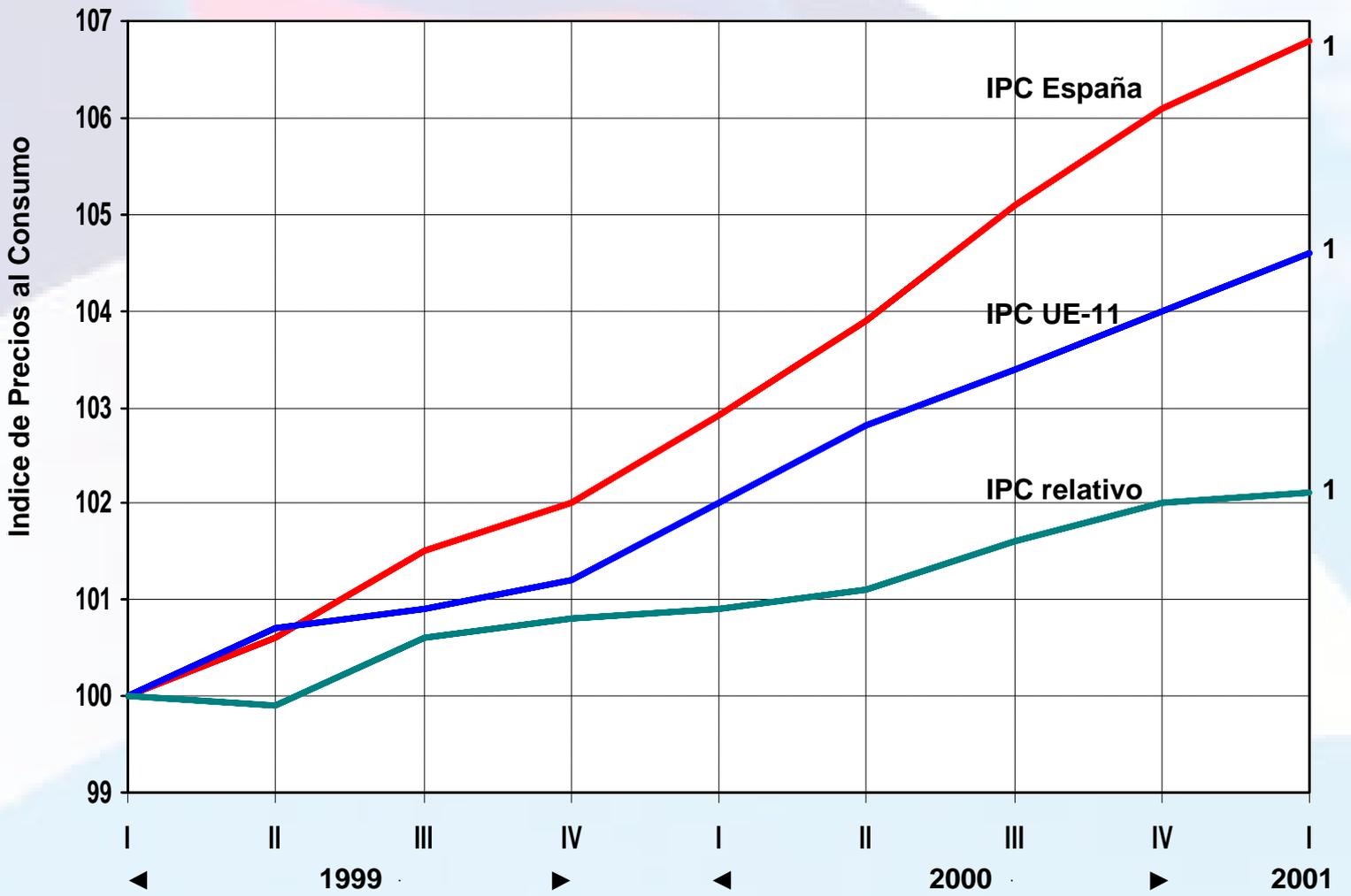
(Índice con base 1995 = 100)



EVOLUCIÓN DEL EMPLEO (Índice con base 1995 = 100)

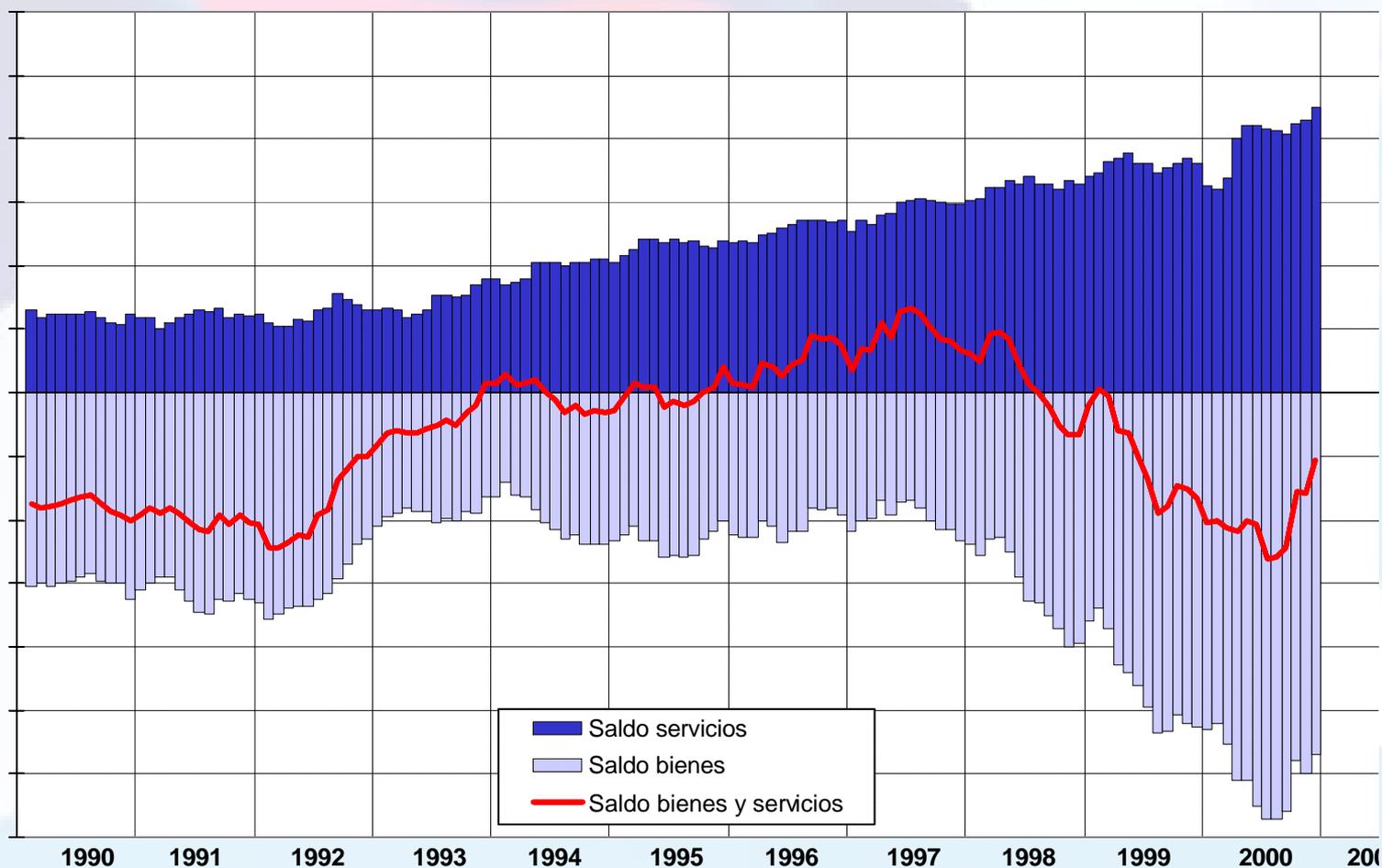


ÍNDICES DE PRECIOS AL CONSUMO EN ESPAÑA Y EN EL PROMEDIO DE LA UE-11



SALDO DE BIENES Y SERVICIOS DE LA BALANZA DE PAGOS (Medias móviles trimestrales corregidas de variaciones estacionales)

Unidad: Millones de euros

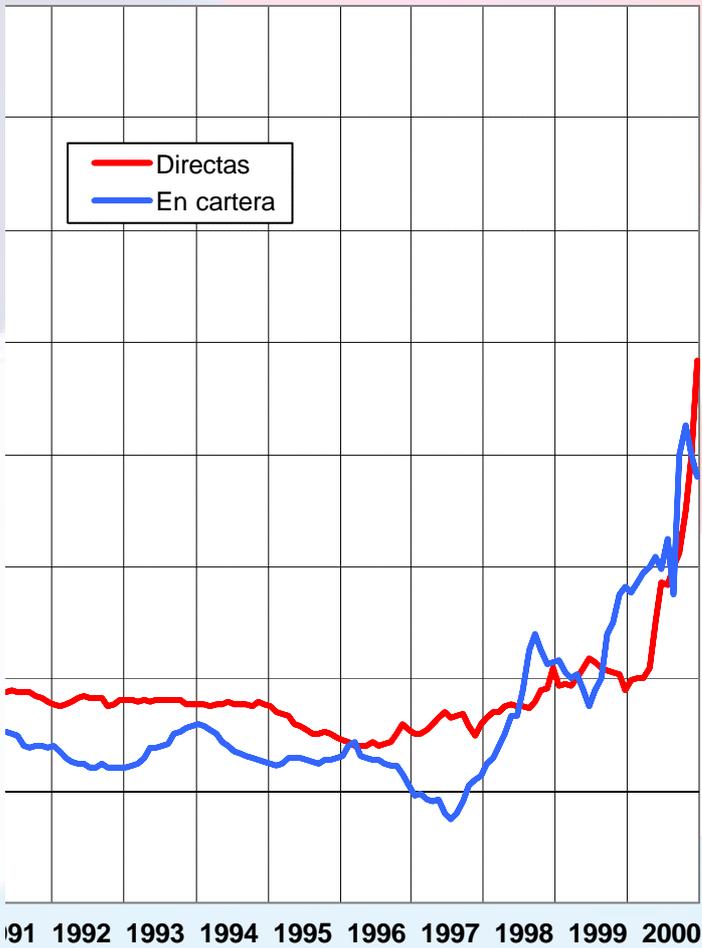


BALANZA DE PAGOS POR CUENTA FINANCIERA: DETALLE DE INVERSION

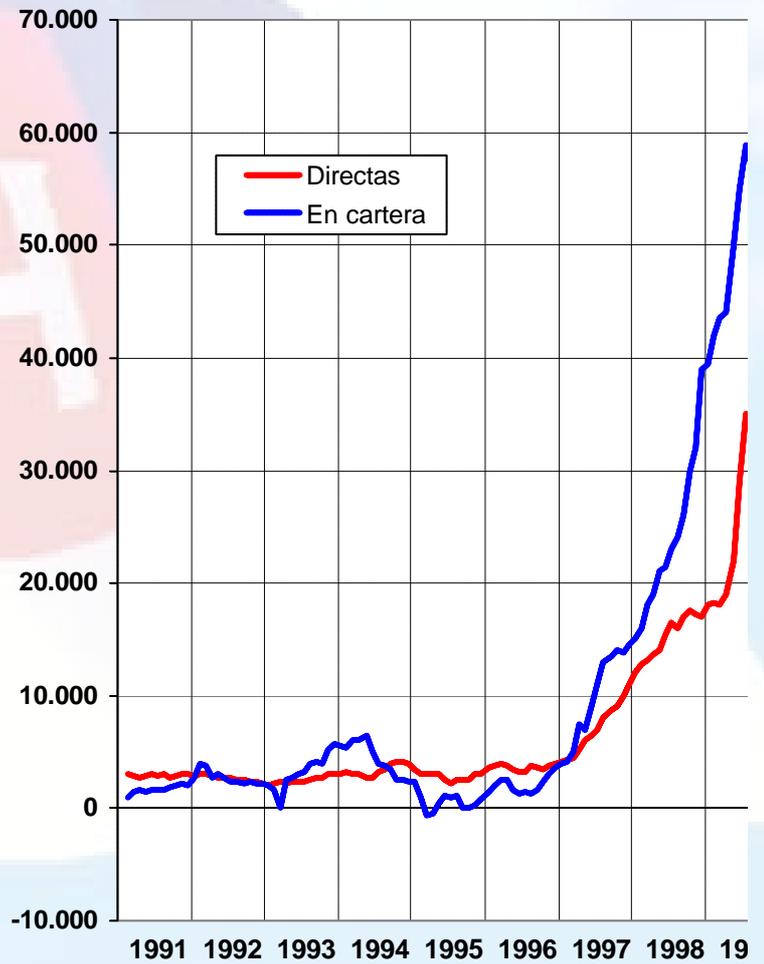
(Datos acumulados 12 últimos meses)

Unidad: Millones de euros

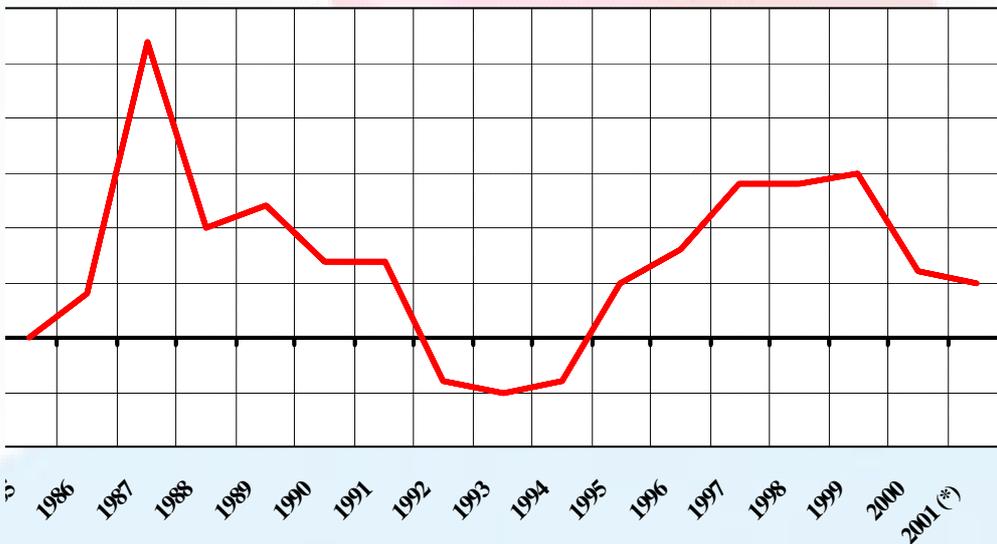
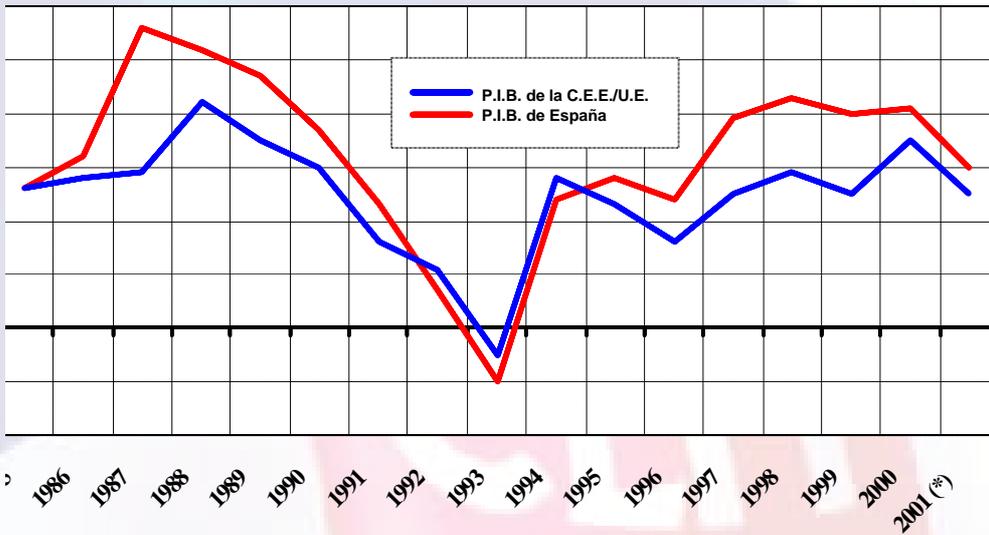
Extranjeras en España. Sector privado



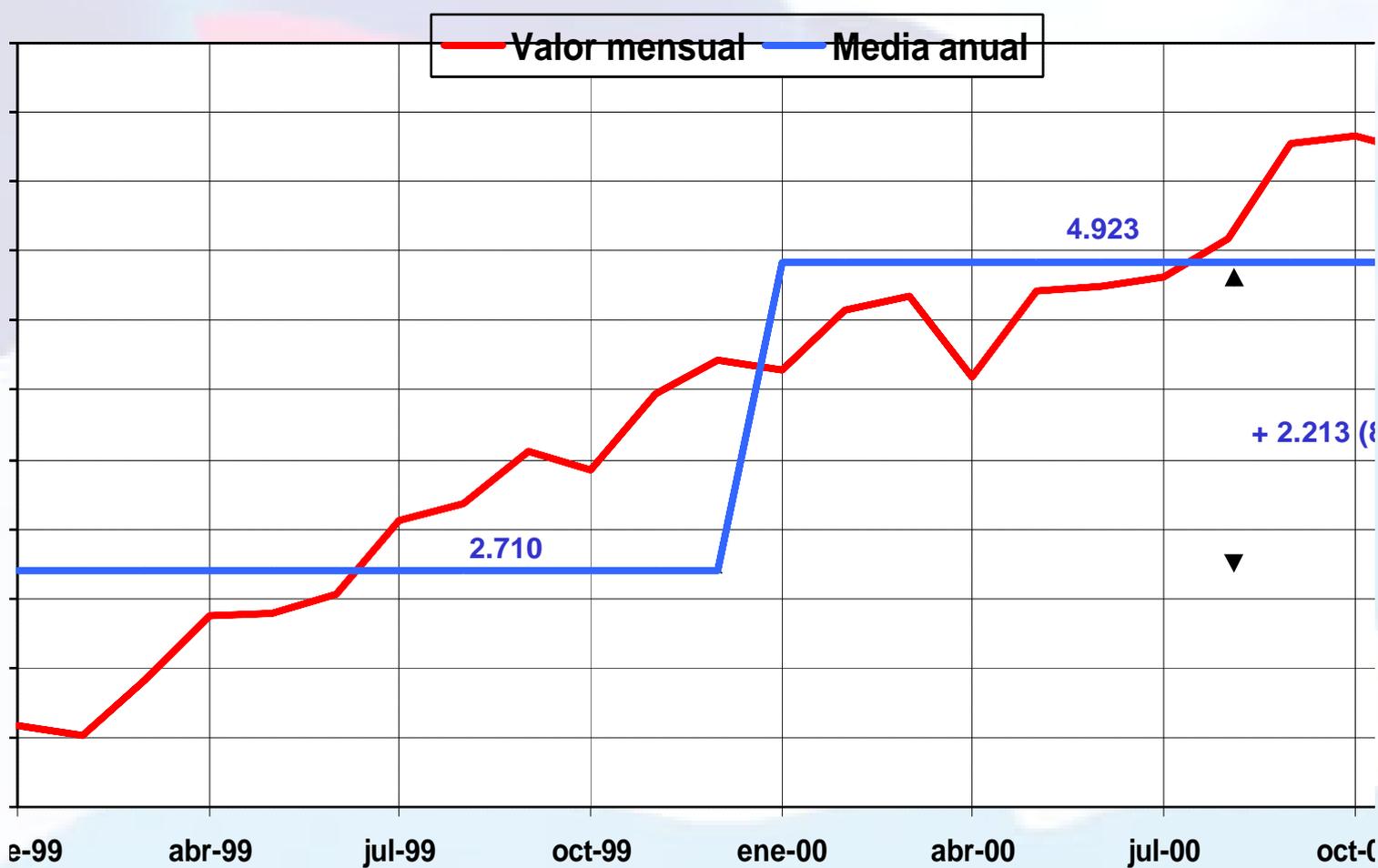
Inv. españolas en el exterior. Sector pri



CRECIMIENTO DEL P.I.B. En España y la C.E.E./U.E.(15)



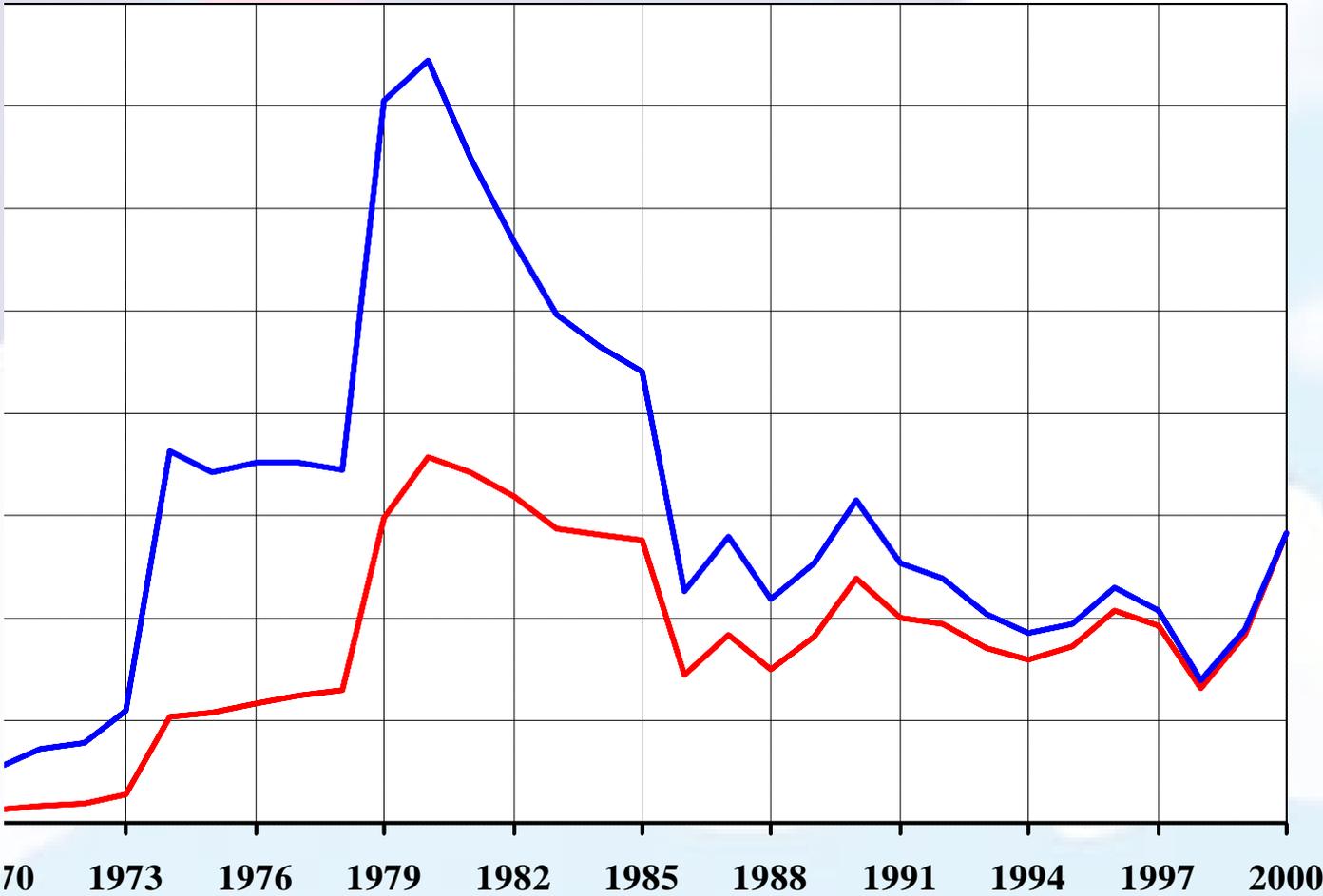
EVOLUCIÓN DEL COSTE DEL CRUDO IMPORTADO POR ESPAÑA



PRECIOS DEL CRUDO BRENT SPOT

— \$ corrientes — \$ actuales

Dólares/barril

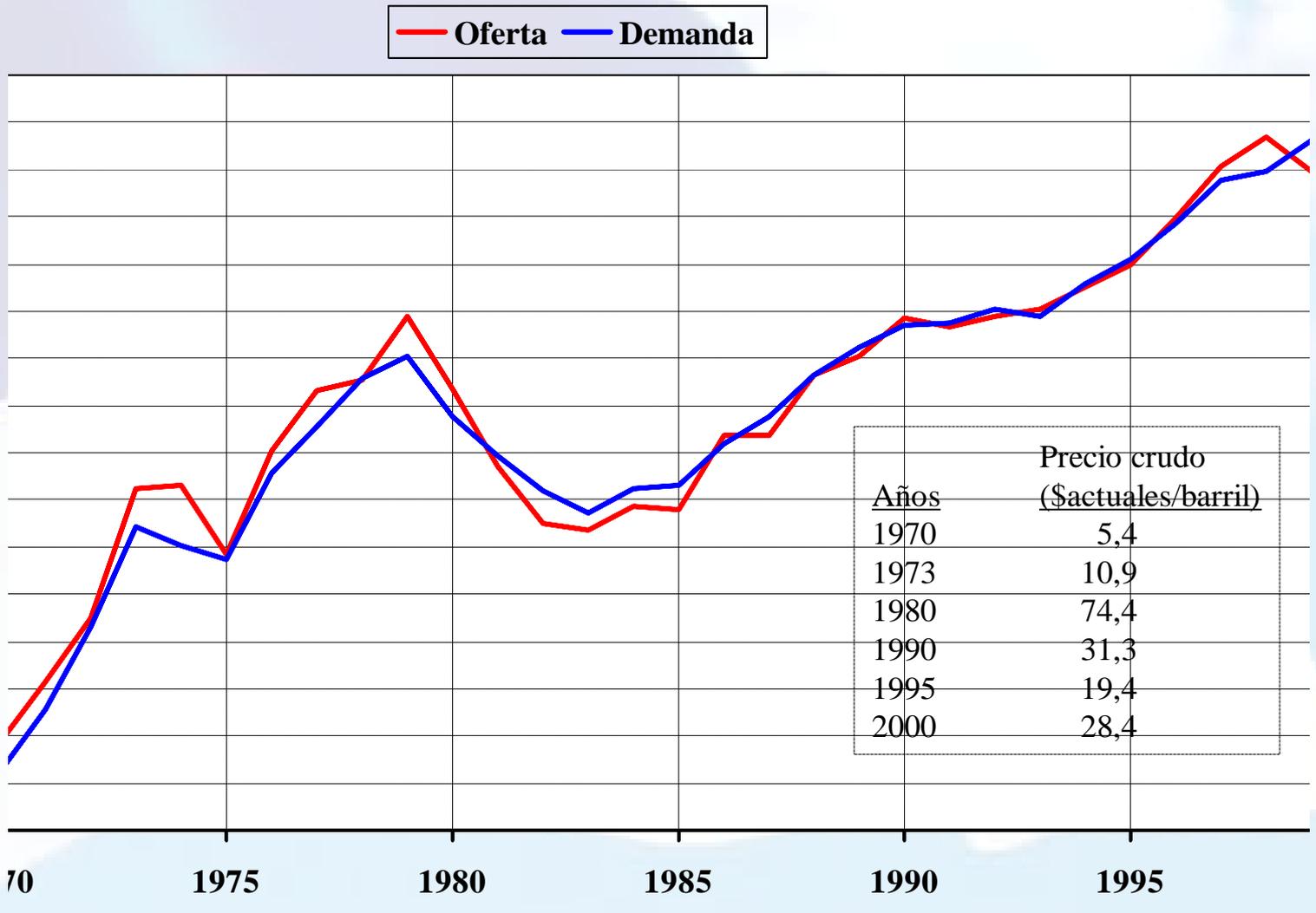


Nota: Los precios 1970-1985 son precios de crudo Arabian Light

SUMO Y COSTE DEL PETRÓLEO EN ESPAÑA EN RELACIÓN CON EL PIB

Año	Precio del petróleo en dólares del 2000	Consumo español de petróleo en Tep/10 ⁸ Ptas. de PIB (SEC 95)	Coste del petróleo/PIB
<i>crisis del petróleo</i>			
1973	13,5	97	1,4
1974	38,8	94	3,8
1979	76,8	96	5,5
1980	70,2	90	4,9
1985	45,3	69	4,5
1990	27,3	70	1,5
<i>petróleo "normal"</i>			
1996-1997	20-23	74	1,3-1,4
<i>petróleo excesivamente barato</i>			
1998	13,9	76	1,0
1999	18,9	75	1,2
<i>revoencarecimiento</i>			
2000	28,4	74	2,3

OFERTA Y DEMANDA MUNDIAL DE PETRÓLEO CRUDO (Millones de barriles/día)

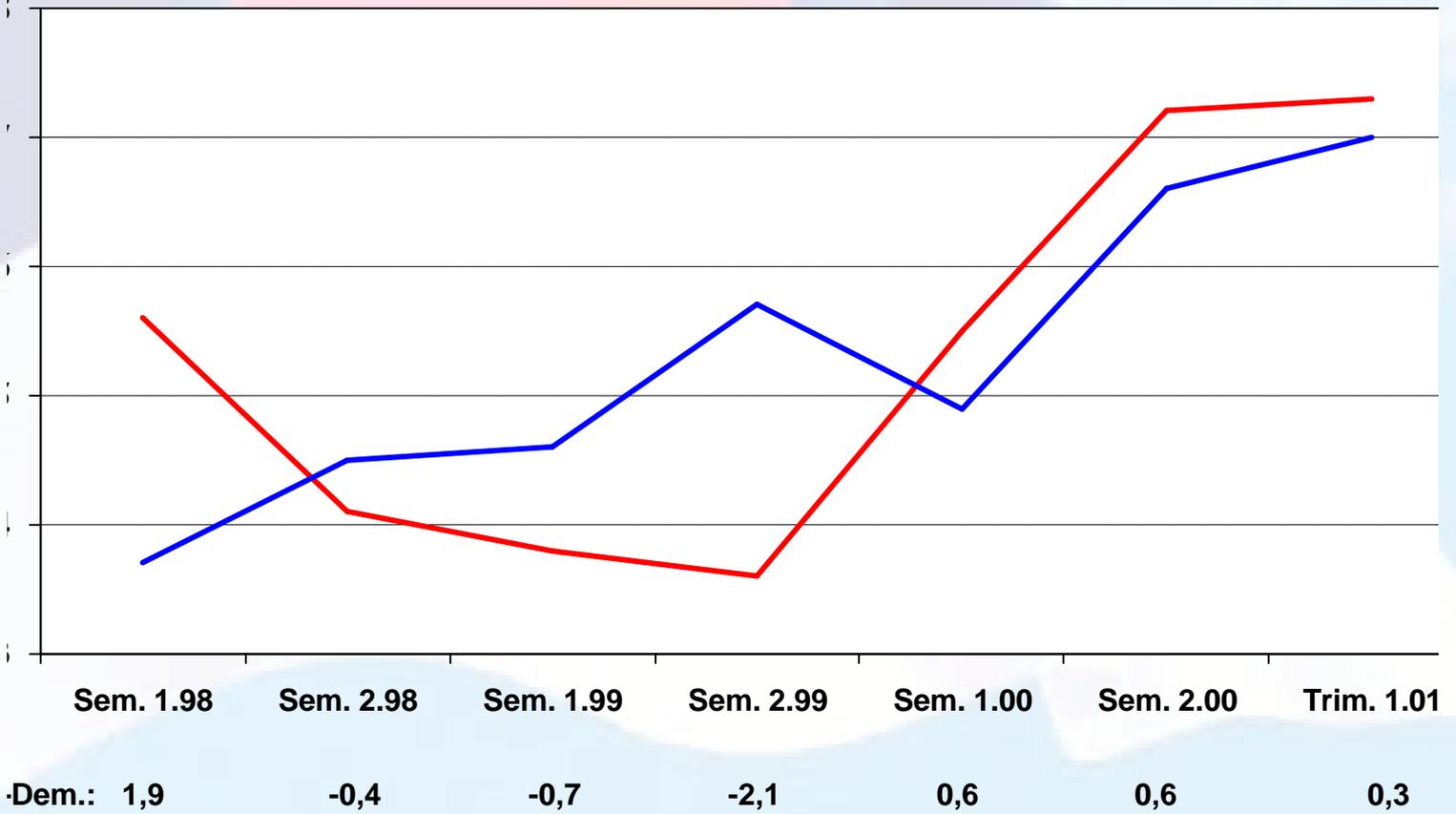


Fuente: Periodo 1970-1999: (BP statistical review of world energy june 2000)
Año 2000 : Variación 2000/1999 de "Oil Market Intelligence"

OFERTA Y DEMANDA MUNDIAL DE PETRÓLEO (medias semestrales)

— Oferta — Demanda

Miles de millones de barriles día



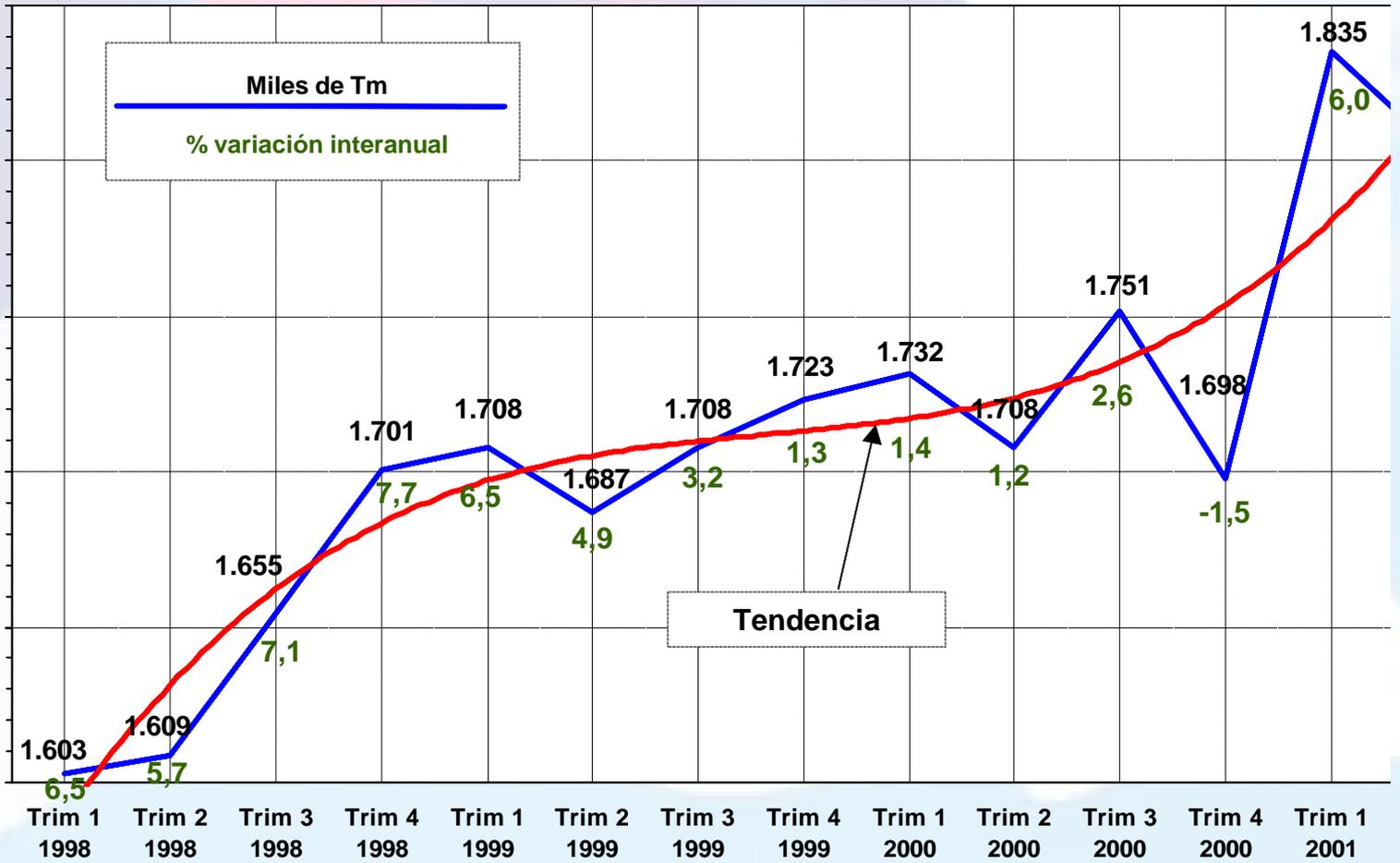
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN ESPAÑA

PRODUCTOS	MILES DE TONELADAS			TASAS DE VARIACIÓN ANUAL EN %	
	1998	1999	2000	1999/98	2000/99
Gas auto	9.000	8.921	8.527	-0,9	-4,4
Gas	23.491	25.206	26.189	7,3	3,9
Gas para aviación	3.860	4.091	4.363	6,0	6,6
Gas para el Claros	36.351	38.218	39.079	5,1	2,2
Gas para otros usos	11.534	12.422	11.913	7,7	-4,1
	47.885	50.640	50.992	5,8	0,7

SALIDAS MEDIAS MENSUALES DE GASOLINAS + GASÓLEO A DE CLH

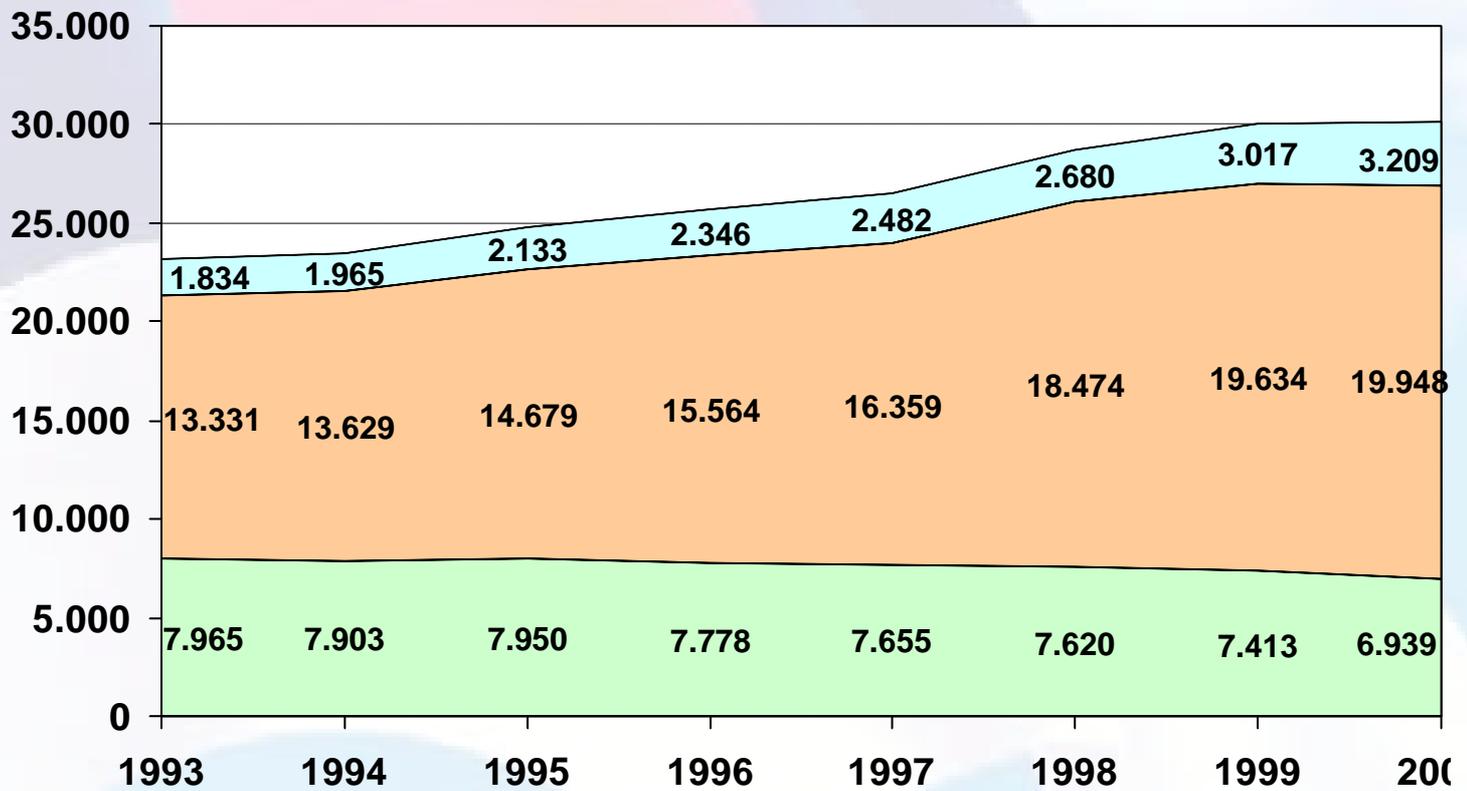
Series desestacionalizadas

les de Tm



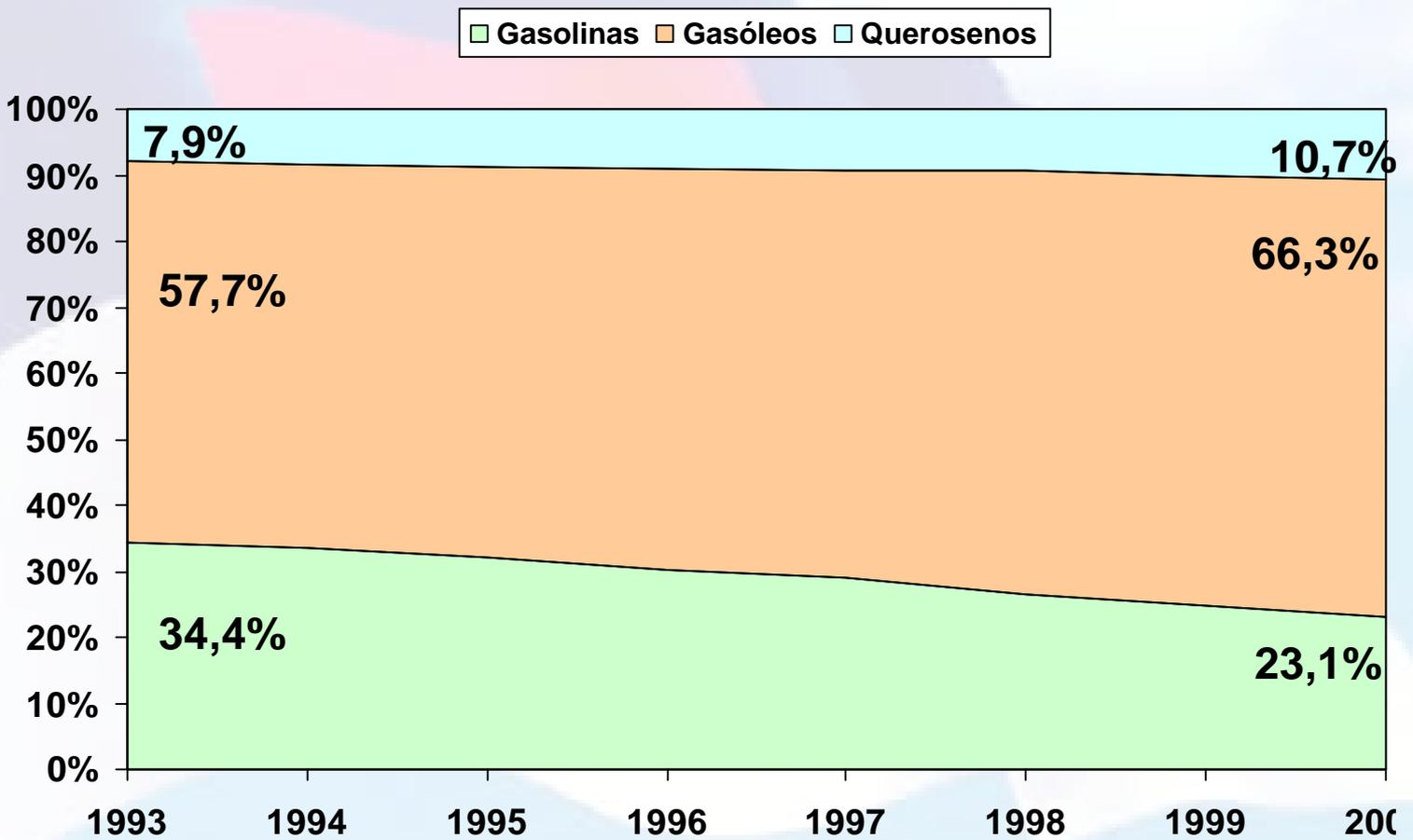
EVOLUCIÓN DE LAS RETIRADAS DE CLAROS DE CLH (Miles de Toneladas)

Gasolinas Gasóleos Querosenos



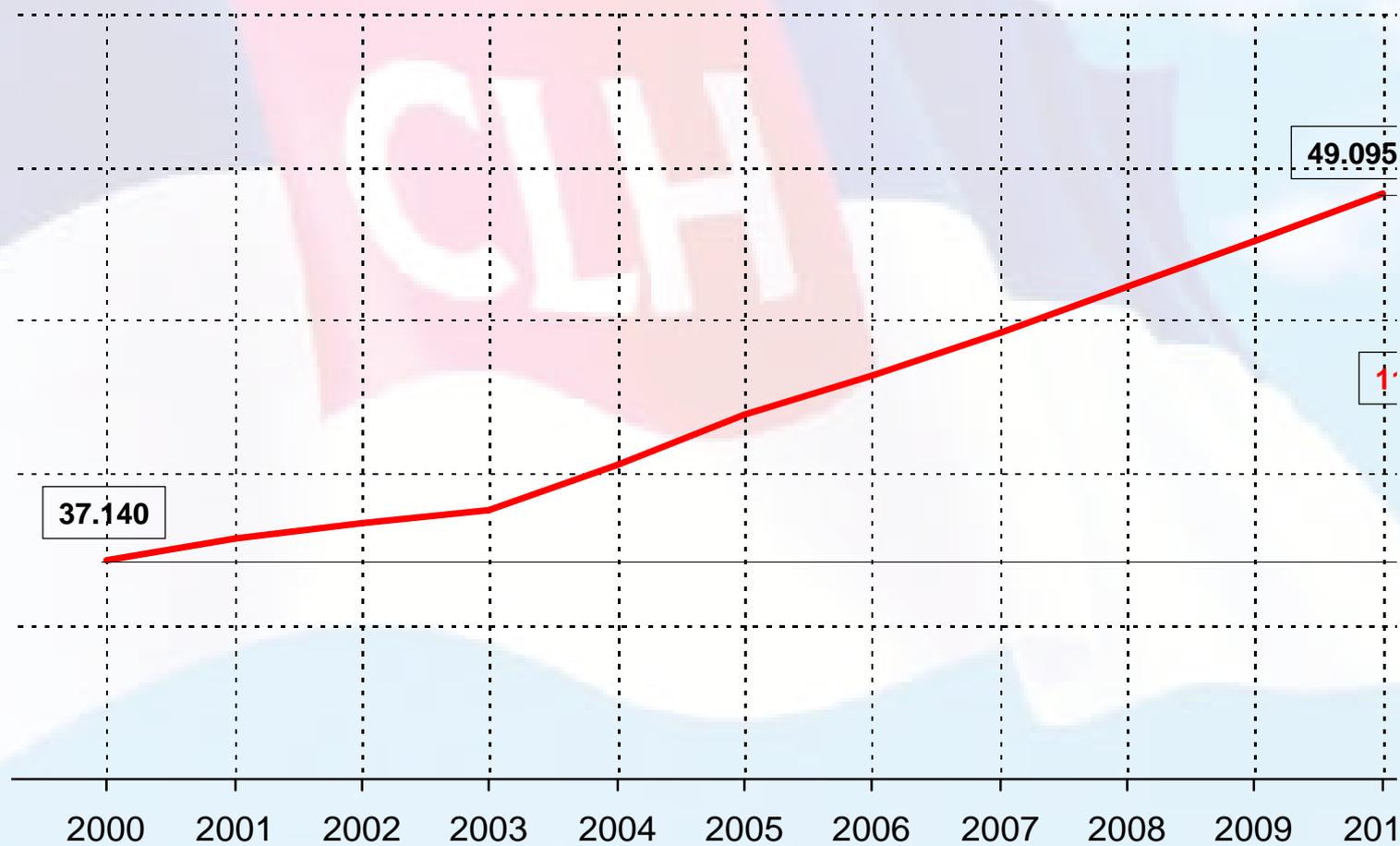
ALLES: 23.130 23.497 24.762 25.688 26.496 28.774 30.064 30.096

LUCIÓN DE LA ESTRUCTURA LAS RETIRADAS DE CLAROS DE CLH



PREVISION DE ACTIVIDAD DE CLH HASTA 2010 (PRODUCTOS CLAROS)

MIILES DE METROS CUBICOS



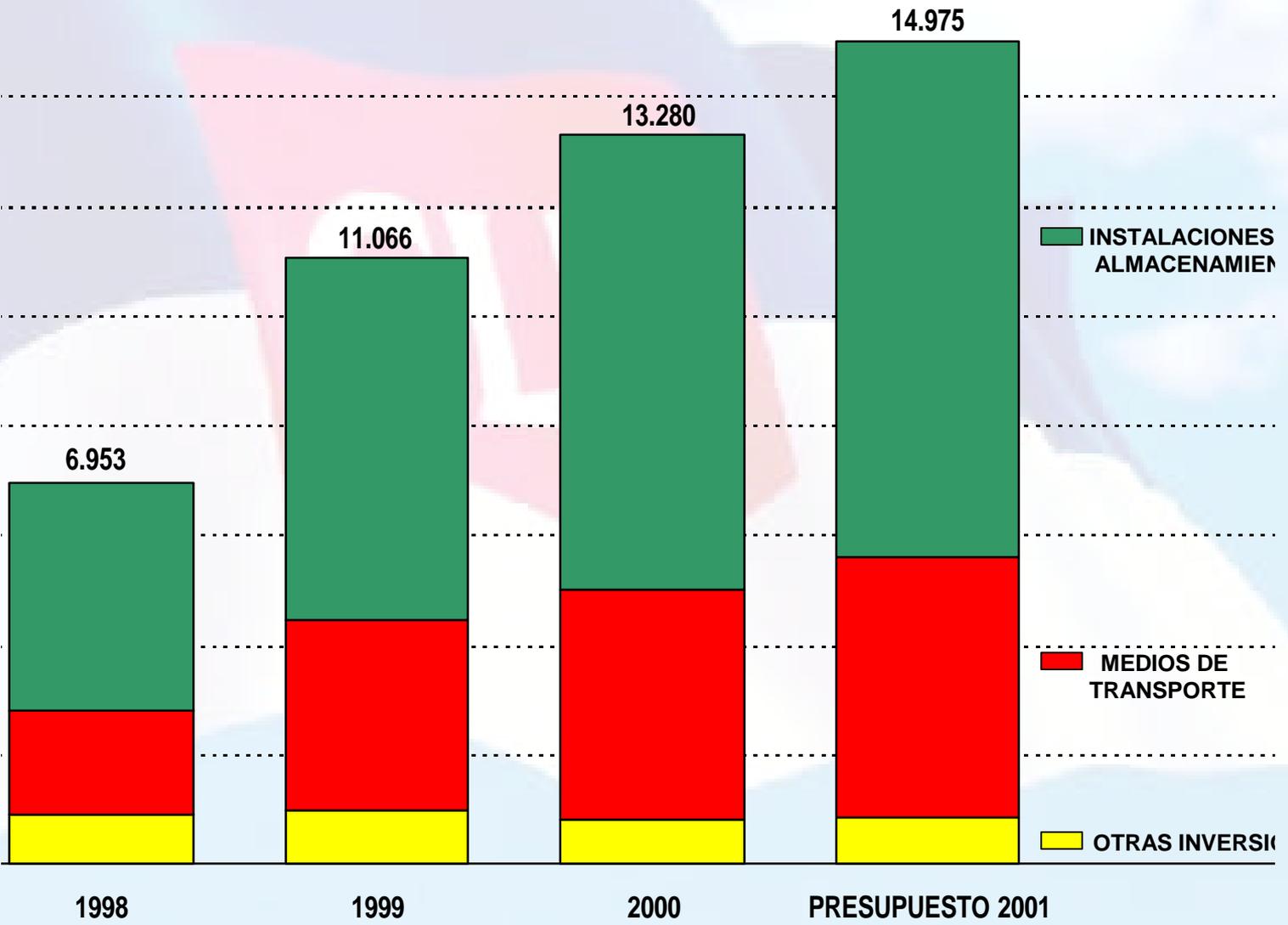
PLAN DE INVERSIONES 2001-2005

CONCEPTOS	MILLONES DE PESTAS					Tot
	2001(1)	2002	2003	2004	2005	
<u>INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO</u>						
Ampliación de capacidad y nuevos centros	3.457	5.160	5.095	3.900	3.000	20.6
Mejoras operativas, Seguridad y Medio ambiente	5.926	4.167	3.493	3.444	3.700	20.7
TOTAL INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO	9.383	9.327	8.588	7.344	6.700	41.3
<u>MEDIOS DE TRANSPORTE</u>						
Productos	4.271	6.426	5.216	5.270	4.900	26.0
Otros Medios	481	1.148	1.040	833	600	4.1
TOTAL MEDIOS DE TRANSPORTE	4.752	7.574	6.256	6.103	5.500	30.1
<u>OTRAS INVERSIONES</u>	840	805	807	797	800	4.0
TOTAL	14.975	17.706	15.651	14.244	13.000	75.5

: Presupuesto.

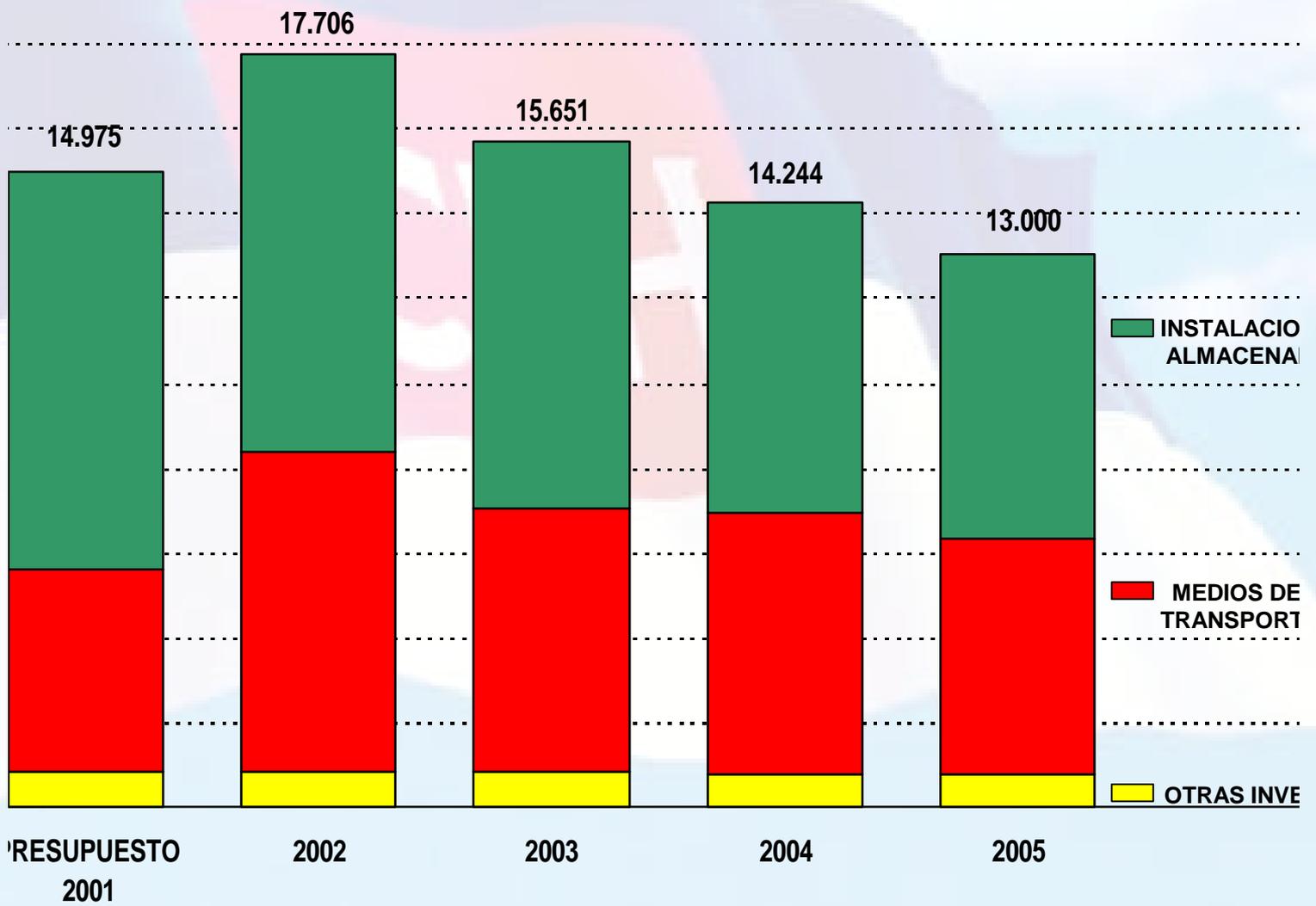
EVOLUCION DE LAS INVERSIONES

Millones de Pesetas



PLAN DE INVERSIONES 2001-2005

LLONES DE PESETAS



RESUMEN DEL REAL DECRETO-LEY 6/2000, DE 23 DE JUNIO, SOBRE MEDIDAS URGENTES DE INTENSIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA EN MERCADOS DE BIENES Y SERVICIOS
(Medidas de apertura del acceso a la red logística)

La participación accionarial máxima de cualquier persona física o jurídica en el accionariado de CLH se limita al 25 por ciento del capital o de los derechos de voto

El conjunto de las participaciones directas o indirectas de los accionistas en la capacidad de refino en España (Repsol, Cepsa y BP) no puede superar el 45 por ciento del capital social de CLH

CLH está obligada a presentar al Gobierno un Plan de Actuaciones, a fin de dar cumplimiento a dichas medidas

Se restringen los derechos de voto de los accionistas afectados por las citadas limitaciones

CLH deberá presentar a la Comisión Nacional de Energía los contratos y la relación de precios y sus modificaciones por la utilización de sus instalaciones

Las tarifas por los servicios prestados por CLH en Baleares deberán someterse a la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos

DE ACTUACIONES PRESENTADO POR CLH ANTE EL MINISTERIO DE ECC

Manifiesta la firme voluntad de los socios refinadores de ajustar su respectiva participación accionarial a los límites establecidos por el citado RDL 6/2000, fijándola en: Repsol el 25 %, Cepsa el 15 % y BP el 5 %

Describe una serie de operaciones que conviene poner en marcha antes de la ampliación del accionariado:

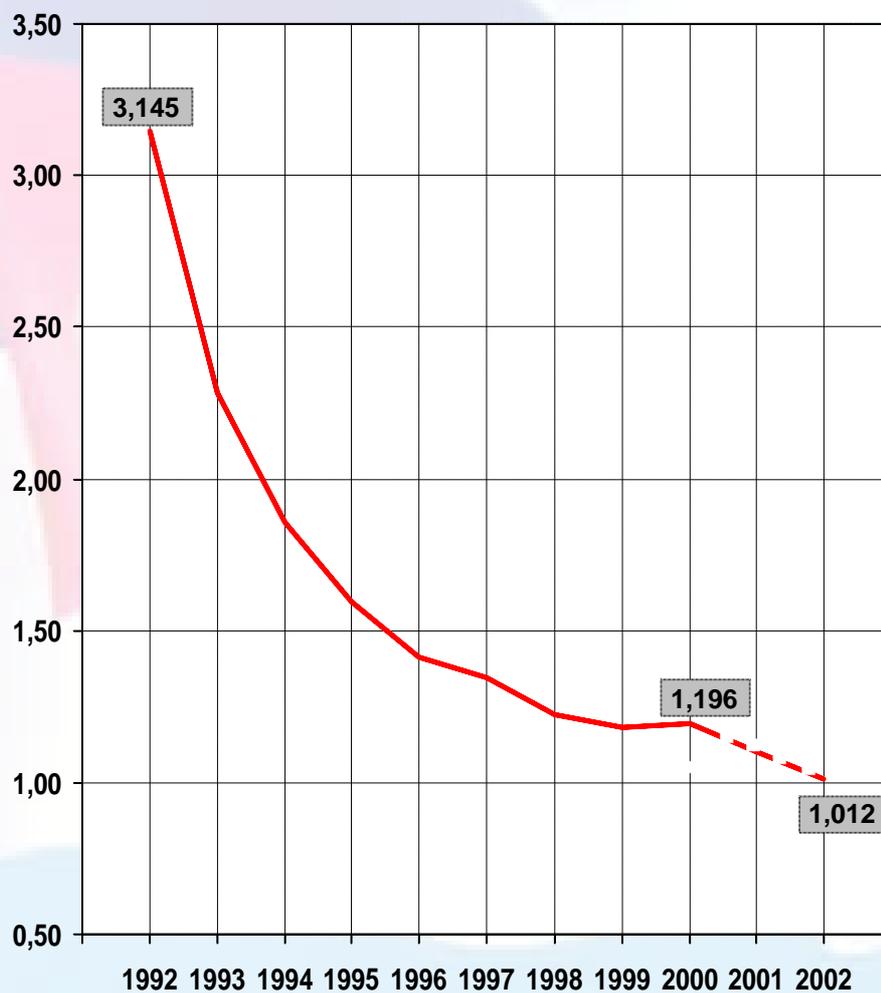
- Fijación de un sistema tarifario competitivo y duradero, con criterios claramente explicables, uniformes y objetivos
- Establecimiento de un marco contractual estable, mediante la redacción de nuevos contratos
- Reestructuración de la Sociedad para alcanzar una estructura financiera que facilite ajustar el valor de las acciones y resulte menos onerosa a los posibles compradores

Determina el procedimiento de transmisión de acciones excedentarias con dos aspectos:

- Primero: Destinado a operadores petrolíferos y logísticos e inversores institucionales nacionales o extranjeros
 - Segundo: Dirigido a inversores en general con posibilidad de tramos institucional y minorista, pudiendo incluirse un tramo especial para empleados
-

EVOLUCION DE LA TARIFA LOGISTICA BASICA DE CLH PARA GASOLINAS Y GASOLEOS(*)

PESETAS CONSTANTES DE 2000/LITRO



(*): DURANTE EL PERIODO 2000-2002, SE HA MANTENIDO LA ESTRUCTURA DE CONSIGNACIONES DEL AÑO 2000

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS (Grupo consolidado)

	MILLONES DE PESETAS	
	1999	2000
Beneficio de explotación	23.797	25.811
Resultado financiero	1.827	3.468
Beneficio de las actividades ordinarias	25.624	29.279
Resultado extraordinario	4.683	1.161
Beneficio antes de impuestos	30.307	30.440
Impuesto sobre Sociedades	9.464	9.877
Resultado del ejercicio	20.843	20.563
Recursos procedentes de las operaciones	30.147	34.476

PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS (Compañía CLH)

Millones de pesetas

BASE DE REPARTO

Resultado del ejercicio	19.974
Reservas voluntarias	57.055
TOTAL	77.029

DISTRIBUCIÓN

Dividendo a cuenta	16.184
Dividendo complementario	60.845
TOTAL	77.029

BALANCE DE SITUACIÓN AL 31/12 DE 1999 Y 2000
(Grupo Consolidado)

	MILLONES DE PESETAS	
	1999	2000
Inmovilizado	241.983	251.955
Amortizaciones	(135.813)	(144.504)
Total Inmovilizado neto	106.170	107.451
Activo Circulante - Pasivo Circulante	30.542	14.042
ACTIVO - PASIVO	136.712	121.493
Capital	13.988	13.988
Reservas	81.985	80.759
Resultados del ejercicio	20.843	20.563
Dividendo a cuenta	(14.712)	(16.184)
Total Fondos Propios	102.104	99.126
Subvenciones	3.360	3.027
Provisiones	30.918	19.129
Acreedores a largo	330	211
Total otros Recursos Permanentes	34.608	22.367