



EXAMEN DE LA FASE LOCAL (COMUNIDAD VALENCIANA)

28 de marzo de 2015

La duración del examen es de 2 horas y 30 minutos

Parte I: Elija tres preguntas de las seis planteadas a continuación. La puntuación máxima de cada una de ellas es de 1,5 puntos.

- 1- Explique cuáles son los instrumentos del *marketing mix*. Cuando un hipermercado utiliza marcas blancas, ¿qué instrumento está utilizando y con qué objetivo? (1,5 puntos)
- 2- ¿Qué se entiende por *Dirección por Objetivos* (DPO) y cuáles son las etapas de implantación? Destaque una ventaja y un inconveniente. (1,5 puntos)
- 3- Defina el concepto de coste social y explique la *responsabilidad social* de la empresa. Concrete los principales ámbitos sobre los que actúa dicha responsabilidad social. (1,5 puntos)
- 4- En 2007, el superávit público de la economía española se situó en torno al 1.9% del PIB, mientras que en 2013 España cerró con un déficit público del 6,62% PIB. ¿Qué significa que las cuentas públicas arrojen un superávit o un déficit? ¿Cómo podría explicarse el cambio entre 2007 y 2013? ¿Qué mecanismos/factores pueden explicar esta evolución? (1,5 puntos)
- 5- Analice la veracidad o falsedad de la frase siguiente: “Un incremento salarial en el sector de producción de muebles provoca un desplazamiento de la curva de demanda de muebles ya que supone una mayor renta para los consumidores”. (1,5 puntos)
- 6- (*RPP noticias, 10 marzo 2015*) “El Banco Central de Venezuela elaboró un informe en el que revela qué productos de la canasta básica están escaseando en el país. En agosto del pasado año se registró, por ejemplo, un nivel de escasez de productos que en líneas generales llegó al 19.2 %. La explicación que brinda la institución es que este problema se debe al control de precios instaurado por el Gobierno de Nicolás Maduro”. Explique, apoyándose en la representación gráfica, cómo el control de precios puede explicar dicha escasez de productos. ¿Qué otras consecuencias derivadas del control de precios pueden darse? (1,5 puntos)

Parte II: Resuelva uno de los dos ejercicios propuestos. La puntuación máxima de cada uno de ellos es de 3 puntos.

EJERCICIO 1

Considere los siguientes datos, referentes al ejercicio 2014, de una empresa dedicada a la comercialización de equipos informáticos:

- El local en el que realiza su actividad lo adquirió el 01 de enero de 2010 por 300.000 €, correspondiendo el 20% de este importe al valor del terreno y el 80% restante al valor de la construcción. Su vida útil se establece en 20 años, habiendo decidido amortizarlo por el sistema lineal.
- Dispone de 2 ordenadores que utiliza para desarrollar su actividad, que a 31 de diciembre de 2014 tienen un valor neto contable cada uno de 800 €. La amortización anual de cada uno asciende a 400 €, estando en la empresa desde el 01 de enero de 2013.
- Las aplicaciones informáticas se adquirieron hace 2 años por 600 €, amortizándose linealmente a lo largo de sus cuatro años de vida útil.
- Tiene ordenadores en el almacén para venderlos por importe de 15.000 €.
- Las ventas de ordenadores ascienden a 120.000 €, habiendo quedado pendientes de cobro el 10% de las mismas.
- En la cuenta bancaria tiene 2.450 €.
- El capital social asciende a 160.000 €.
- La reserva legal asciende a 42.000 €.
- Las deudas con entidades de crédito ascienden a 60.000 €, de los cuales 5.000 € tendrá que devolverlos el 30 de junio de 2015. Los intereses pagados en 2014 han ascendido a 1.500 €.
- Las compras de ordenadores para su posterior venta han ascendido a 80.000 €, habiendo dejado pendientes de pago compras por valor de 15.000 €
- Los gastos de personal ascienden a 30.000 €.
- Los gastos de luz ascienden a 1.200 €.

Supóngase que el impuesto sobre beneficios se calculará aplicando el porcentaje del 25% sobre el resultado antes de impuestos siempre y cuando éste sea positivo. Si fuese negativo, no habrá impuesto.

Se pide:

Elaborar el balance (2 puntos) y la cuenta de pérdidas y ganancias (1 punto) correspondiente a dicho ejercicio.

EJERCICIO 2

Considere la siguiente información del mercado de trabajo en España:

Población de 16 y más años			Población Activa			Población Ocupada			
Miles Personas			Miles Personas			Miles Personas			
Año:	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
2010	38.760,1	19.015,9	19.744,2	23.364,6	12.959,4	10.405,2	18.724,5	10.423,7	8.300,8
2013	38.638,6	18.861,0	19.777,6	23.190,1	12.521,4	10.668,8	17.139,0	9.315,8	7.868,3

Fuente: Encuesta de población activa, INE

Se pide:

- Calcule la tasa de actividad total y por sexos en 2013. ¿Qué colectivo (hombres o mujeres) presenta una menor tasa de actividad? Explique qué significa tener una menor tasa de actividad. (0.75 puntos)
- Calcule la tasa de variación del número de desempleados de cada colectivo (hombres y mujeres) entre 2010 y 2013. ¿Qué colectivo ha registrado un mayor incremento en el número de desempleados entre 2010 y 2013? ¿A cuánto asciende la diferencia? (0.75 puntos)
- Calcule la tasa de paro total y por sexos en 2010 y en 2013. ¿Qué colectivo ha registrado un mayor incremento en la tasa de paro entre 2010 y 2013? ¿A cuánto asciende la diferencia? Reconcilie estos resultados con los del apartado anterior. (0.75 puntos)
- Si la tasa de actividad femenina en 2013 hubiese sido igual a la masculina y el nivel de empleo femenino hubiera sido el realmente registrado, ¿cómo habría sido la tasa de paro de las mujeres: mayor, menor o igual? Razone su respuesta. (0.75 puntos)

Parte III: Lea detenidamente el texto y responda a las preguntas que sobre el mismo se realizan a continuación. La valoración máxima de esta parte es de 2,5 puntos.

Cinco navieras mueven el mundo

El tráfico global de contenedores gana
con el fin del auge de las materias primas.

THIAGO FERRER MORINI

(economia.elpais.com) 8 MAR 2015

Este artículo no se hubiera podido elaborar sin el transporte marítimo. El teclado con el que se escribió está fabricado en China y, más que posiblemente, llegó a España en barco. La mayoría de las cosas que cualquier persona utiliza a lo largo del día han pasado por un carguero antes de llegar a los usuarios. Y esto es posible gracias a decenas de millones de cajas de acero resistente a la corrosión: los contenedores estandarizados.

"Cuando pensamos en tecnologías que han cambiado el mundo", declaró el premio Nobel de Economía Paul Krugman en una conferencia en la Universidad de Michigan en 2009, "nos gusta pensar en cosas como Internet... pero si intentamos averiguar qué es lo que ha pasado con el comercio mundial, el contenedor es un candidato muy serio".

En esta industria del contenedor que ha revolucionado el sector naviero mandan cinco grandes empresas. La italiana MSC, la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la taiwanesa Evergreen y la china Cosco poseen más de una cuarta parte de los barcos y un 43,2% del tonelaje. El origen de la consolidación del mercado de los contenedores fue la carrera para ganar cuota de mercado ante la expansión de la producción manufacturera en Asia, primero en Japón y, después, especialmente, en China. La explosión de las industrias asiáticas generó enormes cantidades de productos y una carrera para transportarlos. El alza de los precios del petróleo también impulsó la construcción de navíos más eficientes energéticamente.

(...) No solo se construyeron más barcos; se construyeron cada vez mayores. El mayor navío de contenedores del mundo, el MSC Oscar, tiene 395 metros de largo (el equivalente a 14 canchas de baloncesto) y puede llevar en contenedores casi 160 millones de pares de zapatos. El anterior poseedor del título de gigante de los mares, el CSCL Globe, solo lo había ostentado durante un mes y medio.

(...) Pero, en una prueba de lo arriesgado que puede llegar a ser el sector, las autoridades chinas se negaron a aceptar barcos tan grandes en sus puertos. (... Además), ni la demanda de materias primas era inagotable ni la economía china iba a seguir creciendo al mismo ritmo. A finales del año pasado, la burbuja se vino abajo definitiva y estrepitosamente.

Y, con el fin de la burbuja, empiezan las primeras bajas. Solo en febrero, tres empresas dedicadas a la carga de graneles suspendieron pagos. "En algún momento la demanda se va a recuperar", apunta Tamvakis. "Pero hasta que llegue ese momento, hay empresas que lo van a pasar muy mal. Las empresas que no se hayan endeudado mucho y tengan dinero en efectivo —es un sector que funciona con dinero en efectivo— podrán aguantar. No es tan difícil: durante el boom hay muchas navieras que acumularon mucho dinero".

"Tradicionalmente, el sector naviero tiene bajos márgenes de beneficio y requiere grandes cantidades de capital", afirma Julian Smith, líder global de infraestructuras de PWC. "Es por eso que siempre ha estado muy fragmentado y con pocas navieras cotizadas".

(... Una) opción —similar a la llevada a cabo por las grandes compañías aéreas— son las alianzas. En diciembre de 2011, seis grandes compañías anunciaron su intención de crear una ruta común entre Asia y Europa. Pero no siempre funciona: el año pasado, las autoridades de competencia chinas bloquearon la creación de una alianza entre las tres grandes del sector en Europa (Maersk, MSC y CMA CGM) para el mercado asiático.

Cuando las alianzas no son posibles, la consolidación sigue de la forma más convencional: fusiones y adquisiciones. En diciembre, la alemana Hapag Lloyd y la chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) se fusionaron para crear la que será la cuarta compañía del mundo. Tres meses más tarde, la también alemana Hamburg-Süd cerró un acuerdo para hacerse con la igualmente chilena Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) por cerca de 160 millones de dólares.

Una cosa está clara: las infraestructuras globales tendrán que seguir adaptándose a la nueva era. Los dos mayores canales del mundo se han puesto manos a la obra: el Gobierno egipcio está invirtiendo más de 7.000 millones de euros en ensanchar 37 kilómetros del canal de Suez y construir otros 35. Panamá, por su parte, lleva invertidos más de 5.000 millones de euros (más del 10% del PIB) en construir un segundo juego de esclusas que permita acoger barcos más grandes. (...) El puerto de Róterdam, el mayor de Europa, ha invertido 2.900 millones de euros en ampliar sus terminales. La mayoría del nuevo complejo Maasvlakte 2 (Llanura del Mosa) está dedicado a contenedores.

(...) "Son los cimientos de la globalización", opina por teléfono Jean-Paul Rodrigue, profesor de la Universidad de Hofstra (Nueva York, EE UU) y autor del libro Geografía del transporte. "Es el sostén del comercio internacional y toda la industria global está influida, de alguna manera, por este sector".

PREGUNTAS SOBRE EL TEXTO

- a) Atendiendo al número de empresas en el sector naviero, ¿qué tipo de 'mercado' es el sector naviero? ¿Por qué se trata éste de un sector dominado por pocas empresas? (0.8 puntos)
- b) Explique brevemente qué tipo de estrategias son las alianzas, fusiones y adquisiciones.
En relación a las alianzas, en el texto se menciona: *"Pero no siempre funciona: el año pasado, las autoridades de competencia chinas bloquearon la creación de una alianza entre las tres grandes del sector en Europa (Maersk, MSC y CMA CGM) para el mercado asiático"*. ¿Por qué las autoridades se preocupan por estas alianzas? (0.8 puntos)
- c) Según la opinión del profesor Jean-Paul Rodrigue, profesor de la Universidad de Hofstra (Nueva York, EE UU) en relación al sector naviero: *"Son los cimientos de la globalización"*. Defina el concepto de globalización y explique el porqué de la estrecha relación entre comercio y globalización. (0.9 puntos)

