



EXAMEN DE LA FASE LOCAL (COMUNITAT VALENCIANA)

28 de març de 2015

La duració de l'examen és de 2 hores i 30 minuts

Part I: Trie tres preguntes de les sis plantejades a continuació. La puntuació màxima de cadascuna d'elles és d'1,5 punts.

- 1- Explique quins són els instruments del *marketing mix*. Quan un hipermercat utilitza marques blanques, quin instrument està utilitzant i amb quin objectiu? (1,5 punts)
- 2- Què s'entén per *Direcció per Objectius* (DPO) i quines són les etapes d'implantació? Destaque un avantatge i un inconvenient. (1,5 punts)
- 3- Definisca el concepte de cost social i explique la *responsabilitat social* de l'empresa. Concrete els principals àmbits sobre els quals actua l'esmentada responsabilitat social. (1,5 punts)
- 4- En 2007, el superàvit públic de l'economia espanyola es va situar al voltant del 1.9% del PIB, mentre que en 2013 Espanya va tancar amb un dèficit públic del 6,62% PIB. Què significa que els comptes públics mostren un superàvit o un dèficit? Com podria explicar-se el canvi entre 2007 i 2013? Quins mecanismes/factors poden explicar aquesta evolució? (1,5 punts)
- 5- Analitze la veracitat o falsedat de la següent frase: "Un increment salarial en el sector de producció de mobles provoca un desplaçament de la corba de demanda de mobles ja que suposa una major renda per als consumidors". (1,5 punts)
- 6- (*RPP notícies, 10 març 2015*) "El Banco Central de Venezuela elaboró un informe en el que revela que 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, recolzant-se en la representació gràfica, com el control de preus pot explicar l'esmentada escassetesa de productes. Quines altres conseqüències derivades del control de preus poden donar-se? (1,5 punts)

Part II: Resolga un dels dos exercicis proposats. La puntuació màxima de cadascun d'ells és de 3 punts.

EXERCICI 1

Considere les següents dades, referents a l'exercici 2014, d'una empresa dedicada a la comercialització d'equips informàtics:

- El local en el que realitza la seua activitat el va adquirir l'01 de gener de 2010 per 300.000 €, corresponent el 20% d'aquest import al valor del terreny i el 80% restant al valor de la construcció. La seua vida útil s'estableix en 20 anys, havent decidit amortitzar-lo pel sistema lineal.
- Disposa de 2 ordinadors que utilitza per a dur a terme la seua activitat, que a 31 de desembre de 2014 tenen un valor net comptable de 800 € cadascun. L'amortització anual de cadascun d'ells és de 400 €, estant en l'empresa des de l'01 de gener de 2013.
- Les aplicacions informàtiques s'adquiriren fa 2 anys per 600 €, amortitzant-se linealment al llarg dels seus quatre anys de vida útil.
- Té ordinadors en el magatzem per a vendre'ls per un import de 15.000 €.
- Les vendes d'ordinadors ascendeixen a 120.000 €, havent-ne quedat pendents de cobrament el 10%.
- En el compte bancari té 2.450 €.
- El capital social ascendeix a 160.000 €.
- La reserva legal ascendeix a 42.000 €.
- Els deutes amb entitats de crèdit ascendeixen a 60.000 €, dels quals haurà de tornar 5.000 € el 30 de juny de 2015. Els interessos pagats en 2014 han sigut de 1.500 €.
- Les compres d'ordinadors per a la seua posterior venda han ascendit a 80.000 €, dels quals queden pendents de pagament 15.000 €.
- Les despeses de personal han sigut de a 30.000 €.
- Les despeses de llum ascendeixen a 1.200 €.

Supose's que l'impost sobre beneficis es calcularà aplicant el percentatge del 25% sobre el resultat abans d'imposts sempre que hi siga positiu. Si fóra negatiu, no hi haurà impost.

Es demana:

Elaborar el balanç (2 punts) i el compte de pèrdues i guanys (1 punt) corresponent a l'exercici.

EXERCICI 2

Considere la següent informació del mercat de treball en Espanya:

Població de 16 i més anys			Població Activa			Població Ocupada			
Milers Persones			Milers Persones			Milers Persones			
Any:	Ambdós sexes	Homes	Dones	Ambdós sexes	Homes	Dones	Ambdós sexes	Homes	Dones
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

Font: Enquesta de població activa, INE

Es demana:

- Calcule la taxa d'activitat total i per sexes en 2013. Quin col·lectiu (homes o dones) presenta una menor taxa d'activitat? Explique què significa tenir una menor taxa d'activitat. (0.75 punts)
- Calcule la taxa de variació del número d'aturats de cada col·lectiu (homes i dones) entre 2010 i 2013. Quin col·lectiu ha registrat un major increment en el número d'aturats entre 2010 i 2013? A quant ascendeix la diferència? (0.75 punts)
- Calcule la taxa d'atur total i per sexes en 2010 i en 2013. Quin col·lectiu ha registrat un major increment en la taxa d'atur entre 2010 i 2013? A quant ascendeix la diferència? Reconcilie aquests resultats amb els de l'apartat anterior. (0.75 punts)
- Si la taxa d'activitat femenina en 2013 hagués sigut igual a la masculina i el nivell d'ocupació femení hagués sigut el realment registrat, como hauria sigut la taxa d'atur de les dones: major, menor o igual? Raone la seua resposta. (0.75 punts)

Part III: Llija detingudament el text i responga a les preguntes que sobre el mateix es realitzen a continuació. La valoració màxima d'aquesta part és de 2,5 punts.

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".

PREGUNTES SOBRE EL TEXT

- a) Atenent al número d'empreses en el sector navilier, quin tipus de 'mercat' és el sector navilier? Per què s'hi tracta d'un sector dominat per poques empreses? (0.8 punts)
- b) Explique breument quin tipus d'estratègies són les aliances, fusions i adquisicions. En relació a les aliances, en el text es 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*". Per què les autoritats es preocupen per aquestes aliances? (0.8 punts)
- c) Segons l'opinió del professor Jean-Paul Rodrigue, professor de la Universitat de Hofstra (Nueva York, EE UU) en relació al sector navilier: "*Son los cimientos de la globalización*". Definisca el concepte de globalització i explique el perquè de l'estreta relació entre comerç i globalització. (0.9 punts)