



	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

## PARTE I: Preguntas tipo test. [40 %]

Conteste a las dieciséis preguntas siguientes, marcando con una “x” la respuesta correcta (en cada una de ellas, SÓLO UNA OPCIÓN es válida). La puntuación máxima en esta parte es de 4 puntos. Cada respuesta correcta suma 0,25 puntos. Cada respuesta incorrecta resta 0,0625 puntos. Las preguntas no contestadas, ni suman ni restan puntuación.

1.-El criterio de segmentación que agrupa a los individuos en función de variables como el sexo, la edad, su nivel de estudios, su hábitat, etc., se conoce como:

- a) Criterio socioeconómico.
- b) Criterio psicográfico.
- c) Criterio sociodemográfico.
- d) Criterio de comportamiento de compra.

2.- Dentro del ciclo de vida del producto, la fase de madurez se caracteriza porque:

- a) Las ventas experimentan un fuerte crecimiento.
- b) La publicidad deja de ser informativa y pasa a ser persuasiva.
- c) El crecimiento de las ventas es bajo.
- d) Se intenta segmentar al mercado para conseguir nuevos clientes.

3.- “La escasez global de semiconductores, unos microchips esenciales para la electrónica de los coches, está afectando al sector de la automoción en todo el mundo” (Diario El País, julio de 2021). Esta relación del sector de la automoción con sus proveedores, que está influyendo en la producción de automóviles, se considera que forma parte de:

- a) El entorno general de la empresa.
- b) La Responsabilidad Social Corporativa de la empresa.
- c) El entorno específico de la empresa.
- d) La ética en los negocios empresariales.

4.- El Sr. Fernández es el dueño de un solar rústico y paga cada año al ayuntamiento de su ciudad un tributo por la propiedad de dicho solar. Posteriormente, ese dinero se revierte, por parte del ayuntamiento, en beneficio de todos los ciudadanos (alumbrados, mejoras urbanas, etc.). Este tributo se conoce con el nombre de:

- a) Impuesto sobre Actividades Económicas.
- b) Impuesto sobre Bienes Inmuebles (también llamado popularmente “contribución”).
- c) Tasa.
- d) Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

5.- Un grupo de cuatro jóvenes emprendedores quieren poner en marcha una empresa para comercializar una nueva *app* de ocio y entretenimiento, de forma rápida y sencilla. Para ello, cuentan con un capital de 6.000 euros. Además, buscan obtener asesoramiento y aplazar el pago de impuestos durante los primeros años. Desean constituir la empresa telemáticamente, en un plazo de 48 horas, gracias al uso de las TIC. Teniendo en cuenta estas circunstancias, usted le recomendaría constituir una:

- a) Sociedad Limitada Nueva Empresa.
- b) Sociedad Anónima.
- c) Sociedad Cooperativa.
- d) Sociedad Comanditaria por acciones.

6.- “La empresa Phi4tech fabricará próximamente baterías de litio en la ciudad de Badajoz. Comenzará con 2 gigavatios (GW) hasta alcanzar en el 2025 una capacidad productiva de 10, que es el equivalente a 200.000 coches eléctricos al año (50 kilovatios por coche)” (Diario El Periódico de Extremadura, febrero de 2021). Este concepto de capacidad productiva hace referencia a:

- a) El volumen de producción de la empresa en el 2025.
- b) La demanda prevista para el 2025.
- c) Los ingresos de la empresa para el 2025.
- d) La cantidad máxima de producción para el 2025.

7.- La autofinanciación de mantenimiento no representa un crecimiento para la empresa y está formada por:

- a) Las reservas y la amortización.
- b) La amortización y el capital.
- c) La amortización y las provisiones.
- d) El capital y las reservas.

8.- La empresa PUNTOEX, S.A. se encuentra en una situación de desequilibrio financiero a largo plazo, por lo que se encuentra descapitalizada y con una solvencia insuficiente. Una solución posible ante esta situación es:

- a) Endeudarse moderadamente para utilizar capitales ajenos y aumentar así la rentabilidad.
- b) Vigilar que el fondo de maniobra sea el necesario para la actividad.
- c) La empresa desaparecerá sin duda, ya que la solución es muy difícil.
- d) Renegociar las deudas con los acreedores y aumentar el capital.

9.- La estructura organizativa matricial se caracteriza fundamentalmente por:

- a) Combinar al menos dos variables organizativas, generalmente funciones y proyectos, que se enlazan por medio de unas relaciones de autoridad que son dobles.
- b) La existencia de especialistas que dedican todo su esfuerzo a una tarea concreta de la actividad de la empresa.
- c) Estar basado en el principio de mando, de tal forma que todos los miembros de la empresa dependen de un único superior.
- d) Disponer de una estructura central jerárquica, con el soporte de departamentos de asesoramiento que en ningún caso tienen autoridad dentro de la organización.

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

**10.-** La dirección de la empresa consiste en realizar funciones de gobierno y establecer los criterios adecuados para la consecución de los objetivos. Para llevar a cabo esta tarea, la dirección necesita realizar las siguientes funciones:

- a) Planificar a corto, medio y largo plazo y establecer la visión y la misión de la empresa.
- b) Establecer objetivos y fijar políticas, procedimientos, reglas y presupuestos.
- c) Establecer un adecuado plan de comunicación, tanto interno como externo.
- d) Planificar, organizar, gestionar y controlar todos los factores disponibles.

**11.-** El patrimonio que una empresa posee en un momento determinado se compone de:

- a) Bienes.
- b) Bienes y derechos.
- c) Bienes, derechos y obligaciones.
- d) Bienes y obligaciones.

**12.-** En relación con las sociedades cooperativas, se puede afirmar que:

- a) Únicamente pueden estar formadas por personas físicas.
- b) Únicamente pueden estar formadas por personas jurídicas.
- c) Son sociedades de interés social.
- d) La responsabilidad de los socios es ilimitada, personal y solidaria frente a las deudas sociales.

**13.-** A partir de una situación de equilibrio en un mercado, un descenso en el precio de un bien acompañado de un mayor nivel de ventas está relacionado con:

- a) Que la demanda ha aumentado, por lo que la gente compra más cantidad del bien.
- b) Que ha tenido lugar un descenso de la oferta, y, por tanto, el precio ha caído.
- c) Que ha tenido lugar un aumento de la oferta, por lo que el precio ha descendido.
- d) Un incremento en la demanda ha provocado una disminución de la oferta y la subsiguiente caída en el precio.

**14.-** Si  $Q_A = 10 - Y$  es la función de demanda (Q) de un bien A con respecto a la renta (Y), el bien A se clasifica como:

- a) Bien inferior.
- b) Bien normal.
- c) Bien sustitutivo.
- d) Bien complementario.

**15.-** En un marco de competencia perfecta, el factor que no es un condicionante necesario para que un mercado sea competitivo es:

- a) La libre movilidad de recursos productivos.
- b) La homogeneidad del bien comprado y vendido.
- c) La interdependencia de las empresas.
- d) La información plena sobre las condiciones del mercado poseída por todos los agentes.

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

**16.-** En relación con la eficiencia económica en el sentido de Pareto, señale la afirmación correcta:

- a) Una situación es eficiente cuando no es posible mejorar el bienestar de ninguna persona sin empeorar el de alguna otra.
- b) Una situación es eficiente cuando es posible mejorar el bienestar de todas las personas.
- c) Una situación es eficiente cuando es posible mejorar el bienestar de una persona sin empeorar el de ninguna otra.
- d) Si una asignación es eficiente, es imposible que algunas personas no consuman nada en dicha asignación.

## PARTE II: Ejercicios numéricos. [40 %]

Resuelva los dos problemas que se proponen a continuación. Cada problema tendrá una puntuación máxima de 2 puntos.

1. Un grupo de jóvenes emprendedores están pensando poner en marcha un hotel rural en la comarca de la Sierra de Gata durante el año 2022, para ello, han comenzado a elaborar un plan de negocio, donde se detallan las siguientes características:

- La ocupación media del hotel va a ser del 80 %.
- El hotel consta de 2 plantas con 14 habitaciones dobles en cada una de ellas.
- La empresa incurre en los siguientes gastos por persona y mes alojada son:
  - o Gastos de personal: 20 euros.
  - o Gastos de lavandería: 5 euros.
  - o Otros gastos de explotación variables: 25 euros.
- Se sabe que se va a realizar una campaña publicitaria durante un mes por importe de 1.600 euros y se paga por el alquiler del establecimiento 500 euros mensuales.

En general, la reserva de una habitación en este hotel rural tiene un coste de 70 euros por persona y día (tarifa normal). No obstante, también existe una tarifa reducida para estudiantes de 35 euros al día, los cuales tienen guardado el 10 % de las plazas del establecimiento. Se va a considerar que el mes tiene 30 días.

Se pide:

- a) ¿Cuál será la capacidad productiva anual del hotel, considerando que el año tiene 360 días? [0,4 puntos]
- b) ¿Cuántas personas se deberían alojar en este hotel cada mes, con la tarifa normal, para comenzar a obtener beneficios? [0,4 puntos]
- c) ¿Cuáles serán los máximos ingresos mensuales que puede obtener el hotel, considerando la ocupación media y ambas tarifas (normal y reducida)? Además, calcule los ingresos mensuales que deja de obtener el hotel por reservar el 10% de la ocupación a estudiantes. [0,4 puntos]
- d) ¿Cuál sería el beneficio mensual que podría obtener la empresa si alojara a 800 personas al mes, considerando la ocupación media y ambas tarifas? [0,4 puntos]
- e) Calcule a cuánto ascendería el beneficio mensual si se incrementara el precio de venta en un 12 %, considerando las mismas condiciones del apartado anterior. [0,4 puntos]

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

2. La empresa de entrenamiento personal CICLOINDOOR, S.L. necesita renovar parte de su equipamiento deportivo, por lo que debe decidir entre dos propuestas de inversión, con las siguientes características, expresadas en euros:

	<b>Proyecto A</b>		<b>Proyecto B</b>	
Desembolso inicial	6200		6200	
Cobros anuales	Año 1: 4000	Año 2: 6000	Año 1: 5500	Año 2: 6800
Pagos anuales	Año 1: 1000	Año 2: 2000	Año 1: 2000	Año 2: 2000
Valor residual	300		0	
Duración temporal	2 años			
Coste de capital	4 %			

Se pide:

- a) Determine cuál de los dos proyectos de inversión es recomendable si se aplica el criterio VAN. Justifique razonadamente la elección, explicando de forma clara qué valora este criterio. [0,5 puntos]
- b) Determine cuál de los dos proyectos de inversión es recomendable si se aplica el criterio de la tasa interna de rentabilidad (TIR). Justifique razonadamente la elección, explicando de forma clara qué valora este criterio. [0,5 puntos]
- c) Represente gráficamente los criterios de valoración de las dos inversiones para los criterios VAN y TIR. [0,5 puntos]
- d) Utilizando algún criterio estático, determine qué proyecto sería más recomendable. Explique si la empresa debiera basar su decisión en un criterio estático. [0,5 puntos]

### **PARTE III: Comentario de texto. [20 %]**

Lea detenidamente el texto y responda a las preguntas que sobre el mismo se realizan a continuación. La puntuación máxima de esta parte es de 2 puntos. En la corrección de este apartado, se valorará la coherencia de los razonamientos y la calidad de la redacción.

#### **Logística: el motor en la sombra de la economía**

Texto adaptado a partir de *El País, Negocios*, 13 de febrero de 2022

Óscar Granados | Madrid

*El bum del comercio electrónico y el alza de los precios energéticos meten presión a los servicios de distribución, una pieza clave para el crecimiento de muchos sectores*

Imagínese cualquier objeto, alimento o producto que utilice en su vida diaria: un bolígrafo, el ordenador de la oficina, el café favorito de su pareja, la fruta del desayuno o el libro de la mesita de noche... Estas cosas —e incluso algunas más críticas como el material sanitario— tienen algo en común: han viajado cientos de kilómetros desde su punto de producción, han hecho escala en uno o dos centros de distribución (o *hub* como los anglosajones les llaman) y han sido entregados por algún servicio de paquetería para que usted lo disfrute donde más le apetezca. Todo este complejo, y a veces invisible, entramado (que aglutina el embalaje, porte, almacenamiento y transporte) se ha puesto a prueba durante los últimos dos años, no solo por la pandemia sino por el auge del comercio electrónico. Ha ganado protagonismo en la economía.

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

En 2021, el sector de la logística en España movió alrededor de 725 millones de envíos, lo que supone un 6 % más que en 2020 y una cifra histórica, según las estimaciones de UNO, la patronal. “Si antes la gestión de la cadena de suministro tenía como único objetivo, básicamente, reducir costes, ahora su mayor valor está en garantizar las ventas”, afirma Francisco Aranda, representante del organismo. La velocidad de reacción en la entrega se ha trufado con la escasez de suministros, los problemas en el comercio marítimo, la falta de conductores y el aumento de la energía y los combustibles. Este cóctel ha puesto en tensión a los integrantes de este engranaje y mientras algunas empresas viven un momento de gloria, otras atraviesan un camino lleno de baches.

En lo alto de la palestra está el sector inmobiliario logístico (inmologística). El año pasado recibió un aluvión de dinero: cerca de 2.200 millones de euros, un 54 % más que en 2020, la cifra más alta que haya percibido este segmento en todos los tiempos, según los datos de la consultora CBRE. A solo 30 minutos de Madrid, en Illescas (Toledo), se puede palpar el éxito del sector. En esta tierra con solo 30.000 habitantes, Zalando, DHL, H&M, Seur, Airbus, Dia, Toyota, Michelin, Correos Express... y muchas más compañías han encontrado un suelo fértil para hacer crecer sus almacenes. La ubicación de este municipio lo hace único: a 25 kilómetros de la capital y con conexión a todas las autovías radiales de España. Amazon se instaló aquí en 2017 y el año pasado levantó un enorme almacén.

#### *Desorden organizado*

Dentro de los 180.000 metros cuadrados de superficie que ocupa la nueva nave del gigante tecnológico en Illescas, trabajan al unísono robots y humanos. Cuando una persona da clic en el botón de compra, desde su ordenador o móvil, el algoritmo de la firma se pone en marcha y da la orden a uno de los 2.895 vehículos robotizados que mueve alguna de las 53.160 estanterías, todas llenas de productos que no tienen ninguna relación. Le llaman el “desorden organizado”, porque en un mismo compartimento puede haber una libreta, una navaja de afeitar, un chupete, una carcasa de móvil... y cientos de referencias más que un operario va eligiendo conforme se lo indica el sistema. Allí todo funciona como un reloj. Los robots transportadores (AGV: vehículo de guiado automático) nunca chocan entre sí. Llevan un ritmo: uno se detiene para cederle paso a otro, algunos más hacen fila, mientras otros buscan un hueco disponible para aparcar hasta la siguiente orden.

El boom del comercio electrónico está empujando con fuerza. Hoy, el 76 % de los internautas españoles entre 16 y 70 años (25,8 millones de personas) compra regularmente on line, según IAB Spain. En 2019, la cifra era del 71 %. Las empresas de paquetería han sentido el repunte. “Hemos tenido que adaptarnos de una manera flexible a una demanda variante en función de la situación”, resalta Roberto Pascual, director general de DHL Supply Chain Iberia. “En los últimos 18 meses nuestra capacidad de cruce y almacenamiento ha crecido en más de un 50 %”, explica Belén Arrazola, directora de Organización y Sistemas del Grupo MRW. En esta empresa, en los dos años de pandemia el B2B (la relación entre fabricantes y empresas subcontratistas) se ha mantenido estable, mientras que el comercio electrónico ha tenido un crecimiento continuado. “Hemos alcanzado prácticamente un equilibrio entre B2B y B2C [venta al consumidor final]”, agrega Arrazola.

#### *Oportunidad*

El tráfico de mercancías por avión estuvo cerca de alcanzar los valores previos a 2019, el mejor año de la serie histórica. “Se ha recuperado el 93,4 % de la carga”, afirma Tomás Vázquez, jefe de la División de Desarrollo de Carga Aérea de Aena. Avanza a buen ritmo y con mejor salud frente al tráfico de pasajeros que aún no llega ni a la mitad del nivel prepandemia (43,6 %). Las aerolíneas han visto una oportunidad para recuperar lo perdido en 2020 y se han lanzado al ruedo para responder con rapidez a la demanda.

Hasta el año 2019, la mitad de las mercancías que se movían por el aire iban en un avión carguero. La otra mitad lo hacía en las bodegas de las aeronaves de pasajeros. Con la caída en picado de los viajes, las frecuencias se redujeron y con ellos los precios se dispararon. Según comenta Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España, antes de la covid-19, esta empresa pagaba por enviar un paquete de Madrid a Asia, en una aerolínea comercial, un euro por kilo. Ahora desembolsa tres euros. De Madrid a EE. UU., el coste pasó de los 1,50 euros en 2019 a una media de 3,5 euros en 2021.

#### *Atasco en el mar*

La carga aérea se ha venido arriba por el atasco en el transporte marítimo. Esta última actividad está controlada casi en su totalidad por cuatro grandes navieras, lo que ha acumulado no solo retrasos en la entrega, sino también un encarecimiento de

	<b>X Olimpiada de Economía de Extremadura</b>	
	Examen Badajoz, 24 de marzo de 2022	

los precios. Llevar algo por barco, por ejemplo, del puerto de Shanghái al de Róterdam, en enero pasado era un 55 % más caro que hace un año; en abril de 2021, el encarecimiento era ya del 441 %, según el Drewry World Container Index. Aunque el atasco se ha focalizado principalmente en Estados Unidos y China, en los puertos españoles se ha sentido la escasez de espacio y el aumento de los costes. “Salvo en casos puntuales, en los puertos españoles no hubo atascos”, dice Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos de España. La apuesta es que la carga siga recuperándose, después de haber caído en 2020. Al cierre de 2021, rondó los 545 millones de toneladas en toda la red, según las estimaciones de Puertos de España, muy cerca de los 564 millones de toneladas del año previo a la covid-19.

Este eslabón es fundamental para el movimiento de mercancías. Por los puertos españoles pasa el 60 % de las exportaciones y el 85 % de las importaciones. Los grandes portacontenedores suelen atracar en el puerto de Algeciras, por ejemplo, y desde allí se reparten la carga en barcos más pequeños que después se dirigen a otras terminales del país. Una vez que los productos tocan tierra, el siguiente paso es distribuirlos: por carretera o tren. Y aquí es donde la cadena empieza a enredarse. Ambos sectores han sufrido el aumento en el precio de la energía y los combustibles, que en el transporte marítimo se ha resuelto disminuyendo la velocidad de navegación. La solución, sin embargo, es difícil de emular en otros sectores. Para las empresas de transporte de carga por carretera (por donde pasan el 95 % de las mercancías), el coste del combustible ha sido un quebradero de cabeza.

En 2021, el precio medio del gasóleo se incrementó un 30 %, según el Boletín del Petróleo de la Unión Europea (UE). El carburante no era tan caro desde finales de febrero de 2013. Y eso ha hecho mella en un sector atomizado (cinco de cada diez camioneros son autónomos que explotan un solo vehículo). Ahora también el precio del gas se ha disparado. “Las empresas que decidieron convertir sus flotas a esta energía están viviendo un verdadero infierno”, afirma José María Quijano, de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). El coste del combustible se ha equiparado al de personal. Hoy, en promedio, copan dos tercios de los costes operativos, dice Ramón Valdívila, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera. “La energía ha subido, los peajes han subido, los camiones han subido... Ya no se pueden absorber esos costes... De entre toda la cadena logística, el transporte por carretera tiene los márgenes más pequeños y mayor competencia”, se queja Quijano.

#### *A la cola en trenes*

“El tren es el oxígeno de los puertos y los puertos son la savia del ferrocarril... Son un matrimonio que debería de perdurar”, afirma Fernando González Laxe, expresidente de Puertos del Estado. Pero no es así. Esa intermodalidad que existe en otros países de la UE en España es casi anecdótica. El país, en cuanto al movimiento de mercancías por ferrocarril se refiere, está en las últimas posiciones de la UE, con una tasa del 4 % transportado por este modo, frente a la media comunitaria del 18 %.

La cifra global de toneladas transportadas por ferrocarril ha descendido desde el inicio de la liberalización. Desde los casi 30 millones de toneladas que se transportaban en 2006 y, tras pasar el bache de la crisis de 2010, que la situó en el entorno de los 21 millones de toneladas, no se ha vuelto a alcanzar esa cota. “El sector en España está muy atomizado y se adapta a las condiciones del mercado, entorno y situación siendo muy competitivo en precios”, destacan desde Renfe Mercancías, a través de un correo electrónico. Ello ha llevado a un estancamiento de la carga y a una férrea competencia entre la empresa pública y las firmas privadas.

#### PREGUNTAS:

1. Explique los argumentos de orden empresarial que permiten sostener la siguiente afirmación contenida en el artículo precedente: “Si antes la gestión de la cadena de suministro tenía como único objetivo, básicamente, reducir costes, ahora su mayor valor está en garantizar las ventas”. [1 punto]
2. Comente las implicaciones (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) que pueden extraerse del panorama descrito en el anterior texto sobre las distintas empresas del sector de la distribución, haciendo hincapié entre las raíces comunes y los factores específicos. [1 punto]