



CAMARA DE
COMERCIO
DE IPIALES



DIAGNOSTICO ESTADÍSTICO Y ECONOMICO DEL COMERCIO EXTERIOR ANTE LA MEDIDA ARANCELARIA DEL 30% EN LA FRONTERA COLOMBO-ECUATORIANA

- Dinámica del comercio exterior en zona de frontera
- Impactos operativos y logísticos sectoriales
- Efectos económicos y financieros empresariales
- Implicaciones laborales y de sostenibilidad empresarial

**FEBRERO
2026**



**Centro de
Estudios Económicos
y Alianzas Estratégicas**
Cámara de Comercio de IpiALES



Diagnostico Estadístico y Económico del Comercio Exterior ante la Medida Arancelaria del 30% en la Frontera Colombo-Ecuatoriana

Introducción

El análisis del impacto económico de las medidas arancelarias en la dinámica comercial de la ciudad de Ipiales exige comprender la interacción entre el comportamiento reciente del comercio exterior de Colombia, la relevancia estratégica del intercambio binacional con Ecuador y las transformaciones regulatorias que afectan la cadena logística del comercio internacional en la frontera. Las economías fronterizas presentan una alta sensibilidad frente a cambios en las condiciones arancelarias, debido a su dependencia del transporte terrestre, la rotación de mercancías y la integración productiva regional.

En este contexto, las medidas comerciales adoptadas en el ámbito bilateral no solo modifican los flujos de bienes, sino que también inciden en el empleo, la sostenibilidad empresarial y la estabilidad socioeconómica territorial, lo que hace necesario un diagnóstico que articule la dimensión macroeconómica con la realidad logística local.

En esa medida el Centro de Estudios Económicos y Alianzas Estratégicas de la Cámara de Comercio de Ipiales construye este informe con la finalidad de dar a conocer el panorama actual que se presenta en nuestro cordón fronterizo conforme a las disposiciones arancelarias del 30% dispuestas por Ecuador mediante la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2026-0006-RE del 24 de enero de 2026 que resuelve expedir la disposiciones para la recaudación de la “tasa por servicio aduanero por concepto de control aduanero a las mercancías que ingresen desde Colombia”

Para el desarrollo de este informe se adoptó una metodología de enfoque mixto, con alcance descriptivo-analítico, que integra el análisis documental y normativo, la revisión de información estadística y el levantamiento de información primaria en territorio. En este último componente se aplicó una encuesta estructurada dirigida a actores de la cadena logística y comercial de la zona





fronteriza, diseñada para obtener resultados tanto cuantitativos relacionados con variaciones en ingresos, costos, volúmenes de operación y empleo como cualitativos, asociados a percepciones empresariales, niveles de afectación y estrategias de adaptación frente a la medida arancelaria.

Bajo este marco metodológico, resultó indispensable identificar y delimitar la población empresarial que integra la cadena logística del comercio internacional en el ámbito territorial de Ipiales. La caracterización de estos actores permitió establecer la estructura del sector y asegurar una representación equilibrada de cada eslabón dentro del proceso de recolección de información.

En consecuencia, se determinó que la cadena logística del comercio internacional en Ipiales está compuesta por 154 empresas con registro activo en 2026 en la Cámara de Comercio de Ipiales, clasificadas de acuerdo con su actividad económica principal de la siguiente manera:

Tipos de Empresas en la Cadena Logística	Cantidad
Agencias de aduanas y operadores logísticos	60
Depósitos habilitados	6
Almacenadoras	17
Transportadoras	71
Total	154

Fuente: cálculos propios- Registro Mercantil Cámara de Comercio de Ipiales

Es importante precisar que el proceso de contacto y recolección de información de las empresas participantes fue complementado mediante una estrategia de telemercadeo, que permitió establecer comunicación directa con los representantes empresariales. Esta herramienta facilitó la ampliación de la cobertura efectiva de la muestra, la validación de datos relevantes y el fortalecimiento de la confiabilidad de la información, especialmente en un contexto de coyuntura arancelaria que demandaba datos actualizados y verificados.





La estructura sectorial considerada, junto con el proceso metodológico aplicado, permite comprender con mayor claridad la dinámica operativa del comercio internacional en la zona fronteriza y constituye un insumo clave para la segmentación del análisis y la interpretación del impacto económico derivado de la medida arancelaria adoptada por el Ecuador.

- Contexto Nacional de Exportaciones durante el año 2025

Durante 2025, las exportaciones colombianas alcanzaron aproximadamente USD FOB 50.199,9 millones, con un crecimiento cercano al 1,3 % frente a 2024, aunque el volumen exportado disminuyó 13,2 %, reflejando presiones asociadas a la demanda externa y al aumento de los costos logísticos internacionales. La estructura sectorial mantuvo una alta concentración en combustibles e industrias extractivas 38,2 %, seguida por agropecuarios, alimentos y bebidas 30,5 %, manufacturas 22,0 % y otros sectores 9,3 %, siendo el crecimiento anual impulsado principalmente por café y minerales metálicos.

En cuanto a destinos comerciales, Estados Unidos y la Unión Europea concentraron cerca de la mitad de las exportaciones. Mientras que las exportaciones hacia Ecuador se redujeron alrededor de 3,9 % en 2025, evidenciando una desaceleración del comercio bilateral que impacta especialmente a las regiones fronterizas.

Este comportamiento permite interpretar que el comercio exterior colombiano presenta estabilidad en valor, pero debilidad en volumen, lo que sugiere mayores costos de operación o menor dinamismo en los mercados regionales, condiciones que se transmiten con mayor intensidad hacia los territorios cuya economía depende del intercambio terrestre.

- Situación en la frontera dentro de la cadena logística del comercio internacional

La frontera sur colombo-ecuatoriana, particularmente el corredor que conecta a IpiALES con el norte del Ecuador constituye uno de los nodos más sensibles de la cadena logística del comercio internacional terrestre para Colombia. Esta relevancia se explica por la intensidad del intercambio bilateral, la diversidad de la canasta comercial y la



marcada dependencia territorial del flujo de mercancías. En términos generales, Ecuador continúa posicionándose como un socio estratégico al ubicarse entre los principales destinos de exportación colombiana, con valores cercanos a USD FOB 1.673,1 millones entre enero y noviembre de 2025. No obstante, este resultado refleja una contracción aproximada del 3,2 % frente al mismo periodo del año anterior, asociada principalmente a la disminución del componente energético, en especial de la energía eléctrica. Al excluir los bienes minero-energéticos que representan cerca del 89,5 % del total exportado se observa, en contraste, un crecimiento de 6,7 % en 2025, lo que confirma la solidez del comercio en productos industriales, agroindustriales y manufacturados, así como la existencia de una relación bilateral sustentada en una base productiva diversificada y con amplia participación empresarial.

Esta dinámica se refleja igualmente en la amplitud del tejido exportador, con 2.667 empresas colombianas exportando hacia Ecuador y más de 3.000 subpartidas registradas, lo que evidencia que el intercambio no se concentra exclusivamente en grandes compañías, sino que involucra de manera directa a pequeñas y medianas empresas cuya operación depende de la continuidad logística fronteriza. Desde la perspectiva territorial, el departamento de Nariño adquiere una relevancia particular dentro de esta cadena: aunque su participación en el valor total exportado es menor frente a otros territorios, cumple una función estratégica como puerta de salida terrestre del comercio bilateral y nodo de tránsito hacia los principales centros de consumo ecuatorianos. De hecho, mientras el número de empresas exportadoras desde Nariño disminuyó, el valor exportado creció más de 40 %, lo que sugiere una mayor concentración de operaciones y confirma la persistencia del flujo comercial a través de la frontera pese a la coyuntura. En materia de importaciones provenientes de Ecuador, Nariño concentra alrededor del 11 % del total nacional y registra crecimiento en 2025, consolidándose como uno de los principales territorios receptores de bienes ecuatorianos. En conjunto, estos elementos confirman que la frontera no solo actúa como corredor de exportación, sino también como punto clave de abastecimiento e integración económica regional, sustentado en flujos físicos significativos de transporte terrestre que superan las 500.000 toneladas anuales,





movilizadas mediante cerca de 16.600 viajes internacionales al año y con un valor exportado aproximado de USD 272 millones en 2025, según información de la ACC.

Precisamente debido a esta alta interdependencia logística y comercial, cualquier modificación en las condiciones de acceso al mercado bilateral genera efectos inmediatos sobre la dinámica fronteriza. En este contexto, la respuesta colombiana frente a la coyuntura arancelaria fue ampliando progresivamente su alcance hacia determinados productos, hasta contemplar la posibilidad de gravar 23 partidas arancelarias desagregadas en 73 subpartidas, con opción de extensión según la evolución del escenario. En la socialización preliminar se identificaron bienes sensibles y de uso transversal en los sectores agroalimentario e industrial como frijoles, arroz, banano o plátano, azúcar, aceites (incluida la palma), cacao, alcohol, bentonita, insumos químicos agrícolas y manufacturas como PVC, envases plásticos, llantas, papel, cartón, calzado, tubería y herramientas, lo que evidencia que las medidas potenciales no se limitarían a nichos específicos, sino que podrían incidir sobre cadenas productivas amplias y actores empresariales diversos.

De manera complementaria, el proyecto de decreto incorporó un componente operativo que trasciende el debate estrictamente arancelario, al proponer restricciones al ingreso por vía terrestre en jurisdicciones aduaneras estratégicas como Ipiales y Puerto Asís. Estas disposiciones incluyen limitaciones temporales para ciertos bienes, por ejemplo, el arroz durante 30 días hábiles, restricciones de mayor duración para mercancías agropecuarias frescas y sensibles, y controles sobre determinados insumos químicos asociados a riesgos de producción de drogas sintéticas como el fentanilo. En consecuencia, la discusión deja de centrarse únicamente en el costo de importar y pasa a involucrar también las condiciones territoriales y logísticas de ingreso de las mercancías, incrementando las fricciones operativas y elevando el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro, especialmente para productos perecederos y para las economías locales altamente dependientes del comercio binacional.¹

¹ García, J (2026). *¿Qué sucede en la coyuntura actual entre Colombia y Ecuador?* Analdex. Disponible en: <https://analdex.org/2026/01/29/coyuntura-actual-entre-colombia-y-ecuador-en-el-comercio-exterior-en-el-2026/>





- Diagnóstico sobre la situación actual que vive la cadena logística del comercio internacional en frontera en relación a la imposición arancelaria por parte del Ecuador

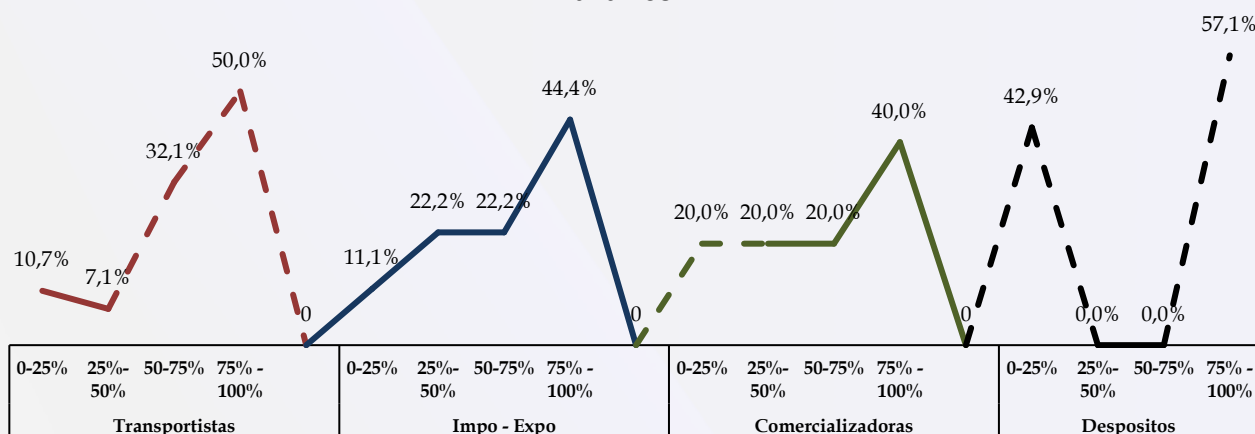
En este contexto, resulta necesario avanzar desde la caracterización general del comercio fronterizo hacia un diagnóstico específico de los impactos económicos, logísticos y empresariales derivados de las recientes medidas arancelarias, con el propósito de identificar la magnitud real de la afectación en transportadores, importadores, exportadores y demás actores que integran la cadena de comercio internacional en la frontera:

Análisis de la información

Con base en la información recolectada, a continuación, se presenta un panorama comparativo y estadístico de los actores del comercio exterior, considerados como objeto de análisis.

Gráfico 1.

¿Qué porcentaje de sus ingresos provenía de Ecuador antes del arancel?



Antes de la aplicación del arancel del 30 % por parte de Ecuador, se evidencia que la mayoría de los sectores vinculados al comercio exterior presentaban una alta dependencia del mercado ecuatoriano como fuente principal de ingresos. En el caso de los transportistas, el 82,1 % obtenía más del 50 % de sus ingresos de operaciones con ese país, destacándose que el 50 % dependía en un rango entre el 75 % y el 100 %, lo que demuestra una fuerte concentración y una alta vulnerabilidad ante cualquier



medida restrictiva. De manera similar, el sector importador-exportador reflejaba que el 66,6 % de las empresas tenía más del 50 % de sus ingresos ligados a Ecuador, siendo el 44,4 % altamente dependiente 75 %-100 %, lo cual evidencia una exposición significativa al riesgo comercial.

En cuanto a las comercializadoras, aunque se observa una distribución más equilibrada, el 40 % también dependía en un rango entre el 75 % y el 100 %, lo que indica que una proporción importante del sector podría verse seriamente afectada por cambios arancelarios. Por su parte, los depósitos aduaneros muestran una estructura polarizada: el 57,1 % tenía una dependencia crítica 75 %-100 %, mientras que el 42,9 % reportaba baja dependencia 0 %-25 %, evidenciando que más de la mitad del sector enfrentaba un riesgo directo ante la reducción del flujo comercial binacional.

En términos generales, los datos confirman que, previo a la imposición del arancel, existía una marcada concentración de ingresos en el mercado ecuatoriano, especialmente en los eslabones logísticos y operativos del comercio exterior.

Gráfico 2.



Desde una perspectiva técnica, los resultados evidencian que la medida arancelaria ha generado un impacto diferenciado en la estructura de costos de los distintos sectores que integran la cadena de comercio exterior, con afectaciones particularmente significativas en aquellos directamente vinculados a la operación transfronteriza.





En el sector transportador, el incremento de costos muestra una distribución amplia y preocupante: si bien el 32,1 % reporta aumentos moderados entre 0 % y 10 %, un 25 % indica incrementos entre 10 % y 25 %, otro 17,9 % entre 25 % y 40 %, y un 25 % señala aumentos superiores al 40 %. Esto significa que el 67,9 % de los transportistas ha experimentado incrementos superiores al 10 %, y la mitad del sector enfrenta alzas mayores al 25 %, lo que impacta directamente la rentabilidad, las tarifas y la competitividad logística.

En el caso del sector importador-exportador (Impo-Expo), la situación es aún más crítica: el 44,4 % reporta incrementos superiores al 40 %, mientras que el 22,2 % se ubica entre el 25 % y el 40 %. En consecuencia, el 66,6 % de las empresas registra aumentos superiores al 25 %, lo que refleja un fuerte encarecimiento de las operaciones comerciales, mayores costos financieros y presión sobre los márgenes. Este sector es el más afectado estructuralmente, dado que asume directamente los efectos del arancel en sus costos de nacionalización y exportación.

Por su parte, las comercializadoras presentan un impacto considerablemente menor: el 80 % reporta incrementos entre 0 % y 10 %, y el 20 % entre 10 % y 25 %, sin registros por encima del 25 %. Esto indica que, aunque existe afectación, esta ha sido moderada y posiblemente absorbida mediante ajustes internos o traslados parciales al consumidor final.

En cuanto a los depósitos aduaneros, el 71,4 % reporta incrementos entre 0 % y 10 %, mientras que el 14,3 % se ubica entre 25 % y 40 % y otro 14,3 % supera el 40 %. Aunque la mayoría presenta aumentos moderados, existe un segmento que evidencia impactos significativos, posiblemente asociados a disminución de volúmenes, mayores tiempos de almacenamiento o ajustes operativos.

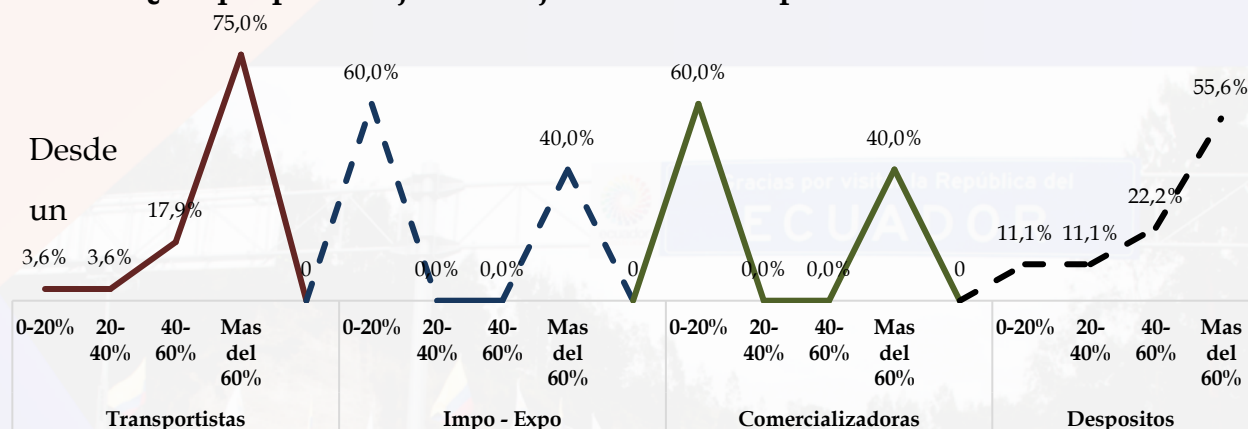
FEBRERO
2026





Gráfico 3.

¿En qué porcentaje se redujo su actividad operativa tras el arancel?



análisis técnico, los resultados evidencian que la medida arancelaria generó una disminución significativa en la actividad operativa, especialmente en los sectores directamente dependientes del flujo comercial binacional.

En el sector transportador, el impacto es altamente crítico: el 75 % de las empresas reporta una reducción superior al 60 % en su actividad operativa, mientras que el 17,9 % señala disminuciones entre el 40 % y el 60 %. Esto significa que el 92,9 % de los transportistas experimentó una caída superior al 40 %, reflejando una paralización sustancial del movimiento de carga y una afectación directa en ingresos, utilización de flota y empleo. Es, sin duda, el sector más golpeado en términos de volumen operativo.

En el sector importador-exportador (Impo-Expo), la situación muestra una dualidad: el 60 % reporta reducciones moderadas entre 0 % y 20 %, lo que podría indicar cierta capacidad de ajuste o diversificación, pero un 40 % manifiesta caídas superiores al 60 %, evidenciando que una parte significativa del sector sufrió una disminución severa. Esto sugiere que las empresas altamente concentradas en el mercado ecuatoriano fueron las más afectadas.

Las comercializadoras presentan un comportamiento similar al sector Impo-Expo: el 60 % tuvo reducciones leves 0 %-20 %, mientras que el 40 % experimentó caídas superiores al 60 %. Esto indica que, aunque una parte logró mitigar el impacto, existe un segmento considerable con afectación estructural profunda.

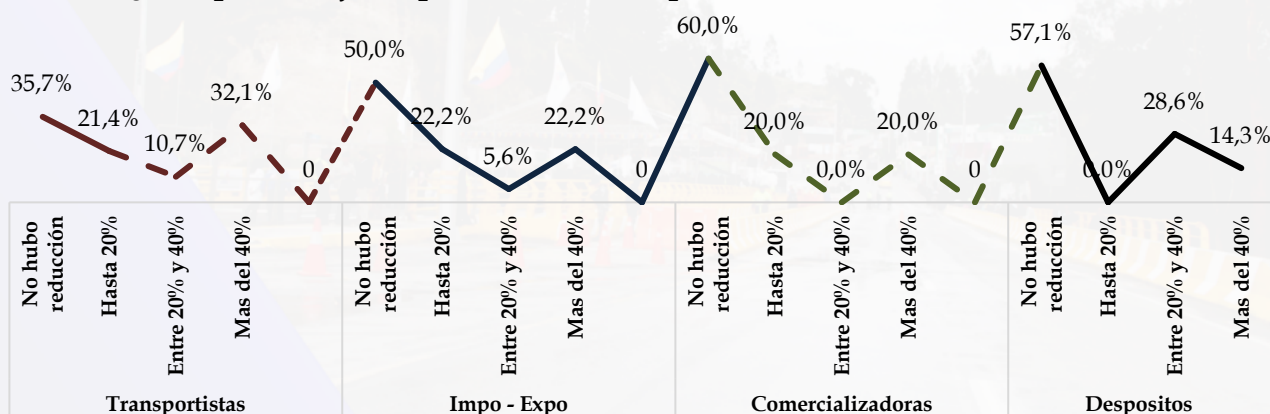


En cuanto a los depósitos aduaneros, el 55,6 % reporta disminuciones superiores al 60 %, el 22,2 % entre 40 % y 60 %, y el 22,2 % restante por debajo del 40 %. En consecuencia, el 77,8 % de este sector presenta reducciones mayores al 40 %, lo que evidencia una caída fuerte en el volumen de mercancías almacenadas y en la dinámica logística fronteriza.

Gráfico 4.

Gracias por visitar la República del
ECUADOR

¿Qué porcentaje de personal de transporte internacional fue reducido?



Desde una perspectiva de análisis económico y laboral, los resultados evidencian que la medida arancelaria no solo afectó los ingresos y la operación, sino que también generó impactos directos en el empleo, particularmente en los sectores con mayor dependencia del comercio internacional.

En el sector transportador, el efecto sobre el personal es considerable: aunque el 35,7 % de las empresas reporta que no hubo reducción, el 64,2 % sí realizó recortes de personal. De este grupo, el 21,4 % redujo hasta el 20 % de su planta, el 10,7 % entre el 20 % y el 40 %, y un significativo 32,1 % disminuyó más del 40 % de su personal. Esto indica que casi una tercera parte de las empresas transportadoras ejecutó ajustes laborales severos, coherentes con la fuerte caída operativa previamente evidenciada.

En el sector importador-exportador (Impo-Expo), el 50 % no realizó reducciones, lo que muestra cierta capacidad de resistencia o ajuste interno; sin embargo, el otro 50 % sí redujo su personal. Es relevante que el 22,2 % reporta recortes superiores al 40 %, lo





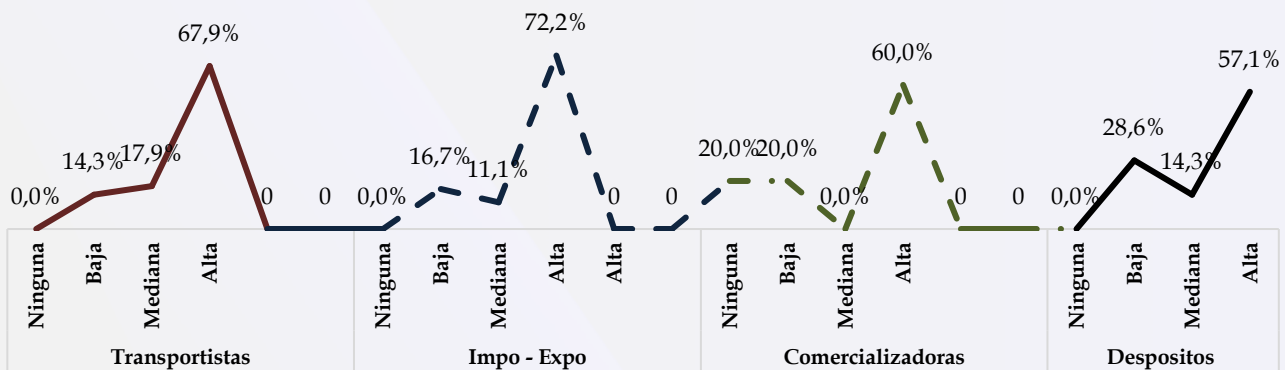
que refleja que una parte del sector enfrentó un impacto estructural profundo en su nómina.

Las comercializadoras presentan un comportamiento relativamente más estable: el 60 % no registró reducción de personal, mientras que el 40 % sí realizó ajustes, distribuidos entre recortes de hasta el 20 % (20 %) y superiores al 40 % (20 %). Aunque el impacto no es generalizado, existe un segmento con afectaciones laborales significativas.

En el caso de los depósitos aduaneros, el 57,1 % no redujo personal; sin embargo, el 42,9 % sí implementó recortes, destacándose que el 28,6 % disminuyó entre el 20 % y el 40 % de su planta y el 14,3 % más del 40 %. Esto evidencia ajustes importantes en empresas directamente afectadas por la disminución del volumen de mercancías.

Gráfico 5.

¿Cuál ha sido el nivel de afectación económica general en su empresa como resultado de esta medida?



A partir de un análisis integral de impacto económico, los resultados evidencian que la medida arancelaria ha generado una afectación predominantemente alta en la mayoría de los sectores vinculados al comercio internacional, confirmando la magnitud estructural del impacto.

En el sector transportador, la situación es particularmente crítica: el 67,9 % de las empresas reporta una afectación alta y ninguna manifiesta no haber tenido impacto. Solo el 14,3 % la califica como baja y el 17,9 % como mediana. Esto indica que prácticamente la totalidad del sector ha sufrido consecuencias económicas relevantes,



coherentes con la fuerte reducción operativa y los incrementos de costos previamente identificados. El transporte es, sin duda, uno de los sectores más golpeados.

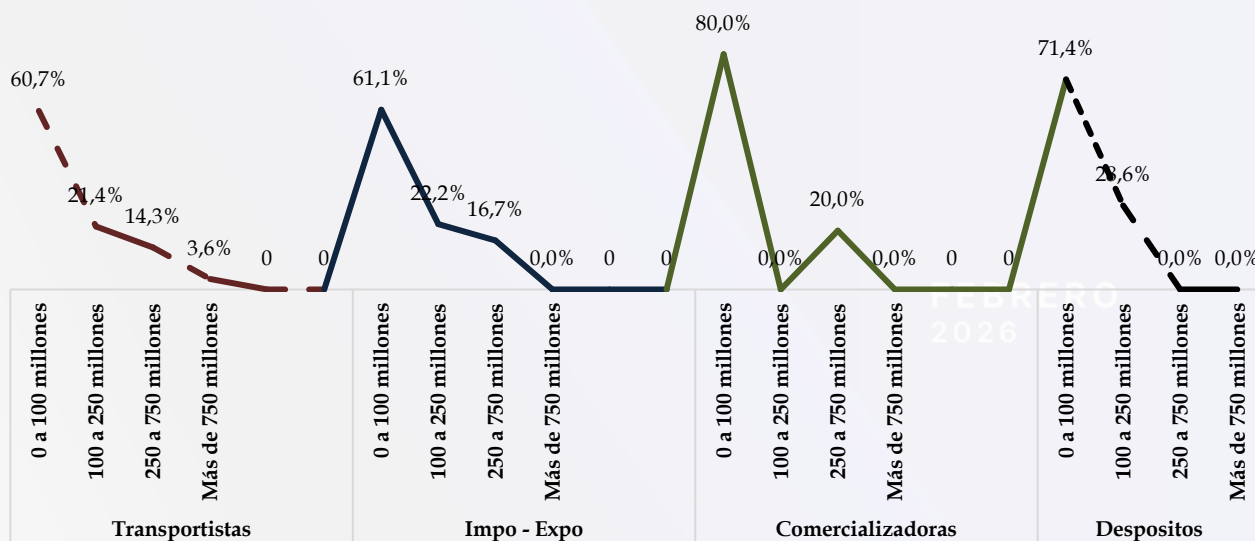
En el sector importador-exportador (Impo-Expo), la afectación es incluso mayor: el 72,2 % reporta impacto alto, mientras que el 16,7 % lo considera bajo y el 11,1 % mediano. Al igual que en transporte, ninguna empresa reporta ausencia de afectación. Esto refleja que el núcleo del comercio exterior es el más expuesto a medidas arancelarias, dado que absorbe directamente el encarecimiento de las operaciones y la caída en los volúmenes de intercambio.

Las comercializadoras muestran un comportamiento ligeramente más equilibrado, aunque igualmente preocupante: el 60 % reporta afectación alta, el 20 % baja y el 20 % indica no haber tenido afectación. Si bien existe un pequeño margen de resiliencia, la mayoría del sector también enfrenta impactos económicos significativos.

En cuanto a los depósitos aduaneros, el 57,1 % reporta afectación alta, el 14,3 % mediana y el 28,6 % baja, sin registros de empresas sin afectación. Esto confirma que la disminución en el flujo de mercancías repercute directamente en su nivel de ingresos y sostenibilidad operativa.

Gráfico 6.

¿Valor aproximado de pérdidas económicas tras la medida arancelaria?





Desde una perspectiva financiera y de evaluación de impacto económico, los resultados muestran que, si bien la mayoría de las empresas reporta pérdidas concentradas en el rango más bajo (0 a 100 millones), existe un segmento relevante que enfrenta afectaciones de magnitud considerable, especialmente en los sectores más expuestos al comercio transfronterizo.

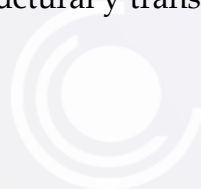
En el sector transportador, el 60,7 % reporta pérdidas entre 0 y 100 millones; sin embargo, el 39,3 % restante supera esa cifra: el 21,4 % registra pérdidas entre 100 y 250 millones, el 14,3 % entre 250 y 750 millones, y el 3,6 % más de 750 millones. Esto indica que cerca del 40 % del sector enfrenta pérdidas superiores a 100 millones, lo cual representa un impacto financiero significativo, particularmente si se considera la reducción operativa y los incrementos de costos previamente evidenciados.

En el sector importador-exportador (Impo-Expo), el 61,1 % reporta pérdidas entre 0 y 100 millones, mientras que el 38,9 % supera ese rango: el 22,2 % entre 100 y 250 millones y el 16,7 % entre 250 y 750 millones. Aunque no se registran pérdidas superiores a 750 millones, el hecho de que casi el 40 % haya perdido más de 100 millones refleja una afectación económica estructural, especialmente para empresas con alta dependencia del mercado ecuatoriano.

Las comercializadoras presentan un impacto relativamente más contenido: el 80 % reporta pérdidas entre 0 y 100 millones, mientras que el 20 % registra pérdidas entre 250 y 750 millones. No se evidencian pérdidas en el rango intermedio (100 a 250 millones), lo que sugiere que el impacto ha sido polarizado: o relativamente manejable o considerablemente alto en un grupo específico.

En el caso de los depósitos aduaneros, el 71,4 % reporta pérdidas entre 0 y 100 millones, mientras que el 28,6 % se ubica entre 100 y 250 millones, sin registros por encima de ese rango. Esto indica que, si bien el impacto ha sido importante, no alcanza los niveles más críticos observados en transporte o en parte del sector Impo-Expo.

Los resultados se inclinan a que la medida arancelaria aplicada por Ecuador generó un impacto económico profundo, estructural y transversal en los sectores vinculados





al comercio internacional, especialmente en transporte, importación-exportación y depósitos aduaneros.

En primer lugar, se evidencia una alta dependencia previa del mercado ecuatoriano, particularmente en transportistas e importadores-exportadores, donde más del 60 % de las empresas concentraban más de la mitad de sus ingresos en operaciones con ese país. Esta elevada concentración comercial incrementó significativamente la vulnerabilidad ante la imposición del arancel.

En segundo lugar, los datos muestran un incremento sustancial en los costos operativos, especialmente en el sector Impo-Expo y transporte, donde una proporción relevante de empresas reportó aumentos superiores al 25 % e incluso mayores al 40 %. Esto deterioró los márgenes de rentabilidad y la competitividad empresarial.

Adicionalmente, se registra una reducción severa de la actividad operativa, destacándose que el 75 % de los transportistas y más de la mitad de los depósitos reportaron caídas superiores al 60 %. Esta disminución del volumen de operaciones confirma una afectación directa en la dinámica comercial fronteriza.

En materia laboral, el impacto también fue significativo. El sector transporte presenta los mayores niveles de reducción de personal, con más del 60 % de las empresas realizando recortes, incluyendo un 32,1 % con disminuciones superiores al 40 % de su planta. Esto evidencia que la afectación económica trascendió el ámbito empresarial y tuvo consecuencias sociales directas.

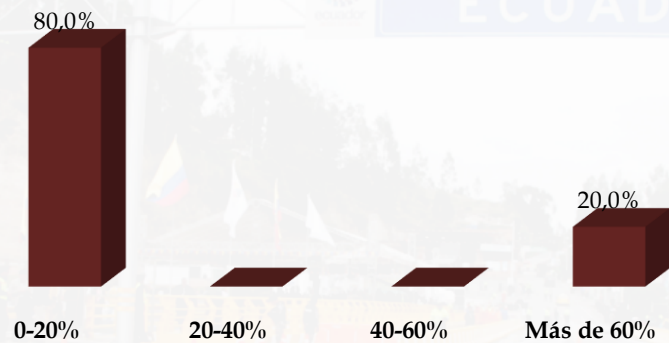
En términos financieros, aunque la mayoría de empresas reporta pérdidas entre 0 y 100 millones, cerca del 40 % en transporte e Impo-Expo supera los 100 millones, con algunos casos que exceden los 250 millones e incluso los 750 millones. Esto compromete la liquidez, la capacidad de inversión y la sostenibilidad empresarial en el mediano plazo.





Gráfico 7.

¿En qué porcentaje disminuyó el volumen de mercancías hacia Ecuador?



El 80% de los encuestados manifestaron una reducción 0% a 20% en la disminución de mercancías comercializadas con Ecuador. Mientras que, el 20% indicó una disminución superior al 60%, lo que evidencia que una gran parte de este sector ha experimentado una alta afectación tras la implementación del arancel. Por otra parte, cabe resaltar, que entre el rango del 20% al 40% no se registraron respuestas, lo que refleja que las opiniones se concentraron en los niveles más altos de disminución.

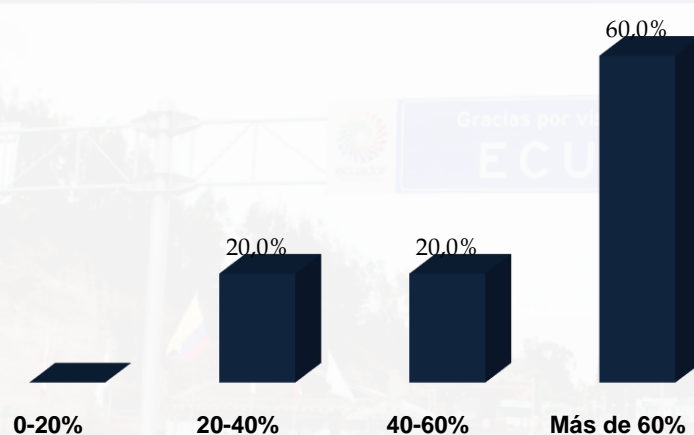
La mayoría de las comercializadoras considera que la disminución del volumen de las mercancías fue baja, ya que reportaron reducciones entre el 0% al 20%, sin embargo, una parte menor indicó una caída alta, superior al 60%, lo que demuestra que el impacto del arancel no afectó a todos por igual, si no, por su grado de dependencia del mercado ecuatoriano.

FEBRERO
2026





¿En qué porcentaje se redujo la frecuencia de despachos hacia/desde Ecuador?



El 60 % de los encuestados reporta una reducción superior al 60 %, lo que indica que la mayoría de las empresas experimentó una caída drástica en la dinámica de envíos y recepciones. Este nivel de disminución refleja una alteración profunda en la continuidad logística y en la regularidad del comercio transfronterizo con Ecuador.

Adicionalmente, el 20 % señala reducciones entre el 40 % y el 60 %, lo que implica que el 80 % del total presenta disminuciones superiores al 40 %. Este dato confirma que la afectación no fue marginal, sino estructural, impactando directamente la rotación de mercancías, la programación de transporte y la planificación operativa.

Por su parte, el 20 % reporta reducciones entre el 20 % y el 40 %, mientras que no se registran reducciones entre el 0 % y el 20 %, lo que evidencia que ninguna empresa logró mantener niveles cercanos a su frecuencia normal de operaciones, reflejando un impacto generalizado en el sector.

En conjunto, la entrada en vigor de la medida arancelaria generó una reducción altamente significativa en la frecuencia de despachos y recepciones, con predominio claro de caídas superiores al 60 %. Esto confirma una desaceleración severa del flujo comercial binacional y un impacto directo en la eficiencia logística, los costos operativos y la sostenibilidad de las empresas vinculadas al comercio internacional.





Gráfico 9.

¿En cuántos días aumentaron los tiempos de nacionalización o despacho?



El 80 % de las empresas encuestadas indicó que no hubo incremento en los tiempos de los procesos, lo que sugiere que la afectación del arancel se concentró principalmente en variables económicas (costos, volúmenes y pérdidas financieras), más que en la eficiencia operativa o en los tiempos de trámite aduanero. Esto podría explicarse por una reducción en el flujo de mercancías, lo cual disminuye la congestión y facilita la gestión logística.

No obstante, el 20 % reportó un aumento superior a 7 días, lo que representa un impacto considerable en términos de cumplimiento contractual, rotación de inventarios y costos financieros asociados a almacenamiento o capital de trabajo. Aunque este porcentaje es minoritario, refleja que algunas empresas sí enfrentaron demoras significativas, posiblemente vinculadas a mayores controles, ajustes documentales o cambios en los procedimientos derivados de la medida.

Es relevante destacar que no se registraron incrementos intermedios (entre 1 y 7 días), lo que confirma un comportamiento polarizado: para la mayoría no hubo alteraciones en tiempos, mientras que para un grupo reducido el impacto fue alto.

En conclusión, para las comercializadoras, la medida arancelaria no generó un efecto generalizado en los tiempos de nacionalización o despacho, pero sí produjo demoras



severas en un segmento específico. Esto indica que el principal impacto de la medida fue económico y comercial, más que logístico, aunque con efectos puntuales que pueden afectar la competitividad y la planificación operativa de algunas empresas.

La medida arancelaria generó una afectación desigual: la mayoría presentó reducciones leves en volumen, pero un grupo significativo sufrió caídas superiores al 60 %.

La frecuencia de despachos disminuyó de manera considerable, con predominio de reducciones superiores al 40 %, evidenciando una desaceleración del comercio.

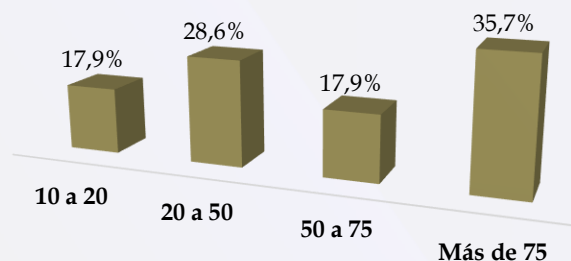
Los tiempos logísticos no se vieron afectados de forma generalizada; sin embargo, un segmento minoritario registró demoras superiores a 7 días.

El impacto fue principalmente económico y comercial, más que operativo, afectando con mayor intensidad a las empresas más dependientes del mercado ecuatoriano.

Análisis sobre el impacto comercial tras la medida arancelaria del 30% impuesta por Ecuador para Sector Transporte

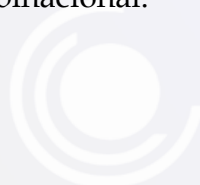
Gráfico 10.

¿En qué rango disminuyeron los viajes mensuales hacia/desde Ecuador?



FEBRERO
2026

El 35,7 % de los encuestados reportó disminuciones superiores a 75 viajes mensuales, lo que representa el grupo más afectado y confirma un impacto severo en la dinámica logística. Esta cifra indica una reducción sustancial en la movilización de mercancías y, por ende, en la actividad comercial binacional.



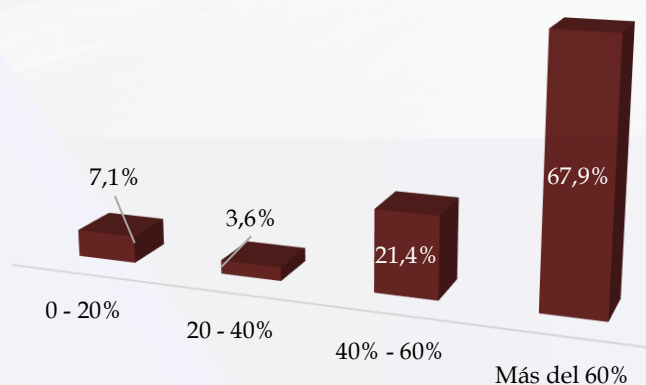


Por su parte, el 28,6 % señaló reducciones entre 20 y 50 viajes, mientras que el 17,9 % registró caídas entre 50 y 75 viajes. Esto significa que más del 80 % de las empresas experimentó disminuciones superiores a 20 viajes mensuales, lo que evidencia que el impacto no fue marginal, sino estructural.

la medida arancelaria no solo redujo el volumen de mercancías comercializadas, sino que afectó directamente la frecuencia operativa del transporte, disminuyendo de manera considerable el número de viajes mensuales y alterando la estabilidad económica del sector logístico vinculado al comercio con Ecuador.

Gráfico 11.

¿En qué porcentaje se redujo el volumen de carga transportada?



El 67,9 % de los encuestados reportó disminuciones superiores al 60 %, lo que evidencia una contracción severa en la movilización de mercancías. Este resultado confirma que la mayoría de las empresas experimentó una afectación profunda en su capacidad operativa y en sus niveles de facturación, reflejando un impacto estructural más que coyuntural.

Asimismo, el 21,4 % indicó reducciones entre el 40 % y el 60 %, lo que implica que cerca del 90 % del total presentó caídas superiores al 40 %. Este comportamiento demuestra que la medida alteró de manera considerable la dinámica del transporte y la cadena de suministro asociada al comercio con Ecuador.

FEBRERO
2026

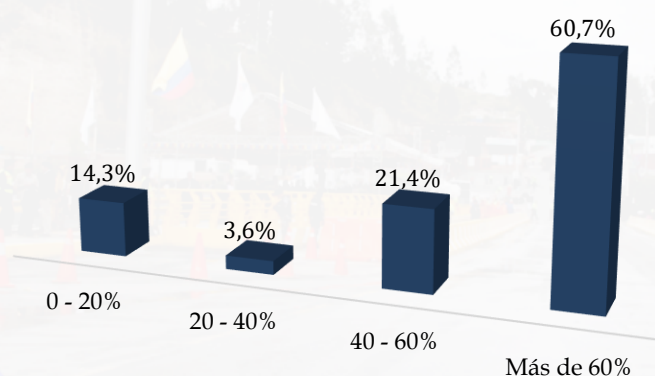




En contraste, solo un grupo minoritario (10,7 %) reportó reducciones inferiores al 40 %, lo que sugiere que pocas empresas lograron amortiguar el impacto, posiblemente por diversificación de mercados o menor dependencia del flujo comercial afectado.

Gráfico 12.

¿En qué porcentaje disminuyeron los servicios de transporte internacional?



El 60,7 % de los encuestados reportó reducciones superiores al 60 %, lo que confirma una afectación severa en la continuidad operativa del servicio. Este dato refleja una caída considerable en la demanda de transporte vinculada al comercio con Ecuador, impactando directamente la utilización de flota, los ingresos operativos y la sostenibilidad financiera de las empresas.

Adicionalmente, el 21,4 % indicó disminuciones entre el 40 % y el 60 %, lo que implica que más del 80 % de las empresas experimentó reducciones superiores al 40 %. Esto demuestra que el impacto fue estructural y no marginal, alterando de manera importante la dinámica del transporte transfronterizo.

En contraste, solo un 17,9 % reportó reducciones menores al 40 %, lo que sugiere que un grupo reducido logró mantener cierta estabilidad operativa, posiblemente debido a diversificación de mercados o menor dependencia del flujo comercial afectado.

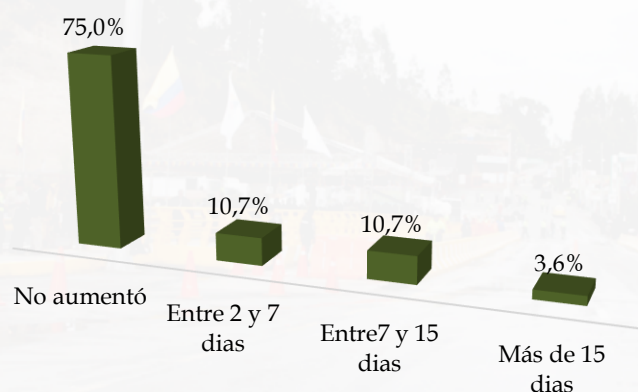




La medida arancelaria provocó una reducción sustancial en la frecuencia de los servicios de transporte internacional, evidenciando un impacto profundo en la actividad logística y en la estabilidad económica del sector.

Gráfico 13.

¿En cuántos días aumentó el tiempo promedio de espera en frontera o entrega de la mercancía después de la implementación de la medida?



El 75 % de los encuestados manifestó que los tiempos no aumentaron, lo que sugiere que la infraestructura operativa y los procesos aduaneros mantuvieron niveles de eficiencia similares a los previos a la medida. Esto podría estar asociado a una reducción en el volumen de operaciones, lo que disminuye la congestión en los puntos fronterizos.

No obstante, el 25 % sí experimentó incrementos en los tiempos de espera. Un 10,7 % reportó aumentos entre 2 y 7 días, otro 10,7 % entre 7 y 15 días, y un 3,6 % indicó demoras superiores a 15 días. Aunque este grupo es minoritario, los incrementos señalados representan impactos operativos relevantes, especialmente en términos de costos adicionales, cumplimiento contractual y gestión de inventarios.

Si bien la medida arancelaria no provocó un aumento generalizado en los tiempos de espera, sí generó afectaciones puntuales de consideración para una parte del sector, evidenciando que el impacto fue más económico y comercial que logístico, aunque con repercusiones operativas en ciertos casos específicos.





La medida arancelaria no generó un aumento generalizado en los tiempos de espera en frontera o entrega, ya que el 75 % de las empresas no reportó variaciones, lo que indica estabilidad operativa en la mayoría de los casos.

Sin embargo, un 25 % sí experimentó incrementos en los tiempos, algunos superiores a 15 días, evidenciando afectaciones logísticas puntuales pero significativas.

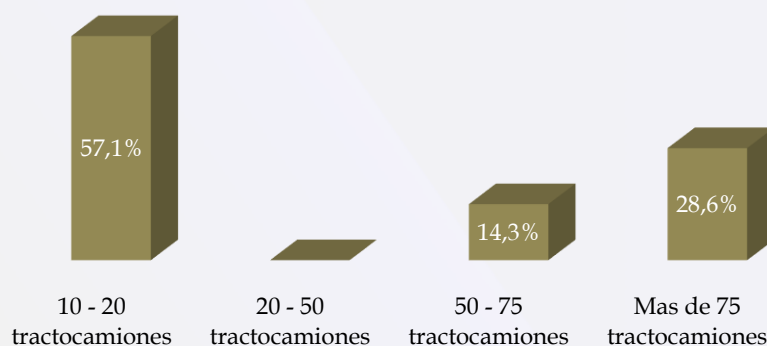
Los resultados confirman que el impacto principal de la medida fue comercial y económico, más que operativo, aunque con repercusiones específicas en costos y cumplimiento para un segmento del sector transporte.

En términos generales, la afectación en tiempos fue moderada y concentrada en una minoría, mientras que la mayoría logró mantener niveles normales de eficiencia en frontera y entrega.

Análisis sobre el impacto comercial tras la medida arancelaria del 30% impuesta por Ecuador para depósitos habilitados.

Gráfico 14.

¿En qué rango disminuyó el ingreso mensual de tractocamiones?



El 57,1% de los depósitos encuestados reporto una disminución mensual entre 10 y 20 tractocamiones, lo que indica que hubo una reducción en el flujo de mercancía, mientras que, el 28,6% afirmo que la disminución fue más de 75 tractocamiones al mes, es decir, que este porcentaje de empresas reporto una caída muy alta en las



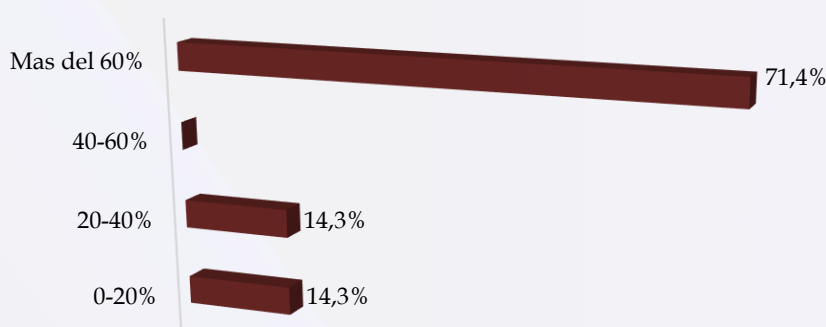


operaciones logísticas tras la imposición del arancel, por otra parte, el 14,3% señalaron que la disminución del ingreso de tractocamiones a su empresa fue entre 50 y 75 tractocamiones, representando una afectación considerable en el flujo de mercancía, cabe resaltar que, ninguna de las empresas reportó una disminución entre 20 a 50 tractocamiones, lo que evidencia que no hubo reducción intermedia.

Los resultados muestran que el arancel del 30% generó una disminución significativa en el movimiento de carga, mientras que para algunas de las empresas lograron mantener una disminución moderada, otras tuvieron caídas bastante altas, lo que evidencia que la medida impactó con mayor fuerza aun 42,9% de los depósitos de la ciudad de Ipiales. Esto nos lleva a concluir que hay menor mercancía movilizada, menor actividad operativa y una desaceleración en la dinámica comercial.

Gráfico 15.

¿En qué porcentaje se redujo el volumen de mercancía almacenada?



El 71,4% de las empresas encuestadas respondieron que más del 60% del volumen de la mercancía almacenada se redujo notablemente, lo cual puede interpretarse como una posible reducción en la demanda o en la capacidad de compra debido al encarecimiento derivado del arancel. Un 14,3%, indicó reducciones entre el 20-40% observando un impacto moderado, ya que conservaron una parte importante de su volumen operativo, mientras que el otro 14,3% de las empresas mostró una disminución leve en la reducción del volumen de su mercancía, oscilando entre 20-

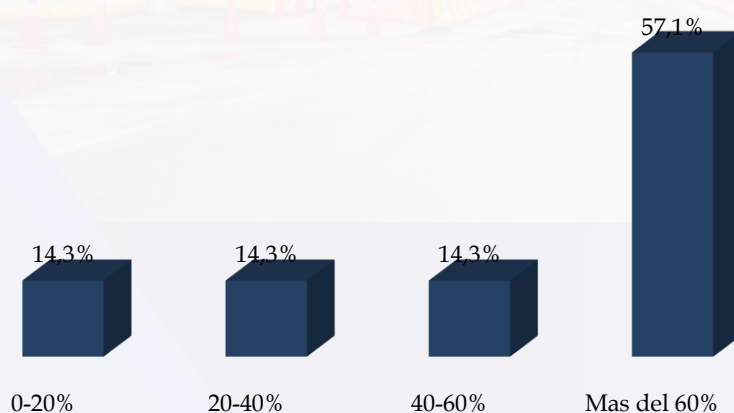


40%. Por último, se puede observar que, no hubo empresas en el rango de 40-60%, indicando que los resultados se concentraron en reducciones bajas de hasta el 40% o reducciones muy altas superiores al 60%.

El comportamiento de las barras muestra que el impacto de arancel fue alto, aunque algunas empresas lograron mantener reducciones leves o moderadas, la mayoría presentó una afectación drástica en el volumen de su mercancía, reflejando una disminución significativa en sus niveles de comercialización.

Gráfico 16.

¿En qué porcentaje disminuyó la ocupación del depósito?



En primer lugar, se tiene que, un 14,3% de las empresas indicó una reducción leve de la ocupación de su depósito entre 0-20%, mostrando una afectación leve. Otro 14,3% presentó una disminución entre el 20-40% reflejando un impacto moderado, que, aunque no es un rango muy alto, pudo haber implicado ajustes en la planificación logística. Por su parte, un 14,3% experimentó una reducción del 40-60%, lo que representa una afectación considerable en su nivel de ocupación; evidenciando un descenso importante en el volumen de mercancía almacenada. Sin embargo, la barra más representativa de este gráfico representa más del 60%, lo que indica que más de la mitad de las empresas locales; experimentaron una disminución en la ocupación de su depósito, mostrando una gran afectación tras la aplicación del arancel del 30%.

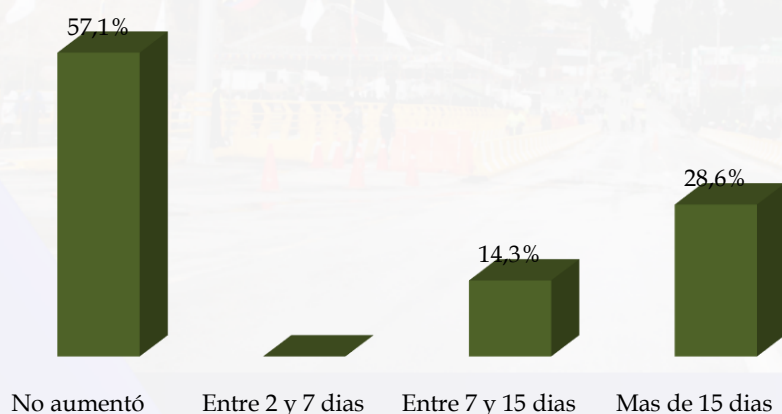




La implementación de la medida arancelaria, generó una disminución significativa en el nivel de ocupación de los depósitos, aunque algunas de las empresas encuestadas experimentaron reducciones leves o moderadas, la mayoría de ellas reportó disminuciones de más del 60%, reflejando una fuerte caída en el volumen de mercancía almacenada.

Gráfico 17.

¿En cuántos días aumentó la permanencia promedio de mercancía en bodega?



El 57,1% de las empresas, respondió que el tiempo de permanencia de las mercancías en bodega se mantuvo estable, esto quiere decir que, pese a la medida, su flujo operativo y la rotación de inventario no se vieron afectados, conservando eficiencia en la gestión de bodegas. En lo que respecta al rango de 2 a 7 días, no se registraron empresas en esta categoría; por consiguiente se refiere que este incremento no tuvo afectación, por otra parte, el 14,3% de las empresas se ubicó en el rango de 7 a 15 días, lo que representa un aumento moderado en los tiempos de almacenamiento, finalmente, el 28 % de las empresas presentaron aumentos superiores a más de 15 días, evidenciando retrasos importantes que pudieron impactar los costos operativos y la disponibilidad oportuna de la mercancía.

El gráfico evidencia que la medida arancelaria impuesta por Ecuador tuvo un efecto desigual sobre el tiempo de permanencia de la mercancía en bodega. Mientras que la mayoría de las empresas logró mantener los tiempos de almacenamiento sin cambios,



un grupo relevante presentó incrementos moderados o elevados, superiores a 15 días, esto indica que, aunque muchas de las empresas mantuvieron su ritmo normal de operaciones, otros enfrentaron retrasos significativos.

Análisis sobre el impacto comercial tras la medida arancelaria del 30% impuesta por Ecuador para las importaciones y exportaciones.

Gráfico 18.

¿En qué rango disminuyeron las operaciones mensuales hacia Ecuador?



El gráfico muestra que el 33,3% de los encuestados manifestaron que las operaciones de importación o exportación con el Ecuador disminuyeron en un rango de más de 75 operaciones mensuales. Mientras que, se obtuvo un mismo porcentaje del 27,8% con respecto a una disminución de 10 a 20 operaciones y de 20 a 50 operaciones mensuales. Por último, se evidenció un menor porcentaje, del 5,6% en una disminución de 50 a 75 operaciones mensuales.

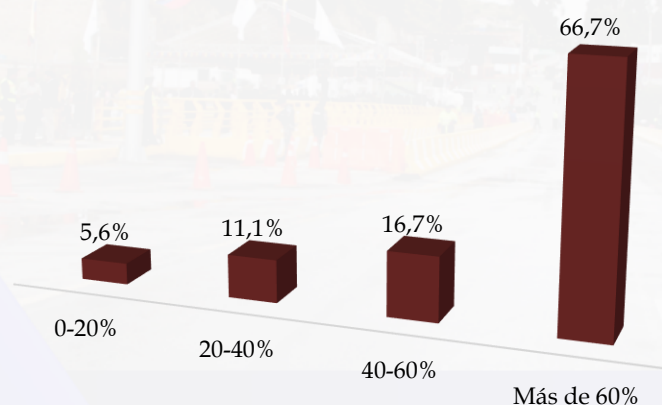
El mayor porcentaje de los encuestados manifestó que sus operaciones disminuyeron en más de 75 operaciones mensuales, lo que evidencia un impacto significativo en el flujo del comercio bilateral. De la misma manera, se muestra que hubo una reducción en la misma proporción de 10 a 20 operaciones y de 20 a 50 operaciones mensuales, lo cual refleja que, aunque hubo un alto impacto para un grupo importante, también existe un segmento amplio de empresas que experimentó una afectación moderada.



Por último, en una menor proporción se presenta una disminución de 50 a 75 operaciones mensuales lo cual indica que la afectación tiende a concentrarse en reducciones de mayor magnitud más que en rangos intermedios. En conjunto, la gráfica permite concluir que la medida arancelaria generó un impacto negativo en las operaciones comerciales hacia Ecuador.

Gráfico 19.

¿En qué porcentaje se redujo la frecuencia de despachos hacia/desde Ecuador?



El gráfico muestra que el 66,7% de los encuestados manifestaron una reducción de más del 60% en la frecuencia de despachos hacia/desde el Ecuador. Mientras que, en una menor proporción, el 16,7% indicó una disminución entre el 40 y el 60% en la frecuencia de despachos. Por otra parte, se muestra que en el rango del 20 al 40% se registró un porcentaje del 11,1%, y seguido se puede observar el porcentaje más bajo, del 5,6%, con un rango del 0 al 20% en la reducción de la frecuencia de despachos.

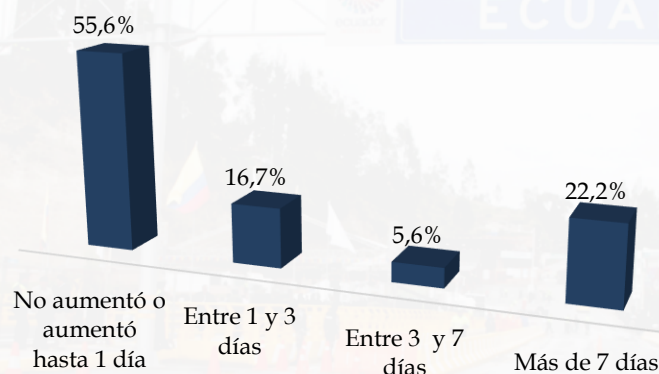
La distribución de los resultados muestra una clara concentración en el rango más alto de reducción, con más del 60%, lo que permite inferir que la medida arancelaria no solo impactó el volumen de operaciones, sino también la frecuencia con la que estas se realizan. Además, se evidencia un alto impacto en la actividad comercial hacia y desde Ecuador, afectando de manera predominante la continuidad y regularidad de los despachos. Luego, se señaló una marcada disminución entre el 40% y el 60%, lo que representa un nivel de afectación intermedio. Por último, se reportó una reducción



de menor proporción entre el 20 y el 40%, seguido de una disminución más leve ubicada en el rango del 0 al 20%.

Gráfico 20.

¿En qué porcentaje se redujo la frecuencia de despachos hacia/desde Ecuador?



El gráfico muestra que el 55,6% de los encuestados manifestaron que el tiempo promedio de nacionalización, despacho o entrega de mercancías después de la implementación de la medida no aumentó o aumentó hasta 1 día. Continuando, se puede observar que 22,2% de personas encuestadas respondieron que este tiempo promedio aumentó más de 7 días, y en una seguida proporción del 16,7% respondieron que aumentó entre 1 a 3 días. Por último, se evidencia un menor porcentaje (5,6%) que manifestó que este tiempo aumentó entre 3 y 7 días.

El mayor porcentaje de los encuestados manifestó que el tiempo promedio de nacionalización, despacho o entrega de mercancías después de la implementación de la medida no aumentó o aumentó hasta 1 día, lo cual indica que, para más de la mitad de las empresas, la medida no generó retrasos significativos en los procesos aduaneros, lo que puede interpretarse como una relativa estabilidad en los tiempos operativos. Sin embargo, un 22,2% señaló que el tiempo promedio aumentó en más de 7 días, lo que representa una afectación considerable en los procesos de comercio exterior de la zona fronteriza. De la misma manera, el 16,7% reportó un incremento





entre 1 y 3 días, evidenciando una afectación moderada, y por último se indicó un aumento entre 3 y 7 días, siendo este el rango con menor representación.

*Estrategias adoptadas por los diferentes actores del comercio exterior frente al
contexto arancelario del 30%*

- Depósitos Habilitados y Almacenadoras

Los depósitos habilitados han desarrollado diversas estrategias orientadas a mitigar los posibles efectos derivados de la imposición de medidas arancelarias y de la incertidumbre que caracteriza el comercio en la zona de frontera. Entre las principales acciones adoptadas se destaca el ajuste de precios y tarifas de los servicios de almacenamiento, en algunos casos, se ha decidido mantener las tarifas vigentes del año 2025, con el propósito de sostener la demanda, fidelizar a los usuarios y prevenir una disminución en la utilización de los servicios ofrecidos.

Por otra parte, los depósitos y almacenadoras han identificado la gestión gremial como un mecanismo clave de respuesta institucional frente al contexto arancelario. A través de los gremios y asociaciones del sector, se han impulsado acciones de interlocución con entidades del Estado orientadas a solicitar la revisión, modificación o derogación de los aranceles del 30 %, bajo el entendido de que la articulación colectiva puede propiciar escenarios de negociación más favorables para la actividad logística y comercial en la zona de frontera. De manera complementaria, se ha planteado la diversificación comercial y operativa como una estrategia para reducir la dependencia de Ecuador, mediante la exploración de nuevos mercados, la priorización de mercancías no sujetas a aranceles y la ampliación de la oferta de servicios hacia clientes nacionales, fortaleciendo así la sostenibilidad y capacidad de adaptación del sector.

FEBRERO
2026





- **Importadores, Exportadores**

En el caso de las empresas importadoras y exportadoras, las respuestas evidencian un conjunto de estrategias orientadas principalmente a la adaptación y a la contención de pérdidas frente al incremento arancelario y la paralización parcial de las operaciones comerciales. Entre las acciones identificadas se encuentran la búsqueda de nuevas líneas de negocio, el aumento de precios como mecanismo para evitar afectaciones financieras aun reconociendo el posible riesgo de pérdida de clientes y la exploración de proveedores en otros países, incluyendo esquemas de triangulación comercial. Asimismo, se ha considerado la apertura de nuevos mercados de exportación y el desarrollo de procesos de diversificación comercial con el propósito de reducir la dependencia del mercado ecuatoriano y mitigar el impacto de la medida

- **Agencia de aduanas**

En el caso de las agencias de aduanas, se evidencia una limitada capacidad de respuesta estratégica frente al incremento del 30 % en los aranceles impuesto por Ecuador, debido a su dependencia directa de las decisiones y operaciones de los importadores y exportadores, quienes constituyen los actores principalmente afectados por la medida. En este contexto, las agencias han optado por mantener un proceso de evaluación y monitoreo constante del entorno comercial, considerando que cualquier incremento de costos o variación en la dinámica operativa depende del comportamiento. Asimismo, se encuentran a la espera de lineamientos por parte del Gobierno que permitan orientar la toma de decisiones. Aunque se analizan posibles alternativas estratégicas, persiste un escenario de incertidumbre en el que, de no generarse condiciones favorables en el corto plazo, podría contemplarse incluso la suspensión de actividades con el fin de evitar pérdidas mayores.

- **Comercializadoras**

En el caso de las empresas comercializadoras, se identifican diversas estrategias orientadas a la adaptación frente al incremento del 30 % en los aranceles impuesto por Ecuador, combinando acciones de diversificación comercial, fortalecimiento del

FEBRERO
2026





mercado interno y ajustes en la estructura de precios. Algunas organizaciones han optado por impulsar la comercialización interna, innovar en nuevos tipos de productos y establecer relaciones comerciales con países distintos a Ecuador, mientras que otras priorizan el fortalecimiento del mercado local a la espera de una política económica más clara que brinde estabilidad al sector.

Por otra parte, pronuncian que los productos más afectados bajo las medidas arancelarias, se mencionan bienes como arroz, atún, productos con componentes plásticos, azúcar, químicos, textiles, arcillas, frutas, cerámicas, esencias, calzado, polímeros y materiales pétreos, maquinaria, triturados y arena, lo que evidencia una afectación transversal en distintos sectores productivos y comerciales.

- **Transportistas**

En el caso del sector transportista, las estrategias identificadas reflejan un enfoque mixto entre la adaptación operativa, la reducción de costos y una marcada dependencia de la reactivación del comercio exterior en la frontera. Algunas organizaciones han promovido acuerdos con exportadores para compartir parcialmente el impacto del arancel, así como la articulación gremial entre empresas de transporte con el fin de minimizar afectaciones derivadas de paros o restricciones operativas. De manera paralela, se evidencia una reorientación hacia el transporte nacional mediante el desplazamiento de operaciones al centro del país, la búsqueda de nuevas rutas logísticas, la priorización de importaciones y la exploración de mercados alternativos, incluyendo la apertura comercial hacia Perú y la expansión hacia modalidades marítimas y aéreas.

En el plano financiero, varias empresas han optado por reducir costos logísticos y operativos, trasladar parcialmente los incrementos al consumidor final o ajustar precios de flete en coordinación con productores, importadores y exportadores para distribuir proporcionalmente la carga arancelaria, aunque se reconoce la dificultad de aplicar estas medidas en un contexto de aumentos generalizados de costos. No obstante, un número significativo de transportistas manifiesta no haber implementado estrategias concretas debido a su dependencia directa de las decisiones de los exportadores y de la ausencia de despachos de mercancía.



En escenarios más críticos, algunas empresas contemplan la cancelación de rutas hacia el sur del país, la reducción de personal o la suspensión parcial de actividades, lo que evidencia el alto nivel de vulnerabilidad del sector frente a las decisiones arancelarias entre Colombia y Ecuador.

Conclusión

El diagnóstico estadístico y económico evidencia que la medida arancelaria del 30 % impuesta por Ecuador generó efectos profundos, estructurales y de carácter transversal sobre la cadena logística y comercial del comercio exterior en la frontera colombo-ecuatoriana, con impactos particularmente severos en los sectores directamente dependientes del intercambio binacional.

Los resultados permiten identificar que la elevada concentración de ingresos en el mercado ecuatoriano constituyó el principal factor de vulnerabilidad sistémica. La alta dependencia observada en transportistas, importadores-exportadores y depósitos aduaneros amplificó los efectos de la medida, traduciéndose en incrementos significativos de costos operativos, contracciones abruptas en los volúmenes de operación y reducciones sustanciales en la actividad logística. Este comportamiento confirma la sensibilidad estructural de las economías fronterizas frente a modificaciones en las condiciones regulatorias y arancelarias del comercio bilateral.

Desde la perspectiva operativa, la evidencia empírica demuestra que la afectación se manifestó principalmente en variables económicas costos, ingresos, pérdidas financieras, utilización de capacidad instalada y empleo más que en la eficiencia de los tiempos logísticos, los cuales se mantuvieron relativamente estables para una proporción mayoritaria de empresas. Sin embargo, la estabilidad en tiempos no mitigó el deterioro financiero ni la desaceleración del flujo comercial, lo que indica que la contracción de la demanda y la reducción del movimiento de mercancías constituyeron los principales mecanismos de transmisión del impacto.

En el ámbito empresarial, se observa un patrón de ajuste defensivo caracterizado por estrategias de contención, diversificación de mercados, reorientación operativa y reducción de costos. No obstante, la heterogeneidad de respuestas sectoriales revela



que la capacidad de adaptación estuvo condicionada por el grado de dependencia comercial, la estructura de costos y la flexibilidad operativa de cada actor económico. En los segmentos más expuestos, particularmente el transporte internacional, la magnitud de la contracción sugiere riesgos relevantes para la sostenibilidad empresarial y la estabilidad del empleo.

En términos agregados, la medida arancelaria no solo alteró la dinámica del comercio bilateral, sino que introdujo fricciones económicas con efectos multiplicadores sobre la actividad productiva, la intermediación logística y la estructura ocupacional del territorio. En consecuencia, los hallazgos confirman que las decisiones arancelarias en contextos de alta interdependencia fronteriza trascienden el ámbito estrictamente comercial y adquieren una dimensión económica y social de mayor alcance.

Este escenario resalta la necesidad de fortalecer mecanismos de resiliencia económica territorial, diversificación de mercados y articulación institucional, con el fin de reducir la exposición a choques regulatorios externos y preservar la estabilidad de la dinámica empresarial fronterizo.

Referencias

- Barrera, M. A., & García, C. C. (04 de Febrero de 2026). *Informe Mensual de Exportaciones Colombianas diciembre de 2025*. Obtenido de ANALDEX: <https://analdex.org/wp-content/uploads/2026/02/260203-Informe-de-Exportaciones-Diciembre-2025.pdf>
- García, J. (29 de Enero de 2026). *Qué sucede en la coyuntura actual entre Colombia y Ecuador*. Obtenido de ANALDEX: <https://analdex.org/wp-content/uploads/2026/02/260128-Linea-de-tiempo-Col-Ecu.pdf>
- Navarrete Ricaurte , A. V. (30 de Enero de 2026). *RESOLUCIÓN NRO. NAC-DGERCGC26-00000005*. Obtenido de El Nuevo Ecuador: www.sri.gob.ec

FEBRERO
2026





**CAMARA DE
COMERCIO
DE IPIALES**



**Centro de
Estudios Económicos
y Alianzas Estratégicas**
Cámara de Comercio de IpiALES

**FEBRERO
2026**