

DIAGNÓSTICO ESTADÍSTICO Y ECONÓMICO

DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL MARCO DEL
INCREMENTO DE LA MEDIDA ARANCELARIA DEL 50%
EN LA FRONTERA COLOMBO-ECUATORIANA



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

MARZO
2026

Diagnóstico Estadístico y Económico del Comercio Exterior en el marco del incremento de la medida arancelaria del 50% en la Frontera Colombo-ecuatoriana.

Introducción

El estudio del impacto económico derivado de las nuevas medidas arancelarias en la dinámica comercial de la ciudad de Ipiales tiene como propósito analizar la relación entre el desempeño del comercio exterior de Colombia, la relevancia del intercambio binacional con Ecuador y los cambios normativos que inciden en la cadena logística del comercio internacional en la zona fronteriza. Las economías ubicadas en zonas de frontera tienden a ser altamente vulnerables a las variaciones arancelarias, ya que dependen en gran medida del transporte terrestre, del flujo constante de mercancías y de la integración productiva regional.

De esta manera, las recientes medidas comerciales adoptadas en el ámbito bilateral no solo modifican los flujos de bienes, sino que también tienen un papel importante en la sostenibilidad empresarial, la estabilidad socioeconómica territorial y el empleo, lo cual solicita un diagnóstico que articule la dimensión macroeconómica con la realidad logística local que ahora se ve más afectada.

En esa medida, el Centro de Estudios Económicos y Alianzas Estratégicas de la Cámara de Comercio de Ipiales construye este informe con el fin de dar a conocer el nuevo panorama que se presenta en nuestro territorio de frontera conforme a las disposiciones arancelarias del 50% dispuestas por Ecuador mediante la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2026-0017-RE del 28 de febrero de 2026 que actualiza la tasa por servicio aduanero por concepto de control aduanero respecto de las mercancías que provengan o que sean originarias de Colombia y que ingresen al territorio ecuatoriano bajo los regímenes aduaneros de importación, de excepción y otros regímenes aduaneros, con las salvedades establecidas en esta resolución.

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 los 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 niveles de afectación, percepciones empresariales y estrategias de adaptación frente a la nueva medida arancelaria.

Dentro de este marco metodológico, fue fundamental identificar y delimitar la población empresarial que conforman la cadena logística del comercio internacional en el ámbito territorial de Ipiales. La identificación y caracterización de estos actores permitió definir la estructura del sector y garantizar una participación equilibrada de cada eslabón en el proceso de recolección de información.

Posteriormente, 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

Cabe resaltar que el proceso de contacto y recolección de información por parte 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 factor 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 el año 2025, las exportaciones de Colombia crecieron 1,3%, alcanzando aproximadamente USD 50.199 millones, lo que refleja un desempeño estable pero limitado en un contexto internacional marcado por la desaceleración económica y la volatilidad en los precios de las materias primas. Esto evidencia que, aunque el país mantiene una dinámica exportadora positiva, aún enfrenta restricciones estructurales que limitan un crecimiento más sólido.

En la estructura de las exportaciones, el sector minero-energético presentó una caída del 17,9%, afectada por la disminución en los precios del petróleo y el carbón, aunque continuó siendo el de mayor participación. En cambio, el sector agropecuario, alimentos y bebidas creció un 33,2%, consolidándose como uno de los principales motores del comercio exterior. Por su parte, las manufacturas aumentaron un 4,8%, reflejando avances en diversificación, aunque todavía insuficientes.

En cuanto a los destinos, Ecuador se posicionó como un socio estratégico, ocupando el sexto lugar con exportaciones cercanas a USD 1.846,7 millones en 2025. No obstante, estas registraron una caída del 3,9%, principalmente por la reducción en las ventas de energía eléctrica. A pesar de ello, las exportaciones no minero-energéticas hacia este país crecieron un 7,1%, destacando su importancia para productos industriales y agroindustriales.¹

Sin embargo, para 2026, esta relación comercial enfrenta un riesgo importante debido a una escalada arancelaria entre ambos países. Ecuador incrementó los aranceles a productos colombianos del 30% al 50%, medida que fue respondida por Colombia, generando un

¹ Presidencia (2026). *Exportaciones colombianas crecieron 1,3% en 2025, pero solo los productos del agro vendieron 33,2% más que en 2024*. Disponible en: <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Exportaciones-colombianas-crecieron-1-3-en-2025-pero-solo-los-productos-260204.aspx>.

escenario de guerra comercial bilateral que afecta sectores clave como alimentos, manufacturas y energía, además de impactar las economías fronterizas.

- **Situación fronteriza y su impacto en la cadena logística del comercio internacional**

La situación en la frontera colombo-ecuatoriana ha experimentado un deterioro significativo como consecuencia de las tensiones comerciales y la imposición de medidas arancelarias entre ambos países. Este escenario ha generado bloqueos, restricciones en el paso y una fuerte disminución en la dinámica del comercio, especialmente en el puente internacional de Rumichaca, uno de los principales corredores logísticos de la región. Como resultado, el flujo de mercancías se ha reducido, alcanzando caídas de hasta el 95%, lo que evidencia una paralización casi total del intercambio comercial.

En términos logísticos, el impacto ha sido profundo y se refleja en todos los eslabones de la cadena de suministro. El transporte de carga, que antes movilizaba alrededor de 250 tractomulas diarias con un valor cercano a los 5 millones de dólares, ha visto una reducción considerable en su operación, afectando directamente la eficiencia del sistema. Así mismo, los transportadores han reportado disminuciones de hasta el 50% en sus ingresos, lo que pone en riesgo la sostenibilidad del sector. A nivel aduanero, la caída del 65,7% en las declaraciones evidencia una contracción significativa del comercio formal, acompañado de una reducción del 66,8% en las importaciones ecuatorianas provenientes de Colombia.

Esta situación no solo ha generado efectos en la dinámica logística, sino también impactos económicos y sociales significativos en las zonas fronterizas. Las pérdidas económicas han sido considerables, afectando a un amplio número de empresas que dependen del comercio binacional. Asimismo, se ha visto comprometido el ingreso de numerosas familias vinculadas directamente al sector logístico, con repercusiones indirectas en otros hogares, lo que evidencia la alta dependencia de las economías locales frente al comercio internacional.

Desde una perspectiva estructural, la crisis ha provocado un aumento en los costos logísticos, retrasos en los tiempos de entrega y una disminución en la competitividad de los productos colombianos en el mercado ecuatoriano. También se ha incentivado el comercio informal

como respuesta a las restricciones, lo que debilita aún más el comercio formal y la estabilidad del sistema.

La crisis en la frontera colombo-ecuatoriana ha generado un impacto crítico en la cadena logística del comercio internacional, afectando el transporte, las operaciones aduaneras y el flujo de mercancías. Esto demuestra que las tensiones comerciales no solo limitan el intercambio entre países, sino que desestabilizan de manera integral los sistemas logísticos y las economías que dependen de ellos, especialmente en regiones fronterizas altamente vulnerables.

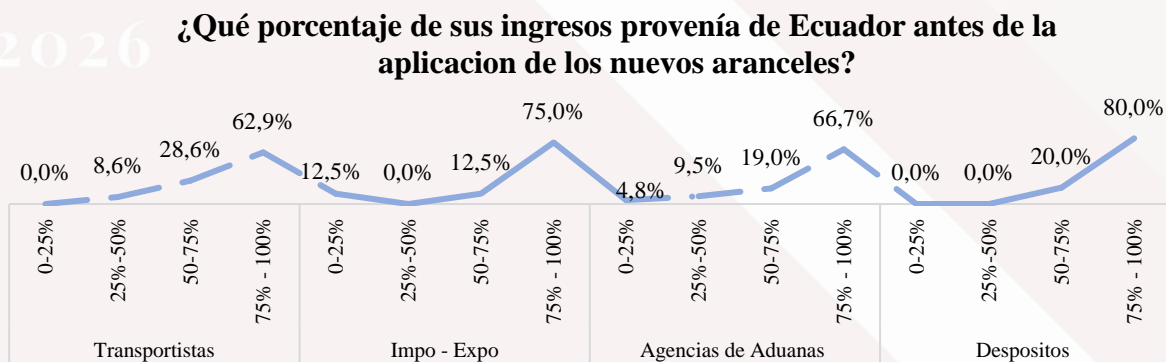
- **Diagnóstico sobre la situación actual que vive la cadena logística del comercio internacional en frontera con relación a las nuevas imposiciones arancelaria por parte de Ecuador y Colombia**

En este contexto, resulta necesario avanzar desde la caracterización general actual 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.



La gráfica evidencia que, antes de la aplicación de los nuevos aranceles, los diferentes actores del comercio exterior en la frontera mantenían una alta dependencia económica del mercado ecuatoriano, ya que en todos los sectores analizados predomina el rango de ingresos entre 75 % y 100 % provenientes de Ecuador.

En el caso de los transportistas, el 62,9 % manifestó que entre el 75 % y 100 % de sus ingresos provenía de Ecuador, mientras que el 28,6 % se ubicó en el rango de 50 % a 75 %. Solo un 8,6 % reportó una dependencia entre 25 % y 50 %, y ningún encuestado se ubicó en el rango de 0 % a 25 %. Esto demuestra que el sector transporte tenía una fuerte concentración de sus ingresos en el intercambio binacional, por lo que era altamente vulnerable a cualquier restricción comercial.

En el sector importador–exportador, la dependencia es aún más marcada. El 75,0 % de las empresas indicó que entre el 75 % y 100 % de sus ingresos provenía de Ecuador, mientras que el 12,5 % se ubicó en el rango de 50 % a 75 % y otro 12,5 % en el rango de 0 % a 25 %. No se registraron empresas en el rango de 25 % a 50 %. Estos resultados reflejan una elevada exposición del sector frente a cambios en las condiciones arancelarias, dado que la mayoría concentraba casi toda su actividad económica en ese mercado.

Por su parte, las agencias de aduanas también muestran una alta dependencia: el 66,7 % reportó que entre el 75 % y 100 % de sus ingresos provenía de Ecuador, el 19,0 % entre 50 % y 75 %, el 9,5 % entre 25 % y 50 % y apenas el 4,8 % entre 0 % y 25 %. Esta distribución confirma que la actividad aduanera estaba estrechamente ligada al dinamismo del comercio con Ecuador, por lo que cualquier disminución en los flujos comerciales impactaría directamente su operación.

En cuanto a los depósitos, se observa el nivel de dependencia más crítico entre todos los sectores analizados. El 80,0 % afirmó que entre el 75 % y 100 % de sus ingresos provenía de Ecuador, mientras que el 20,0 % restante se ubicó en el rango de 50 % a 75 %. No se registraron porcentajes en los rangos de 0 % a 25 % ni de 25 % a 50 %, lo que indica una concentración casi total de su actividad en el mercado ecuatoriano.

En términos generales, la gráfica confirma que, antes de la implementación de los nuevos aranceles, existía una alta proporción de ingresos asociados al mercado ecuatoriano en todos

los eslabones del comercio exterior. Esta situación revela una fuerte vulnerabilidad estructural de la economía fronteriza, ya que cualquier medida restrictiva o alteración en el comercio bilateral tenía la capacidad de generar efectos inmediatos sobre la estabilidad financiera y operativa de transportistas, importadores, agencias de aduanas y depósitos.

Gráfico 2.



Con base en la gráfica, el comportamiento de los costos operativos evidencia una situación de alta vulnerabilidad para los actores de la cadena logística, reflejando un impacto más pronunciado en los niveles de mayor incremento, superior al descrito en la narrativa previa.

En el caso de los transportistas, los resultados evidencian que no existe una distribución equitativa de las afectaciones. Por el contrario, se observa un impacto crítico, donde el 57,1 % de los encuestados reportó aumentos en sus costos operativos superiores al 40 %. Esta cifra, la más alta dentro de su segmento, demuestra que la mayoría del sector enfrenta una presión financiera significativa, probablemente derivada de ineficiencias logísticas y del encarecimiento directo de sus operaciones tras la implementación de las medidas arancelarias. El resto de la distribución se compone de un 20,0 % en el rango de 0 % a 10 %, un 14,3 % entre 10 % y 25 %, y un 8,6 % entre 25 % y 40 %.

Para el sector importador-exportador, los datos reflejan una tendencia ascendente que culmina en una afectación crítica. El punto máximo de la curva se sitúa en el rango superior, con un 50,0 % de las empresas enfrentando incrementos de costos por encima del 40 %. Esta distribución confirma que la mitad de este sector ha visto comprometida su estructura

operativa, mientras que el resto se distribuye en un 12,5 % para los rangos de 0 % a 10 % y 10 % a 25 %, y un 25,0 % en el segmento de 25 % a 40 %.

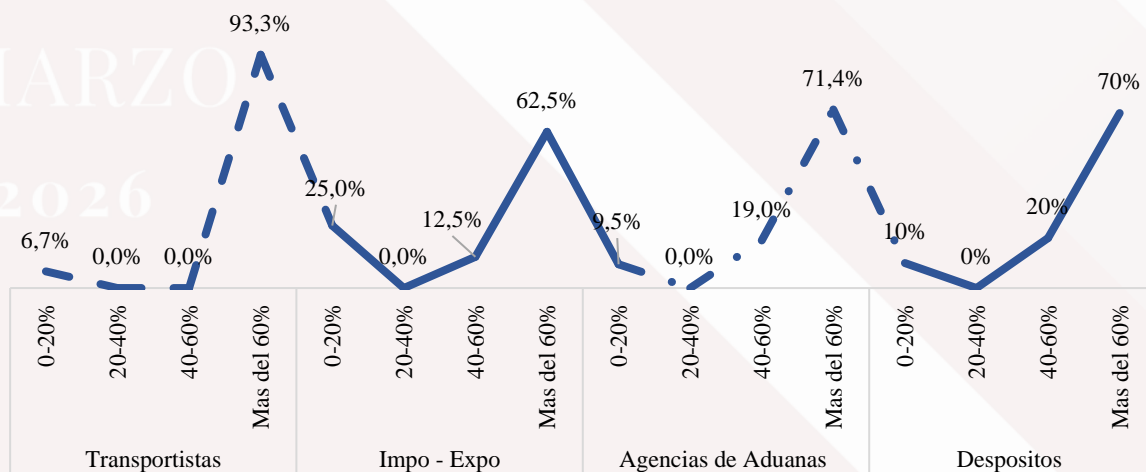
Las agencias de aduanas presentan un comportamiento extremo y marcadamente polarizado. Lejos de mostrar estabilidad, la gráfica destaca que el 66,7 % del sector reportó incrementos superiores al 40 %, el valor porcentual más alto de toda la muestra analizada. La ausencia de respuestas en el rango de 10 % a 25 % (0,0 %) y los valores menores en el resto de los niveles 19,0 % entre 0 % y 10 % y 14,3 % entre 25 % y 40 % sugieren que, para este sector, las medidas arancelarias tuvieron un efecto de choque inmediato y mayoritario.

Finalmente, los depósitos muestran una distribución más homogénea pero igualmente preocupante en su extremo superior. Se observa un 20,0 % en cada uno de los rangos de 0 % a 10 %, 10 % a 25 % y 25 % a 40 %, mientras que el pico de la serie se encuentra en el rango de más del 40 % con un 40,0 %. Esto indica que una parte muy significativa de los depósitos también ha experimentado un aumento drástico en sus costos.

La información anterior nos permite concluir que las medidas arancelarias han actuado como un factor disruptivo de alta intensidad. Los datos muestran que el segmento de más del 40 % es el dominante en prácticamente todos los sectores analizados, lo que permite inferir que la sostenibilidad operativa de toda la cadena está siendo sometida a una presión financiera alta.

Gráfico 3

¿En qué porcentaje se redujo su actividad operativa tras los nuevos aranceles ?



Los resultados evidencian que la reducción de la actividad operativa, tras la entrada en vigor de los nuevos aranceles, fue significativa en la mayoría de los sectores analizados, registrándose una elevada proporción de respuestas en rangos de disminución superiores al 60 %. Este comportamiento demuestra un impacto directo sobre la capacidad operativa de los actores vinculados al comercio exterior, particularmente en aquellos cuya actividad depende en mayor medida del intercambio binacional con Ecuador.

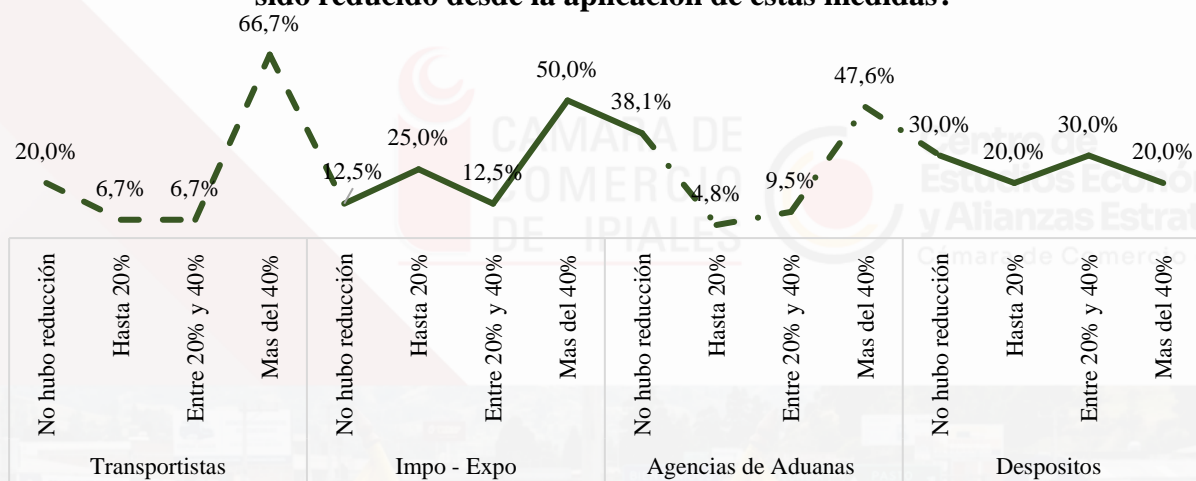
En el caso de los transportistas, el impacto fue particularmente severo, ya que el 93,3 % reportó una disminución de su actividad operativa de más del 60 %, mientras que apenas el 6,7 % señaló una reducción entre 0 % y 20 %. No se registraron respuestas en los rangos de 20 % a 40 % ni de 40 % a 60 %, ambos con 0,0 %. Estos resultados reflejan una afectación crítica sobre el sector transporte, cuya operación depende directamente del flujo constante de mercancías y de la dinámica fronteriza.

Para el sector importador–exportador, la reducción también fue considerable. El 62,5 % manifestó una caída superior al 60 %, el 12,5 % reportó disminuciones entre 40 % y 60 %, y el 25,0 % restante se ubicó entre 0 % y 20 %. De igual forma, no se registraron respuestas en el rango de 20 % a 40 %, con 0,0 %. En cuanto a las agencias de aduanas, el 71,4 % indicó que su actividad operativa se redujo en más del 60 %, el 19,0 % entre 40 % y 60 %, y el 9,5 % entre 0 % y 20 %, sin registros en el rango de 20 % a 40 %, equivalente al 0,0 %. En ambos casos, los datos reflejan una disminución considerable en el volumen de operaciones asociadas al despacho, tránsito y nacionalización de mercancías.

Por su parte, los depósitos también registran una afectación operativa significativa. El 70 % reportó caídas superiores al 60 %, el 20 % se ubicó entre el 40 % y 60 %, el 10 % entre el 0 % y 20 %, y no se presentaron respuestas en el rango de 20 % a 40 %, con un 0 %. En términos generales, los resultados evidencian que la aplicación de los nuevos aranceles generó una disminución sustancial en la dinámica operativa de todos los eslabones analizados del comercio exterior fronterizo, afectando de manera directa la continuidad de las operaciones, el aprovechamiento de la capacidad instalada y la sostenibilidad de las actividades económicas asociadas al intercambio binacional.

Gráfico 4

¿Qué porcentaje del personal vinculado al transporte internacional ha sido reducido desde la aplicación de estas medidas?



Desde una perspectiva laboral, los resultados evidencian que la implementación de estas medidas ha incidido en la reducción del personal vinculado al transporte internacional, aunque con variaciones relevantes entre sectores. En términos generales, se identifica una mayor presión sobre el empleo en aquellas actividades directamente relacionadas con la movilización, gestión y soporte logístico del comercio exterior.

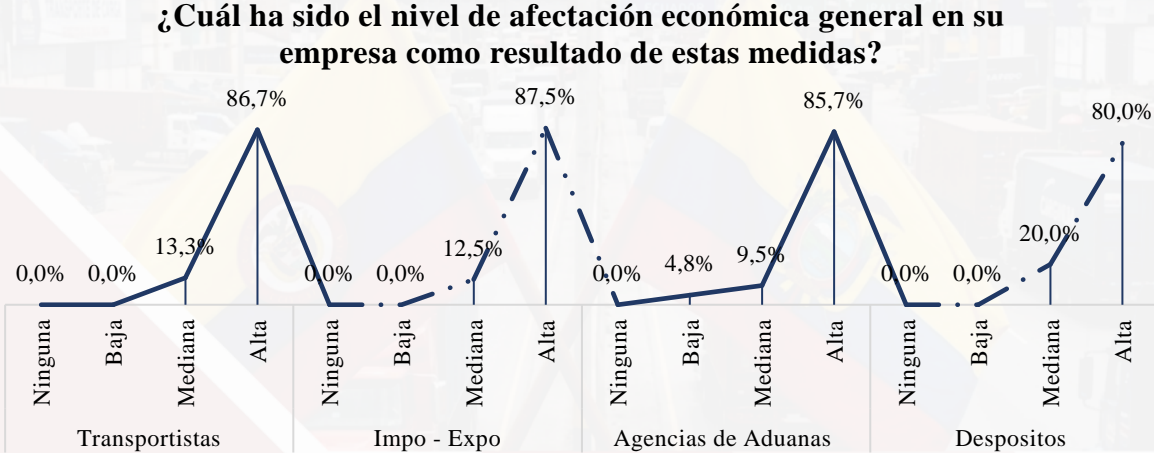
En el caso de los transportistas, el impacto sobre el empleo es particularmente significativo, ya que el 66,7 % reportó recortes superiores al 40 %. Por su parte, el 20,0 % indicó estabilidad en su planta de personal, mientras que el 6,7 % registró ajustes de hasta el 20 % y otro 6,7 % entre el 20 % y 40 %. Estos resultados evidencian un ajuste laboral profundo, asociado a la alta dependencia del sector frente al dinamismo del comercio binacional y a la menor demanda de servicios de transporte de carga.

En el sector importador–exportador también se observa una afectación considerable en el empleo. El 50,0 % manifestó recortes superiores al 40 %, el 25,0 % reportó ajustes de hasta el 20 %, el 12,5 % entre el 20 % y 40 %, y un 12,5 % indicó no haber realizado modificaciones en su personal. En las agencias de aduanas, el comportamiento presenta un escenario heterogéneo: mientras el 47,6 % reportó reducciones superiores al 40 %, el 38,1 % mantuvo su planta de personal, el 9,5 % registró ajustes entre el 20 % y 40 % y el 4,8 % hasta el 20

% . Esto sugiere que, aunque una parte del sector logró sostener su nivel de empleo, otra fracción enfrentó reestructuraciones importantes.

En cuanto a los depósitos, el impacto sobre el empleo se distribuye de manera más equilibrada. El 30,0 % reportó variaciones entre el 20 % y 40 %, otro 30,0 % no presentó cambios en su personal, el 20,0 % registró disminuciones de hasta el 20 % y el 20,0 % reportó recortes superiores al 40 %. En conjunto, los resultados permiten concluir que la aplicación de estas medidas no solo incidió en la dinámica operativa y comercial, sino también en la estabilidad del empleo en los sectores vinculados al transporte internacional, con mayores efectos en transportistas e importadores-exportadores.

Gráfico 5



Desde una perspectiva empresarial, los resultados muestran que el impacto económico generado por estas medidas ha sido, en su mayoría, alto en todos los sectores analizados. La predominancia de respuestas en esta categoría indica que la afectación no fue puntual ni limitada, sino que incidió de manera generalizada en la estabilidad operativa, financiera y comercial de los actores vinculados al comercio exterior en la zona de frontera.

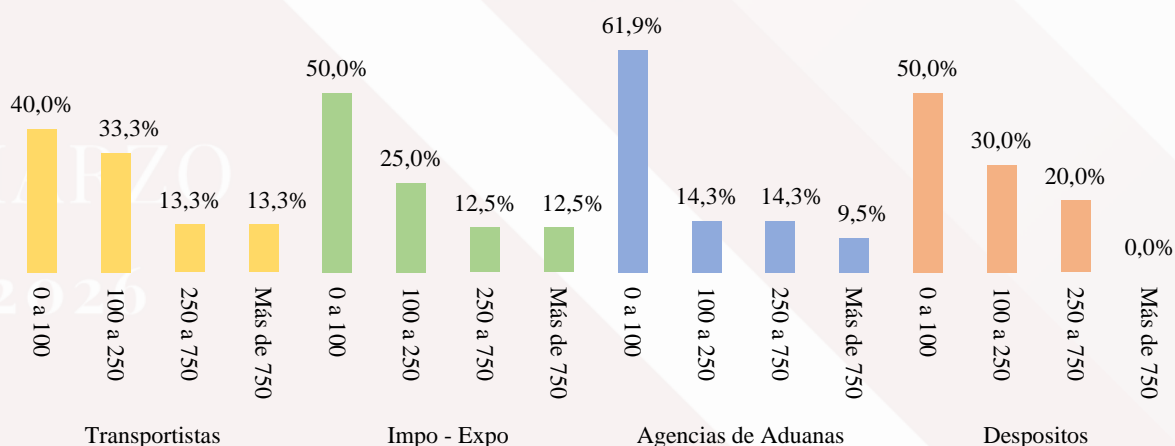
En el caso de los transportistas, el 86,7 % calificó la afectación económica como alta, mientras que el 13,3 % la ubicó en un nivel medio. No se registraron respuestas en las categorías ninguna ni baja, ambas con 0,0 %. Este comportamiento refleja que el sector transporte percibió una incidencia económica severa, coherente con su alta dependencia del flujo de mercancías y de la continuidad de la actividad transfronteriza.

Para el sector importador–exportador, la percepción de afectación resulta aún más marcada, ya que el 87,5 % señaló un nivel alto y el 12,5 % un nivel medio, sin registros en ninguna ni baja, ambas con 0,0 %. De forma similar, las agencias de aduanas muestran una fuerte concentración en el nivel alto con 85,7 %, mientras que el 9,5 % reportó un impacto medio y el 4,8 % un impacto bajo. En ambos casos, los resultados evidencian que la medida generó repercusiones económicas profundas sobre las actividades directamente asociadas a la gestión, regulación y circulación del comercio exterior.

En cuanto a los depósitos, aunque la distribución es ligeramente menos extrema, la tendencia sigue siendo claramente desfavorable: el 80,0 % reportó una afectación alta y el 20,0 % una afectación media, sin respuestas en ninguna ni baja, ambas con 0,0 %. En términos generales, los datos permiten concluir que la aplicación de estas medidas produjo una afectación económica elevada en todos los eslabones analizados, siendo especialmente crítica en transportistas, importadores–exportadores y agencias de aduanas, lo que confirma la alta sensibilidad de la economía fronteriza frente a alteraciones en las condiciones del intercambio binacional.

Gráfico 6

¿Valor aproximado de pérdidas económicas en millones de pesos tras las medidas arancelarias?



Desde una perspectiva económica, la gráfica permite identificar que las pérdidas ocasionadas tras la implementación de las medidas arancelarias se concentran principalmente en los

rangos más bajos, especialmente entre 0 y 100 millones de pesos y entre 100 y 250 millones. Este comportamiento sugiere que, aunque la afectación fue generalizada en todos los sectores analizados, la mayor parte de las empresas reportó pérdidas moderadas en términos absolutos, mientras que una proporción menor enfrentó impactos de mayor magnitud.

En el caso de los transportistas, el 40,0 % reportó pérdidas entre 0 y 100 millones de pesos, mientras que el 33,3 % las ubicó entre 100 y 250 millones. Por su parte, el 13,3 % indicó afectaciones entre 250 y 750 millones, y otro 13,3 % señaló pérdidas superiores a 750 millones. Para el sector importador–exportador, la mayor concentración se encuentra igualmente en el rango de 0 a 100 millones, con 50,0 %, seguido del rango entre 100 y 250 millones con 25,0 %. A su vez, el 12,5 % reportó pérdidas entre 250 y 750 millones, y otro 12,5 % superiores a 750 millones.

En ambos sectores se evidencia una distribución que, si bien presenta mayor presencia en los rangos más bajos, también incluye casos con pérdidas significativas. Esto confirma que el impacto económico no fue homogéneo, sino que estuvo condicionado por el nivel de exposición de cada empresa a la dinámica del comercio binacional

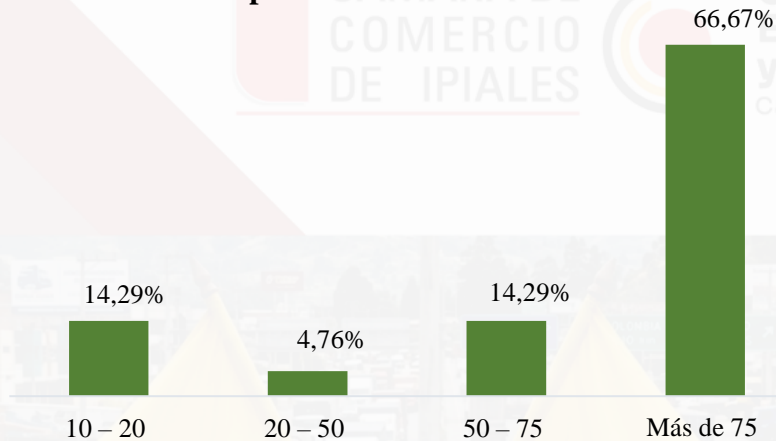
En cuanto a las agencias de aduanas, el 61,9 % señaló pérdidas entre 0 y 100 millones, mientras que el 14,3 % se ubicó entre 100 y 250 millones, otro 14,3 % entre 250 y 750 millones y el 9,5 % en más de 750 millones. En los depósitos, la distribución muestra una tendencia similar, aunque con menor presencia en los rangos más altos: el 50,0 % reportó pérdidas entre 0 y 100 millones, el 30,0 % entre 100 y 250 millones y el 20,0 % entre 250 y 750 millones, sin registros en pérdidas superiores a 750 millones, equivalentes al 0,0 %.

En términos generales, los resultados permiten concluir que las pérdidas económicas derivadas de las medidas arancelarias se concentraron principalmente en valores inferiores a 250 millones de pesos, pero con afectaciones más severas en algunos casos puntuales, especialmente entre transportistas, importadores–exportadores y agencias de aduanas, lo que evidencia la presión financiera generada sobre los distintos eslabones del comercio exterior fronterizo.

Análisis sobre el impacto comercial en las agencias de aduanas tras las nuevas medidas arancelarias impuesta por Ecuador y Colombia

Gráfico 7

¿En qué rango disminuyó el número mensual de operaciones hacia Ecuador?

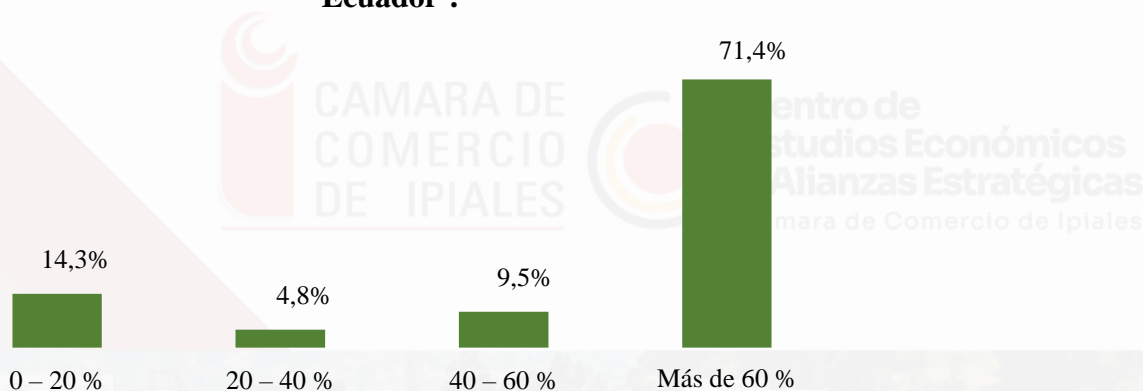


Desde una perspectiva operativa y comercial, se observa que la reducción en el número mensual de operaciones hacia Ecuador se concentró principalmente en el rango superior a 75 operaciones, con una participación del 66,67 %, lo que evidencia una afectación significativa en la dinámica transfronteriza para la mayoría de los encuestados. Este comportamiento indica que las medidas implementadas no generaron variaciones menores, sino una disminución sustancial en la frecuencia de las operaciones mensuales, impactando directamente la continuidad del intercambio comercial.

En los demás rangos, la incidencia fue considerablemente menor. El rango de 10–20 operaciones representaron 14,29 %, mientras que el de 50–75 operaciones registraron igualmente 14,29 %. Por su parte, el rango de 20–50 operaciones presentaron la menor participación, con apenas 4,76 %. En conjunto, estos resultados permiten concluir que la reducción del flujo operativo hacia Ecuador no fue moderada en la mayoría de los casos, sino que se manifestó con mayor intensidad en niveles altos de disminución, lo cual evidencia un impacto profundo sobre la actividad logística y comercial en la frontera.

Gráfico 8

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

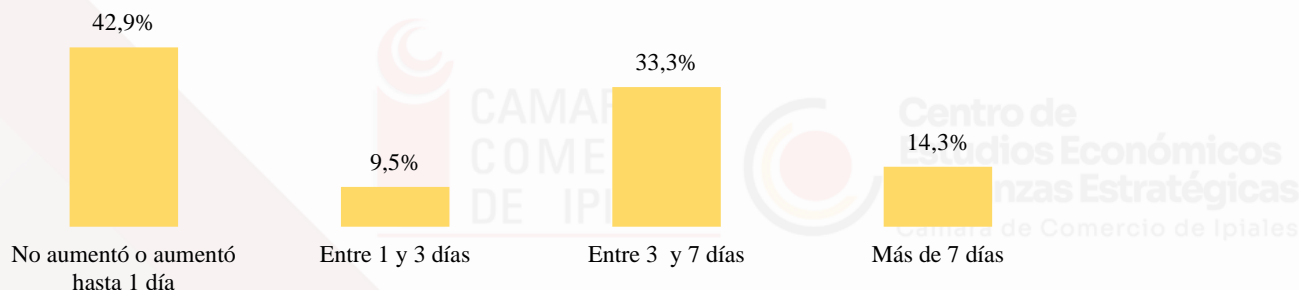


Desde el enfoque logístico y comercial, los resultados evidencian que la reducción en la frecuencia de despachos y recepciones de mercancía hacia y desde Ecuador se concentró principalmente en niveles superiores al 60 %, con una participación del 71,4 %, lo que refleja una afectación significativa en la dinámica operativa de la mayoría de los encuestados. Este comportamiento indica que el impacto no fue de carácter marginal, sino que alteró de manera considerable la continuidad y regularidad de los flujos de mercancías en la zona de frontera.”

En los demás rangos, la incidencia fue considerablemente menor. El rango de 0 – 20 % representó el 14,3 %, mientras que el rango de 40 – 60 % alcanzó el 9,5 %. Por su parte, el intervalo de 20 – 40 % registró la menor participación, con apenas el 4,8 %. En términos generales, los resultados evidencian que la disminución en la frecuencia de las operaciones logísticas se concentró en niveles elevados, confirmando un impacto profundo sobre la movilidad comercial y el abastecimiento transfronterizo.

Gráfico 9.

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



En el contexto operativo y logístico, los resultados muestran que el mayor porcentaje de los encuestados (42,9 %) señaló que los tiempos de nacionalización o despacho no aumentaron o registraron incrementos de hasta un día, lo que indica que, aunque se presentaron afectaciones en el proceso, en una proporción importante los retrasos fueron nulos o de baja magnitud. No obstante, también se identifica una proporción significativa de respuestas en rangos superiores, lo que evidencia que, para otro grupo de actores, las demoras representaron una alteración relevante en la dinámica del comercio transfronterizo.

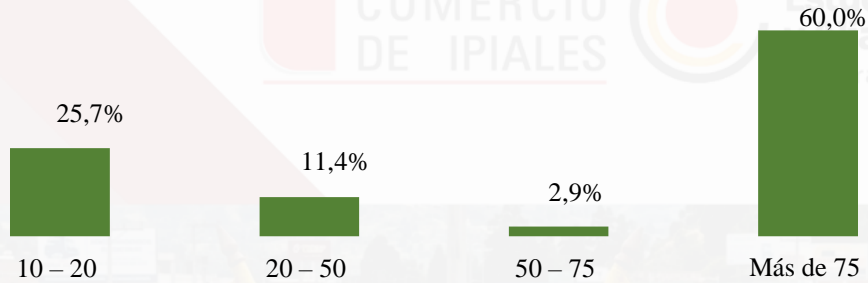
En particular, el rango de entre 3 y 7 días concentró 33,3 %, convirtiéndose en el segundo nivel de mayor incidencia y reflejando retrasos considerables en una parte relevante de las operaciones. Por su parte, el rango de más de 7 días representó 14,3 %, mientras que el de entre 1 y 3 días registró 9,5 %, siendo este último el de menor participación.

De manera general, los resultados permiten concluir que, aunque una proporción relevante de los encuestados reportó variaciones mínimas en los tiempos de nacionalización o despacho, más de la mitad experimentó incrementos en dichos tiempos. Este comportamiento confirma la existencia de impactos operativos que inciden en la eficiencia logística y en la fluidez del intercambio comercial con Ecuador.

Análisis sobre el impacto comercial en el sector transporte tras las nuevas medidas arancelarias impuesta por Ecuador y Colombia

Gráfico 10

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

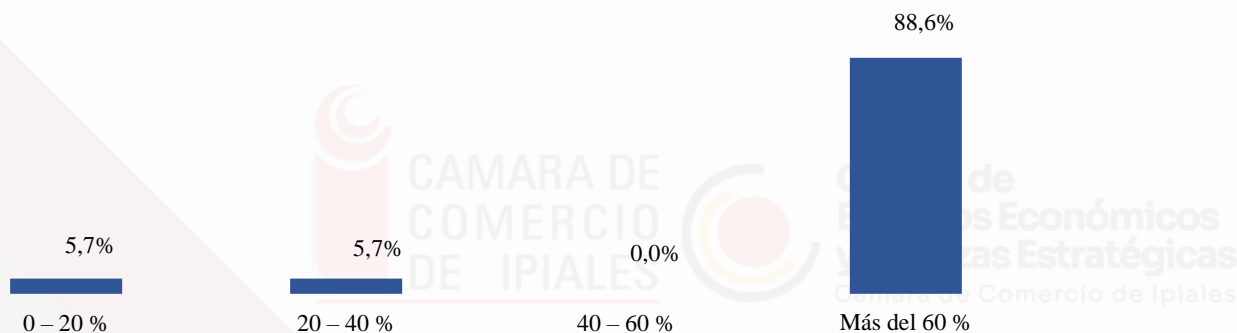


En el ámbito operativo y de movilidad comercial, los resultados evidencian que la disminución de los viajes mensuales hacia y desde Ecuador se concentró principalmente en el rango superior a 75 viajes, con una participación del 60,0 %, lo que refleja una afectación significativa en la dinámica del transporte transfronterizo. Este comportamiento sugiere que, para la mayoría de los encuestados, la contracción no fue marginal, sino que implicó una reducción considerable en la frecuencia habitual de los desplazamientos asociados a la actividad comercial y logística en la zona de frontera.

En los demás niveles, la incidencia fue considerablemente menor. El nivel de 10–20 viajes representaron el 25,7 %, mientras que el grupo de 20–50 viajes alcanzaron el 11,4 %. Por su parte, la categoría de 50–75 viajes registraron la menor participación, con apenas el 2,9 %. En términos generales, los resultados evidencian que la reducción de los viajes mensuales se concentró en niveles elevados, lo que confirma un impacto significativo sobre la movilidad de mercancías y la continuidad de las operaciones entre ambos países.

Gráfico 11.

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



Desde el análisis operativo y logístico, los resultados evidencian que la reducción del volumen de carga transportada se concentró de manera predominante en niveles superiores al 60 %, con una participación del 88,6 %, lo que pone de manifiesto una afectación crítica en la capacidad de movilización de mercancías hacia y desde Ecuador. Este comportamiento indica que, para la gran mayoría de los encuestados, el impacto no fue moderado, sino de alta intensidad, incidiendo directamente en la dinámica de las operaciones de transporte y en el desarrollo del intercambio comercial fronterizo.

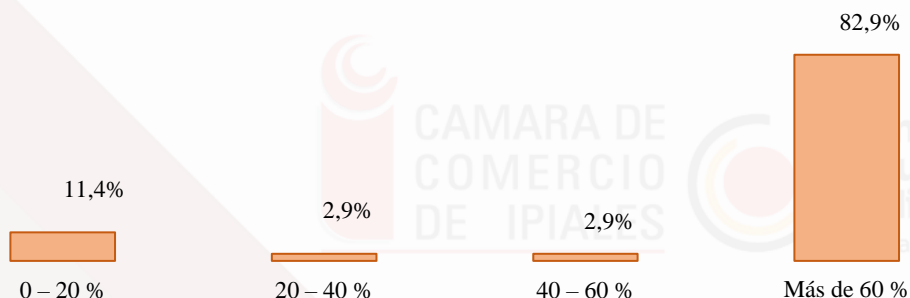
En los demás niveles, la incidencia fue marginal. Tanto el intervalo de 0 – 20 % como el de 20 – 40 % registraron una participación del 5,7 % cada uno, mientras que en el nivel de 40 – 60 % no se reportaron respuestas. De manera general, los resultados confirman que la disminución del volumen de carga transportada se concentró casi en su totalidad en niveles elevados, evidenciando un impacto significativo sobre la actividad logística y el flujo comercial en la frontera colombo-ecuatoriana.

MARZO

2026

Gráfico 12.

¿En qué porcentaje disminuyó la frecuencia de servicios de transporte internacional?



El comportamiento de los resultados muestra que la disminución en la frecuencia de los servicios de transporte internacional se concentró principalmente en valores superiores al 60 %, con una participación del 82,9 %, lo que evidencia una afectación sustancial en la disponibilidad y continuidad de estos servicios en la zona de frontera. Este patrón refleja que el impacto no fue leve ni progresivo, sino de alta intensidad, incidiendo directamente en la conectividad logística y en la capacidad operativa del transporte internacional.

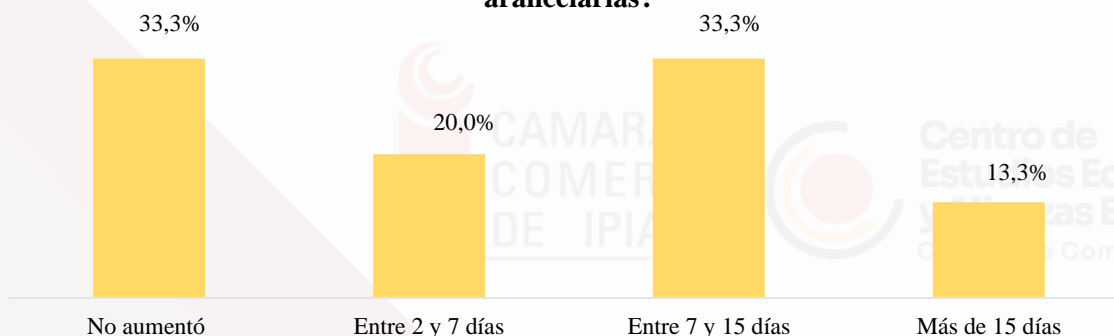
En contraste, los demás segmentos registraron una participación significativamente menor. El intervalo de 0 – 20 % representó el 11,4 %, mientras que los tramos de 20 – 40 % y 40 – 60 % alcanzaron cada uno apenas el 2,9 %. Estos resultados permiten inferir que la disminución de la frecuencia del servicio se concentró de manera predominante en valores elevados, evidenciando un deterioro importante en la dinámica logística transfronteriza y en el desarrollo del comercio entre Colombia y Ecuador.

MARZO

2026

Gráfico 13.

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



El análisis de los resultados revela un comportamiento heterogéneo en los tiempos promedio de espera en frontera y en la entrega de mercancías tras la implementación de las medidas arancelarias. Las mayores participaciones se registran tanto en la categoría de ‘sin incremento’, con 33,3 %, como en el intervalo de entre 7 y 15 días, también con 33,3 %, lo que indica que, mientras un grupo importante no experimentó variaciones en los tiempos de espera, otro segmento de igual relevancia enfrentó demoras significativas en sus operaciones.

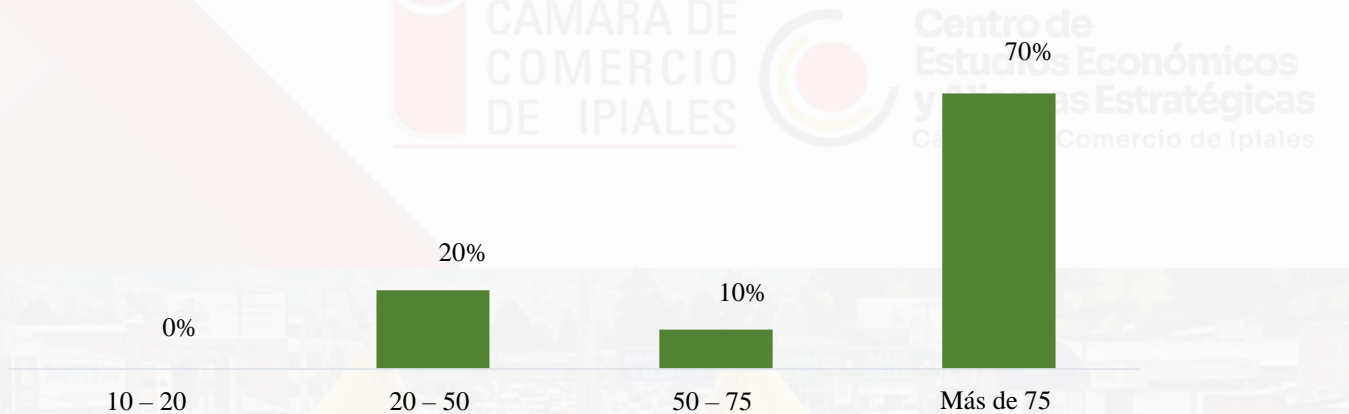
En los demás intervalos, los incrementos de entre 2 y 7 días representaron el 20,0 %, mientras que los superiores a 15 días alcanzaron el 13,3 %, siendo este último el de menor participación. En términos generales, los resultados evidencian que, aunque una proporción relevante de las operaciones mantuvo tiempos estables, la mayoría de los encuestados experimentó retrasos, y cerca de la mitad reportó incrementos superiores a una semana, lo que confirma afectaciones sustanciales en la fluidez logística y en la capacidad de respuesta del comercio transfronterizo con Ecuador.

Adicionalmente, esta distribución pone de manifiesto que las medidas arancelarias generaron efectos diferenciados sobre la cadena logística, ya que mientras algunas operaciones lograron mantener tiempos relativamente estables, otras enfrentaron incrementos significativos que afectan la planeación del transporte, la rotación de inventarios y el cumplimiento en la entrega de mercancías.

Análisis sobre el impacto comercial en Depósitos Habilitados y Almacenadoras tras las nuevas medidas arancelarias impuesta por Ecuador y Colombia

Gráfico 14.

¿En qué rango disminuyó el ingreso mensual de tractocamiones?

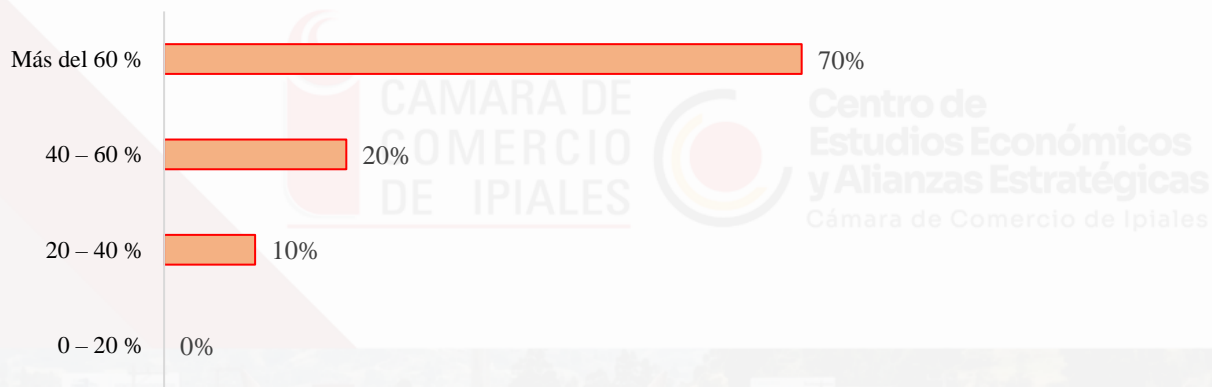


la gráfica evidencia que la disminución del ingreso mensual de tractocamiones se concentró principalmente en el rango de más de 75, representando el 70 %, lo que refleja una contracción severa en el flujo de transporte pesado asociado al comercio transfronterizo con Ecuador. Este comportamiento sugiere que la afectación no fue marginal, sino de alta magnitud para la mayoría de los encuestados, comprometiendo de manera directa la frecuencia de ingreso de vehículos de carga y, en consecuencia, la dinámica logística en la zona de frontera.

En los demás rangos, la incidencia fue considerablemente menor. El intervalo de 20–50 registró 20 %, mientras que el rango de 50–75 representó 10 %. Por su parte, en el rango de 10–20 no se reportaron respuestas, con 0 %. Entre tanto, los resultados permiten concluir que la reducción del ingreso mensual de tractocamiones se concentró de forma clara en los niveles más altos de disminución, lo que confirma un impacto profundo sobre la capacidad operativa del transporte de mercancías y sobre la continuidad de los flujos comerciales entre Colombia y Ecuador.

Gráfico 15.

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



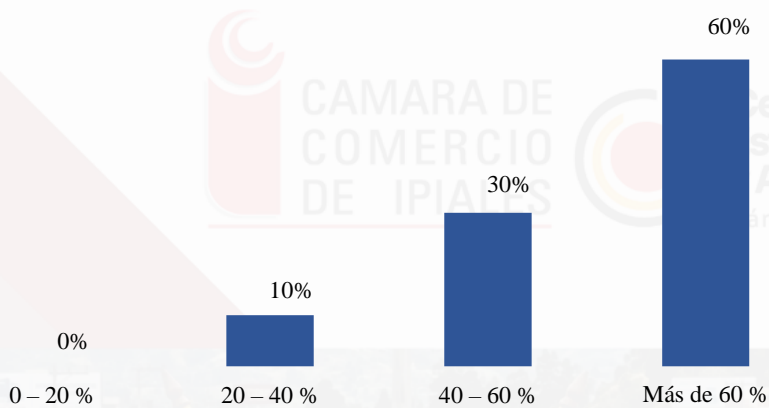
Los resultados evidencian que la disminución del volumen de mercancía almacenada se concentró principalmente en valores superiores al 60 %, con una participación del 70 %, lo que refleja una afectación significativa en la capacidad de almacenamiento asociada al comercio transfronterizo con Ecuador.

En los demás intervalos, la incidencia fue menor. El segmento de 40 – 60 % registró el 20 %, mientras que el de 20 – 40 % representó el 10 %. Por su parte, en el intervalo de 0 – 20 % no se reportaron respuestas. De manera general, los resultados confirman que la reducción del volumen almacenado se concentró de forma predominante en magnitudes elevadas.

Esta distribución evidencia que la menor circulación de mercancías y la desaceleración del intercambio binacional incidieron directamente en la demanda de servicios de almacenamiento. Desde el punto de vista económico y logístico, este comportamiento se traduce en una menor utilización de la infraestructura disponible, una caída en los ingresos de las empresas vinculadas a la cadena de abastecimiento y una pérdida de eficiencia en la articulación de procesos como transporte, recepción, bodegaje y distribución de mercancías en la zona de frontera.

Gráfico 16.

¿En qué porcentaje disminuyó la ocupación de su depósito?



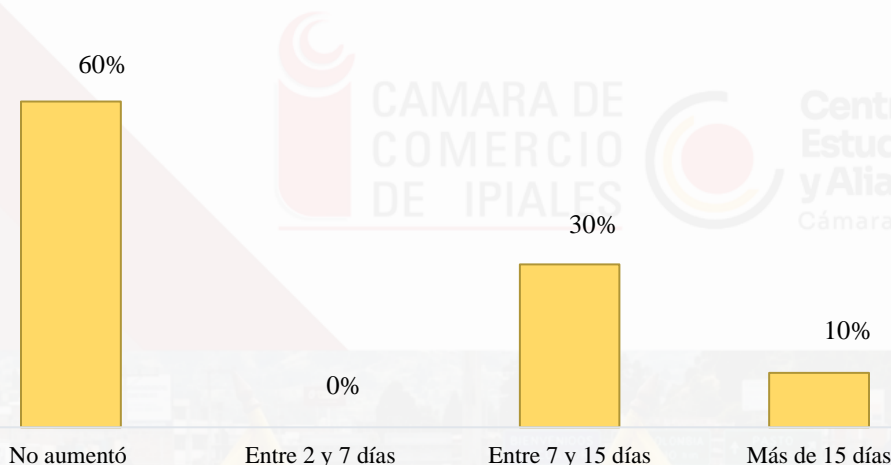
Se observa que la mayor afectación en la ocupación de los depósitos se concentró en los niveles más elevados de disminución. En particular, las variaciones superiores al 60 % agruparon el 60 % de las respuestas, lo que evidencia una caída significativa en el uso de la capacidad de almacenamiento. Este comportamiento sugiere que la desaceleración del comercio fronterizo incidió directamente en la demanda de espacios logísticos, afectando la operatividad de los depósitos vinculados al intercambio con Ecuador.

En los demás intervalos, la incidencia fue menor, aunque relevante. Las disminuciones entre 40 % y 60 % representaron el 30 %, mientras que aquellas entre 20 % y 40 % alcanzaron el 10 %. Por su parte, no se registraron respuestas en el intervalo de 0 % a 20 %. De forma general, se evidencia que la caída en la ocupación no se concentró en niveles leves, sino en magnitudes medias y altas, lo que confirma una afectación importante en la actividad de almacenamiento en la zona de frontera.

Más allá de las cifras, este comportamiento refleja un debilitamiento en la dinámica de recepción, permanencia y rotación de mercancías dentro de la cadena logística. En términos económicos, una menor ocupación implica un aprovechamiento limitado de la infraestructura disponible, una disminución en los ingresos del sector y una pérdida de eficiencia en la articulación de procesos como transporte, almacenamiento y distribución.

Gráfico 17.

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



La información analizada indica que, para una proporción significativa de los encuestados, la permanencia promedio de la mercancía en bodega se mantuvo estable tras la implementación de las medidas arancelarias, concentrando el 60 % de las respuestas en la categoría ‘sin incremento’. Este comportamiento sugiere que una parte del sistema logístico logró sostener sus tiempos de almacenamiento, posiblemente debido a ajustes operativos internos o a una menor presión sobre los flujos de ingreso de mercancías.

No obstante, la presencia de incrementos en otros segmentos revela un escenario diferenciado. El 30 % de los encuestados reportó aumentos entre 7 y 15 días, mientras que un 10 % indicó variaciones superiores a 15 días, lo que evidencia que un grupo relevante enfrentó retrasos significativos en la rotación de inventarios. La ausencia de respuestas en el intervalo de 2 a 7 días sugiere que los efectos no se manifestaron de forma gradual, sino más bien en saltos hacia incrementos más prolongados en los tiempos de permanencia.

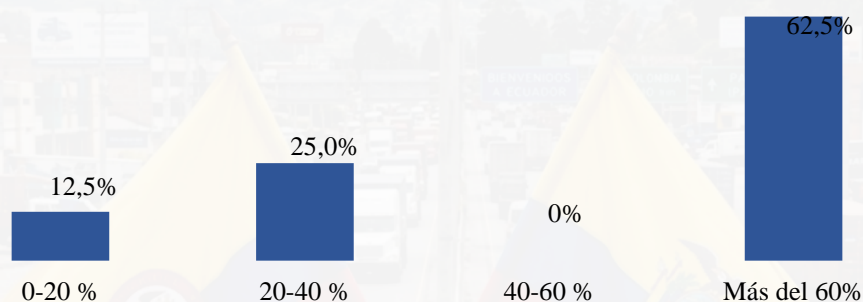
En conjunto, este comportamiento permite inferir que las afectaciones logísticas no impactaron de manera uniforme el proceso de almacenamiento, sino que estuvieron condicionadas por factores como la capacidad operativa, la gestión de inventarios y el grado de exposición de cada actor a las restricciones del comercio binacional. En términos funcionales, el aumento en los tiempos de permanencia implica una menor rotación de

mercancías, mayores costos asociados al almacenamiento y una reducción en la eficiencia de la cadena logística en la zona de frontera.

Análisis sobre el impacto comercial de importadores y exportadores tras las nuevas medidas arancelarias impuesta por Ecuador y Colombia

Gráfico 18.

¿En qué porcentaje disminuyó el volumen total de mercancías comercializadas con Ecuador?



La distribución de las respuestas evidencia que la mayor afectación se concentró en valores superiores al 60 %, con una participación del 62,5 %, lo que pone de manifiesto una disminución significativa en el volumen total de mercancías comercializadas con Ecuador. Este comportamiento refleja que la contracción del intercambio no fue de carácter leve ni coyuntural, sino estructural, incidiendo de manera directa en la dinámica de abastecimiento, comercialización y circulación de bienes en la zona de frontera.

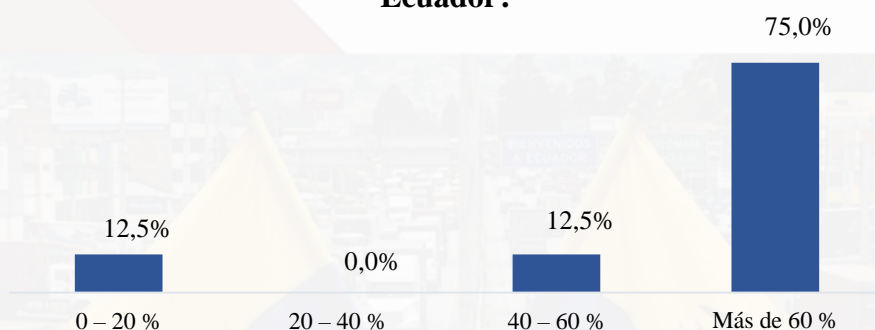
En los demás segmentos, la participación fue menor y presentó una dispersión moderada. El intervalo de 20 – 40 % representó el 25,0 %, mientras que el de 0 – 20 % alcanzó el 12,5 %. Por su parte, no se registraron respuestas en el segmento de 40 – 60 %. Esta configuración indica que la afectación no se distribuyó de manera gradual, sino que se concentró en niveles elevados, evidenciando un impacto desproporcionado en una parte importante de los actores analizados.

Desde una lectura económica, este comportamiento sugiere una pérdida sustancial en la intensidad del intercambio binacional, con efectos directos sobre los ingresos empresariales,

la rotación de inventarios y la sostenibilidad operativa de las unidades productivas vinculadas al comercio exterior. Asimismo, una contracción de esta magnitud puede derivar en una menor demanda de servicios logísticos, debilitamiento de los encadenamientos productivos y una reducción en la capacidad de adaptación del tejido empresarial frente a un entorno comercial restrictivo.

Gráfico 19.

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



Se identifica una clara predominancia de reducciones en los niveles más elevados, donde el 75,0 % de los encuestados reportó disminuciones superiores al 60 % en la frecuencia de despachos y recepciones de mercancía hacia y desde Ecuador. Este comportamiento evidencia una alteración profunda en la continuidad de las operaciones logísticas, reflejando un deterioro significativo en la dinámica del comercio transfronterizo.

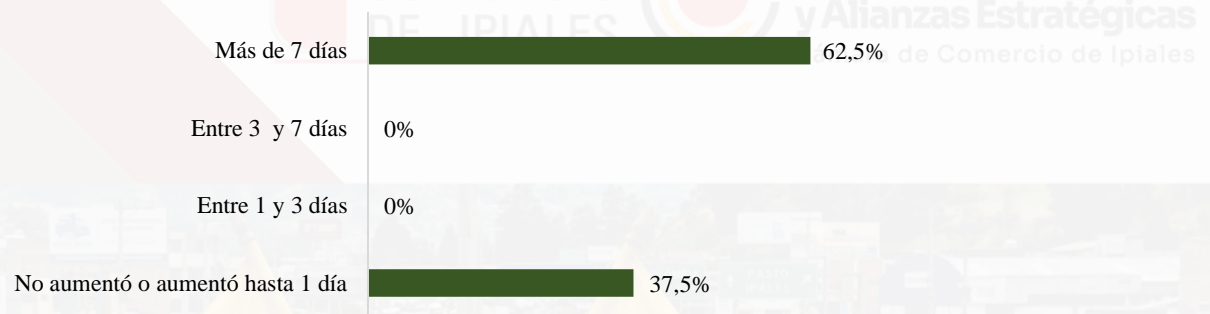
En contraste, los valores restantes presentan una participación limitada. Tanto el intervalo de 0 – 20 % como el de 40 – 60 % alcanzaron el 12,5 %, mientras que en el tramo de 20 – 40 % no se registraron respuestas. Esta configuración sugiere que el impacto no se distribuyó de manera progresiva, sino que se concentró en reducciones de alta magnitud, con escasa presencia de afectaciones intermedias.

Desde una interpretación funcional, esta situación implica una interrupción en la regularidad de los flujos de mercancías, afectando la coordinación entre los distintos eslabones de la cadena logística. Como consecuencia, se generan distorsiones en la planificación operativa, limitaciones en la disponibilidad de productos y una menor capacidad de respuesta frente a

la demanda. En el plano económico, estos efectos se traducen en una disminución del dinamismo comercial y en una pérdida de eficiencia del intercambio binacional con Ecuador.

Gráfico 20.

¿En cuántos días aumentó el tiempo promedio de nacionalización, despacho o entrega de mercancías después de la implementación de las medidas?



La distribución observada revela que los retrasos se concentraron principalmente en los niveles más elevados, destacándose que el 62,5 % de los encuestados reportó incrementos superiores a 7 días en los tiempos de nacionalización, despacho o entrega de mercancías. Este resultado pone en evidencia una alteración sustancial en la eficiencia de los procesos logísticos, indicando que las medidas implementadas generaron demoras significativas en una proporción mayoritaria de las operaciones.

Por otro lado, el 37,5 % señaló que los tiempos se mantuvieron estables o presentaron variaciones de hasta un día, lo que refleja que un grupo menor logró sostener condiciones operativas relativamente normales. La ausencia de respuestas en los intervalos intermedios (entre 1 y 7 días) sugiere que el impacto no siguió un patrón progresivo, sino que se manifestó de forma segmentada, diferenciando claramente entre operaciones sin afectación relevante y aquellas con retrasos prolongados.

Desde una lectura operativa, esta configuración indica una ruptura en la fluidez de los procesos logísticos, afectando la sincronización de actividades como despacho, tránsito y entrega. Demoras superiores a una semana implican mayores costos asociados al almacenamiento y transporte, limitaciones en la planificación de operaciones y una menor rotación de mercancías. En términos económicos, este escenario reduce la capacidad de

respuesta del sistema logístico y debilita la competitividad del comercio transfronterizo con Ecuador.

Estrategias adoptadas por los diferentes actores del comercio exterior frente al contexto arancelario actual de 50% y 30% entre Ecuador y Colombia

- **Depósitos Habilitados y Almacenadoras**

Los depósitos habilitados y almacenadoras han planteado respuestas orientadas principalmente a contener los efectos inmediatos derivados de las medidas arancelarias y de la incertidumbre que afecta el comercio en la zona de frontera. Entre las principales acciones mencionadas se encuentra la reducción o ajuste de personal, así como la disminución de gastos operativos, lo que evidencia una estrategia de carácter defensivo enfocada en la sostenibilidad mínima de las empresas ante la contracción de la actividad comercial. En algunos casos, incluso se ha contemplado la posibilidad de cerrar la bodega y mantener únicamente el servicio de trámites, reflejando una reconfiguración operativa motivada por la caída en la demanda de almacenamiento y por la menor dinámica del intercambio binacional.

Por otra parte, las respuestas también muestran que, más que existir una estrategia empresarial sólida para mitigar el impacto, predomina la percepción de que no hay una alternativa válida capaz de contrarrestar plenamente los efectos de estas medidas mientras los decretos continúen vigentes. En este contexto, varios actores señalan que la principal salida consiste en exigir la derogación de los decretos y en promover acciones de presión institucional o protesta para lograr una pronta solución por parte de los gobiernos de Colombia y Ecuador. En consecuencia, la postura del sector se encuentra marcada por la espera de decisiones estatales que permitan restablecer la normalidad del comercio fronterizo, más que por la implementación de mecanismos autónomos de adaptación de largo plazo.

- **Importadores, Exportadores**

Los importadores, exportadores y comercializadoras evidencian una capacidad de reacción limitada frente al incremento arancelario entre Ecuador y Colombia, en un entorno caracterizado por altos niveles de incertidumbre y restricciones en la dinámica comercial. La

información recopilada indica que, en la mayoría de los casos, no se han desarrollado estrategias estructuradas de adaptación, ya sea por la ausencia de alternativas viables para mitigar el impacto o por la magnitud de las limitaciones que actualmente afectan la actividad empresarial. En este contexto, algunas unidades económicas han recurrido a medidas de carácter contingente, como la suspensión temporal de operaciones y la implementación de vacaciones colectivas, mientras que otras han optado por disminuir su participación en el comercio con Ecuador, con el objetivo de reducir su nivel de exposición a las nuevas condiciones arancelarias.

De manera complementaria, se identifica una tendencia predominante hacia la adopción de una postura expectante frente a las decisiones de política pública de ambos países, bajo la expectativa de que se generen soluciones institucionales que permitan restablecer la dinámica del comercio binacional. En este sentido, varios actores manifiestan no contar, en el corto plazo, con alternativas estratégicas distintas a la espera de una intervención estatal, particularmente en lo relacionado con la revisión o eliminación de los aranceles. En consecuencia, más que la implementación de respuestas empresariales proactivas, se observa un comportamiento predominantemente reactivo, condicionado por la incertidumbre, la contracción de las operaciones y una alta dependencia de decisiones gubernamentales para la reactivación del comercio en la zona de frontera.

- **Agencia de aduanas**

Las agencias de aduanas han manifestado un panorama mixto frente al aumento de los aranceles, aunque con un predominio de respuestas orientadas a la contención y a la espera de soluciones institucionales. En varios casos, se señaló que no se ha implementado una estrategia específica, debido a que el incremento de los aranceles encarece los bienes para Colombia y Ecuador, reduce la viabilidad del comercio y limita significativamente la generación de operaciones. En este contexto, algunas agencias han adoptado medidas de ajuste interno como poner al personal al día en vacaciones, adelantar labores de archivo, reubicar trabajadores hacia operaciones en otras regiones del país o incluso contemplar el cierre de la sucursal de Ipiales si la situación persiste. De igual manera, varias respuestas hacen referencia al recorte de personal y al debilitamiento de la fuente de trabajo como una de las consecuencias más visibles de la contracción comercial.

No obstante, también se identifican algunas acciones de adaptación de carácter operativo y comercial. Entre ellas se encuentran la tercerización de procesos, la búsqueda de otros mercados y sucursales, el traslado de personal hacia otras aduanas como Buenaventura, así como la implementación de alternativas como la triangulación comercial para facilitar ciertas operaciones entre Colombia y Ecuador. Asimismo, algunas agencias han optado por fortalecer las asesorías a exportadores, promover acuerdos entre importadores y exportadores para compartir el impacto del porcentaje arancelario, mantener los mismos fletes del año anterior para no trasladar mayores costos al cliente, y desarrollar capacitaciones y procesos de concientización. En conjunto, estas respuestas evidencian que, aunque existe un grupo importante que permanece a la espera de una solución gubernamental, otras agencias han intentado desplegar mecanismos parciales de adaptación para sostener su operación y reducir los efectos de la crisis comercial en la frontera.

- **Transportistas**

Las respuestas del sector transportador evidencian una estrategia de adaptación basada principalmente en la reconfiguración operativa, orientada a reducir la dependencia del corredor fronterizo con Ecuador. En este sentido, la diversificación de rutas hacia otros nodos logísticos, como Buenaventura, así como la incursión en mercados alternativos a nivel nacional e internacional (Perú, Bolivia y principales ciudades del país), refleja un intento por redistribuir el riesgo y sostener la actividad en un entorno adverso. Asimismo, la posibilidad de trasladar parcialmente las operaciones fuera de Ipiales o del departamento de Nariño pone en evidencia un proceso de ajuste territorial, asociado a la pérdida de competitividad del paso fronterizo como eje principal de operación.

De manera complementaria, se identifican acciones enfocadas en la contención de costos y el mantenimiento de la competitividad. Algunas empresas han optado por reducir tarifas o absorber parcialmente el impacto de los aranceles, lo que sugiere una estrategia defensiva orientada a preservar la demanda en el corto plazo. Sin embargo, este tipo de medidas implica una presión directa sobre los márgenes de rentabilidad, lo que limita su sostenibilidad en el tiempo. En paralelo, la transferencia del costo hacia el cliente mediante procesos de sensibilización evidencia un intento de ajuste en la estructura de precios, aunque condicionado por la elasticidad de la demanda y la capacidad de pago del mercado.

No obstante, también se observa un segmento del sector que enfrenta restricciones estructurales para adaptarse, dado que la carga impositiva supera la capacidad financiera de las empresas. En estos casos, las respuestas se traducen en decisiones más drásticas, como la reducción de personal, la cancelación de contratos y la posible salida del mercado local, lo que evidencia un deterioro en la viabilidad económica de la actividad transportadora en la región.

En términos generales, el comportamiento del sector refleja una combinación de estrategias de diversificación, medidas de ajuste interno y respuestas de carácter reactivo. Sin embargo, el alcance de estas acciones resulta limitado frente a la magnitud del choque externo, lo que mantiene una alta dependencia de soluciones institucionales para restablecer las condiciones del comercio binacional. Este escenario pone en evidencia una vulnerabilidad estructural del sector transporte frente a cambios en la política comercial, así como la necesidad de fortalecer su resiliencia y capacidad de adaptación ante contextos de alta incertidumbre.

Conclusión

El análisis estadístico y económico evidencia que el incremento del arancel al 50 % por parte del Ecuador, en un contexto de tensiones comerciales bilaterales, ha generado efectos significativos y generalizados sobre la dinámica del comercio exterior en el sector empresarial de Ipiiales, particularmente en su relación con la zona de frontera. Los hallazgos permiten identificar una alta vulnerabilidad estructural de la economía local, asociada a su dependencia del mercado ecuatoriano, lo que amplifica el impacto de las restricciones al intercambio binacional.

En el plano operativo, se observa una disminución sustancial en el flujo de mercancías, la frecuencia de operaciones y el volumen de carga movilizada, con reducciones que, en la mayoría de los casos, superan el 60 %. Esta situación ha afectado de manera transversal a los distintos eslabones de la cadena logística, incluyendo transporte, comercio exterior, intermediación aduanera y almacenamiento, generando una pérdida de eficiencia en el funcionamiento del sistema logístico fronterizo.

Desde el enfoque económico, el incremento de los costos operativos, la caída en los ingresos y las pérdidas reportadas por las empresas configuran un escenario de presión financiera que

compromete la viabilidad de las unidades productivas. A ello se suma un impacto relevante en el mercado laboral, reflejado en la reducción de personal, lo que amplifica los efectos negativos sobre el entorno socioeconómico de una región altamente dependiente de la actividad comercial.

En cuanto a la capacidad de respuesta empresarial, se identifican estrategias predominantemente reactivas y de corto alcance, centradas en la contención de costos, la diversificación limitada de mercados y la expectativa de soluciones institucionales. Este comportamiento evidencia la ausencia de mecanismos estructurados de adaptación frente a choques externos, así como la necesidad de fortalecer la resiliencia del tejido empresarial ante escenarios de alta incertidumbre.

En conjunto, los resultados permiten concluir que la medida arancelaria no solo ha restringido el intercambio comercial, sino que ha generado desarticulaciones en la cadena logística y un deterioro en la competitividad del comercio binacional. En este contexto, se hace necesario promover acciones articuladas entre el sector público y privado orientadas a mitigar los efectos de la coyuntura, fortalecer la diversificación de mercados y consolidar capacidades de adaptación que reduzcan la vulnerabilidad frente a cambios en el entorno regulatorio, garantizando así la sostenibilidad de la actividad empresarial en la zona de frontera.

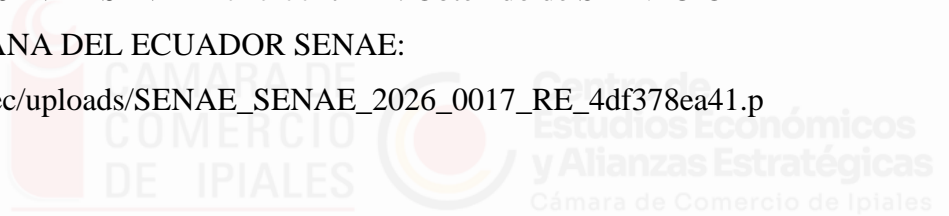
Referencias

- García, C. (29 de Enero de 2026). *Comercio exterior con Ecuador a cierre de 2025 y coyuntura actual*. Obtenido de ANALDEX: <https://analdex.org/wp-content/uploads/2026/02/260225-Comex-con-Ecuador-cierre-2025.pdf>
- Barrera, M., & García, C. (Febrero de 2026). *Informe Mensual de Exportaciones Colombianas enero de 2026*. Obtenido de ANALDEX: <https://analdex.org/wp-content/uploads/2026/03/260304-Informe-de-Exportaciones-Enero-2026.pdf>
- Presidencia. (04 de Febrero de 2026). *Exportaciones colombianas crecieron 1,3% en 2025, pero solo los productos del agro vendieron 33,2% más que en 2024*. Obtenido de

Presidencia: <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Exportaciones-colombianas-crecieron-1-3-en-2025-pero-solo-los-productos-260204.aspx>.

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SENA. (28 de Febrero de 2026). *Resolución Nro. SENA-SENA-2026-0017-RE*. Obtenido de SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SENA:

https://strapi.lexis.com.ec/uploads/SENA_SENA_2026_0017_RE_4df378ea41.pdf.



MARZO
2026

