

Los desafíos logísticos y de seguridad en el comercio exterior del Ecuador una visión estratégica para su competitividad

Logistical and security challenges in Ecuador's foreign trade: a strategic vision for competitiveness

Os desafios logísticos e de segurança no comércio exterior do Equador: uma visão estratégica para a sua competitividade

Tumbaco-Tutiben, Mariela Marlene
Instituto Superior Tecnológico Vicente Rocafuerte "ISTVR"

mtumbaco@istvr.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-3281-2623>



Castro-Espinoza, Moises Elias
Universidad Estatal De Milagro- UNEMI

mcastroe@unemi.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0009-1181-5049>



Estefano-Almeida, Miguel Alejandro
Instituto Superior Tecnológico Vicente Rocafuerte "ISTVR"

mestefano@istvr.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0003-4246-8958>



Navarrete-Ortiz, Janeth del Carmen
Instituto Superior Tecnológico Babahoyo

jnavarrete@istb.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-3784-1757>



DOI / URL: <https://doi.org/10.55813/gaea/ccri/v6/n2/1180>

Como citar:

Tumbaco-Tutiben, M. M., Castro-Espinoza, M. E., Estefano-Almeida, M. A., & Navarrete-Ortiz, J. del C. (2025). Los desafíos logísticos y de seguridad en el comercio exterior del Ecuador una visión estratégica para su competitividad. *Código Científico Revista De Investigación*, 6(2), 44–64.

Recibido: 24/10/2025

Aceptado: 20/11/2025

Publicado: 31/12/2025

Resumen

El comercio exterior se ha consolidado como un pilar fundamental en la economía ecuatoriana, impulsado por sectores estratégicos como el banano, el camarón, el cacao y el petróleo, que generaron un superávit histórico en 2024. No obstante, esta dinámica positiva enfrenta serios desafíos logísticos y de seguridad que limitan la competitividad del país. En el ámbito logístico, se identifican cuellos de botella en la infraestructura portuaria, rezagos en la digitalización aduanera y altos costos de transporte terrestre. En el ámbito de seguridad, el narcotráfico y la corrupción han permeado la cadena logística, obligando a las empresas a invertir sumas significativas en vigilancia y protocolos de control, lo que eleva los costos operativos. La investigación, basada en un enfoque cualitativo y en la revisión documental de fuentes institucionales, académicas y estadísticas, revela que estos factores interdependientes colocan a Ecuador en desventaja frente a competidores regionales, así como frente a economías de la OCDE. La discusión de los hallazgos confirma que, aunque el país mantiene un desempeño exportador sólido, la falta de modernización logística y los crecientes riesgos de seguridad erosionan su competitividad, obligando a repensar el comercio exterior no solo como una cuestión económica, sino como un reto integral de gobernanza, seguridad y cooperación internacional. Se concluye que la competitividad del comercio exterior ecuatoriano depende de una estrategia integral que combine inversión en infraestructura, digitalización de procesos, seguridad coordinada y cooperación internacional.

Palabras clave: comercio exterior, logística, seguridad, competitividad, Ecuador.

Abstract

Foreign trade has consolidated itself as a fundamental pillar of Ecuador's economy, driven by strategic sectors such as bananas, shrimp, cocoa, and oil, which generated a historic surplus in 2024. However, this positive dynamic faces serious logistical and security challenges that limit the country's competitiveness. On the logistical side, bottlenecks persist in port infrastructure, customs digitalization lags behind, and inland transportation costs remain high. On the security side, drug trafficking and corruption have infiltrated the supply chain, forcing companies to invest significant resources in surveillance and control protocols, which raises operating costs. This research, based on a qualitative approach and a documentary review of institutional, academic, and statistical sources, reveals that these interdependent factors place Ecuador at a disadvantage compared to regional competitors and OECD economies. The discussion of the findings confirms that, although the country maintains strong export performance, the lack of logistical modernization and the growing security risks erode its competitiveness, requiring foreign trade to be reconsidered not only as an economic issue but also as an integral challenge of governance, security, and international cooperation. It is concluded that the competitiveness of Ecuador's foreign trade depends on an integrated strategy that combines infrastructure investment, process digitalization, coordinated security, and international cooperation.

Keywords: foreign trade, logistics, security, competitiveness, Ecuador.

Resumo

O comércio exterior consolidou-se como um pilar fundamental da economia do Equador, impulsionado por setores estratégicos como banana, camarão, cacau e petróleo, que geraram um superávit histórico em 2024. No entanto, essa dinâmica positiva enfrenta sérios desafios logísticos e de segurança que limitam a competitividade do país. No lado logístico, persistem gargalos na infraestrutura portuária, a digitalização alfandegária está atrasada e os custos de

transporte interno continuam elevados. No lado da segurança, o tráfico de drogas e a corrupção se infiltraram na cadeia de abastecimento, forçando as empresas a investir recursos significativos em protocolos de vigilância e controle, o que aumenta os custos operacionais. Esta pesquisa, baseada em uma abordagem qualitativa e em uma revisão documental de fontes institucionais, acadêmicas e estatísticas, revela que esses fatores interdependentes colocam o Equador em desvantagem em relação aos concorrentes regionais e às economias da OCDE. A discussão dos resultados confirma que, embora o país mantenha um forte desempenho nas exportações, a falta de modernização logística e os crescentes riscos de segurança corroem a sua competitividade, exigindo que o comércio exterior seja reconsiderado não apenas como uma questão econômica, mas também como um desafio integral de governança, segurança e cooperação internacional. Conclui-se que a competitividade do comércio exterior do Equador depende de uma estratégia integrada que combine investimento em infraestruturas, digitalização de processos, segurança coordenada e internacional cooperação.

Palavras-chave: comércio exterior, logística, segurança, competitividade, Equador.

Introducción

El comercio exterior ha consolidado su posición como un pilar fundamental en la estrategia de desarrollo económico de Ecuador, trascendiendo su rol tradicional para convertirse en un motor clave de crecimiento, generación de empleo y captación de divisas. La diversificación de la matriz productiva ha permitido al país posicionarse como un actor relevante en mercados internacionales, destacando en la exportación de productos agroindustriales y pesqueros que gozan de alta demanda global. Sectores emblemáticos como el banano, el cacao, las flores, el camarón y los productos petroleros han impulsado un desempeño notable en la balanza comercial. De hecho, el año 2024 marcó un hito histórico con un superávit comercial de USD 6.678 millones (Camara Maritima del Ecuador , 2025) resultado de exportaciones totales que ascendieron a USD 34.420 millones (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2025). Este sólido rendimiento evidencia no solo la vitalidad del sector, sino también su evolución hacia una mayor diversificación, ya que el índice de concentración de las exportaciones no petroleras (IHH) disminuyó de 0,09 en 2023 a 0,08 en 2024. Esta reducción, un paso crucial hacia una economía más robusta y menos vulnerable, demuestra la capacidad del país para ampliar sus mercados de destino.

Sin embargo, a pesar de estos logros económicos, la eficiencia de las cadenas logísticas y la seguridad en las operaciones de comercio exterior emergen como factores críticos que ponen en riesgo la competitividad del país en el ámbito global. En un contexto de apertura comercial y crecientes exigencias internacionales, Ecuador enfrenta una doble y compleja problemática. Por un lado, la modernización de su infraestructura logística presenta cuellos de botella, altos costos y desafíos que limitan la agilidad y fluidez de las operaciones. Por otro lado, el país se ve obligado a librar una lucha constante contra los riesgos de inseguridad vinculados al crimen organizado transnacional (Guerra, 2025), el cual ha permeado de manera alarmante las cadenas logísticas y portuarias, utilizando la infraestructura de exportación para fines ilícitos. Esta dualidad de desafíos, que abarca desde la modernización de la infraestructura hasta la seguridad de los procesos, representa una barrera significativa para que el comercio exterior ecuatoriano pueda alcanzar su máximo potencial y consolidar su posición estratégica a largo plazo.

A pesar de estos logros, el panorama logístico y de seguridad presenta retos que amenazan la sostenibilidad de esta trayectoria ascendente. Por ejemplo, el 68 % de los productos que transitan por los principales puertos ecuatorianos como los de Guayaquil y Machala se ven expuestos a riesgo de contaminación con cocaína, según un estudio encargado por la Comisión Europea (García, 2024). A ello se suma el hallazgo reciente de más de tres toneladas de droga incautadas en alta mar durante operativos cerca de Manabí, lo que pone de manifiesto la vulnerabilidad de nuestras rutas marítimas y portuarias frente al crimen organizado transnacional (Portuario Ecuador, 2025).

En respuesta a estos desafíos, el Estado y el sector privado han comenzado a articular acciones tangibles. Por un lado, se avanza en la modernización de la infraestructura logística: se negocian inversiones para mejorar la capacidad portuaria, adaptar marcos normativos y robustecer los sistemas de seguridad (Grupo Transoceanica, 2025). Por otro lado, actores como

la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) desarrollan programas que buscan reforzar la vigilancia y cooperación en las cadenas logísticas (Naciones Unidas, 2025). No obstante, persisten importantes lagunas en la literatura científica sobre la estructuración conjunta de estos problemas con una mirada estratégica e integrada. Hay escasez de estudios que articulen de forma sistemática cómo la infraestructura, los procesos aduaneros, la digitalización y los riesgos de seguridad como la corrupción o el narcotráfico interactúan para influir en la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

Si bien el Estado y el sector privado han iniciado acciones concertadas como la negociación de inversiones portuarias y la cooperación con organismos internacionales como la UNODC, estas respuestas carecen de un marco de referencia unificado en la academia. Se observa una notable ausencia de estudios que aborden la problemática de la competitividad de manera integral, combinando sus dimensiones logísticas y de seguridad. La literatura existente tiende a analizar estos factores de forma disjunta: un estudio puede enfocarse en los costos de transporte, mientras que otro se centra en las estrategias de control de narcóticos, sin establecer la relación de causalidad entre ambos. Esta falta de articulación sistemática limita la capacidad de los tomadores de decisiones para implementar políticas que aborden las causas subyacentes y no solo los síntomas.

En este contexto, la presente investigación surge como un esfuerzo para superar la fragmentación del conocimiento. Nuestro estudio propone una visión estratégica que vincula los avances en infraestructura y digitalización con la imperativa necesidad de fortalecer la seguridad. La pregunta central que guía nuestra investigación es: ¿Cómo puede Ecuador diseñar y ejecutar una estrategia logística y de seguridad cohesiva que potencie su competitividad internacional, salvaguardando la integridad de sus cadenas de suministro y de su economía? Con la respuesta a esta pregunta, buscamos aportar una perspectiva valiosa y

aplicable para el desarrollo de políticas públicas y estrategias empresariales que permitan al comercio exterior de Ecuador afrontar con éxito los complejos desafíos del siglo XXI.

Metodología

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo de carácter descriptivo y analítico, orientado hacia el análisis interpretativo de información secundaria. Este enfoque permitió caracterizar y examinar en profundidad las problemáticas logísticas y de control aduanero presentes en Ecuador y sus efectos sobre la competitividad en el comercio internacional (Sacco Zúñiga y Solórzano Solórzano, 2020).

La técnica principal utilizada fue la revisión documental, que facilitó la recopilación y análisis sistemático de diversas fuentes relevantes y actualizadas. Entre los tipos de documentos consultados se incluyen:

- Normativa nacional e institucional: Se analizaron decretos ejecutivos y regulaciones emitidas por entidades gubernamentales ecuatorianas vinculadas al comercio exterior, aduanas y seguridad logística (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2025).
- Informes y estadísticas de organismos multilaterales: Se revisaron informes técnicos y datos estadísticos proporcionados por el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, así como por entidades nacionales, sobre desempeño logístico, infraestructura y seguridad (Banco Mundial, 2023) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2025).
- Literatura académica y especializada: Se examinaron artículos científicos, tesis e informes técnicos que abordan la logística, el transporte terrestre, aduanas y seguridad portuaria en la región, que aportan un marco teórico para la investigación (Ordoñez Rendon y Sarco Baquerizo, 2023).

La investigación adoptó un enfoque exploratorio frente a la escasez de literatura integral que articule la relación entre la inseguridad, el narcotráfico y sus impactos en la cadena logística y el comercio exterior ecuatoriano. Este enfoque ha permitido clarificar el problema y sentar las bases para investigaciones empíricas futuras que profundicen en estas interrelaciones.

Resultados

Contexto del comercio exterior ecuatoriano

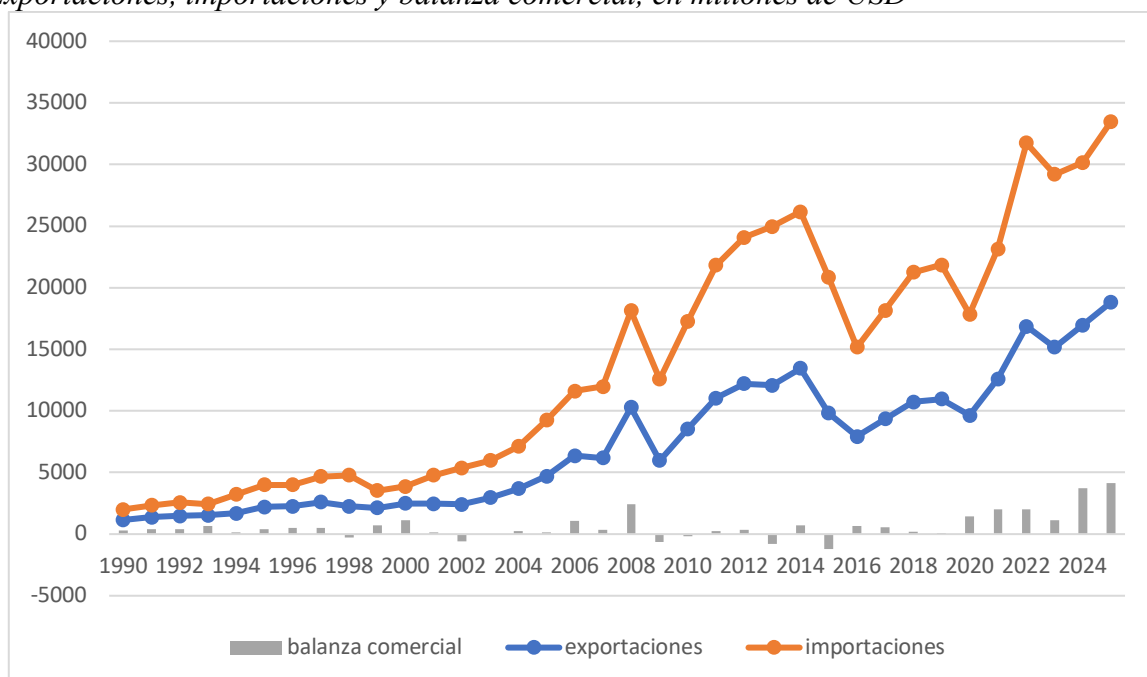
El desempeño del comercio exterior de Ecuador ha mostrado una resiliencia y crecimiento notables, consolidándose como un motor crucial para la estabilidad económica del país. Durante el primer semestre de 2025, la balanza comercial ecuatoriana registró su mayor superávit histórico, un logro impulsado por una dinámica favorable tanto en las exportaciones como en las importaciones (Guerra, 2025). Las exportaciones del país alcanzaron los USD 18.813 millones, lo que representa un significativo crecimiento del 11% en comparación con el mismo período del año anterior. Este rendimiento récord subraya la vitalidad y la diversificación de los sectores productivos que sostienen la economía nacional.

En el lado de las importaciones, el crecimiento también fue notable, alcanzando los USD 14.647 millones en el primer semestre de 2025, con un incremento del 10.9%. Este aumento refleja no solo una mayor actividad económica interna, sino también la demanda de insumos esenciales para la producción. De manera más específica, en el primer trimestre de 2025, las importaciones sumaron USD 6.805 millones, con una marcada concentración en materias primas y combustibles (Chanatasig, 2025). Esta estructura de importaciones indica que el país está adquiriendo los recursos necesarios para mantener y expandir su capacidad productiva, lo que a su vez impulsa el ciclo de exportaciones y contribuye al superávit general. En conjunto, estos datos pintan un panorama de una economía que, a pesar de los desafíos

globales y locales, está logrando un equilibrio comercial favorable y fortaleciendo su posición en el mercado internacional.

Figura 1

Exportaciones, importaciones y balanza comercial, en millones de USD



Nota: La Figura ilustra la evolución de las exportaciones, importaciones y la balanza comercial de Ecuador, mostrando los valores acumulados al primer semestre de cada año. Los datos son proporcionados por el Banco Central del Ecuador (BCE, 2025).

Retos logísticos

Infraestructura portuaria insuficiente y en aumento de inversión.

La infraestructura portuaria ecuatoriana continúa siendo un factor crítico para la competitividad del comercio exterior. A pesar de los avances en terminales privados como DP World Posorja, gran parte de los puertos del país aún presentan limitaciones en capacidad operativa, dragado y conectividad terrestre. En este contexto, se proyectan inversiones que oscilan entre USD 400 millones y USD 1 000 millones hasta 2030 para modernizar al menos seis terminales, particularmente en Guayaquil, Posorja, Esmeraldas y Manta (LIDESER, 2025) (FORBES, 2024). Estas inversiones buscan responder al crecimiento sostenido de las exportaciones y a la presión internacional por estándares más altos de seguridad y eficiencia. Sin embargo, la ejecución de los proyectos aún es desigual; la evidencia del Banco Mundial

indica que la implementación efectiva de APP depende de contar con marcos regulatorios robustos que fomenten mayor inversión, lo que puede generar incertidumbre en el impacto de estos proyectos a corto plazo (Banco Mundial, 2024).

Procesos aduaneros complejos y digitalización pausada.

El comercio exterior ecuatoriano depende en gran medida de la eficiencia del sistema aduanero. Aunque el Sistema ECUAPASS ha permitido un cierto grado de modernización en los últimos años, aún enfrenta limitaciones técnicas y operativas. Un informe reciente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) evidencia esta situación al aprobar un financiamiento de USD 84 millones destinado a la repotenciación tecnológica del sistema, con el fin de reducir los tiempos de trámite, facilitar la automatización y mejorar la trazabilidad de mercancías (Zambrano, 2023). Este dato revela que, pese a los avances, la digitalización aduanera ecuatoriana aún se encuentra en transición hacia estándares internacionales de competitividad.

La falta de integración documental sigue siendo otro de los principales problemas. Según datos de la SENAE, de los 249 documentos distintos que deben presentarse para el comercio exterior, apenas un 47 % están incorporados en la Ventanilla Única Ecuatoriana. Esto significa que más de la mitad de los trámites aún deben gestionarse en paralelo o de manera presencial, lo que genera costos administrativos, duplicidad de procesos y mayor riesgo de corrupción (FORBES, 2025).

Además, la fragmentación tecnológica entre aduanas, puertos, operadores logísticos y empresas privadas dificulta la transparencia de los procesos. Mientras países como Chile y Perú han implementado sistemas integrados de trazabilidad electrónica en tiempo real, Ecuador avanza de forma lenta y con iniciativas dispersas (Aduana News, 2021). Esta situación no solo afecta los tiempos de despacho, sino que limita la confianza de socios comerciales

internacionales, quienes cada vez exigen mayor seguridad documental y certificaciones digitales como parte de los acuerdos comerciales (Mosquera, 2025).

En síntesis, el rezago digital en los procesos aduaneros constituye un obstáculo estratégico. No se trata únicamente de un problema operativo, sino de un desafío estructural para la competitividad del comercio exterior ecuatoriano. Sin una integración plena de plataformas electrónicas, resulta difícil garantizar eficiencia, seguridad y transparencia en un entorno global caracterizado por la rapidez de las transacciones y la demanda de trazabilidad en toda la cadena logística.

Deficiencias en transporte terrestre.

El transporte interno constituye un eslabón crítico de la cadena logística ecuatoriana. Aunque ha habido mejoras en ciertos corredores estratégicos, persisten serias deficiencias en tramos rurales y secundarios que conectan zonas productivas con los puertos, generando costos adicionales y demoras significativas en las entregas. De hecho, en Ecuador, se estima que por cada USD 100 en ventas, las empresas destinan USD 17,9 a costos logísticos, y en el caso de las compañías pequeñas, esta cifra puede elevarse hasta USD 26,4. El transporte representa el 40 % de estos costos, seguido por el almacenamiento con un 23 % (FORBES, 2024).

Este marco estadístico evidencia cómo las deficiencias en infraestructura vial y la falta de eficiencia operativa incrementan los costos de operación, afectando directamente la competitividad del comercio exterior. Para reducir estos costos, resulta imperativo invertir en redes viales robustas, optimizar los tiempos de carga y descarga, implementar tecnología logística avanzada y fomentar alianzas público-privadas que mejoren la seguridad y eficacia en el transporte terrestre.

Además de la infraestructura física, la vulnerabilidad frente a fenómenos naturales constituye una amenaza recurrente. Deslaves en la Sierra y cierres viales por terremotos o intensas lluvias interrumpen el tránsito hacia los principales puertos del país, ocasionando

pérdidas millonarias a exportadores y transportistas. Esta dependencia de rutas críticas sin planes alternativos reduce la confiabilidad del sistema y coloca en desventaja a Ecuador frente a competidores regionales que cuentan con redes multimodales más diversificadas.

Otro factor agravante es la inseguridad en los corredores logísticos. Investigaciones recientes de la Universidad de Guayaquil señalan que el robo de carga, la extorsión a transportistas y el vandalismo son prácticas cada vez más frecuentes en rutas hacia Guayaquil, Esmeraldas y Manta. Estos delitos no solo generan pérdidas directas, sino que obligan a las empresas a asumir costos adicionales en seguridad privada, seguros más altos y retrasos en la cadena de suministro, impactando directamente la competitividad de los productos ecuatorianos en el exterior (CELORIO MÁRQUEZ y MORÁN RODRÍGUEZ , 2024).

Frente a este panorama, resulta imprescindible no solo invertir en infraestructura vial, sino también en sistemas de monitoreo satelital, controles policiales en corredores estratégicos y alianzas público-privadas para fortalecer la seguridad del transporte. De lo contrario, los costos logísticos seguirán en aumento, reduciendo la rentabilidad de las exportaciones ecuatorianas y restando confianza a inversionistas internacionales.

Desafíos de seguridad

El comercio exterior del Ecuador enfrenta una doble problemática: por un lado, retos logísticos vinculados a infraestructura, transporte y digitalización; por otro, riesgos de seguridad relacionados con la infiltración del narcotráfico y el crimen organizado. La interacción de estos factores incide directamente en la eficiencia, costos y competitividad del país.

Los principales puertos del país, como Contecon y TPG/Naportec en Guayaquil, Yilport en Machala y Posorja, presentan niveles elevados de riesgo por infiltración de narcotráfico y corrupción. Según la (UNODC, 2023), Ecuador se consolidó como uno de los principales países de salida de cocaína en Sudamérica, con un incremento en la utilización de contenedores

marítimos para ocultar estupefacientes. Entre enero y diciembre de 2024, se incautaron 273,6 toneladas de droga, gran parte en terminales portuarias (ASSOCIATED PRESS, 2024). Este fenómeno genera mayores costos operativos y riesgos para exportadores nacionales.

El narcotráfico en Ecuador muestra una alta capacidad de adaptación frente a los cambios en la logística internacional. Las organizaciones criminales ajustan constantemente sus operaciones a las rutas marítimas utilizadas por grandes líneas navieras como Maersk y MSC, buscando puertos con menor control o menor visibilidad internacional para enviar drogas hacia Europa y Estados Unidos. Según datos de incautaciones de la Policía Nacional de Ecuador, en lo que va de 2025, se han decomisado un total de 68,1 toneladas de droga en los puertos marítimos. De este total, aproximadamente el 49% de los decomisos se registraron en dos puertos privados de la isla Trinitaria en Guayaquil, mientras que otro 40% se incautó en el Puerto de Posorja (PRIMICIAS , 2025).

Esta dinámica tiene implicaciones directas en la logística portuaria y la seguridad del comercio exterior. La concentración del riesgo obliga a los operadores portuarios y a las autoridades a implementar protocolos de control más estrictos, tecnología avanzada de inspección y coordinación internacional, incrementando los costos operativos y afectando la eficiencia de la cadena de suministro. En consecuencia, la reconfiguración de rutas del narcotráfico no solo representa un desafío de seguridad, sino también un factor crítico que impacta la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

A pesar de los avances en la implementación de tecnologías de inspección, persisten desafíos significativos en la seguridad portuaria ecuatoriana. El Puerto de Guayaquil, operado por Contecon, ha sido identificado como uno de los puntos más vulnerables para la contaminación con drogas. Para abordar esta problemática, Contecon ha invertido más de USD 15 millones en la instalación de escáneres de última generación, cumpliendo con el Decreto Ejecutivo 227 que establece la obligatoriedad de escanear toda la carga exportable. Estos

escáneres permiten una inspección no intrusiva de los contenedores, mejorando la eficiencia en la detección de sustancias ilícitas (Portal Portuario, 2024).

Sin embargo, a pesar de la implementación de estos sistemas, persisten limitaciones en la capacidad de análisis de las imágenes generadas. El volumen elevado de contenedores escaneados supera la capacidad operativa de los equipos encargados de su revisión, lo que puede generar demoras en el proceso de inspección y potenciales riesgos de seguridad (PRIMICIAS, 2025).

Además, la infraestructura física de algunos puertos secundarios y rurales presenta deficiencias que dificultan la implementación efectiva de medidas de seguridad. La falta de recursos para la modernización de estas instalaciones limita la capacidad de respuesta ante amenazas y aumenta la vulnerabilidad de la cadena logística nacional, aunque se han realizado esfuerzos significativos para mejorar la seguridad en los puertos ecuatorianos, persisten desafíos tanto tecnológicos como físicos que requieren atención inmediata para garantizar la integridad de la cadena de suministro y la competitividad del comercio exterior del país.

La creciente inseguridad en Ecuador ha obligado al sector exportador a destinar recursos significativos para proteger sus operaciones logísticas. Según la Corporación de Gremios Exportadores del Ecuador (Cordex), en 2023 el sector exportador invirtió aproximadamente USD 200 millones en medidas de seguridad, incluyendo vigilancia, protocolos de control y tecnologías para prevenir delitos como robos, secuestros y contaminación de carga con drogas (CORDEX, 2023).

Además, la Federación Ecuatoriana de Exportadores (Fedexpor) estima que el sector, junto a su cadena de valor, invierte alrededor de USD 1 millón diario en seguridad, lo que equivale a USD 365 millones anuales. Estas inversiones se destinan a la implementación de tecnologías de vigilancia, monitoreo y análisis de datos para anticiparse y responder a posibles amenazas (González, 2023).

Este gasto en seguridad ha generado un aumento en los costos logísticos, afectando la competitividad del país frente a otros exportadores de la región. La necesidad de implementar controles más estrictos y tecnologías avanzadas de inspección incrementa los costos operativos y puede generar retrasos en la cadena logística, afectando la confiabilidad del país como socio comercial internacional (Ríos-Gaibor & Preciado-Ortiz, 2023).

En respuesta a esta situación, el Gobierno de Ecuador, en colaboración con instituciones financieras internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial y la CAF, ha firmado un memorando de entendimiento para financiar programas de seguridad en el país. Este acuerdo permitirá a Ecuador contar con USD 150 millones para fortalecer la seguridad en el país, lo que incluye la implementación de tecnologías de vigilancia y protocolos de control en los puertos y rutas logísticas (Intermedia Ecuador, 2024). Estas inversiones son esenciales para mitigar los riesgos asociados a la inseguridad y garantizar la continuidad y competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

La combinación de una infraestructura limitada, un transporte ineficiente y crecientes riesgos de seguridad genera un desafío integral que compromete la competitividad del comercio exterior ecuatoriano. La vulnerabilidad ante el crimen organizado no es solo un problema de seguridad nacional, sino que tiene consecuencias económicas directas y severas. Esta exposición puede resultar en la imposición de restricciones de acceso a mercados internacionales, provocar sanciones comerciales e incluso erosionar la confianza de clientes y socios, lo que pone en riesgo la sostenibilidad del sector exportador a largo plazo.

Para mitigar estos riesgos, Ecuador enfrenta la necesidad de abordar desafíos estructurales de seguridad logística. Esto requiere la implementación de una estrategia multifacética que incluya inversiones sostenidas en infraestructura portuaria y vial, la digitalización de procesos aduaneros para aumentar la transparencia y agilizar las operaciones, y el fortalecimiento de los controles en toda la cadena de suministro. Finalmente, la

cooperación internacional es esencial para compartir inteligencia y mejores prácticas que permitan garantizar un comercio exterior seguro y competitivo, protegiendo así el motor económico del país (López-Sánchez et al., 2024).

Discusión

El análisis de la información secundaria revela que la competitividad del comercio exterior ecuatoriano se encuentra en una encrucijada crítica. A pesar del histórico superávit comercial de 2024, impulsado por el notable desempeño de sectores clave como el camarón y el banano, el estudio evidencia que esta trayectoria ascendente se ve amenazada por una doble problemática estructural los desafíos logísticos y los de seguridad.

En el ámbito logístico, el análisis confirma la existencia de cuellos de botella significativos. La infraestructura portuaria, aunque con grandes proyectos de inversión en marcha (USD 400 - 1.000 millones), aún enfrenta limitaciones que afectan la eficiencia. Más preocupante aún es el rezago en la digitalización aduanera, evidenciado por la falta de integración de más del 50% de los trámites en la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE). Este problema no es solo operativo; es un desafío estratégico que genera opacidad, eleva los costos administrativos y limita la trazabilidad, elementos esenciales para ganar la confianza de socios comerciales. La deficiencia en el transporte terrestre, con altos costos (el 40% de los costos logísticos totales), se agrava por la precariedad de la red vial y la inseguridad, lo que afecta directamente la rentabilidad y la puntualidad de las exportaciones.

El segundo pilar de esta problemática, la inseguridad, ha emergido como el factor más disruptivo. Los datos de la UNODC (2023) confirman la consolidación de Ecuador como un punto clave para el narcotráfico. Esto ha forzado al sector privado a asumir costos de seguridad astronómicos, estimados en USD 365 millones anuales, que merman su competitividad. La implementación de escáneres en puertos clave, aunque es una medida positiva, enfrenta

limitaciones por la capacidad operativa y la velocidad de análisis, lo que genera una paradoja: la búsqueda de seguridad puede, paradójicamente, afectar la eficiencia logística si no se gestiona correctamente (Quiñonez-Cabeza et al., 2025).

En la discusión, estos hallazgos posicionan a Ecuador en una situación de desventaja competitiva estructural frente a sus pares regionales y globales. Si bien los costos logísticos en el país no son únicos en Latinoamérica, el factor de la inseguridad como costo operativo directo y masivo lo diferencia y lo coloca en una posición de alta vulnerabilidad. El Índice de Desempeño Logístico (LPI) de 2018 del Banco Mundial situaba a Ecuador en un rango medio-bajo, con una puntuación de 2.88, lo que lo ubicaba por debajo de competidores regionales. Si bien Ecuador no fue incluido en la edición de 2023 del LPI por motivos metodológicos, esta cifra histórica refleja un desafío estructural que, al no ser abordado, impacta la competitividad del país frente a mercados globales (THE WORLD BANK, 2023). La literatura académica sugiere que la inseguridad no solo eleva los costos logísticos, sino que también degrada la imagen de marca-país, lo que podría traducirse en barreras no arancelarias o en la pérdida de preferencia comercial a largo plazo.

Conclusión

El comercio exterior ecuatoriano enfrenta un escenario complejo, donde la falta de infraestructura moderna, la amenaza del narcotráfico y la corrupción generan un entorno limitado para explotar plenamente las ventajas del comercio internacional. Para superar estos desafíos se requiere una estrategia integral que combine inversión en infraestructura, fortalecimiento institucional, tecnología aplicada y cooperación nacional e internacional. Solo así podrá el comercio exterior ecuatoriano avanzar hacia un sistema más eficiente, seguro y sostenible. Esta investigación concluye que la competitividad del comercio exterior de Ecuador depende de una visión estratégica e integral que articule la logística y la seguridad. La respuesta

a la pregunta de investigación radica en la implementación de una estrategia que supere la gestión reactiva para enfocarse en soluciones estructurales.

Integración tecnológica como solución dual, La digitalización de los procesos no debe ser vista como una mejora superficial, sino como una solución fundamental que aborda tanto la eficiencia logística como la seguridad. Es crucial que la inversión en tecnologías como los escáneres de contenedores y la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE) sea integral y no parcial. Una digitalización plena no solo acelera la velocidad de los trámites y reduce los costos administrativos para los exportadores, sino que también crea una cadena de suministro más transparente, eliminando los puntos ciegos que son explotados por la corrupción y la infiltración criminal. La integración completa de las plataformas tecnológicas entre aduanas, puertos y operadores logísticos es un paso esencial para garantizar la trazabilidad de la carga y restaurar la confianza de los socios comerciales internacionales, quienes demandan cada vez más seguridad documental.

La seguridad como inversión, no como costo, El gasto masivo en seguridad por parte del sector privado, que asciende a cientos de millones de dólares anuales, debe ser visto como una inversión estratégica de carácter público-privada, y no simplemente como un costo operativo adicional. La colaboración es fundamental. La cooperación y el financiamiento internacional a través de entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o el Banco Mundial son cruciales para implementar tecnologías de vigilancia avanzadas, fortalecer los controles policiales en corredores logísticos y proteger los puntos críticos de la cadena de suministro. Al reducir la carga económica sobre los exportadores, estas inversiones no solo protegen la cadena logística, sino que también fortalecen la competitividad del país en el mercado global.

Diversificación y resiliencia de la cadena de suministro, Las deficiencias en el transporte terrestre y la dependencia de un número limitado de rutas críticas hacen que la

cadena de suministro sea altamente vulnerable a eventos como fenómenos naturales e inseguridad. Para mitigar estos riesgos, es vital mitigar esta vulnerabilidad con un plan de infraestructura multimodal que no solo se enfoque en los puertos, sino que también fortalezca las conexiones terrestres y secundarias con las zonas productivas.

La búsqueda de rutas alternativas y la implementación de sistemas de monitoreo y control en toda la red de transporte son cruciales para garantizar la continuidad del negocio y brindar mayor resiliencia ante las amenazas. Al mejorar la confiabilidad de la cadena, Ecuador podrá competir de manera más efectiva con países que tienen sistemas logísticos más robustos y diversificados. En síntesis, si bien el comercio exterior de Ecuador ha demostrado una notable capacidad para generar valor económico, su futuro está condicionado a la capacidad de las autoridades y el sector privado para enfrentar de manera conjunta e inteligente los retos logísticos y de seguridad. La falta de una estrategia cohesiva podría no solo frenar el crecimiento, sino también revertir los logros obtenidos en las últimas décadas.

Referencias bibliográficas

- Aduana News. (2021). *Perú anuncia el programa de “Fronteras Smart” para facilitar el comercio*. Buenos Aires: Aduana News. https://aduananews.com/peru-anuncia-el-programa-de-fronteras-smart-para-facilitar-el-comercio/?utm_source=chatgpt.com
- Apolinario Quintana, R. E., Rodríguez Donoso, M. G., Caicedo Leones, M. A., Narváez Piloso, N. L., & Fajardo Cabrera, M. A. (2025). Logística Estratégica para la Importación de Insumos Camaroneros en Ecuador: Eficiencia, Sostenibilidad y Riesgos en la Zona 8. *Ciencia y Reflexion, IV* (3), 3-398. <https://doi.org/https://doi.org/10.70747/cr.v4i3.482>
- ASSOCIATED PRESS. (14 de Diciembre de 2024). *ASSOCIATED PRESS*. https://apnews.com/article/ecuador-droga-europa-f106c80a746d2e7d9ff4b85e054eb8bc?utm_source=chatgpt.com
- Banco Interamericano de Desarrollo. (8 de Septiembre de 2025). *El BID anuncia US\$2.500 millones y una fuerza de tarea de respuesta rápida para seguridad en América Latina y el Caribe*. <https://www.iadb.org/es/noticias/el-bid-anuncia-us2500-millones-y-una-fuerza-de-tarea-de-respuesta-rapida-para-seguridad-en-america>
- Banco Mundial. (2023). *Índice de Desempeño Logístico*. <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- Banco Mundial. (2024). *Un informe del Banco Mundial muestra que el desarrollo de*

- infraestructura prospera cuando existen marcos regulatorios sólidos de asociaciones público-privadas.* Banco Mundial.
<https://www.bancomundial.org/es/topic/sustainableinfrastructurefinance/brief/infrastructure-development-thrives-under-robust-ppp-regulatory-frameworks-world-bank-report-shows>
- BCE. (01 de Junio de 2025). *BANCO CENTRAL DEL ECUADOR*.
<https://www.bce.fin.ec/estadisticas-economicas/>
- Camara Maritima del Ecuador . (19 de Febrero de 2025). *CAMAE*.
https://www.camae.org/ecuador/comercio-exterior-ecuador-registro-6-678-millones-de-superavit-comercial-en-2024-el-saldo-mas-alto-en-dolarizacion/?utm_source=chatgpt.com
- CELORIO MÁRQUEZ , E. M., & MORÁN RODRÍGUEZ , G. D. (1 de Septiembre de 2024). *INSEGURIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE FUERA DE LA ZONA PRIMARIA DE LOS PUERTOS DE GUAYAQUIL Y SUS COSTOS LOGÍSTICOS*.
<https://repositorio.ug.edu.ec/bitstreams/1fc5880a-c335-4144-856e-0f1c00244ae9/download>
- Chanatasig, C. (3 de junio de 2025). Comercio exterior: Estas fueron las principales importaciones de Ecuador en el primer trimestre del 2025. *El Diario*.
https://www.eldiario.ec/zona-1/comercio-exterior-estas-fueron-las-principales-importaciones-de-ecuador-en-el-primer-trimestre-del-2025-03062025/?utm_source=chatgpt.com
- CORDEX. (2023). *CORDEX ADVIERTE NUEVAMENTE EL IMPACTO DE LA DELINCUENCIA ORGANIZADA EN LA EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS ECUATORIANOS*. CORDEX. <https://cordex.com.ec/2023/09/13/cordex-advierte-nuevamente-el-impacto-de-la-delinquencia-organizada-en-la-exportacion-de-productos-ecuatorianos/>
- FORBES. (2024). *¿Qué está pasando en el sector logístico en Ecuador?* FORBES.
https://www.forbes.com.ec/macroeconomia/que-esta-pasando-sector-logistico-ecuador-n50416?utm_source=chatgpt.com
- FORBES. (2025). *¿De dónde provienen las mayores recaudaciones aduaneras?* Quito: FORBES. https://www.forbes.com.ec/macroeconomia/de-donde-proviene-mayores-recaudaciones-aduaneras-n66776?utm_source=chatgpt.com
- FORBES. (31 de Diciembre de 2024). *FORBES*. Quito: FORBES.
https://www.forbes.com.ec/daily-cover/en-2025-consolidan-inversiones-puertos-ecuatorianos-n65201?utm_source=chatgpt.com
- García, A. (28 de Octubre de 2024). El 68% de los productos de exportación en los puertos marítimos de Ecuador corre riesgo de contaminación con droga. *PRIMICIAS*.
https://www.primicias.ec/seguridad/contaminacion-droga-puertos-maritimos-producto-exportacion-82006/?utm_source=chatgpt.com
- González, P. (17 de Agosto de 2023). USD 1 millón al día gastan los exportadores para blindarse ante la delincuencia. *PRIMICIAS*.
https://www.primicias.ec/noticias/economia/inseguridad-exportadores-delinquencia-gasto/?utm_source=chatgpt.com

- Grupo Transoceanica. (2025 de Julio de 2025). *Grupo Transoceanica*. https://transoceanica.com.ec/ecuador-renueva-su-infraestructura-portuaria-inversion-legalidad-y-seguridad-para-competir-en-grande/?utm_source=chatgpt.com
- Guerra, S. (18 de Agosto de 2025). Ecuador: más abierto al comercio exterior, pero poco diversificado. *PRIMICIAS*. https://www.primicias.ec/revistagestion/analisis/ecuador-comercio-exterior-diversificado-103016/?utm_source=chatgpt.com
- Intermedia Ecuador. (19 de Agosto de 2024). USD 150 millones para fortalecer la seguridad en el país. *Intermedia Ecuador*. https://www.intermediaecuador.com/index.php?Itemid=401&catid=16&id=4205%3A-usd-150-millones-para-fortalecer-la-seguridad-en-el-pais&option=com_content&view=article&utm_source=chatgpt.com
- LIDESER. (1 de Abril de 2025). *LIDESER logistica integral de comercio Exterior Cia. Ltada*. <https://lideser.com/web/2025/04/01/inversiones-puertos-ecuador-2025/>
- López-Sánchez, J. A., Mesa-Gallego, C., Hernández-Ortiz, J., & Rojas-Arias, J. P. (2024). Tendencias en competencias de innovación y emprendimiento en IES. *Journal of Economic and Social Science Research*, 4(3), 165–181. <https://doi.org/10.55813/gaea/jessr/v4/n3/115>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2024). *Analisis Trimestral*.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2025). *Rendicion de cuentas 2024*.
- Mosquera, N. (2025). *La Digitalización en las Aduanas de Ecuador*. Guayaquil: BYDALOGISTICS. https://www.bydalogistics.com.ec/post/la-digitalizaci%C3%B3n-en-las-aduanas-de-ecuador?utm_source=chatgpt.com
- Naciones Unidas. (2 de Julio de 2025). *UNODC para la Región Andina y el Cono Sur*. https://www.unodc.org/rocol/es/noticias/ecuador/sector-privado-y-unodc-ecuador-unen-esfuerzos-para-enfrentar-desafos-de-seguridad-en-la-cadena-logstica-portuaria.html?utm_source=chatgpt.com
- Obregón Zabala, J. E., Osorio Ruiz, A. G., & Moposita Vásquez, D. D. (2025). Competitividad logística regional en el Ecuador: análisis de infraestructura, servicios y movilidad por zonas geográficas. *Perspectivas*, II(2), 6-15.
- Ordoñez Rendon , J. C., & Sarco Baquerizo, J. V. (2023). *Analisis de los procesos logísticos y de calidad en la transportacion de productos alimenticios perecibles exportables de ecuador*. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/26211/1/UPS-GT004678.pdf>
- Portal Portuario. (4 de Enero de 2024). *Portal Portuario*. https://portalportuario.cl/ecuador-contecon-guayaquil-anuncia-implementacion-de-escaneres-de-ultima-generacion/?utm_source=chatgpt.com
- Portuario Ecuador. (6 de Enero de 2025). *Portuario Ecuador*. https://www.portuarioecuador.com/post/la-vulnerabilidad-de-los-puertos-ecuatorianos-frente-al-narcotr%C3%A1fico-un-problema-urgente?utm_source=chatgpt.com
- PRIMICIAS . (28 de Agosto de 2025). La mudanza de dos grandes navieras redistribuye los focos del narcotráfico en los puertos de Ecuador. *PRIMISIAS*. <https://www.primicias.ec/seguridad/mudanza-navieras-internacionales-nuevos-focos->

[narcotrafico-puertos-maritimos-ecuador-103809/?utm_source=chatgpt.com](https://www.primicias.ec/seguridad/puertos-ecuador-escaneo-carga-portuaria-capacidad-revision-imagenes-103949/?utm_source=chatgpt.com)

- PRIMICIAS. (31 de Agosto de 2025). Ecuador escanea toda su carga portuaria, pero carece de capacidad para revisar todas las imágenes. *PRIMICIAS*. https://www.primicias.ec/seguridad/puertos-ecuador-escaneo-carga-portuaria-capacidad-revision-imagenes-103949/?utm_source=chatgpt.com
- Quiñonez-Cabeza, B. M., Salgado-Ortiz, P. J., & Zambrano-Castro, A. M. (2025). Efecto de las alianzas estratégicas en la relación entre comercio formal, circuitos informales y mercados negros en el contexto de la sostenibilidad económica. *Revista Científica Zambos*, 4(2), 212-226. <https://doi.org/10.69484/rcz/v4/n2/115>
- Ríos-Gaibor, C. G., & Preciado-Ortiz, F. L. (2023). Estrategias de Innovación y Competitividad en PYMEs Ecuatorianas: Un Análisis Cualitativo. *Revista Científica Zambos*, 2(2), 17-36. <https://doi.org/10.69484/rcz/v2/n2/41>
- Sacco Zúñiga, K. L., & Solórzano Solórzano, S. (2020). Análisis cualitativo de los riesgos de la cadena logística y la seguridad del contenedor en el proceso de comercio exterior. *UTMACH*.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2025). *Base Legal*. <https://www.aduana.gob.ec/base-legal/>
- THE WORLD BANK. (2023). *Logistics Performance Index (LPI)*. Washington, DC.: Communications Development Incorporated, Washington, DC.
- UNODC. (2023). *Global Report on Cocaine 2023*. United Nations Office on Drugs and Crimen. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Global_cocaine_report_2023.pdf
- Zambrano, L. (2 de Febrero de 2023). El BID da 84 millones de dólares para repotenciar el sistema Ecuapass. *EXPRESO*. https://www.expreso.ec/actualidad/economia/bid-da-84-millones-dolares-repotenciar-sistema-ecuapass-149170.html?utm_source=chatgpt.com