

Competitividad logística regional en el Ecuador: análisis de infraestructura, servicios y movilidad por zonas geográficas

Regional logistics competitiveness in Ecuador: analysis of infrastructure, services, and mobility by geographic areas

Julio Enrique Obregón Zabala*
Profesional Independiente
Riobamba - Ecuador
julio.oz1968@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-6410-8938>

Arleth Gabriela Osorio Ruiz
Profesional Independiente
Riobamba - Ecuador
gr32203691@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0008-3697-1390>

Diego David Moposita Vásquez
Universidad Estatal de Bolívar
Guaranda - Ecuador
diego.moposita@ueb.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-9066-6070>

***Correspondencia:**
julio.oz1968@gmail.com

Cómo citar este artículo:
Obregón, J., Osorio, A., & Moposita, D. (2025). Competitividad logística regional en el Ecuador: análisis de infraestructura, servicios y movilidad por zonas geográficas. *Perspectivas Sociales y Administrativas*, 3(2), 6-15. <https://doi.org/10.61347/psa.v3i2.89>

Recibido: 17 de mayo de 2025

Proceso de evaluación:

20 de mayo al 28 de junio de 2025

Aceptado: 16 de junio de 2025

Publicado: 2 de julio de 2025

Resumen: El desempeño logístico es un motor fundamental para el crecimiento económico y la integración territorial en Ecuador. Las diferencias regionales en capacidades y recursos afectan la competitividad y el acceso a mercados. El presente estudio tiene como objetivo analizar la competitividad logística de las regiones del Ecuador (Costa, Sierra, Insular y Oriente) a partir de la evaluación de la infraestructura existente, los servicios logísticos disponibles y las condiciones de movilidad. Se empleó un enfoque cuantitativo-descriptivo, utilizando como instrumentos la Encuesta Nacional de Logística y el Índice de Competitividad Logística Regional (ICLR). Los resultados revelan disparidades, la Región Insular se posiciona como la más competitiva, gracias a su infraestructura portuaria y aeroportuaria sólida, así como a su oferta robusta de servicios logísticos especializados. En contraste, la Región Oriental presenta serias deficiencias estructurales que afectan su conectividad y eficiencia operativa. La Sierra y la Costa muestran fortalezas parciales, pero enfrentan limitaciones críticas en movilidad urbana, seguridad y logística nocturna.

Palabras clave: Competitividad, Ecuador, infraestructura, logística, movilidad, servicios.

Abstract: Logistical performance is a key driver of economic growth and territorial integration in Ecuador. Regional differences in capacities and resources affect competitiveness and market access. This study aims to analyze the logistical competitiveness of Ecuador's regions (Coast, Highlands, Insular, and Oriente) by evaluating existing infrastructure, available logistics services, and mobility conditions. A quantitative-descriptive approach was employed, using the National Logistics Survey and the Regional Logistics Competitiveness Index (RLCI) as instruments. The results reveal disparities: the Insular Region ranks as the most competitive due to its solid port and airport infrastructure, as well as its robust offering of specialized logistics services. In contrast, the Oriente Region faces serious structural deficiencies that impact its connectivity and operational efficiency. The Highlands and Coast show partial strengths but face critical limitations in urban mobility, security, and nighttime logistics.

Keywords: Competitiveness, Ecuador, infrastructure, logistics, mobility, services.

Copyright: Derechos de autor 2025 Julio Enrique Obregón Zabala, Arleth Gabriela Osorio Ruiz, Diego David Moposita Vásquez.



Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0.

1. Introducción

En el Ecuador, la competitividad logística regional enfrenta serias limitaciones debido a las desigualdades en la infraestructura, la calidad de los servicios logísticos y las condiciones de movilidad entre las diferentes zonas del país (Costa, Sierra, Oriente e Insular). Estas brechas generan altos costos operativos, ineficiencia en la distribución de mercancías y limitaciones en el acceso a mercados nacionales e internacionales, afectando la productividad de sectores estratégicos y la integración territorial (Balza-Franco & Cardona-Arbelaez, 2020).

La logística se define como el conjunto de actividades y procesos orientados a garantizar la entrega eficiente de mercancías al cliente final. Esto abarca desde el transporte de bienes desde el lugar de producción hasta el punto de venta, la planificación de volúmenes de carga, la organización de redes de distribución, el almacenamiento, los controles de inventario, las inspecciones y pagos aduaneros, el empaquetado, entre otros aspectos clave de la gestión de la cadena de suministro (Orbes & López, 2024).

Hurtado-Yugcha et al. (2020) destacan que la logística es clave para mejorar la eficiencia y eficacia en la gestión de la cadena de abastecimiento, lo cual resulta fundamental para el desarrollo y la competitividad de las microempresas comerciales en la región. Además, facilita la coordinación del flujo de materiales, información y productos, reduciendo costos, acortando tiempos de respuesta y mejorando el servicio al cliente. Estos aspectos son esenciales para el crecimiento empresarial y la satisfacción del consumidor en un mercado cada vez más competitivo, contribuyendo también a la optimización de recursos, la gestión efectiva de inventarios y la garantía de entregas oportunas.

La gestión logística en Ecuador está regulada por diversas entidades gubernamentales: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) lidera la planificación e infraestructura del sistema de movilidad; el Servicio Nacional de Aduana de Ecuador (SENAE) supervisa los procesos aduaneros relacionados con el comercio exterior; la Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) controla el transporte terrestre y el tránsito; la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) regula el transporte aéreo; la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial se encarga del transporte acuático; los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) gestionan la infraestructura logística local; y SENPLADES coordina la planificación nacional. Sin embargo, el país aún carece de un Organismo Nacional Competente (ONC) para regular el transporte multimodal, lo que representa un vacío institucional crítico (Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOP], 2014).

En Ecuador, la gestión logística se centra principalmente en la infraestructura pública y privada, especialmente en las ciudades portuarias de Guayaquil, Machala, Manta y Esmeraldas. El sector abarca actividades de transporte, almacenamiento y comunicación, fundamentales para conectar a productores con consumidores y facilitar el comercio nacional e internacional. Además, los centros logísticos desempeñan funciones clave en la regulación de la oferta y demanda de inventarios, mientras que la infraestructura de transporte se considera un elemento esencial para mejorar la competitividad logística internacional del país (Yagual et al., 2019).

Cedillo-Chalaco et al. (2025) mencionan que la infraestructura logística en Ecuador enfrenta desafíos debido a su topografía y condiciones estructurales, lo que limita su participación en el comercio internacional. La modernización de las redes de transporte y comunicaciones resulta fundamental para fortalecer la competitividad, reducir costos operativos y atraer inversiones. Si bien la inversión en estos sectores ha mostrado una tendencia al alza, aún es necesario un esfuerzo estratégico sostenido que permita cerrar las brechas tecnológicas existentes y optimizar la eficiencia del sistema logístico.

Además, la movilidad en la logística enfrenta desafíos por el crecimiento del parque automotor, congestión y deficiencias en infraestructura y seguridad, lo que dificulta las operaciones urbanas y nocturnas. La congestión aumenta los tiempos y costos de transporte, mientras que la inseguridad limita la movilidad y la eficiencia logística. Para mejorar esto, se requiere promover sistemas de transporte sostenibles y mejorar la infraestructura urbana (Erazo & Toledo, 2023).

Ecuador muestra un desempeño logístico limitado a nivel internacional, con una calificación que se ha mantenido estancada. El Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial (2023), una de las herramientas más reconocidas para evaluar la eficiencia logística de los países, carece de datos actualizados de Ecuador en su última edición, por lo que se conserva como referencia el puntaje de 2,88 sobre 5 obtenido en 2018, ubicando al país en el puesto 62 entre 158 economías. Este índice analiza seis dimensiones: aduanas, infraestructura, envíos internacionales, calidad del servicio logístico, seguimiento y rastreo, y puntualidad. La falta de actualización de datos refleja la ausencia de un seguimiento técnico sistemático sobre el desempeño logístico del país (Cámara de Comercio de Quito, 2023).

Asimismo, en el Agility Emerging Markets Logistics Index 2024, Ecuador ocupó el puesto 34 de 50 países emergentes, con un puntaje de 4,56 sobre 10, mostrando una leve mejora frente a 2023. Este índice considera variables como la infraestructura logística, el ambiente de negocios y la preparación digital. Aun así, Ecuador se mantiene por debajo de otros países latinoamericanos como Colombia, Perú o Brasil, lo que sugiere que sus condiciones logísticas siguen siendo poco atractivas para inversionistas y operadores internacionales (Kara et al., 2022).

En la tabla 1 se contempla que los costos logísticos en Ecuador son elevados y afectan la competitividad empresarial de acuerdo con el Clúster Logístico del Ecuador (2023), por cada \$100 en ventas, las empresas destinan en promedio \$17,9 a logística, lo que representa una carga significativa. Esta situación es aún más crítica para las pequeñas empresas, cuyos costos logísticos ascienden a \$26,4, es decir, casi el triple del promedio nacional, lo que revela un sistema logístico poco equitativo y eficiente.

Otros desafíos estructurales incluyen la alta fragmentación de servicios, donde el transporte es subcontratado con frecuencia, utilizándose más de 6,5 proveedores por empresa, lo que puede generar falta de coordinación, mayores tiempos de entrega y costos adicionales. Además, la infraestructura es deficiente, con problemas graves en las vías municipales, el tráfico y la seguridad, lo cual impacta directamente en la capacidad de movilización de mercancías dentro del país y hacia los puertos de salida.

Tabla 1

Principales desafíos logísticos identificados en Ecuador

Indicador / Elemento	Dato Relevante	Interpretación
Costo logístico promedio por cada \$100 en ventas	\$17,9	Representa una carga alta sobre la estructura de costos empresariales.
Costo logístico en empresas pequeñas	\$26,4	Alta desigualdad en eficiencia logística según el tamaño empresarial.
Horas promedio invertidas en logística	+10 horas	Procesos ineficientes que afectan los tiempos de respuesta.
Subcontratación de transporte	6,5 proveedores por empresa (promedio)	Alta fragmentación del servicio logístico.

Subcontratación de almacenamiento	Solo el 30% de empresas lo realiza	Baja presencia de operadores logísticos especializados.
Problemáticas más señaladas	Infraestructura vial, seguridad y tráfico	Afectan la movilidad, eficiencia y confiabilidad logística.

En cuanto a la gestión pública, las instituciones relacionadas con la logística (como aduanas, puertos y entidades regulatorias) presentan deficiencias en atención al cliente, trámites lentos y falta de adaptación tecnológica. Por ejemplo, se identifican carencias en la cadena de frío en puertos, que es vital para mantener la calidad de productos agroindustriales y pesqueros exportables. Estos problemas afectan tanto la eficiencia operativa como la percepción de confianza por parte de inversionistas y operadores logísticos (Calzado-Girón, 2020).

Por otra parte, la incorporación de chatbots busca optimizar la eficiencia y la calidad de atención en servicios logísticos especializados, tales como almacenamiento, cadena de frío, manejo de contenedores, transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, así como en servicios de agencia aduanera. Estas herramientas tecnológicas facilitan la realización de consultas, el seguimiento de envíos y la resolución de incidencias, permitiendo a las empresas brindar un servicio más ágil, preciso y confiable. Como resultado, se incrementa la satisfacción del cliente y se refuerza la competitividad en un mercado altamente exigente (Ramos, 2024).

En la tabla 2 se presenta un avance relevante, tal como fue la realización de la Encuesta Nacional Logística (ENL) liderada por el Clúster Logístico del Ecuador (2023), con el objetivo de recopilar información sobre el desempeño logístico, identificar cuellos de botella y establecer una línea base que sirva como insumo para la elaboración del Plan Nacional Logístico. Esta es la primera vez que Ecuador cuenta con una medición sistemática, integrando la visión de tres actores claves: Prestadores de Servicios Logísticos (PSL), Usuarios de Servicios Logísticos (USL) y entidades de Apoyo a Servicios Logísticos (ASL).

Tabla 2
Avances en planificación logística nacional

Iniciativa	Año / Entidad	Avance clave
Encuesta Nacional Logística (ENL)	2023 / Clúster Logístico del Ecuador	Primer diagnóstico técnico integral del sistema logístico nacional.
Plan Nacional Logístico	En elaboración post Clúster Logístico del Ecuador (2023)	Permitirá definir políticas públicas basadas en evidencia para el desarrollo logístico.

En la tabla 3 se evidencia que Ecuador no está exento de los efectos del entorno geopolítico global, que ha alterado significativamente las cadenas de suministro desde la pandemia. Factores como los conflictos internacionales, restricciones logísticas en puertos, y la reorganización de flujos comerciales han repercutido en el país. Según Calatayud y Montes (2021) de acuerdo con el informe emitido por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), las deficiencias logísticas (en infraestructura, tecnología y operación) tienen mayor impacto en los costos del comercio que los propios aranceles.

Asimismo, se destaca la necesidad de que Ecuador adopte tecnologías modernas en gestión logística, trazabilidad, automatización de procesos y digitalización. Esto no solo reduciría tiempos y

costos, sino que también permitiría una mayor integración en cadenas globales de valor. Sin embargo, los avances en esta área son aún incipientes, y requieren tanto inversión pública como colaboración con el sector privado.

Tabla 3

Factores internacionales que impactan la logística en Ecuador

Factor Global	Efecto en Ecuador	Observación
Reconfiguración de cadenas de suministro globales	Aumento de incertidumbre y necesidad de adaptación	Exige mayor agilidad, tecnología e integración regional.
Altos costos logísticos en América Latina (BID)	Más elevados que los aranceles	En Ecuador, estos costos se derivan principalmente de deficiencias en infraestructura y tecnología.
Bajo nivel de digitalización logística	Obstáculo para trazabilidad, eficiencia y transparencia	Requiere inversión en innovación logística y colaboración público-privada.

En la región Amazónica del Ecuador, la limitada cobertura y el mal estado de la infraestructura vial dificultan el acceso eficiente a centros logísticos y de producción, lo que genera retrasos en el transporte de bienes, incrementa los costos operativos y reduce la calidad del servicio logístico disponible. Esta situación afecta particularmente a los pequeños productores y limita su capacidad de inserción en mercados nacionales, evidenciando una desventaja competitiva frente a otras regiones del país.

El presente estudio tiene como objetivo general analizar la competitividad logística de las regiones del Ecuador a partir de la evaluación de la infraestructura existente, los servicios logísticos disponibles y las condiciones de movilidad. Para ello, se plantean tres objetivos específicos: comparar el estado de la infraestructura logística en las distintas regiones del país, evaluar la calidad y disponibilidad de los servicios logísticos regionales, y analizar las condiciones de movilidad y seguridad en las principales zonas logísticas del territorio ecuatoriano.

2. Metodología

Este estudio adoptó un enfoque cuantitativo-descriptivo con el propósito de evaluar la competitividad logística regional en el Ecuador. Para ello, se utilizó el Índice de Competitividad Logística Regional del Banco Mundial (2018), el cual permitió analizar comparativamente tres dimensiones clave: infraestructura, servicios logísticos y condiciones de movilidad y ciudad.

La información se obtuvo a partir de la Clúster Logístico del Ecuador (2023), donde participaron actores estratégicos como prestadores de servicios logísticos (PSL), usuarios de servicios logísticos (USL) y entidades de apoyo (ASL). Para la obtención del Índice de Competitividad Logística Regional se utilizó una escala de valoración del 1 al 5, donde 1 representó el menor desempeño y 5 el mayor, aplicada a cuatro regiones del país: Costa, Sierra, Oriente e Insular.

El análisis se organizó en tres bloques temáticos: Infraestructura (carreteras, vías urbanas, plataformas logísticas, TIC, puertos, aeropuertos, infraestructura férrea); Servicios logísticos (almacenamiento, cadena de frío, transporte multimodal, manejo de contenedores, agencias aduaneras) y; movilidad y ciudad (seguridad, congestión, facilidad de operaciones urbanas y nocturnas).

3. Resultados

El análisis comparativo entre regiones del Ecuador pone en evidencia importantes disparidades en materia de logística, infraestructura y movilidad urbana, las cuales inciden directamente en la eficiencia del transporte y el desarrollo económico regional. Las diferencias observadas reflejan no solo las condiciones físicas y geográficas de cada territorio, sino también los niveles de inversión y planificación en materia logística.

A continuación, en la Tabla 4, se presentan los puntajes obtenidos por cada región, lo que permite identificar fortalezas, debilidades y áreas prioritarias de intervención para mejorar la competitividad territorial. En primer lugar, al comparar el estado de la infraestructura logística, se observa que la Región Insular presenta las mejores calificaciones, destacando en infraestructura aeroportuaria (4.3), puertos (4.0) y plataformas logísticas (4.0), lo que evidencia una sólida base estructural para el desarrollo de actividades logísticas, pese a sus limitaciones geográficas.

En contraste, la Región Oriental presenta un rezago considerable, con puntuaciones bajas en el estado de las carreteras primarias (2.2) y secundarias (2.0), lo que refleja una conectividad deficiente y un acceso limitado a centros logísticos. La Sierra, por su parte, aunque muestra buen desempeño en infraestructura aeroportuaria (4.1), evidencia debilidades importantes en infraestructura férrea (1.5), lo cual limita el desarrollo multimodal de transporte.

En cuanto a la evaluación de la calidad y disponibilidad de los servicios logísticos, se destaca nuevamente la Región Insular, con puntuaciones altas en servicios de almacenamiento (4.0), cadena de frío (4.0), manejo de contenedores (4.0) y agencias aduaneras (4.5), consolidándose como un referente nacional en eficiencia logística. La Costa y la Sierra también presentan servicios logísticos robustos, especialmente en transporte aéreo (3.8 y 3.9 respectivamente), mientras que el Oriente, aunque con valores aceptables (entre 3.0 y 3.8), evidencia una menor disponibilidad de servicios especializados.

Finalmente, al analizar las condiciones de movilidad y seguridad, se identifican desafíos importantes, sobre todo en la Sierra y la Costa. La Región Insular sobresale nuevamente, con alta puntuación en logística nocturna (4.0), seguridad (4.0) y menor congestión vehicular (3.0), lo cual sugiere un entorno urbano más favorable para la operación logística.

Por lo contrario, la Sierra muestra puntuaciones inestables en tráfico (1.9) y seguridad (2.0), afectando directamente la eficiencia del transporte urbano y la operación logística nocturna. La Costa tampoco logra buenos resultados en estos aspectos, con una seguridad percibida baja (2.1) y congestión elevada (2.3).

La marcada ventaja de la Región Insular en casi todos los aspectos evaluados contrasta con las limitaciones evidenciadas en la Región Oriental y en ciertos indicadores de la Sierra y la Costa, lo que resalta la necesidad de un enfoque diferenciado en la planificación e implementación de mejoras logísticas a nivel nacional. Además, se evidencia que no basta con contar con una infraestructura básica; la calidad de los servicios logísticos y las condiciones de movilidad también juegan un papel determinante en la eficiencia del sistema. Por lo tanto, estos hallazgos invitan a reflexionar sobre la importancia de diseñar políticas integrales que respondan a las realidades específicas de cada territorio.

Tabla 4

Evaluación institucional según el Índice de Competitividad Logística Regional

	Tipo de Análisis	Costa	Insular	Oriente	Sierra	Total
Infraestructura	Estado de Carreteras primarias nacionales	2.8	3.5	2.2	3.2	2.9
	Estado de Carreteras Estado de Carreteras secundarias nacionales	2.3	3.5	2	2.5	2.4
	Estado de Vías urbanas	3.1	3.5	2.9	3.2	3.1
	Disponibilidad de plataformas logísticas, centro de consolidación	2.8	4	2.9	2.9	2.9
	Infraestructura de comunicaciones y tecnología – TIC	2.7	3.5	3.3	3.1	3.1
	Infraestructura de puertos	3.5	4			3.5
	Infraestructura de aeropuertos	4.2	4.3	3.5	4.1	4.1
	Infraestructura férrea	2	2.5	3	1.5	1.9
Servicios	Servicios de Almacenamiento	3.7	4	3.1	3.7	3.6
	Servicios de Cadena de frío	3.3	4	3.5	3.2	3.3
	Servicios de Patio y manejo de contenedores	3.5	4	3.3	3.3	3.4
	Servicios de Transporte Fluvial	3.3	4	3	3	3.2
	Servicios de Transporte Terrestre	3.6	3.7	3.3	3.6	3.5
	Servicios de Transporte Aéreo	3.8	4	3.8	3.9	3.9
	Servicios de Transporte Marítimo	3.6	4	3.7	3.5	3.6
	Servicios de Agencia Aduaneras	3.3	4.5	4	3.8	4
Movilidad y ciudad	Facilidad de Operaciones Logística Urbana	3.4	3.5	3.3	3	3.2
	Facilidad de Logística Nocturna	2.8	4	3.2	2.7	2.8
	Seguridad	2.1	4	2.8	2	2.2
	Tráfico (congestionamiento) en ciudades	2.3	3	2.8	1.9	2.1

Nota. Tomado del Clúster Logístico del Ecuador (2023). La puntuación obtenida corresponde al Índice de Competitividad Logística Regional, la misma que utiliza una escala de valoración del 1 al 5, donde 1 representa el menor desempeño y 5 el mayor desempeño.

4. Discusión

Los hallazgos del estudio evidencian que la competitividad logística regional en Ecuador presenta profundas desigualdades que responden tanto a factores estructurales como a debilidades en la gestión pública y en la planificación del sistema logístico nacional. Esta realidad corrobora lo expuesto por Balza-Franco y Cardona-Arbelaez (2020), quienes señalan que las fallas en infraestructura, servicios y movilidad limitan gravemente la eficiencia en la cadena de suministro, afectando la integración territorial y la productividad de sectores estratégicos.

El destacado desempeño de la Región Insular en las dimensiones evaluadas infraestructura, servicios logísticos y movilidad desafía la expectativa de que las condiciones geográficas adversas necesariamente limitan la competitividad logística. Este hallazgo contrasta con las limitaciones estructurales observadas en otras regiones del país y resalta la importancia de una gestión logística adaptada, basada en la planificación estratégica, la digitalización y la provisión de servicios especializados (Ramos, 2024; Cedillo-Chalaco et al., 2025). En este sentido, la Región Insular se perfila como un modelo replicable para otras zonas del territorio nacional.

En contraste, la Región Oriental refleja el rezago más significativo, especialmente en infraestructura vial primaria y secundaria, lo que confirma lo expuesto en el documento sobre las dificultades de conectividad y el aislamiento de los pequeños productores. Este rezago no solo incrementa los costos operativos, sino que también margina a la región de procesos logísticos modernos y dinámicos. Asimismo, la limitada presencia de operadores logísticos especializados, mencionada en el Clúster Logístico del Ecuador (2023), tiene un impacto directo en la eficiencia de esta zona.

La Sierra y la Costa presentan condiciones mixtas: si bien cuentan con cierta robustez en infraestructura y servicios, enfrentan desafíos serios en movilidad urbana, seguridad y congestión vehicular. Estos elementos afectan directamente la eficiencia de las operaciones logísticas, sobre todo en entornos urbanos, tal como lo argumentan Erazo y Toledo (2023). La baja calificación en logística nocturna, seguridad y tráfico, particularmente en la Sierra, pone en evidencia la necesidad urgente de intervenciones focalizadas para optimizar la movilidad urbana y la infraestructura vial.

Finalmente, las brechas detectadas coinciden con las observaciones de Calatayud y Montes (2021), quienes indican que en América Latina y especialmente en Ecuador los costos logísticos derivados de deficiencias en infraestructura, tecnología y operación son incluso más altos que los aranceles. Esta afirmación encuentra soporte empírico en el dato de que las empresas ecuatorianas destinan en promedio \$17,9 de cada \$100 vendidos a logística, cifra que asciende a \$26,4 en las pequeñas empresas, lo que representa una barrera crítica para la competitividad.

5. Conclusiones

Se evidencian marcadas brechas entre las regiones del Ecuador en cuanto a infraestructura logística. La Región Insular sobresale por su consolidada red portuaria y aeroportuaria, lo que le confiere una ventaja competitiva significativa. En contraste, la Región Oriental presenta un grave rezago en infraestructura vial primaria y secundaria, lo que limita su conectividad, incrementa los costos logísticos y reduce su capacidad de integración a los mercados nacionales e internacionales.

La oferta de servicios logísticos especializados no es uniforme a nivel nacional la región Insular, junto con la Sierra y la Costa, presenta una cobertura más sólida en servicios clave como almacenamiento, cadena de frío y transporte multimodal. Sin embargo, el Oriente enfrenta una baja

disponibilidad de operadores logísticos y servicios especializados, lo que restringe su eficiencia y competitividad, especialmente para pequeños productores y empresas emergentes.

Las condiciones de movilidad y seguridad afectan de forma diferenciada a las regiones. La Sierra y la Costa enfrentan obstáculos críticos como congestión vehicular, inseguridad y restricciones para operar en horarios nocturnos, lo que disminuye la eficiencia logística urbana. En contraste, la Región Insular muestra un entorno más favorable, con menores niveles de tráfico y mejor percepción de seguridad, lo que permite operaciones logísticas más fluidas y predecibles.

Referencias

- Balza-Franco, V., & Cardona-Arbelaez, D. (2020). La relación entre logística, cadena de suministro y competitividad: una revisión de literatura. *Revista ESPACIOS*, 41(19), 1015. <https://www.revistaespacios.com/a20v41n19/a20v41n19p13.pdf>
- Banco Mundial. (2018). *Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos (1= baja a 5= alta)*. Banco Mundial y Facultad de Economía de Turku. <https://acortar.link/MBSEIf>
- Banco Mundial. (2023, abril). *Conectarse para competir 2023: Logística comercial en una economía global incierta* [Informe del Índice de Desempeño Logístico]. Banco Mundial. <https://acortar.link/9TgKjz>
- Calatayud, A., & Montes, L. (Eds.). (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción* [Monografía del BID No. 921]. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://acortar.link/Q7s8Qg>
- Calzado-Girón, D. (2020). La gestión logística de almacenes en el desarrollo de los operadores logísticos. *Ciencias Holguín*, 26(1), 59-73. <https://acortar.link/iosyso>
- Cámara de Comercio de Quito. (2023, noviembre). *Reporte Comercio Exterior – CCQ 11-2023* [Informe mensual]. <https://acortar.link/k57DRy>
- Cedillo-Chalaco, L., López-Vera, J., Jumbo-Ramos, K., & Tabares-Cedillo, C. (2025). Relación entre inversión logística y comercio en Ecuador: un análisis econométrico de cointegración. *INNOVA Research Journal*, 10(2), 67–80. <https://doi.org/10.33890/innova.v10.n2.2025.2757>
- Clúster Logístico del Ecuador. (2023, 11 de diciembre). *Informe de resultados: Encuesta Nacional Logística Ecuador 2023* [Informe técnico]. Clúster Logístico del Ecuador. <https://acortar.link/JTUsqj>
- Erazo, H., & Toledo, E. (2023). Factores que inciden en el uso de transporte sustentable en Ecuador. *Revista Económica*, 11(1), 9–15. <https://doi.org/10.54753/rve.v11i1.1614>
- Hurtado-Yugcha, J., Gamboa-Salinas, J., Mancheno-Saá, J., Ortiz-Morales, A., & Mancheno-Saá, M. (2020). Impacto de la logística Integral en la B.I. de micro-empresas comerciales de la zona 3 del Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 6(3), 503-518. <https://acortar.link/sk6iaD>
- Kara, K., Bentina, Z. & Yalçın, G (2022). Determinación del rendimiento del mercado logístico de los países en desarrollo mediante métodos de entropía y MABAC. *LogForum*, 18(4), 421-434. <https://doi.org/10.17270/J.LOG.2022.752>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTO]. (2014). *Política de Transporte e Infraestructura para la Movilidad y la Logística*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas Sistema Nacional del Transporte Multimodal. <https://acortar.link/ZpgcBt>

- Orbes, B., & López, M. (2024). Logística inversa en las microempresas textiles: caso Cantón Otavalo – Ecuador. *Ciencias Administrativas*, 24, 141. <https://doi.org/10.24215/23143738e141>
- Ramos, P. (2024). Satisfacción del cliente en la logística: un análisis de chatbots en las empresas líderes de Colombia, Perú y Ecuador. *RETOS. Revista de Ciencias de la Administración y Economía*, 14(27), 115-130. <https://doi.org/10.17163/ret.n27.2024.08>
- Yagual, A., Mite, M., Narváez, J., & Proaño, S. (2019). Efecto del crecimiento económico del sector logístico sobre el Producto Interno Bruto en Ecuador. *Revista de ciencias sociales*, 25(3), 186-199. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7026743>

Transparencia

Conflicto de interés

Los autores declaran que no existen conflictos de interés de naturaleza alguna como parte de la presente investigación.

Fuente de financiamiento

Los autores financiaron completamente la investigación.

Contribución de autoría

Julio Enrique Obregón Zabala: Conceptualización, metodología, software, validación, análisis formal, investigación, visualización, redacción - preparación del borrador original, redacción - revisión y edición, financiamiento, administración del proyecto, supervisión.

Arleth Gabriela Osorio Ruiz: Conceptualización, metodología, software, validación, análisis formal, investigación, gestión de datos, visualización, redacción - preparación del borrador original, redacción - revisión y edición, financiamiento, recursos, supervisión.

Diego David Moposita Vásquez: Conceptualización, metodología, validación, análisis formal, investigación, gestión de datos, visualización, redacción - preparación del borrador original, redacción - revisión y edición, financiamiento, recursos, supervisión.

Los autores contribuyeron activamente en el análisis de los resultados, revisión y aprobación del manuscrito final.