

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

IPT (Índice de Precios al Transportador) - Diciembre 2025			
Índice IPT(Base dic 2016=100)	167,36		
Variación IPT mensual	0,54%		
Variación IPT año corrido	5,53%		
variación IPT últimos 12 meses	5,53%		
Estructura de Costos Operativos - Diciembre 2025			
Concepto	Variación (%)	Incidencia (%)	Ponderación (%)
Combustibles	6,46	2,18	35,25
Salarios, prestaciones y comisiones	10,79	1,92	16,91
Costo de capital	-2,78	-0,41	14,37
Peajes	9,83	1,20	11,57
Llantas y neumáticos	-0,77	-0,06	7,90
Mantenimiento y reparación	7,52	0,50	7,08
Seguros	3,80	0,08	2,01
Lubricantes	1,95	0,03	1,64
Otros	0,20	0,00	1,36
Garajes y lavado	5,20	0,04	0,75
Filtros	3,35	0,02	0,80
Impuestos al vehículo	7,52	0,03	0,37
TOTAL MES		5,53	100

La variación del IPT de COLFECAR de enero a diciembre del 2025 fue de **5,53%**.

A continuación, presentamos el comportamiento y resultados de los componentes que hacen parte de la estructura de costos del sector transporte en el año 2025:

- El combustible diésel (participación = **35,25%**) entre enero y diciembre presentó una variación de **6,46%**, debido a los incrementos realizados por el gobierno nacional durante el año 2025 en materia del ingreso al productor, costos de distribución e impuestos. En diciembre de 2024 el precio promedio ponderado del galón diésel cerró en **10.371 pesos** y a diciembre de 2025 en **11.038 pesos**, es decir, se registró un aumento promedio de **670 pesos**.

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

Enero 28 de 2026

- Los salarios, prestaciones y comisiones (participación = **16,91%**) se ajustaron principalmente por el aumento del **9,54%** en salario mínimo, pasando de \$1.300.000 a \$1.423.500 y el aumento del **23%** en el Auxilio de Transporte pasando de \$162.000 a \$200.000, en total, el Salario Mínimo más el Auxilio de Transporte pasó de \$1.462.000 a \$1.623.500, lo que significó un aumento del **11,0%**.

Adicionalmente, la jornada laboral continuó reduciéndose de 46 horas a 44 horas, lo que implicó que el valor de la hora extra diurna aumentara de **\$7.736** a **\$8.088**, es decir, un incremento del **4,55%**.

Además, la Ley 2466 de 2025 o Reforma Laboral (aprobada en junio 25 de 2025), introdujo cambios relevantes en las modalidades de contratación laboral, al establecer que los contratos a término fijo no podrán exceder los cuatro (4) años y al otorgar carácter laboral al contrato de aprendizaje, con reconocimiento de prestaciones sociales, una remuneración del 75% del SMMLV en etapa lectiva y del 100% en etapa productiva a partir de junio de 2025.

De igual forma, la reforma laboral redefinió la jornada diurna y nocturna a partir de diciembre de 2025, fijando como horario nocturno el comprendido entre las 7:00 p.m. y las 6:00 a.m. (antes era de 9:00 p.m. a 6:00 a.m.), lo cual incide directamente en el pago de los recargos nocturnos.

Adicionalmente, se estableció un esquema de implementación gradual de la remuneración a los días de descanso obligatorio (domingos y festivos), con incrementos progresivos: antes de la reforma se pagaba el 75% sobre el valor de la hora ordinaria del salario del trabajador, con la reforma a partir de julio de 2025 se debe pagar el 80% del valor de la hora ordinaria de salario, en julio de 2026 pasará al 90% y en julio de 2027 pasará al 100% del valor de la hora ordinaria.

Finalmente, la ley incorporó medidas en materia de inclusión laboral, al exigir la vinculación de personas con discapacidad (2 empleados para empresas entre 100 y 500 empleados, 1 adicional por cada 100 empleados adicionales) a partir de junio de 2026.

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

Enero 28 de 2026

- El Costo de Capital de enero a diciembre de 2025 tuvo una variación negativa de **-2,78%** anual, debido al comportamiento del dólar y la disminución en las tasas de interés. El dólar tuvo promedios a la baja, la TRM en promedio durante diciembre de 2024 se ubicó en **\$4.386** y en diciembre de 2025 en **\$3.794**, lo que significa una reducción del **13,5%**, mientras que la tasa de intervención del Banco de la República se redujo de **9,50%** a **9,25%**.

ICTC del DANE

Por otra parte, para el último mes de 2025 el ICTC del DANE presentó una variación anual de **4,39%**, mientras que el IPT de COLFECAR reportó un aumento de **5,53% anual**.

Los resultados del DANE se explican por el crecimiento de los grupos de costos de Combustibles (**4,86%**), seguido de Costos fijos y peajes (**4,84%**) y Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (**3,98%**). Para los subgrupos de costos, las Llantas y el Costo de capital presentaron variaciones negativas de **-1,32%** y **-7,38%** respectivamente.

Para una mejor ilustración, en el siguiente cuadro detallamos la estructura de costos en donde se resaltan las diferencias respecto a las ponderaciones de ambos índices:

Concepto	DANE (ICTC)	COLFECAR (IPT)	Diferencia
Combustibles	40,20	35,25	4,95
Salarios, prestaciones y comisiones	17,45	16,91	0,54
Costo de capital	13,31	14,37	-1,06
Peajes	11,82	11,57	0,25
Llantas y neumáticos	5,52	7,90	-2,38
Mantenimiento y reparación	4,82	7,08	-2,26
Seguros	2,26	2,01	0,25
Lubricantes	1,62	1,64	-0,02
Otros	0,00	1,36	-1,36
Garajes y lavado	2,07	0,75	1,32
Filtros	0,57	0,80	-0,23
Impuestos al vehículo	0,36	0,37	-0,01
Total	100	100	

Las diferencias en las ponderaciones entre los mismos rubros para el ICTC y el IPT, se deben a la metodología y fuentes utilizadas para calcular ambos índices. Por un lado, el ICTC utilizó la encuesta básica a empresas de transporte de carga (2015) y por otro lado el IPT utilizó la estructura de costos del SICE-TAC que se construyó en la actualización que tuvo el sistema en 2016. Esta información es pública y corresponde a un análisis estadístico general del sector y no compromete información particular o sensible de las empresas de transporte de carga.

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

Enero 28 de 2026

CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

Es necesario resaltar que los dos Índices (IPT e ICTC) miden las **variaciones promedio** de los precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por carretera en el país.

Ninguno de los dos Índices tiene en cuenta dentro de su metodología **otros rubros que al final inciden en el valor del flete**, como, por ejemplo: **Viáticos** (teniendo en cuenta que la inflación de Alimentos y bebidas no alcohólicas fue de **5,07%** y de **Restaurantes y Hoteles** fue **7,91%**, ni **Servicios Logísticos** propios de la operación de transporte de carga como son: Cargues y descargues, Pesajes (en báscula) en las vías nacionales y el costo de entornamiento en puertos.

Tampoco tiene en cuenta costos y gastos operativos y administrativos propios de la empresa de transporte tales como: financiamiento al generador de carga, servicio al cliente, seguridad y Monitoreo, seguros, HSEQ, entre otros.

Dentro de estos índices no se contempla el impacto de las medidas adoptadas por el Ministerio de Hacienda para las empresas de transporte de carga, que comenzaron a regir a partir del 1.º de junio de 2025, al incrementar la **autorretención a título del impuesto sobre la renta**, que pasó del **1,1%** al **3,5%**, lo que representa un aumento de 2,4 puntos porcentuales, equivalente a un incremento del **218%**. Esta medida ha generado un impacto negativo y directo en la liquidez del sector, al reducir de manera significativa el flujo de caja disponible, afectar el capital de trabajo y aumentar los costos financieros, en la medida en que numerosas empresas han debido recurrir al endeudamiento para cumplir oportunamente con este anticipo del impuesto a favor de la DIAN, el cual se paga mensualmente.

Ninguno de los dos índices tampoco contempla de manera directa **los costos ocultos** debido a la disminución en la productividad de los vehículos de carga por causa de **837 bloqueos en las vías** durante 2025 por parte de las comunidades inconformes en vías nacionales y urbanas, **cierres viales** por causas de la naturaleza o fallas en la infraestructura y la **creciente ola de inseguridad** que no permite el tránsito las 24 horas en algunos departamentos y los sobre costos por cuenta de hurtos de vehículos y carga, incineración y vandalización de vehículos, extorsión, secuestro, entre otros.

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

Enero 28 de 2026

INCREMENTOS DE COSTOS 2026 EN EL SECTOR TRANSPORTE

Al igual que la inflación (**5,10%**) este tipo de indicadores (IPT e ICTC) sólo recogen las variaciones de los costos entre **enero a diciembre de 2025**, por lo tanto, **NO** tiene en cuenta los incrementos que ya vienen asumiendo y los que seguirán dándose para las empresas de transporte durante el 2026:

- **Combustible:** A partir del 1 de enero de 2026, el diésel se ajustó en **\$100**, además anualmente el gobierno en el mes de febrero realizará el ajuste ordinario de los impuestos y costos y gastos de distribución que se pagan en el galón diésel con base en la inflación del año 2025 (**5,10%**). Se debe considerar, además, posibles cambios que eventualmente realice el Ministerio de Minas y Energía durante el año.

- **Salarios:** Decretado a partir del 1 de enero de 2026, en donde el Salario Mínimo aumentó el **23,0%** al pasar de \$1.423.500 a \$1.750.905 y el aumento del **24,5%** en el Auxilio de Transporte pasando de \$200.000 a \$249.000, en total el Salario Mínimo más el Auxilio de Transporte pasó de \$1.623.500 a \$2.000.000, lo que significó un aumento del **23,2%** más las correspondientes prestaciones sociales que en total, lo que implica que para una empresa el Salario mínimo + Auxilio de transporte + Seguridad social + Prestaciones sociales = **\$2.864.457**

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que en julio de 2026 nuevamente se reducirá la jornada laboral de **44 horas a 42 horas** y esto implicará un nuevo incremento en el costo de las horas extras diurnas del **4,8%**, al pasar de \$9.948 a \$10.422.

- **Peajes:** Los peajes se ajustan el 16 de enero cada año con base en la inflación del año inmediatamente anterior, para 2026 el ajuste fue del **5,10%** para el caso de los peajes bajo jurisdicción del INVIAS (38) y bajo jurisdicción de municipios y gobernaciones (17), mientras que los peajes bajo jurisdicción de la ANI (119) se rigen de acuerdo con los contratos de cada una de las concesiones, por ejemplo 17 peajes tuvieron incrementos superiores al IPC, y se instalaron dos estaciones de peaje nuevas: Peaje Laberinto en octubre de 2025 (Corredor Neiva-Mocoa) y Peaje Santa Isabel en noviembre de 2025 (Corredor Nueva vía Medellín-Costa Norte) ([Descargar listado peajes 2026](#)).

Los incrementos que realizó el gobierno en enero de 2026 en materia de combustibles, salarios y peajes fueron cargados en el SICE-TAC el pasado 18 de enero de 2026, sin embargo, los demás componentes serán actualizados para el próximo 1 de febrero.

Índice de Precios al Transportador- IPT COLFECAR 2025

Enero 28 de 2026

SICE-TAC:

El Sistema de Información de Costos Eficientes - Transporte Automotor de Carga SICE-TAC (Decreto 1017/25), es de **obligatorio cumplimiento para todos los actores de la cadena** (Generadores de Carga, Empresas de Transporte y Propietarios de Vehículos). Es fundamental precisar que esta herramienta sólo contempla los costos del propietario del vehículo, por tanto, no considera: la utilidad del propietario del vehículo, ni mucho menos los costos, gastos y utilidad de una empresa de transporte.

A partir de diciembre de 2024 el Ministerio de Transporte no permite emitir manifiestos de carga por debajo del SICE-TAC, sistema que se **actualiza mensualmente** según la Resolución 57465/24, y adicionalmente impuso a partir del 30 de noviembre de 2025 el registro de tiempos logísticos a través de sistemas de monitoreo de flota, por lo que invitamos a todos los actores de la cadena de transporte a cumplir con las diferentes normas que regulan la actividad de transporte.

En tal sentido, es importante considerar los ajustes mensuales que se realizan en el SICE-TAC. Durante el año 2025 los fletes en la plataforma SICE-TAC presentaron un aumento acumulado promedio del **12%**, teniendo en cuenta el promedio de más de 5.200 rutas, 12 configuraciones vehiculares y 5 tipos de carga, para un total de más de 100 mil combinaciones. En todo caso, es importante precisar que en algunas rutas los fletes de mercado son muy superiores a los que se registran en el SICE-TAC.

El año 2026 seguirá marcado por la incertidumbre en materia de costos operativos, debido a los eventuales incrementos que pueda hacer el Gobierno Nacional sobre los principales componentes que hacen parte de la estructura de costos del sector o debido a factores externos, ante estos constantes cambios las empresas de transporte se están viendo afectadas por la volatilidad de los costos, en contraste con la periodicidad de los contratos que se suelen utilizar en el mercado con vigencias anuales. Hay que tener en cuenta que, ante esta nueva realidad regulatoria, el SICE-TAC es de obligatorio cumplimiento y considerando que éste cambia mensualmente de igual manera deben cambiar las condiciones de los contratos de transporte.

Déjanos saber que te pareció este ejemplar diligenciando nuestra encuesta de satisfacción: [CLICK AQUÍ](#)

AVISO DE RESPONSABILIDAD: Consulte el Aviso de responsabilidad en el [siguiente link](#)

#JuntosLogramosMás

