



Costos del transporte por carretera pisan el freno

Noviembre 26 de 2025

Equipo de Investigaciones

Presidente

José Ignacio López G.

Vicepresidente

Luz Magdalena Salas B.

Jefe de estudios macroeconómicos

Amira Mejía F.

Jefe de estudios sectoriales

Fabián Suárez N.

Investigadores

María Carolina Gutiérrez A.
María Paula Campos G.
Thomas Martínez R.
Daniel Aguilar F.
Luis Felipe González R.
Nicole Torres L.

- El transporte de carga por carretera es el principal medio de movilización de mercancías en el país. Entre enero y octubre de 2024, este sector movilizó 126,1 millones de toneladas, (89% del total).
- En octubre, el Índice de Costos del Transporte de Carga creció 6,0% anual, liderado por combustible (3 puntos porcentuales), conductores y ayudantes (1,8 puntos porcentuales) y peajes (1,3 puntos porcentuales).
- En lo corrido del año, los costos del transporte de carga acumulan un crecimiento de 4,16%, por debajo del 6,6% registrado en el mismo período del año anterior.
- Conductores y ayudantes lidera las contribuciones en la variación año corrido. con 1,7 puntos porcentuales, seguido por combustibles (1,5 puntos porcentuales) y peajes (1,2 puntos porcentuales).

La mayoría de los productos que consumen los hogares y los insumos que utilizan las empresas se transportan a través de las carreteras del país. Entre enero y octubre de 2025, el sector de transporte de carga por carretera movilizó 126,1 millones de toneladas, superando ampliamente el transporte por vías férreas (10,2 millones) y fluvial (5,3 millones)¹. Esta alta dependencia del transporte por carretera implica que cualquier variación en los costos logísticos tiene un impacto en el precio de los insumos y bienes que consumen empresas y hogares.

De acuerdo con el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) publicado por el DANE, que hace seguimiento a 29 rubros representativos del transporte de carga terrestre, en octubre de 2025 estos costos crecieron un 6,0% anual. El rubro de combustible fue el que más contribuyó a la variación anual, aportando 3,0 puntos porcentuales (pp), seguido por conductores y ayudantes (1,8pp) y peajes (1,3pp). Por el contrario, vehículo y su apalancamiento (-0,7pp) y llantas de dirección y tracción (-0,1pp cada una) registraron contribuciones negativas. Este comportamiento es previsible dada la importancia de esos rubros en la operación logística del transporte de carga.

Ahora bien, en lo corrido del año hasta octubre, el ICTC acumula una variación de 4,16%, por debajo del 6,6% registrado en el mismo período del año

¹ Las cifras presentadas tienen corte a junio para transporte férreo y agosto para transporte fluvial.

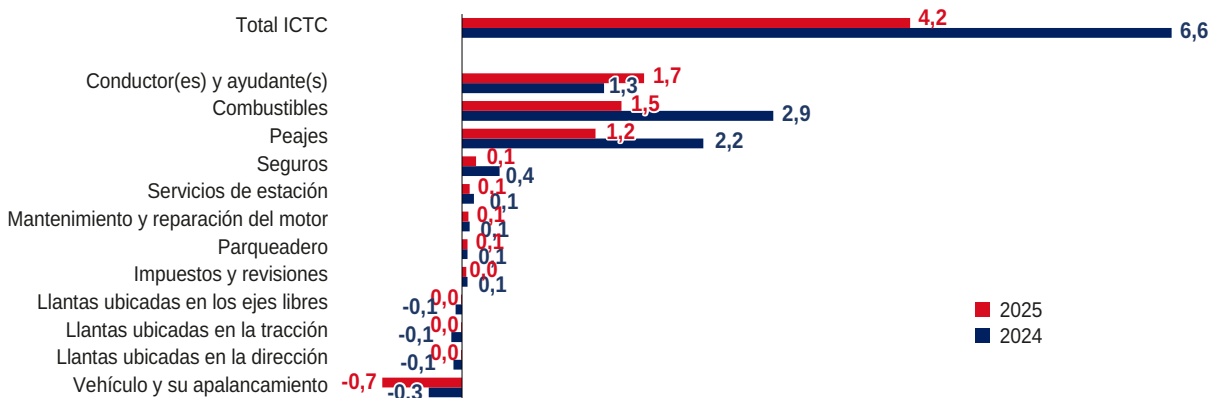
anterior. Esta desaceleración se explica principalmente por menores contribuciones de peajes y seguros vehiculares. En 2024, los peajes mostraron fuertes incrementos tras la normalización de tarifas que habían sido congeladas por el Gobierno en 2023, medida que generó un desequilibrio financiero en las concesiones.

Conductores y ayudantes es el rubro que más ha contribuido a la variación acumulada del indicador en el año, con un aporte de 1,7pp, 0,4pp por encima del año anterior (Gráfico 1). Este componente, que incluye los salarios de transportadores y ayudantes, mostró una variación anual de 9,7%, similar al incremento del salario mínimo decretado por el gobierno nacional (9,53%). Esto evidencia que, si bien los aumentos salariales buscan mejorar la capacidad adquisitiva de los trabajadores formales, también generan presiones sobre los costos del transporte de carga.

Le siguió combustibles con una variación anual de 3,9% y contribución de 1,5pp, inferior a los 2,9pp del año anterior, reflejando el efecto de los ajustes en el precio de la gasolina por el desmonte del subsidio a través del FEPC en 2024. Peajes es el tercer rubro que más presionó los costos, aportando 1,7pp con una variación anual de 9,3%.

La evolución del ICTC es un indicador relevante para monitorear las presiones inflacionarias, considerando que la mayoría de los bienes de consumo se transportan por carretera. Si bien la desaceleración en los costos de transporte es positiva, rubros clave como salarios y la indexación de seguros y trámites podrían revertir esta dinámica, incidiendo en mayores presiones en los costos del transporte de carga por carretera en el próximo año.

**Gráfico 1. Contribución a la variación ICTC
(enero – octubre 2024 y 2025, puntos porcentuales)**



Nota: el gráfico muestra 12 de los 29 rubros de seguimiento en el ICTC.

Fuente: elaboración ANIF con base en DANE.