

Contribuciones

Eduardo Suárez Mogollón

esuarezm@scotiabank.com.mx

Rodolfo Mitchell Cervera

mitchell.cervera@scotiabank.com.mx

Miguel Angel Saldaña Blanco

msaldanab@scotiabank.com.mx

Martha Alejandra Córdova Méndez

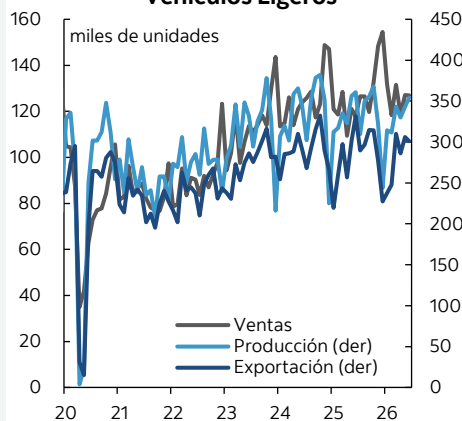
martha.cordovamendez@scotiabank.com.mx

Cynthia Hernández González

chgonzalez@scotiabank.com.mx

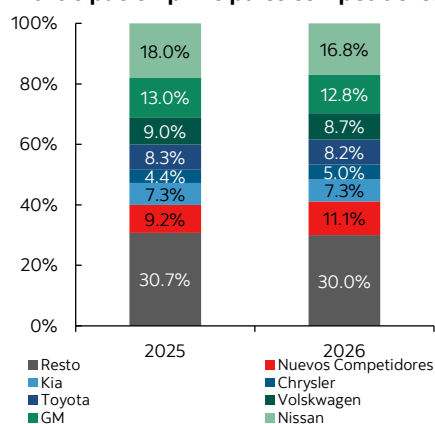
Gráficas

Evolución de la Industria Automotriz, Vehículos Ligeros



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

Participación principales competidores



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI. AMIA.

Panorama sector automotriz en el 2T de 2026.

Puntos clave

- El sector automotriz cerró el primer semestre de 2026 con señales mixtas, mostrando un panorama resiliente tanto en vehículos ligeros, como en vehículos pesados.
- Las ventas de vehículos ligeros mantuvieron una trayectoria favorable, al crecer 7.7% anual en junio y 5.3% en el acumulado del semestre, apoyadas por la resiliencia del mercado interno pese a un entorno de consumo y actividad económica más moderado.
- La producción y las exportaciones de vehículos ligeros muestran una recuperación limitada, con una producción acumulada casi sin cambios y exportaciones que avanzan 1.4% en el semestre, pero siguen expuestas a ajustes de armadoras, demanda externa y tensiones comerciales.
- En vehículos pesados, el repunte de junio todavía no revierte la debilidad acumulada, pues ventas minoristas, producción y exportaciones continúan en terreno negativo en el semestre.
- Hacia adelante, el sector dependerá de la demanda de Estados Unidos, la revisión del T-MEC y las decisiones de relocalización, factores que mantendrán elevada la incertidumbre, aunque México conserva ventajas relevantes como plataforma manufacturera regional.

Durante el primer semestre de 2026, el sector automotriz en México mostró un desempeño mixto. Por una parte, el mercado de vehículos ligeros continuó mostrando resiliencia por el lado de las ventas, que han logrado sostenerse frente a un entorno económico menos dinámico. La producción se mantuvo prácticamente estancada y las exportaciones mostraron una recuperación acumulada moderada—pese a la caída relevante durante el mes de junio—, reflejando la sensibilidad del sector a la demanda externa, las tensiones comerciales y los ajustes de producción de algunas armadoras. Por el lado de los vehículos pesados, el balance acumulado siguió débil, a pesar la mejora vista en las cifras de junio, las cuales podrían apuntar a una recuperación gradual, condicionada por factores como la inversión.

Vehículos Ligeros

Resultados mixtos durante el semestre para el panorama de autos

En junio, las ventas de vehículos ligeros alcanzaron 126,902 unidades, lo que representó un crecimiento anual de 7.7%, por encima del avance de 5.0% observado en mayo. Con ello, durante el primer semestre del año se comercializaron 754,518 unidades, equivalente a una variación anual acumulada de 5.3%, frente al avance de apenas 0.4% registrado en el mismo periodo del año anterior. En este sentido, el desempeño de las ventas continuó apuntando a cierta resiliencia del mercado interno, aun en un contexto de consumo moderado y menor dinamismo de la actividad económica.

Dentro de las marcas afiliadas a la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Nissan se mantuvo como líder del mercado, con una participación de 16.8% y 127,099 unidades vendidas durante el primer semestre. Le siguió General Motors, con 12.8% de participación, 96,921 unidades comercializadas y un crecimiento anual acumulado de 2.5%. En tercer lugar, se ubicó Volkswagen, con 8.7% del mercado, 65,565 vehículos vendidos y una variación anual acumulada de 1.5%. También destacaron Toyota, KIA y Mazda como algunos de los competidores más relevantes dentro del mercado nacional. No obstante, se observa una mayor presión competitiva por parte de nuevos participantes en el mercado, los cuales han ganado terreno frente a las marcas tradicionales. En particular, Nissan ha reducido su participación desde 18% en el total del año pasado a 16.8% en lo que va de 2026, mientras que este grupo de otros competidores ha incrementado su presencia de 9.2% a 11.1% en el mismo periodo, reflejando un entorno de mayor competencia y diversificación en la oferta.

En paralelo, las marcas no afiliadas a AMIA —varias de ellas asociadas con nuevos competidores de origen asiático— continuaron ganando visibilidad dentro del mercado mexicano. Si bien la información disponible en los registros oficiales no captura de forma completa a todos los participantes, [los reportes de la AMDA](#) sugieren que este grupo mantiene una presencia relevante. Esto puede considerarse un factor importante para explicar la mayor competencia en el mercado interno y la presión sobre las marcas tradicionales.

Por el lado de la producción, durante junio se produjeron 354,221 vehículos, lo que representó una caída anual de -1.9%, tras un retroceso de -3.7% en mayo y una variación positiva de 2.1% en abril. Por lo tanto, en los últimos seis meses, la producción ha mostrado un comportamiento moderado, con una variación anual acumulada de apenas 0.4%, sumando 1,996,304 unidades.

A nivel de marcas, Chrysler mostró un crecimiento acumulado de 34.9% durante el primer semestre del año, con 242,228 unidades producidas, seguida de Volkswagen, que creció 24.5% y produjo 198,297 unidades. Entre las marcas que mostraron caídas durante este periodo destacan Nissan (-25.8%) y Mercedes-Benz (-24.6%), ambas asociadas con los ajustes de producción en sus respectivas plantas —Nissan cerró su planta de Morelos el trimestre pasado, mientras que Mercedes-Benz anunció el año pasado que para finales de 2026 terminarían su producción en México—; así como Mazda (-22.1%) y BMW (-14.6%), que atenuaron sus caídas acumuladas con respecto al mes pasado tras mejores cifras en los últimos meses. En cuanto a participación de mercado, General Motors continúa liderando la producción de vehículos ligeros en México, con una participación de mercado de 22.1%; seguida de Nissan (13.6%), Chrysler (13.4%), Ford (10.6%) y Volkswagen (9.5%).

En cuanto a las exportaciones, el desempeño fue más contrastante. En junio se exportaron 301,009 vehículos ligeros, lo que representó una caída anual de -9.2%. No obstante, en el acumulado del primer semestre las exportaciones alcanzaron 1,689,245 unidades, con un crecimiento anual de 1.4%. Por marca, los mayores avances acumulados se observaron en Chrysler, con un crecimiento de 51.3%; Volkswagen, con 37.4%; así como Audi y Acura, ambas con incrementos de 13.4%. En términos de participación, General Motors continuó liderando las exportaciones de vehículos ligeros, con una cuota cercana a 24.2%, seguida por Chrysler (12.4%), Ford (11.6%), Nissan (9.6%) y Volkswagen (9.6%). La caída mensual de junio, frente al avance acumulado del semestre, sugiere que el sector exportador mantiene una trayectoria positiva pero vulnerable a ajustes puntuales de producción y a cambios en la demanda externa.

Riesgos y evolución hacia adelante

Hacia adelante, uno de los principales riesgos para el sector automotriz mexicano sigue concentrado en la demanda externa, particularmente de Estados Unidos. INEGI reporta que, durante el primer semestre del año, Estados Unidos concentró el 75.9% de las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros, por lo que cualquier desaceleración en ese mercado, cambios en preferencias de consumo o ajustes de inventarios pueden tener efectos directos sobre las exportaciones mexicanas. Esta exposición también implica que la industria mexicana es altamente sensible a cambios regulatorios, comerciales y políticos en este país.

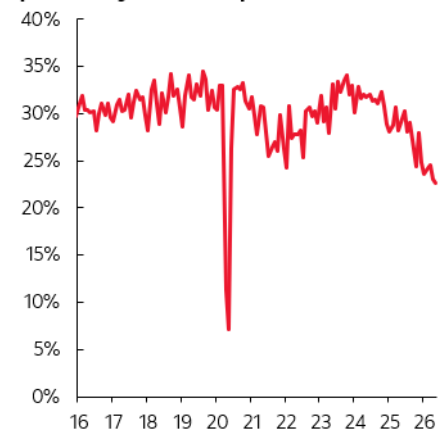
En este contexto, la revisión del T-MEC y la posibilidad de mayor rigor en reglas de origen, contenido regional o trazabilidad de cadenas de suministro se mantienen como factores clave a monitorear. Estas discusiones comerciales se conectan directamente con las decisiones de localización de producción, ya que las armadoras podrían buscar reducir exposición a posibles costos comerciales o aumentar la flexibilidad productiva dentro de Estados Unidos.

El reciente anuncio de Toyota ilustra esta dinámica. La compañía informó una inversión de 3,600 millones de dólares para ampliar su planta en San Antonio, Texas, con una segunda línea de ensamble destinada a la producción de Tacoma, además de la creación de 2,000 empleos y la expansión de la planta hacia 2030. Por lo tanto, se señaló que se prevé el traslado de parte de la producción de este modelo—el único modelo de la marca producido en México—desde Baja California hacia dicha planta en un periodo aproximado de cuatro años. Aunque la empresa reiteró su compromiso con sus operaciones en México, el movimiento refuerza la idea de que las armadoras están ajustando sus estrategias regionales ante un entorno comercial más incierto y una mayor presión para producir dentro de Estados Unidos.

En conjunto, estos factores ayudan a explicar parte de la moderación reciente en las exportaciones. Sin embargo, es importante matizar que, pese a esta desaceleración —e incluso a la reducción en su peso dentro de las exportaciones totales del país—, México continúa consolidándose como el principal proveedor de autos hacia Estados Unidos. Esto sugiere que, si bien el sector enfrenta presiones estructurales, mantiene una posición sólida dentro de las cadenas de valor de Norteamérica.

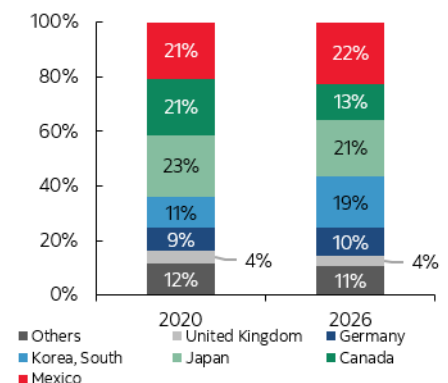
No obstante, la pérdida de participación relativa dentro de las exportaciones nacionales representa un foco de atención. Esta tendencia podría reflejar un desplazamiento gradual hacia otros sectores con menor contenido de valor agregado, tanto a nivel local como regional. En particular, el mayor dinamismo de industrias como la de electrodomésticos —con una participación relevante de insumos provenientes de Asia— plantea el riesgo de una recomposición exportadora menos intensiva en integración productiva regional, lo que podría limitar los beneficios de encadenamientos que históricamente ha generado la industria automotriz.

Exportaciones Automotrices como porcentaje de las Exportaciones Totales



Fuentes: Estudios Económicos Scotiabank, Banxico.

Exportaciones globales de autos a EE. UU.



Fuentes: Estudios Económicos Scotiabank, Census.
*Datos de 2026 hasta mayo.

Vehículos Pesados

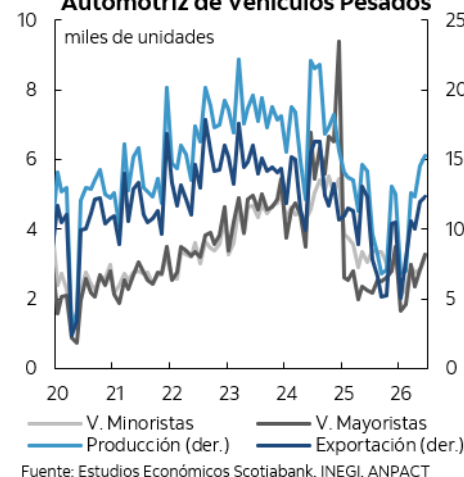
En junio, el panorama de vehículos pesados mostró una mejora frente a los meses previos, al registrar variaciones anuales positivas en todos sus componentes por primera vez en varios meses. Las ventas minoristas sumaron 3,194 unidades, con un crecimiento anual de 3.9%, mientras que las ventas mayoristas alcanzaron 3,278 unidades y repuntaron 45.5%. En la parte productiva, se fabricaron 15,262 unidades y se exportaron 12,730, lo que implicó avances anuales de 7.6% y 3.2%, respectivamente.

Sin embargo, el balance acumulado del año todavía sigue siendo débil. Durante el primer semestre, las ventas minoristas acumularon 16,072 unidades, equivalente a una caída de -21.8%; la producción sumó 70,876 unidades, con una contracción de -12.9%; y las exportaciones alcanzaron 58,260 unidades, con una baja de -14.5%. La excepción fueron las ventas mayoristas, que acumularon 14,979 unidades y mantuvieron un crecimiento de 3.0% gracias al repunte del último mes. Así, aunque junio ofrece una señal positiva, todavía no parece suficiente para confirmar una recuperación estructural del segmento.

La debilidad acumulada de vehículos pesados sigue estando estrechamente vinculada con el entorno de baja inversión. En el reporte del primer trimestre ya se señalaba que la inversión fija bruta, particularmente en maquinaria y equipo, había tenido un desempeño desfavorable, lo que limita la renovación de flotas y la compra de unidades nuevas. Esto afecta de manera directa a los vehículos pesados, dado que su demanda depende más de decisiones de inversión empresarial, transporte de carga, logística y expectativas de actividad productiva que del consumo de los hogares.

Por ello, el repunte de junio debe leerse con cautela. La mejora simultánea en ventas, producción y exportaciones podría ser una primera señal de normalización después de varios meses de debilidad, especialmente si comienza a estabilizarse la demanda de transporte y si las empresas retoman gradualmente planes de renovación de activos ante la depreciación natural de estos. Sin embargo, los niveles acumulados aún se mantienen por debajo de los observados en periodos más favorables, por lo que todavía no puede hablarse de una recuperación plena, ya que esta lectura pudo haber estado influida positivamente por efectos base. Para los próximos meses será clave observar si los avances mensuales se sostienen, si la inversión en maquinaria y equipo deja de contraerse y si la demanda externa —principalmente de Estados Unidos— logra mantener suficiente tracción para impulsar producción y exportaciones.

Evolución Sectorial de la Industria Automotriz de Vehículos Pesados



En conclusión

En conjunto, el sector automotriz mexicano cerró el primer semestre de 2026 con señales mixtas. Los vehículos ligeros mantuvieron un desempeño favorable en ventas internas, mientras que la producción permaneció prácticamente estancada y las exportaciones mostraron un avance acumulado moderado, pese a la caída mensual de junio. En vehículos pesados, la mejora reciente es alentadora, pero parte de una base débil y todavía no revierte el deterioro acumulado del año. Hacia adelante, la evolución del sector dependerá en gran medida de tres factores: la demanda estadounidense, el resultado de la revisión del T-MEC y las decisiones de relocalización de producción de las armadoras. En este contexto, México conserva ventajas relevantes como plataforma manufacturera regional, pero enfrenta el reto de preservar su competitividad en una industria cada vez más expuesta a consideraciones comerciales, regulatorias y estratégicas dentro de Norteamérica.

Ventas de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Junio 2025	Junio 2026	Var. Anual	Enero-Junio 2025	Enero-Junio 2026	Var. Acumulada	Participación 2026
Acura	46	54	17.4%	376	374	-0.5%	0.0%
Alfa Romeo	22	50	127.3%	122	232	90.2%	0.0%
Audi	792	740	-6.6%	4,243	4,496	6.0%	0.6%
Auteco	3	0	-100.0%	21	15	-28.6%	0.0%
Bentley	2	0	-100.0%	2	7	250.0%	0.0%
Bmw	1,353	1,334	-1.4%	7,322	6,961	-4.9%	0.9%
Changan	1,601	2,008	25.4%	7,224	11,325	56.8%	1.5%
Chrysler	4,928	6,397	29.8%	29,562	37,621	27.3%	5.0%
Fiat	289	250	-13.5%	2,699	1,705	-36.8%	0.2%
Ford Motor	4,497	4,600	2.3%	25,488	25,019	-1.8%	3.3%
Foton	139	263	89.2%	1,187	897	-24.4%	0.1%
Geely	1,584	4,103	159.0%	6,596	23,121	250.5%	3.1%
General Motors	14,736	14,884	1.0%	94,601	96,921	2.5%	12.8%
Great Wall Motor	1,039	1,056	1.6%	7,165	6,516	-9.1%	0.9%
Honda	2,765	2,991	8.2%	18,738	19,755	5.4%	2.6%
Hyundai	4,318	4,980	15.3%	25,239	26,434	4.7%	3.5%
Infiniti	47	90	91.5%	480	634	32.1%	0.1%
Isuzu	471	123	-73.9%	1,206	1,253	3.9%	0.2%
Jac	2,044	2,001	-2.1%	12,070	11,468	-5.0%	1.5%
Jetour Soueast	133	567	326.3%	360	3,039	744.2%	0.4%
Kia	9,410	9,506	1.0%	52,942	54,852	3.6%	7.3%
Land Rover	185	145	-21.6%	1,064	1,002	-5.8%	0.1%
Leapmotor	0	504	0.0%	0	504	0.0%	0.1%
Lexus	266	220	-17.3%	1,320	1,369	3.7%	0.2%
Lincoln	166	131	-21.1%	1,039	887	-14.6%	0.1%
Lynk&Co	0	168	0.0%	0	913	0.0%	0.1%
Mazda	7,126	9,328	30.9%	49,909	52,010	4.2%	6.9%
Mercedes Benz	1,089	1,030	-5.4%	5,720	4,543	-20.6%	0.6%
Mg Motor	3,675	4,873	32.6%	23,240	27,800	19.6%	3.7%
Mini	346	281	-18.8%	1,914	1,657	-13.4%	0.2%
Mitsubishi Motors	2,611	2,455	-6.0%	13,979	15,249	9.1%	2.0%
Motornation	250	17	-93.2%	1,418	443	-68.8%	0.1%
Nissan	21,153	19,279	-8.9%	128,283	127,099	-0.9%	16.8%
Peugeot	1,448	1,358	-6.2%	8,876	9,190	3.5%	1.2%
Porsche	281	300	6.8%	1,657	1,703	2.8%	0.2%
Renault	2,719	3,976	46.2%	14,883	17,316	16.4%	2.3%
Seat	1,648	1,757	6.6%	9,994	10,841	8.5%	1.4%
Subaru	300	400	33.3%	1,820	2,282	25.4%	0.3%
Suzuki	3,151	2,372	-24.7%	19,802	16,568	-16.3%	2.2%
Toyota	10,162	10,662	4.9%	60,260	62,129	3.1%	8.2%
Volkswagen	10,471	11,241	7.4%	64,593	65,565	1.5%	8.7%
Volvo	514	242	-52.9%	3,126	1,773	-43.3%	0.2%
Zeekr	0	166	0.0%	0	1,030	0.0%	0.1%
Marcas no registradas*	-	-	-	5,759	-	-	-
Total general	117,780	126,902	7.7%	716,299	754,518	5.3%	100%
Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank. *Marcas como Chirey y Omoda, dejaron de reportar al INEGI en marzo de 2025.							

Producción de Vehículos Ligeros por Marca

Marca	Junio 2025	Junio 2026	Var. Anual	Enero-Junio 2025	Enero-Junio 2026	Variación Acumulada	Participación 2026
Acura	3,182	4,054	-	18,417	19,261	4.6%	1.1%
Audi	14,110	6,740	-52.2%	64,782	69,138	6.7%	1.9%
Bmw	8,313	9,239	11.1%	49,654	42,403	-14.6%	2.6%
Chrysler	37,505	47,584	26.9%	179,575	242,228	34.9%	13.4%
Ford Motor	40,458	37,495	-7.3%	223,742	208,616	-6.8%	10.6%
General Motors	73,609	78,126	6.1%	436,106	445,658	2.2%	22.1%
Honda	15,180	15,647	3.1%	85,245	91,235	7.0%	4.4%
Jac	2,574	2,587	0.5%	14,660	12,654	-13.7%	0.7%
Kia	25,970	28,188	8.5%	143,080	155,013	8.3%	8.0%
Mazda	12,508	14,417	15.3%	99,222	77,286	-22.1%	4.1%
Mercedes Benz	5,147	155	-97.0%	29,064	21,910	-24.6%	0.0%
Nissan	59,112	48,127	-18.6%	341,530	253,572	-25.8%	13.6%
Toyota	27,108	28,350	4.6%	160,282	159,033	-0.8%	8.0%
Volkswagen	36,271	33,512	-7.6%	159,265	198,297	24.5%	9.5%
Total general	361,047	354,221	-1.9%	2,004,624	1,996,304	-0.4%	100.0%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Exportación de Vehículos Ligeros por Marca

Marca	Junio 2025	Junio 2026	Var. Anual	Enero-Junio 2025	Enero-Junio 2026	Variación Acumulada	Participación 2026
Acura	4,250	3,692	-13.1%	16,085	18,236	13.4%	1.2%
Audi	15,977	7,077	-55.7%	59,584	67,583	13.4%	2.4%
Bmw	8,159	8,939	9.6%	41,795	38,186	-8.6%	3.0%
Chrysler	23,404	42,637	82.2%	138,948	210,283	51.3%	14.2%
Ford Motor	40,715	34,541	-15.2%	218,457	195,639	-10.5%	11.5%
General Motors	72,324	75,695	4.7%	405,122	408,238	0.8%	25.2%
Honda	16,812	15,321	-8.9%	98,411	90,475	-8.1%	5.1%
Kia	19,642	21,416	9.0%	106,864	118,366	10.8%	7.1%
Mazda	9,955	7,511	-24.6%	51,406	43,757	-14.9%	2.5%
Mercedes Benz	5,861	2,081	-64.5%	24,740	23,165	-6.4%	0.7%
Nissan	53,289	28,670	-46.2%	228,974	162,047	-29.2%	9.5%
Toyota	26,974	26,184	-2.9%	158,048	151,454	-4.2%	8.7%
Volkswagen	34,155	27,245	-20.2%	117,750	161,816	37.4%	9.1%
Total general	331,517	301,009	-9.2%	1,666,184	1,689,245	1.4%	100.0%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Ventas Minoristas de Vehículos Pesados por Empresa									
Razón social	Marca	Segmento	Junio 2026	Enero-Junio 2026	Junio 2025	Enero-Junio 2025	Var. Anual	Var. Acum	Participación 2026
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	558	2,896	553	4,823	0.0%	-0.4%	18.0%
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	0	7	0	6	-	0.2%	0.0%
		Passenger	19	85	16	54	0.2%	0.6%	0.5%
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	171	788	145	723	0.2%	0.1%	4.9%
		Passenger	0	3	1	2	-1.0%	0.5%	0.0%
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	343	1363	217	1148	0.6%	0.2%	8.5%
		Pasajeros	1	5	1	5	0.0%	0.0%	0.0%
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	772	3588	671	5146	0.2%	-0.3%	22.3%
LDR Solutions	Foton	Carga	112	363	64	402	0.8%	-0.1%	2.3%
		Passenger	0	2	59	210	-1.0%	-1.0%	0.0%
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	21	215	39	127	-0.5%	0.7%	1.3%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	578	3297	579	3530	0.0%	-0.1%	20.5%
		Pasajeros	62	235	66	416	-0.1%	-0.4%	1.5%
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	3	39	5	66	-0.4%	-0.4%	0.2%
		Pasajeros	0	0	0	1	-	-1.0%	0.0%
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	117	798	290	1378	-0.6%	-0.4%	5.0%
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	130	504	72	365	0.8%	0.4%	3.1%
		Pasajeros	90	381	52	498	0.7%	-0.2%	2.4%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	92	499	62	658	0.5%	-0.2%	3.1%
		Pasajeros	42	320	76	344	-0.4%	-0.1%	2.0%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	61	339	82	377	-0.3%	-0.1%	2.1%
Volvo Trucks	Volvo Trucks	Carga	12	63	0	2	0.0%	30.5%	0.4%
No afiliadas a la ANPACT									
Emobility Operations, S. de R.L de C.V.	Auteco	Carga	4	38	0	4	0.00%	8.50%	0.24%
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	0	134	25	264	-1.00%	-0.49%	0.83%
Yutong de México, S.A. de C.V.	Yutong	Pasajeros	6	110	0	4	0.00%	26.50%	0.68%
Total general			3,194	16,072	3,075	20,553	-0.04%	0.28%	100%

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Ventas Mayoristas de Vehículos Pesados por Empresa									
Razón social	Marca	Segmento	Junio 2026	Enero-Junio 2026	Junio 2025	Enero-Junio 2025	Var. Anual	Var. Acum	Participación 2026
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	647	2,277	208	2,020	211%	0.1%	15.2%
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	0	6	0	0	-	-	0.0%
		Pasajeros	15	73	6	9	-	-	0.5%
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	173	793	28	68	-	-	5.3%
		Pasajeros	0	0	0	0	-	0.0%	0.0%
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	321	1464	335	1261	-4.2%	0.2%	9.8%
		Pasajeros	1	5	1	5	0.0%	0.0%	0.0%
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	867	3809	619	5318	40.1%	-0.3%	25.4%
LDR Solutions	Foton	Carga	51	351	13	227	292.3%	0.5%	2.3%
		Pasajeros	0	1	0	12	-	-0.9%	0.0%
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	10	125	23	102	-56.5%	0.2%	0.8%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	480	2547	520	2260	-7.7%	0.1%	17.0%
		Pasajeros	144	492	0	0	-	-	3.3%
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	0	1	0	2	-	-	0.0%
		Pasajeros	0	0	0	0	-	0.0%	0.0%
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	159	681	150	1210	6.0%	-0.4%	4.5%
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	130	504	72	365	80.6%	0.4%	3.4%
		Pasajeros	90	381	52	498	73.1%	-0.2%	2.5%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	84	582	112	483	-25.0%	0.2%	3.9%
		Pasajeros	39	304	7	44	-	5.9%	2.0%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	61	339	82	377	-25.6%	-0.1%	2.3%
Volvo Trucks	Volvo Trucks	Carga	0	8	0	0	-	-	0.1%
No afiliadas a la ANPACT									
Emobility Operations, S. de R.L de C.V.	Auteco	Carga	0	15	0	4	-	-	0.10%
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	0	111	25	264	-100.00%	-0.58%	0.74%
Yutong de México, S.A. de C.V.	Yutong	Pasajeros	6	110	0	4	-	-	0.73%
Total general			3,278	14,979	2,253	14,533	45.49%	3.07%	100%

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Producción de Vehículos Pesados por Empresa

Razón social	Marca	Segmento	Junio 2026	Enero-Junio 2026	Junio 2025	Enero-Junio 2025	Var. Anual	Var. Acum	Participación 2026
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Pasajeros	23	88	23	42	0%	1%	0.1%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	Carga	78	341	82	396	0%	0%	0.5%
		Pasajeros	0	0	2	38	-1%	-1%	0.0%
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Freightliner	Carga	9,379	44,380	8,554	47,174	0%	0%	62.6%
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	21	274	54	203	-1%	0%	0.4%
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	4,061	17,858	3,748	22,178	0%	0%	25.2%
		Pasajeros	120	405	0	0	0%	0%	0.6%
Isuzu Motors de México, S. de R. L.	Isuzu	Carga	138	780	156	642	0%	0%	1.1%
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	1,175	5,297	1,181	8,634	0%	0%	7.5%
Mercedes-Benz Autobuses	des-Benz Auto	Pasajeros	129	664	206	1,415	0%	-1%	0.9%
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	0	0	0	22	0%	-1%	0.0%
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	32	192	98	310	-1%	0%	0.3%
		Pasajeros	40	242	2	2	19%	120%	0.3%
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	66	355	83	400	0%	0%	0.5%
			15,262	70,876	14,189	81,456	16.15%	117.86%	100%

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Publicación de Estudios Económicos de Scotiabank – [Eduardo Suárez](#), [Rodolfo Mitchell Cervera](#), [Miguel A. Saldaña Blanco](#), [Martha Alejandra Córdova Méndez](#), [Cynthia Hernández González](#)

Visita nuestra [página](#) o [contáctanos](#).



Este documento, elaborado por la Dirección de Estudios Económicos, y dirigido exclusivamente a personas que radican en el territorio mexicano, es publicado con la única intención de proporcionar información y análisis con base en las fuentes que se consideran fidedignas y que, sin embargo, no garantizan su veracidad. Las opiniones, estimaciones y proyecciones contenidas aquí reflejan el punto de vista personal de los economistas y analistas de Scotiabank Inverlat señalados en el presente documento, no el de un área de negocio en particular y no necesariamente una opinión institucional. Dichas opiniones pueden modificarse de acuerdo con los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales, y no deben ser consideradas como una declaración unilateral de la voluntad, ni ser interpretadas como una oferta, sugerencia o invitación para comprar o vender valor alguno, o como una oferta, invitación o sugerencia para contratar los servicios de Scotiabank Inverlat. Asimismo, el presente análisis no puede ser entendido como una Asesoría de Inversiones ya que no constituye en forma alguna, una recomendación personalizada a quien lo recibe, por lo que la decisión de inversión sobre alguna o alguna (s) emisora (s) mencionada(s) en el presente análisis es responsabilidad exclusiva del cliente en función de su perfil de inversión. Este documento es de libre distribución de acuerdo con “Prácticas de Venta”. La compensación de los analistas que elaboraron el documento depende, entre otros factores, de la rentabilidad y la utilidad generada por todas las áreas de Scotiabank Inverlat, pero no por un negocio o área de negocio en particular. La compensación de los analistas no se relaciona con una recomendación en particular; la compensación, entre otros factores, depende de la asertividad de las estimaciones y recomendaciones contenidas en este documento. Los analistas no reciben compensación alguna por parte de las emisoras de los valores que se describen en este reporte. Asimismo, los analistas no percibieron compensación alguna de personas distintas al Grupo Financiero Scotiabank Inverlat o de sus subsidiarias y/o afiliadas con respecto a la elaboración de este reporte. Alguna de las empresas del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat puede realizar inversiones por cuenta propia en los valores descritos en este reporte. Scotiabank Inverlat o alguna otra empresa del Grupo pueden tener alguna relación de negocios con las emisoras de los valores contenidos en este reporte (agente colocador, agente estructurador, representante común, asesor financiero, servicios financieros, etc.). La Dirección de Estudios Económicos es un área independiente de las áreas de negocio, incluyendo el área de Operaciones y de Banca de Inversión y, no recibe remuneración, directriz, o de cualquier forma, influencia alguna por parte de las áreas de negocio que pueda afectar en cualquier sentido las opiniones contenidas en este documento. Este documento no puede fotocoparse, ser utilizado por cualquier medio electrónico o bien ser reproducido por algún otro medio o método en forma parcial o total; tampoco puede ser citado o divulgado sin la previa autorización de la Dirección de Estudios Económicos de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, S.A. de C.V. Los servicios de Scotia Inverlat Casa de Bolsa no están disponibles para personas en los Estados Unidos de América, salvo Inversionistas Institucionales Mayores (Major Institutional Investors) o Corredores Registrados (Registered Broker Dealers).