

# Transporte marítimo en Senegal

## A. CIFRAS CLAVE

Senegal posee **uno de los principales puertos de la subregión**: el Puerto Autónomo de Dakar (PAD). Debido a su excelente ubicación, el PAD ocupa una **posición estratégica en la intersección de rutas marítimas** que unen los diferentes continentes. En la actualidad, existen multitud de conexiones con diferentes puertos del mundo, tanto europeos y africanos como asiáticos y americanos.

El tráfico del PAD ha aumentado un 75 % en 2021: **de 12 Mt en 2013 a 21 Mt en 2021**. El PAD, que **concentra más del 90 % del comercio exterior de Senegal**, se configura además como puerta de entrada de mercancías a países de la subregión, muy particularmente a **Malí**.

### TRÁFICO Y ESTRUCTURA DEL PAD

|                               | 2021       | Evolución con respecto al año anterior |
|-------------------------------|------------|--|
| <b>Tráfico de mercancías</b>  | 21,84 Mt   | +13 %                                  |
| <b>Total de embarques</b>     | 4,04 Mt    | +11 %                                  |
| <b>Total de desembarques</b>  | 17,80 Mt   | +21 %                                  |
| <b>Escalas navieras</b>       | 2.929 uds. | +1,5 %                                 |
| <b>Transbordos de entrada</b> | 172.101 t  | +13 %                                  |
| <b>Transbordos de salida</b>  | 170.656 t  | +12 %                                  |
| <b>Tránsito hacia Malí</b>    | 2,8 Mt     | +4,9 %                                 |

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Los puertos de Senegal

Los puertos de Senegal pertenecen al Estado. **El PAD es una sociedad nacional controlada totalmente por el Estado** pero dotada de autonomía administrativa, mientras que los principales puertos secundarios de Senegal (Ziguinchor, Kaolack, y Saint Louis) dependen directamente del Organismo Nacional de Asuntos Marítimos (ANAM), aunque están gestionados en lo referente a gastos, alquileres, impuestos, por las Cámaras de Comercio Regionales a través de una concesión.

El Puerto de Dakar concentra la práctica totalidad del comercio, si bien existen otros puertos secundarios, como el de Ziguinchor, que sirve como plataforma para el transporte estacional de mango o anacardo, o el de Kaolack, un puerto fluvial interior desde el que se lleva a cabo el transporte del aceite de cacahuete.

### B.2. Infraestructura del PAD

El PAD descansa sobre una masa de agua de 177 hectáreas con profundidades entre 10 y 13 metros. Tiene una extensión de 3.260.000 m<sup>2</sup> y se divide en dos zonas perfectamente delimitadas: la zona sur, que reúne los muelles 1, 2 y 3, una zona militar y los talleres de reparación naval; la zona norte, que alberga los muelles 4, 5, 8 y 9 y la zona petrolífera; y, por último, se encuentra el muelle 10 que es el denominado muelle pesquero.



#### B.2.1. Zona sur

La zona sur está compuesta por tres muelles (1, 2 y 3). Las profundidades varían de 8,5 a 10 m. La zona sur recibe mercancía de carga general, el 20 % del tráfico de contenedores, el tráfico de tránsito a la República de Malí y el tráfico de pasajeros. Está equipada con 3 embarcaderos RO-RO, 12 para carga general, 2 para remolcadores, barcos patrulleros y lanchas. La organización es la siguiente:

- Muelle 1: terminal a granel;
- Muelle 2: terminal RO-RO;
- Muelle 3: tránsito con destino a Malí.

Después de una convocatoria internacional de ofertas, el PAD otorgó a Dakar Terminal, filial de Bolloré Africa Logistics, las operaciones de la terminal Ro-Ro del Puerto de Dakar por un periodo de 25 años. El contrato de concesión se refiere a las operaciones logísticas de los buques "Ro-Ro" que se utilizan principalmente para el transporte de vehículos.

#### B.2.2. Zona Norte

La zona norte se compone de cuatro muelles (4, 5, 8, 10) que incluyen la terminal a granel, la terminal de contenedores e instalaciones específicas para graneles líquidos (hidrocarburos refinados, aceite y vino) y graneles sólidos (fosfatos, metales raros, clínker, carbón, trigo, arroz).

- **Terminal de contenedores (muelle 4):** La terminal cuenta con un área de 24 ha y aproximadamente 720 metros de muelle lineal con tres embarcaderos dragados a 12-13 m de profundidad. Además de contenedores, también gestiona el tráfico de cereales y acero. La Terminal de Contenedores está gestionada por DP World

desde el 1 de enero de 2008. Esta concesión tiene una duración de 25 años, renovable otros 25 años. El tráfico anual es de alrededor de 300.000 TEU.

- **Terminal a granel (muelle 8):** Con una longitud de muelle de 700 m, la Terminal de Graneles de Senegal (TVS) está destinada al tráfico pesado no alimentario (principalmente minerales, fertilizantes y cementos). El Puerto de Dakar otorgó al operador NECOTRANS una concesión a 25 años por la explotación de productos pesados no alimentarios. Sin embargo, NECOTRANS cesó su actividad en 2017, y en la actualidad es el operador belga [SEA INVEST](#) el que ha tomado el control de la terminal de graneles.
- **Zona de hidrocarburos:** Funciona como punto de repostaje privilegiado para los buques. Ofrece una superficie disponible de 8.000 m<sup>2</sup>. Dispone de dos puestos con longitudes de 235 m y 267 m para un calado de 12 metros en relación al datum hidrográfico de referencia. Ha sido adjudicado al operador SEA INVEST por un periodo de 25 años.
- **Muelle pesquero (muelle 10):** concentra toda la actividad pesquera del PAD (transformación y conservación del pescado, naves frigoríficas, etc).

### B.3. Tamaño del mercado

El PAD es una referencia a nivel de infraestructura marítima en la región de África Occidental. Es el **segundo puerto**, tras el de Abiyán, en capacidad de acogida y su volumen total de tráfico ha ascendido hasta los 21,8 Mt en 2021, un récord histórico. Los incrementos han sido del 12 %, 24 %, 12 % y 8 % para importación, exportación, transbordo y tránsito, respectivamente. Este rebote significativo, caracterizado por la subida simultánea de los desembarques (11 %) hasta los 17,8 millones de toneladas y los embarques (21 %) hasta los 4,04 millones de toneladas, es una muestra de la reactivación y dinamización del comercio en Senegal con posterioridad a la COVID-19.

Respecto a la balanza comercial, es **tradicionalmente deficitaria** a favor de las importaciones. De acuerdo con las cifras aportadas por el propio PAD, del tonelaje total anual de mercancías, el **81 %** corresponde a **desembarques** y el **19 %** a **embarques**, lo que supone una mejora respecto a 2020. El incremento de las exportaciones y, especialmente, el tránsito hacia Malí han permitido corregir el saldo en los últimos años. Hasta 2015, gran parte de este tráfico se gestionaba a través del Puerto de Abiyán, pero ahora el **90 % se gestiona desde el PAD** (tanto de entrada como de salida). Un 30 % del tráfico total de contenedores del PAD pertenece a mercancía con destino u origen maliense. En 2021, el tránsito hacia Malí ha aumentado un 5 %.

Las navieras **CMA, MSC y MSK concentran el 80 % del tránsito** de la terminal de contenedores, mostrando una gran resistencia a la aparición de nuevas líneas en el mercado. En consecuencia, las principales empresas están formando alianzas. En la actualidad hay más de 15 líneas operativas. A pesar de que la cuota de mercado está más repartida, el volumen de negocio de las empresas aumenta, lo cual refleja el crecimiento del mercado senegalés.

### B.4. Principales actores

#### B.4.1. Empresas públicas

La **Agencia Nacional de Asuntos Marítimos (ANAM)** fue creada por el Decreto núm. 2009-583, de 18 de junio de 2009. Tutelada por el Ministerio de Pesca y Asuntos Marítimos, la ANAM tiene autonomía de gestión y carácter de administración pública. ANAM asume el desarrollo de políticas de Estado en materia de pesca, comercial y recreo, así como la aplicación de los convenios internacionales.

El **Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)** es un establecimiento público con carácter profesional que integra a los importadores/exportadores de mercancías marítimas. Tiene por objetivo mejorar las condiciones de transporte marítimo y asistencia a los cargadores.

El **Port Autonome de Dakar (PAD)** es el organismo nacional encargado de la explotación, mantenimiento y gestión del puerto.



## B.4.2. Principales actores privados

**ARKAS** opera en numerosos puertos del Mediterráneo y conecta Dakar con Algeciras, Valencia y Tarragona.

**BOLLORÉ** es un *holding* industrial y de inversión francés. Bolloré Transporte y Logística Senegal ofrece soluciones logísticas multimodales a medida en Senegal y en la subregión. Controla la terminal de contenedores. En 2022 decidieron finalizar todas sus operaciones logísticas en África, por lo que está en marcha el traspaso del negocio a MSC, un proceso que debería finalizar en marzo de 2023.

**CMA CGM** es la primera naviera del PAD, concentrando el 25 % del tránsito de contenedores. Conecta Dakar y Algeciras semanalmente con un tiempo de tránsito de 5 días.

**Dubai Ports World (DPW)** es una empresa emiratí que gestiona la terminal de contenedores en régimen de monopolio desde 2007 a través de la sociedad DP World Dakar S.A.

**GRIMALDI** une Valencia y Dakar con salidas cada 11 días desde Italia. Cuenta además con conexión con algunos de los principales puertos europeos (Marsella, Amberes, Hamburgo, Ámsterdam, Le Havre, etc.).

**HAPAG-LLOYD** es una naviera alemana que ha crecido notablemente en los últimos años hasta convertirse en el cuarto actor más importante en el PAD por volumen de contenedores.

**MAERSK** es la tercera naviera más importante y concentra el 21 % del tráfico de contenedores del PAD. Une Algeciras y Dakar semanalmente con un tránsito de 7 días

**MSC** es la segunda naviera del PAD y concentra el 23 % del tránsito de contenedores del PAD. Conecta Dakar y Las Palmas semanalmente, con un tránsito estimado en 3 días; desde donde realiza transbordos al resto de puertos de la península (Valencia en 11 días; Barcelona en 13 días). Es habitual, no obstante, que se anule la escala prevista en Las Palmas. Concentra el 23 % del tránsito de contenedores del PAD. La adquisición del negocio de Bolloré en Senegal debería finalizarse en 2022.

**SEA INVEST** es uno de los mayores operadores de graneles, frutas y líquidos a granel. SEA Invest está activo en más de 25 puertos en dos continentes y está integrado en un gran número de industrias.

Existen otras navieras internacionales que preparan su entrada en el PAD, como **Cosco** y **One**.

## B.4.3. La oferta española

Existen varias empresas transitarias que unen el puerto de Dakar con Europa, en general, y con España, en particular (entre ellas, las grandes navieras). De entre las principales compañías españolas del sector de transporte marítimo implantadas en el país destaca el papel de BOLUDA.

El **GRUPO BOLUDA** (Boluda Lines) cuenta con dos áreas de negocio en el PAD, la Unión de Remolcadores de Dakar (URD), que cuenta con cuatro remolcadores que sirven de apoyo a otros buques en sus maniobras, y la naviera propiamente, que cuenta con varias líneas marítimas regulares. Las rutas son las siguientes:

- Las Palmas - Nouakchott - Nouadhibou - Las Palmas
- Las Palmas - Cabo Verde (Praia, Mindelo, Sal, Boavista) - Las Palmas
- Las Palmas - Cabo Verde - Dakar - Las Palmas

Cuenta con dos líneas regulares que unen Las Palmas – Nuakchot – Nuadibú y Las Palmas – Cabo Verde (Praia, Mindelo, Sal, Boavista) – Dakar con una frecuencia de diez días.

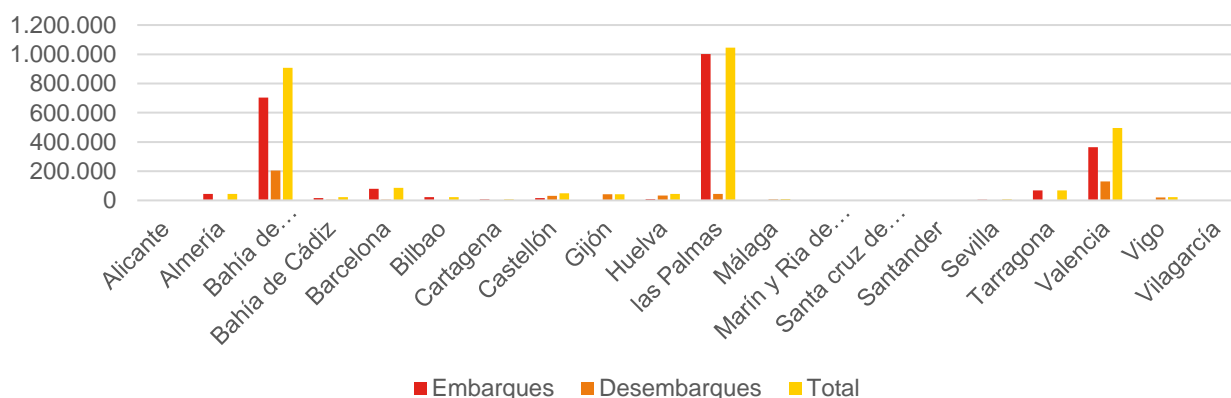
**ROMEU**, *holding* español de logística internacional de mercancías, abrió una filial en Senegal en el año 2022 a través de su Shipping Division, centrada en el transporte marítimo, gestión de contenedores, carga rodada, etc. A finales de 2022, se encuentra esperando la autorización para empezar a operar.

## B.5. Tarifas portuarias

| Costes para extraer el contenedor                     |   |
|---|---|
| Costes de descarga de la naviera                      | 300 €   |
| Coste de aduana                                       | 22 %-60 % del valor declarado de la mercancía |
| Costes del transporte                                 |   |
| Coste de tránsito                                     | 500 €   |
| Coste de transporte Zona-1 (80 km alrededor de Dakar) | 285 €   |
| Coste de transporte Zona-2 (hasta 125 km de Dakar)    | 360 €   |
| Penalizaciones (Dubai Port y la propia naviera)       |   |
| Reefer  | Cada día de demora (después de 2 días), 150 € |
| Drive   | Cada día de demora (después de 10 días), 80 € |

## C. CIFRAS DE NEGOCIO MARÍTIMO ENTRE ESPAÑA Y SENEGAL

En términos de comercio marítimo, Senegal es, para España, el **segundo socio** más importante de África Occidental, por delante de Costa de Marfil y Ghana, y superado únicamente por Nigeria. Desde la perspectiva española, y para 2021, el **número de toneladas embarcadas** hacia Senegal asciende a **2.347.074 toneladas** y el número de toneladas **desembarcadas** a **532.227 toneladas**.



El puerto español que más ha exportado al PAD es el de **las Palmas** (1.000.945 t), siguiéndole el de **Algeciras** (702.666 t) y **Valencia** (365.228 t). El puerto que más importaciones senegalesas ha recibido es el de Algeciras (203.706 t) siguiéndole el de Valencia (129.814 t).

## D. PROYECTOS PORTUARIOS

### D.1. Puerto de minerales de Bargny

La construcción del puerto de minerales de Bargny comenzó en diciembre de 2017. Aunque oficialmente no se ha inaugurado, ya ha efectuado algún tránsito de minerales y se espera que esté a pleno funcionamiento para **2023**. Está situado cerca de Diamniadio, a 35 kilómetros de Dakar y está diseñado para **facilitar el tráfico de los fosfatos** de Taiba y Thiès y **las minas de hierro y oro** situadas al este de Senegal. El puerto de minerales y granelero de 7 millones de toneladas de capacidad tendrá un costo total de más de 290.000 millones de FCFA.

El puerto, de 18 metros de calado, será uno de los más profundos de África y tendrá capacidad para acomodar buques más grandes de 120.000 toneladas. El puerto está estructurado en **tres terminales**: la primera se dedicará al tratamiento de cargas líquidas y servirá como depósito de productos petrolíferos y de almacenamiento de gas; la segunda albergará la mayor parte de la minería senegalesa, los fosfatos de Matam, el hierro, la bauxita, el circonio y otras alúminas; mientras que la tercera terminal estará destinada a la industrialización de mercancías como cereales envasados en obra, oleaginosas, calderería y producción de materiales de construcción.

## D.2. Le Nouveau Port Multimodal de Dakar

El 3 de enero de 2022 comenzó la construcción del nuevo puerto multimodal de Dakar, que debería estar operativo en cuatro o cinco años. Es un proyecto importante dentro del Plan Senegal Emergente, que pretende descongestionar las actividades del PAD hacia un nuevo puerto situado **a 70 km del actual**. Situado en **Ndayane**, su superficie debería alcanzar las **1.200 hectáreas**, más de tres veces la del actual puerto de Dakar y tendrá capacidad para albergar a los mayores buques mercantes.

A finales de 2020, el Estado firmó un acuerdo con la empresa emiratí **DP World** para la construcción del puerto, con una estimación de coste de 837 MUSD. El puerto estará respaldado por una zona económica especial de 300 hectáreas.

Aunque en un principio estaba concebido para reemplazar al PAD, actualmente se plantea la posibilidad de que el Nuevo Puerto vaya destinado a las operaciones de las grandes navieras (CMA, MSC y Maersk) y que el resto sigan operando en el PAD.

## D.3. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

| Legislación         | Contenido   |
|---------------------|---|
| 2016/06             | Código internacional de la navegación y de transportes en el río Senegal                |
| Ley 2010/09         | Policía portuaria   |
| Reglamento 6365     | Transporte de contenedores  |
| Reglamento 3686     | Mejora de dispositivos de control de la precaución y transporte de productos petroleros |
| Circular del puerto | Condiciones de acceso de navieras   |

En el plano internacional, el transporte marítimo se rige por el convenio de 9 de abril de 1965 para facilitar el tráfico marítimo internacional. Las empresas auxiliares de transporte marítimo tienen libertad para instalarse en Senegal, aunque deben obtener una aprobación. El cabotaje está reservado a las embarcaciones de bandera senegalesa.

En cuanto a **barreras no reglamentarias**, cabría destacar:

- **Informalidad en los procesos aduaneros y burocracia compleja**

La aduana senegalesa es compleja y está llena de obstáculos burocráticos. Se está tratando de facilitar su funcionamiento a través de la digitalización de los procesos, pero sigue siendo indispensable la presencialidad para determinadas operaciones, lo que perpetúa las barreras informales y las irregularidades, como solicitud de pagos extraoficiales. Además, la tabla de precios de aduanas es muy cambiante.

- **Impuestos: fiscalidad elevada e interpretación arbitraria de la ley**

Son comunes las negociaciones entre las empresas y el Estado para llegar a acuerdos acerca de la cantidad a pagar.

- **Coste de almacenamiento de contenedores variable en función de la mercancía.**

Senegal ha establecido unas tarifas específicas, "Tarifa SEMPOS" (Le Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal).

- **Infraestructuras deficientes**

Hay que destacar los problemas de acceso a las diferentes terminales derivados del mal estado de las instalaciones. Un ejemplo es el mal estado de la vía de acceso a la terminal de contenedores, que acentúa el tráfico en los días de lluvia y donde se dan atascos continuos y largas esperas. Estas deficiencias deberían solucionarse con la construcción del Nuevo Puerto.

## E. INFORMACIÓN ADICIONAL

Se puede encontrar información relevante del sector en las siguientes direcciones web:

- **Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM):** <http://www.anam.gouv.sn/>
- **Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC):** <http://www.cosec.sn/>
- **Port Autonome de Dakar (PAD):** <http://www.portdakar.sn/>
- **Ministerio de Pesca y de Economía Marítima:** <https://mpem.gouv.sn/>

Asimismo, estas páginas pueden ser de especial relevancia:

- **Sea Invest:** <http://www.sea-invest.com/company-detail/sea-invest-senegal/>
- **Boluda:** <https://www.boluda.com.es/es/inicio/>
- **Dubai Ports (DP World):** <http://web.dpworld.com/our-business/marine-terminals/middle-east-europe-africa/senegal-dakar-2/>
- **Bolloré:** <https://www.bolloré-transport-logistics.com/lentreprise/implantations/bolloré-transport-logistics-senegal.html>
- **Maersk Line/ DAMCO:** <http://www.damco.com/>
- **Mediterranean Shipping Company (MSC):** <https://www.msc.com/>
- **Arkas:** [http://www.arkasline.com.tr/en/container\\_tracking.html](http://www.arkasline.com.tr/en/container_tracking.html)
- **CMA CGM:** <http://www.cma-cgm.com/>
- **Grimaldi:** <https://www.grimaldi-lines.com/es>
- **African Infrastructure Investment Managers:** <https://aiimafrica.com/>

## F. CONTACTO

---

La **Oficina Económica y Comercial de España en Dakar** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Senegal**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Senegal, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Avenue Carde 5  
Plateau  
Dakar 4146 – Senegal  
Teléfono: +221 33 889 23 60  
Email: [dakar@comercio.mineco.es](mailto:dakar@comercio.mineco.es)  
<http://senegal.oficinascomerciales.es>

---

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**  
913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) [informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR  
Miguel Villarroya Martínez

Oficina Económica y Comercial  
de España en Dakar  
[dakar@comercio.mineco.es](mailto:dakar@comercio.mineco.es)  
Fecha: 09/12/2022

NIPO: 114-22-016-9

[www.icex.es](http://www.icex.es)



FICHAS SECTOR SENEGAL



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones