

# Asfaltindustrien skrumpør

**Vedligehold.** Kommunerne sparer på vedligeholdelsen af veje, og det sætter en konsolideringsbølge i gang i asfaltindustrien. Flere selskaber forsøger at kompensere med eksport.

**Af Carsten Steno**  
cs@berlingske.dk



Den danske asfaltindustri, der beskæftiger 2.000 ansatte og omsætter for 3,7 mia. kr., er kommet under hårdt pres, fordi kommunerne bruger færre penge på at vedligeholde deres veje.

Presset på virksomhederne fører nu til konsolideringer i branchen. Samtidig forsøger flere af branchens aktører at kompensere for det sløje hjemmemarked ved at asfaltere veje i udlandet.

En af branchens største spillere, Colas Danmark, som ejes af en fransk koncern, har netop overtaget svenske Skanskas asfalt- og vejaktiviteter i Danmark. Skanska sad på cirka syv procent af markedet.

En anden af branchens større virksomheder, Munck Asfalt i Nyborg, er begyndt at bygge veje i Bangladesh, hvor Danida medfinansierer et vejrprojekt til 300 mio. kroner. Munck Asfalt hed tidligere Tarco og var dengang kommunalt ejet. En tredje stor aktør, den sønderjyske entreprenørkoncern Arkild, er rykket ind på det nordtyske marked.

Den finske virksomhed Lemmingkainen med hovedkontor i Silkeborg har fået stor del af motorvejsordrerne blandt andet omkring selskabets hjemby, hvor Aarhus i disse år forbindes med Herring med en ny firesporret vejforbindelse.

## Kommunerne sparer

Den administrerende direktør for Colas Hans Oluf Krog, der også er formand for brancheorganisationen Asfaltindustrien, siger, at kommunalreformene har mindsket antallet af kunder væsentligt, og det betyder sammenlægninger i branchen. Tidligere var mange veje ejet af amterne, og de havde en mere rullende planlægning af vedligeholdelsen.

»De nye storkommuner sparer meget på vedligehold af veje. På den måde skubber de en stor vedligeholdelsespuddel foran sig. Kommunernes adfærd er grundlæggende ufornuftig ud fra et økonomisk synspunkt, men i branchen må vi tilpasse os,« siger han.

Det er især større statslige vejbyggerier som f.eks. udvidelse af motorvejene på Sjælland, færdiggørelse af de midtjyske motorveje, den nye motorafkørsel gennem Odsherred og ny anlæg i forbindelse med den faste forbindelse mellem Lolland og Femern, der har holdt hånden under branchen i de senere år.

Det private marked, hvor f.eks. landbrug, havne, flyvepladser og butikcentre etablerer nye veje og parkeringspladser, har også ligget under tryk længe.

## Eksportører til Østeuropa

Pankas i Vedbæk, der er en af branchens få rent danskejede virksomheder, har for længst taget konsekvensen af det beskudne danske hjemmemarked. Pankas begyndte allerede at fabrikere vejbelægninger i Østeuropa efter Murens fald for snart 25 år siden. Selskabet producerer en række specialbelægninger og har datterselskaber i alle de østeuropæiske lande.

»Det har været en god – om end til tider besværlig – forretning at producere materialer til vejbelægning i Østeuropa og Tyskland. Bureaunkrateret er omfattende. En dansk kontrakt på en mindre vejbelægning til f.eks. tre mio. kr. fylder vel ni A4-sider. I Tyskland og Polen fylder den tilsvarende kontrakt to tykke ringbind med alle sider tæt beskrevet.



Der lægges stadig asfalt på de danske veje, men det er mest staten, der sætter arbejdet i gang. Den svage efterspørgsel fører til konsolidering i branchen. Aktivfoto: Brian Berg

## Virksomheder på det danske asfaltmarked

Virksomhed	Ejerskab	Omsætning, mio. kr.	Resultat før skat, mio. kr.	Overskudsgrad
<b>Pankas</b>	Dansk/privat	325	8	2,5
<b>Colas</b>	Fransk	654	33	5,0
<b>Munck Asfalt</b>	Dansk/privat	450	33	7,3
<b>Lemmingkainen</b>	Finsk	653	17	2,5

**NCC og Arkil** er andre større aktører i branchen, men de aflægger ikke selvstrændigt regnskab.

**BERLINGSKE** INFOGRAFIK/ML

KILDE / ÅRSREGNSKABER 2012

## ➔ fakta

### FÆRRE VEJE DE NÆSTE ÅR

● Frem til 2016 falder statens bevilninger til veje fra fem til to mia. kr. om året. Herefter stiger de til tre mia. kroner – primært på grund af Femern-forbindelsen, den nye jernbanebro over Storstrømmen og den vedtagne motorvej fra Herring til Holstebro.

● Kommunerne venter et fald i anlægsinvesteringerne. Der udstykkes heller ikke ret mange nye byggegrunde og dertilhørende tilslutningsveje. Vedligeholdelsesbudgetterne stagnerer eller falder også i de fleste kommuner.

MILDE/DANSK VEJFORENING

Du kan aldrig være sikker på, at en handel er i hus, før den er godkendt af den lokale notar,« siger John Kruse Larsen, administrerende direktør i Pankas.

Vejbelægningseksportører som Pankas rammes også af, at EUs bevilninger til veje i Østeuropa svinger efter politiske forhold. EU har således trukket tilsagn om vejfinansiering i Ungarn tilbage, fordi EU er utilfreds med den politik, som det nuværende konservative styre under Viktor Orbán fører.

I Polen er den danske og andre europæiske belægningsleverandører ramt af billige tilbud fra kinesiske konkurrenter, som imidlertid har trukket sig ud markedet igen.

»Det polske marked er lige nu ikke godt at operere i, men der er andre steder i Østeuropa, hvor der er fine muligheder. Alt i alt har vi gennem årene haft en god forretning på vores udenlandske aktiviteter,« tilføjer John Kruse Larsen.

Indtjeningsmæssigt mærker branchen det presede marked. Ingen 2013-regnskaber er dog endnu offentliggjort.

Således kommer Colas ifølge direktør Hans Krog og med et resultat, der ikke helt lever op til forventningerne, og det samme gør sig gældende for Pankas.

Branchens gennemsnitlige overskudsgrad i 2012 var på fem, hvilket ikke er specielt imponerende.