

KROVINIŲ IR KELEIVIŲ GABENIMO LIETUVOS KELIŲ TRANSPORTU 2000–2012 M. SĄSAJŲ SU AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS TENDENCIJOMIS ANALIZĖ

Erika Gegelevičiūtė, Lietuvos edukologijos universitetas

SANTRAUKA

Kelių transporto tematika yra aktuali šiomis dienomis, kadangi kelių transportas apima apie 98 proc. keleivių pervežimo ir apie 43 proc. krovinių gabenimo, palyginti su kitomis transporto rūšimis. Šiuo metu jau yra parengta Ilgalaikė Lietuvos transporto plėtros strategija (iki 2025 m.), kurioje numatoma pasiekti geresnę kelių būklę, modernizuoti kelių tinklus. Straipsnyje pateikiama keleivių vežimo ir krovinių gabenimo kelių transportu analizė 2000–2012 m. Aptariamos keleivių vežimo ir krovinių gabenimo sąsajos su automobilių infrastruktūros plėtros tendencijomis.

Reikšminiai žodžiai: transportas, keleiviai, kroviniai, gabenimas, infrastruktūra.

ĮVADAS

Transporto vaidmuo kalbant apie erdvinius ryšius tarp vietovių yra esminis. Tai yra būtinas pasaulio ūkio egzistavimo komponentas, kuris kuria svarbius ryšius tarp įvairių vietovių, ekonominių veiklų ir gyventojų. Transportas – tai ūkio šaka, apimanti keleivių vežimą ir krovinių gabenimą įvairiomis transporto priemonėmis.

Šiuo metu visame pasaulyje sparčiai plėtojasi automobilių kelių transportas, turintis didžiausią reikšmę vežant keleivius (80 proc.), taip pat vežant krovinis trumpais ir vidutiniais atstumais. Nuo automobilių kelių transporto yra neatšiejama ir kelių infrastruktūra, tai – keliai, tiltai ir viadukai, kelkraščiai, inžineriniai statiniai, automobilių aikštelės ir pan. Automobilis dabar yra kiekvienos šalies techninės, socialinės bei kultūrinės pažangos, žmogaus materialios gerovės rodiklis. Daugelyje Europos šalių automobilių transportas yra dominuojanti transporto rūšis. Lietuva – ne išimtis.

Atkūrus nepriklausomybę, Lietuvoje pradėtos vykdyti ekonominės reformos, kurių tikslas – stiprinti valstybę, siekti, kad Lietuvos ekonomika taptų konkurencinga pasaulio rinkose. Pokyčiai lėmė pasikeitimus prekių ir paslaugų rinkose, kurių tolesnis plėtojimas neatsiejamas nuo pagrindinės logistikos sistemos dalies – transporto plėtros.

Kadangi kelių transportas Lietuvoje darosi vis svarbesnis ir įgyja išskirtinę reikšmę, o keleiviai ir kroviniai yra pagrindinė Lietuvos kelių transporto produkcija, todėl šio straipsnio tikslas – panagrinėti krovinių gabenimo ir keleivių vežimo kaitą bei priežastis paskutiniaisiais metais.

AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ DINAMIKA

Kelių transportu yra gabenami kroviniai ir vežami keleiviai. Transporto srityje nekuriama naujų produktų ar naujų daiktų, o tik gabenama produkcija, kuri yra sukurta pramonėje, žemės ūkyje ar paslaugų sektoriuje. Transportu gabenant produkciją, vyksta materialinis procesas – produkcijos vietos pakeitimas, jos pristatymas vartotojui. Tai ir sudaro transporto, kaip materialinės gamybos šakos, esmę. Produkto gamyba tik tada galutinai baigta, kai produktas yra pristatomas į vartojimo vietą – vartojimui arba tolesniam jo perdirbimui.

Kelių transportas, juo gabenant krovinius, toliau tęsia gamybos procesą paskirstymo srityje, o vežant keleivius, tenkinami žmonių susisiekimo poreikiai, t. y. dalyvaujama aptarnavimo srityje. Transporte gamybos procesai ir produkcijos realizavimas susilieja į vieną bendrą visumą, kai kitose materialinėse gamybos šakose šie procesai yra savarankiški. Vežimo produkcijos vertė sukuriama taip pat, kaip ir kitose materialinės gamybos šakose. Šio straipsnio tikslas – paanalizuoti keleivių gabenimo ir krovinių vežimo 2000–2012 m. statistinius duomenis, aptarti sąsajas su automobilių kelių infrastruktūros plėtros tendencijomis.

AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO 2000–2012 M. KELEIVIŲ VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU ANALIZĖ

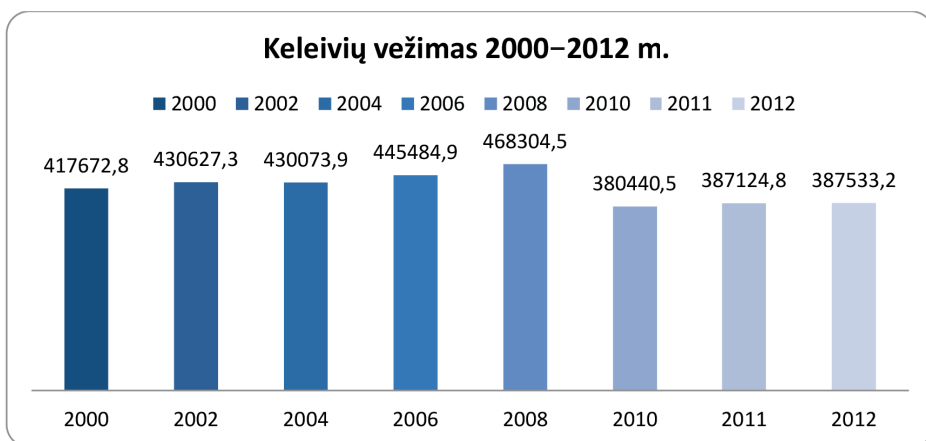
Lietuvoje kelių transportas yra pagrindinė keleivių vežimo priemonė. Šiandien Europos Sąjungos (ES) dviem gyventojams tenka beveik po vieną automobilį. Tačiau Lietuvoje daugiausiai keleivių yra gabenama autobusais. Keleiviai vežami reguliariais, specialiais ir užsakomaisiais reisais.

Vežti keleivius reguliariais reisais reikia leidimo, kurį išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija. Leidimai išduodami arba keičiami „Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais“ išdavimo taisyklių nustatyta tvarka.

Pagal Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 str. 4 dalį iš anksto sudarytos, bendrą kelionės tikslą turinčios keleivių grupės užsakomaisiais reisais vežamos turint keleivių vežimo sutartis ir keleivių vežimo lapus.

Specialiaisiais reisais vežamos specialios keleivių grupės: darbuotojai į darbo vietas ir iš jų, moksleiviai į mokyklas ir iš jų, kariai ir jų šeimos nariai į karių dislokacijos vietas ir iš jų bei pan.

Norint geriau suprasti keleivių vežimo kelių transportu tendencijas, reikia paanalizuoti statistinius duomenis. Nuo 2000 m. iki 2006 m. keleivių vežimas kelių transportu buvo išaugęs nuo 417 672,8 iki 445 484,9 tūkst. keleivių per metus. Nuo 2006 m. iki 2012 m. keleivių vežimas sumažėjo 57 951,7 tūkst. keleivių. Iš viso 2000–2012 m. laikotarpiu keleivių skaičius sumažėjo 30 139,6 tūkst. (žr. 1 pav.). Vežant keleivius kelių transportu populiariesnis buvo pervežimas autobusais, visu analizuojamu laikotarpiu jis lenkė pervežimą troleibusais. Keleivių vežimo autobusų transportu padidėjimas pastebimas 2006 m. (311 951 tūkst.). 2008 m. prasidėjusi ekonominė krizė paveikė keleivių pervežimą, buvo pakeisti autobusų reisai, iki 2010 m. vežimo apimtis mažėjo. 2012 m. autobusų keleivių skaičius siekė 275 130,7 tūkst., o troleibusų keleivių skaičius 2012 m. buvo 112 402,5 tūkst. (žr. 1 lentelę).



1 pav. Keleivių vežimas (iš viso, tūkst.)

Vidaus vežimo kelių transportu srityje didžiausias keleivių skaičius buvo 2008 m. (467 517,7 tūkst.) keleivių. Nuo 2008 m. iki 2011 m. sumažėjo 811 131 tūkst. keleivių. Vykdam šiuos pervežimus populiariausia transporto priemonė buvo autobusai. Didžiausias keleivių skaičius autobusais buvo 2008 m., jis siekė 316 509,4 tūkst. keleivių. Kalbant apie vidaus vežimą 2000–2011 m. pastebimas keleivių vežimo troleibusais sumažėjimas iki 47 031,8 tūkst. keleivių. Taip yra todėl, kad pagrindinė visuomeninio transporto rūšis Lietuvos miestuose yra autobusai – jie kursuoja tiek šalies miestuose, tiek kaimuose. Važiavimą autobusais renkasi daugiau žmonių, nes jų važiavimo trajektorija yra platesnė negu troleibusų. Be to, troleibusai kursuoja tik didžiuosiuose Lietuvos miestuose.

1 lentelė. Keleivių vežimas kelių transportu

Iš viso vežta keleivių, tūkst.	Metai							
	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012
Kelių transportu	417 672,8	430 627,3	430 073,9	445 484,9	468 304,5	380 440,5	387 124,8	387 533,2
Autobusais	258 338,5	264 962,3	297 824,8	311 951	317 296,2	268 686,9	274 822,3	275 130,7
Troleibusais	159 334,3	165 665	132 249,1	133 533,9	151 008,3	111 753,6	112 302,5	112 402,5
Vidaus vežimas								
Kelių transportu (iš viso)	258 338,5	264 962,3	297 824,8	443 816,1	467 517,7	379 864,5	386 404,6	–
Autobusais	256 709,9	263 645,0	296 182,8	310 282,2	316 509,4	268 110,9	274 102,1	–
Troleibusais	159 334,3	165 665,0	132 249,1	133 533,9	151 008,3	111 753,6	112 302,5	–
Tarptautinis vežimas								
Kelių transportu (autobusais)	1628,6	1317,3	1642,0	1668,8	786,8	576,0	720,2	–

Sudaryta remiantis: *Lietuvos statistikos metraštis*. (2012). Vilnius: Lietuvos statistikos departamentas, 573.

Tarptautinio keleivių vežimo tendencijos pakito Lietuvai įstojus į ES (2004 m.), kai atsivėrė tarptautinio vežimo rinka. Vien per 2005 m. Valstybinė kelių transporto inspekcija išdavė 63 Europos Bendrijos leidimus, net 601 Europos Bendrijos liudijimų kopiją, 9435 kelionės lapus vežti keleivius tarptautinio susisiekimo autobusų maršrutais, 41 licenciją ir net 1056 licencijos korteles vežti keleivius tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais (Butkevičius, 2008).

Kai Lietuva įstojo į ES, padidėjo finansinis pajėgumas gaunant Europos Bendrijos leidimą, skirtą tarptautiniams maršrutams. 32 000 litų buvo skirta pirmajai transporto priemonei ir 18 000 litų – kiekvienai kitai transporto priemonei. Dėl to kelių transporto priemonių parkas gerokai išaugo.

Atsivėrusios ES valstybių narių sienos ir atnaujintas kelių transporto priemonių parkas lėmė keleivių skaičiaus augimą tarptautinio vežimo srityje. 2004–2006 m. laikotarpiu keleivių padidėjo 26,8 tūkst. Tačiau iki 2009 m. vyravo mažėjimo tendencija. Tai galėjo lemti besiplečiančių pigių skrydžių aviakompanijų įsikūrimas Lietuvoje, tad vietoje ilgų ir nepatogių kelionių autobusais vis dažniau buvo pasirenkami skrydžiai lėktuvu. Nuo 2010 m. vėl pastebimas keleivių, važiuojančių autobusais tarptautiniais maršrutais, skaičiaus augimas.

Apibendrinant keleivių vežimą kelių transportu, galima teigti, kad Lietuvos įstojimas į ES daugiausiai įtakos turėjo keleivių vežimui tarptautiniais maršrutais ir nedidelę įtaką šalies vidaus keleivių vežimui, kadangi šią sritį reguliuoja pati valstybė. Keleivių vežimas buvo pasiekęs aukščiausių skaičių maždaug 2006–2008 m. laikotarpiu, tačiau ekonominės krizės metu, kuri prasidėjo 2008–2009 m., keleivių vežimas buvo pradėjęs mažėti. 2011 m. keleivių vežimas kelių transportu (autobusais) vėl atsigauja, ir manoma, kad vežimas keleivių transportu turėtų didėti ir toliau.

AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO 2000–2012 M. KROVINIŲ GABENIMO KELIŲ TRANSPORTU ANALIZĖ

Krovinių gabenimas – pastaruosiu metu paplitęs terminas, apibrėžiantis didelį ratą operacijų, kurios atliekamos nuo produkcijos pagaminimo iki pateikimo ją vartotojams. Šias operacijas sudaro: medžiagų vežimas, sandėliavimas ir saugojimas, komplektavimas, įpakavimas, taip pat gabenimas bet kokia transporto rūšimi. Čia priklauso ir tokios operacijos kaip: maršruto parinkimas, eismo grafikų sudarymas ir transporto priemonių techninis aptarnavimas.

Gabenimo operacijų tikslas yra likviduoti teritorinį skirtumą tarp gamintojo ir vartotojo, užtikrinti saugų krovinių vežimą, juos laiku pristatant iš gamybos vietos į vartojimo vietą, kur ir kada jie yra reikalingi.

Transportuojant krovinius daug reikšmės turi transporto ekspedicinės įmonės, kurių tikslas – parinkti prekei patį tinkamiausią transportą, geografinį maršrutą, atsižvelgiant į įvairių transporto rūšių privalumus bei trūkumus.

Krovinių gabenimo reikšmė Lietuvoje yra didelė, tą galima vaizdžiai matyti iš toliau pateiktos lentelės (žr. 2 lentelę).

2 lentelė. Krovinių gabenimas kelių transportu

Tūkst. tonų (iš viso)	Metai							
	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012
	45013,4	45046,7	51456,1	56026,0	59426,5	44716,3	46019,1	48427,6
Vidaus vežimas	40747,5	39311,5	44742,8	44669,1	46325,5	30912,5	30295,5	30991,9
Tarptautinis vežimas	4265,9	5735,2	6713,3	11357,0	13100,5	13803,8	15723,5	17435,6
Pakrauta	1688,4	2370,5	2648,0	3705,1	3955,7	4555,2	4895,1	5483,2
Iškrauta	1441,3	1970,4	2235,8	3164,4	3270,1	2893,2	3335,0	3645,8
Tarp kitų šalių	1037,1	1352,2	1755,5	4240,0	5621,9	6068,8	7200,4	7710,1
Kabotažas	99,1	42,1	74,0	247,5	253,4	268,6	293,0	596,5

Parengta remiantis: *Lietuvos statistikos metraštis*. (2012). Vilnius: Lietuvos statistikos departamentas, 567.

Krovinių gabenimo mastai tonomis nuo 2000 m. iki 2008 m. padidėjo 14 413,1 tūkst. Nuo 2008 m. iki 2011 m. krovinių vežimo mastai sumažėjo 13 407,4 tūkst. tonų. Nuo 2011 m. krovinių vežimo apimtys vėl ėmė didėti ir 2012 m. siekė 48 4276 tūkst. tonų.

Analizuojant krovinių vežimą apskritai pastebima didėjimo tendencija, kaip ir keleivių vežimo srityje, labiausiai krovinių pervežimo apimtys ėmė didėti Lietuvai įstojus į ES. Natūralu, kad 2008–2009 m. ekonominės krizės metu krovinių skaičius pradėjo mažėti, o ekonomikai atsigaunant nuo 2010 m. jau vėl pastebima krovinių vežimo didėjimo tendencija (žr. 2 pav.).

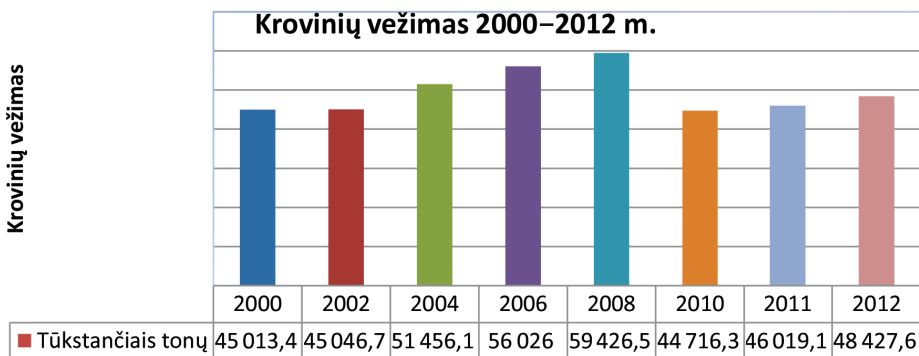
Nuo 2000 m. iki 2008 m. krovinių vidaus vežimo mastai taip pat didėjo – per tą laikotarpį pakilo nuo 40 747,5 iki 46 325,5 tūkst. tonų. Nuo 2008 m. iki 2012 m. krovinių vidaus vežimo apimtys palaipsniui mažėjo (nuo 46 325 tūkst. iki 30 991,9 tūkst. tonų). Per dvylikos metų laikotarpį (nuo 2000 m. iki 2012 m.) krovinių vidaus vežimo mastai sumažėjo 9755,6 tūkst. tonų.

Krovinių vežimas tarptautiniais maršrutais – bet koks vežimas kelių transporto priemonėmis, pervažiuojant valstybės sieną. Šią paslaugą gali atikti vežėjai, turintys išduotą licenciją, suteikiančią teisę vežti krovinius tarptautiniais maršrutais (Vaslstybinės kelių transporto inspekcijos išduotą kortelę), išskyrus atvejus, kai tokios licencijos yra nereikalingos.

Analizuojant tarptautinį krovinių vežimą, galima teigti, kad kelių transportas – tai labiausiai išplėtota ir į tarptautinę paslaugų rinką integruota Lietuvos valstybės ekonomikos šaka. Lietuva yra pasirašiusi sutartis su 34 Azijos ir Europos valstybėmis dėl tarptautinių krovinių vežimų. Tarptautinio vežimo srityje nuo 2000 m. iki 2012 m. krovinių skaičius išaugo 131 697 tūkst. tonų.

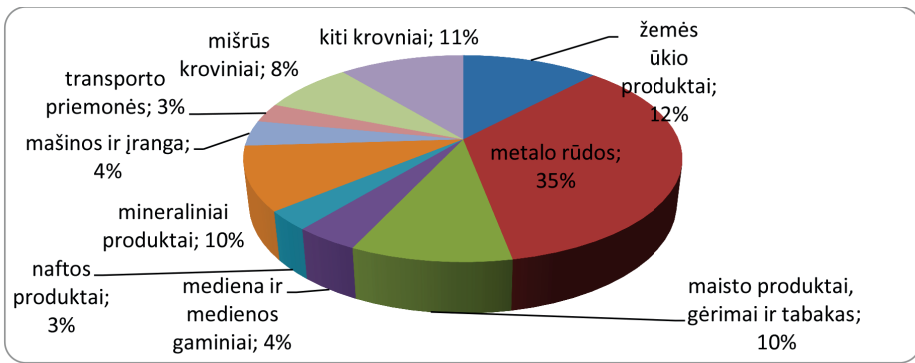
Ypač stipriai krovinių vežimas tarptautinėje rinkoje padidėjo nuo 2006 m. Krovinių vežimo sąlygų liberalizavimas ES turėjo tiesioginės įtakos ir Lietuvos krovinių transporto priemonių, naudojamų tarptautiniam vežimui, skaičiui didėti, o tai ypač pastebima Lietuvai įstojus į ES. Lietuvai tapus ES nare, išnyko būtinybė vežėjams, vežantiems krovinius tarptautiniais maršrutais, gauti dvišalių (daugiašalių) susitarimų pagrindu išduodamus leidimus į ES šalis. Svarbus įstojimo į ES veiksnys yra tas, kad Lietuvos vežėjams sumažėjo kliūčių užsiimti kabotažu ES rinkoje. Tai suteikė papildomų verslo galimybių. Reikia pabrėžti, kad Lietuvai įstojus į ES, taip pat ir taikant griežtesnius reikalavimus kroviniams automobiliams, ekologiniu bei saugaus eismo požiūriu pagerėjo Lietuvos vežėjų tarptautiniam vežimui naudojamos transporto priemonės.

2011 m. vežėjai, vežantys krovinius tarptautiniais maršrutais, atnaujino naudojamą transporto priemonių parką. Transporto priemonės buvo keičiamos naujomis, atitinkančiomis pačius naujausius ir griežčiausius ekologinius ir saugumo reikalavimus, todėl jau 2012 m. yra matomas krovinių vežimo masto padidėjimas tarptautinio vežimo srityje (17 435,6 tūkst. tonų). Krovinių pakrovimas vežant tarptautiniais maršrutais 2000–2012 m. laikotarpiu laipsniškai didėjo nuo 1688,4 iki 5483,2 tūkst. tonų. Vežant tarptautiniais maršrutais, daugiausiai buvo iškrauta krovinių 2012 m. (3645,8 tūkst. tonų). Tarptautinis vežimas tarp kitų šalių taip pat buvo didžiausias 2012 m. ir siekė 7710,1 tūkst. tonų. Kabotažas per 12 metų laikotarpį padidėjo 497,4 tūkst. tonų.



2 pav. Krovinių vežimas kelių transportu (iš viso)

Krovinių vežimo kelių transportu diagramoje matyti, kaip pasiskirsto kelių transporto kroviniai pagal rūšis 2010 m. Daugiausiai yra gabenama metalo rūdų (35 proc.), antroje vietoje pagal kiekį yra žemės ūkio produkcija (12 proc.), trečioje – maisto produktai, gėrimai ir tabakas (10 proc.). Mažiausiai kelių transportu yra pervežama naftos produktų bei transporto priemonių (po 3 proc.). Tai galima būtų paaiškinti tuo, kad naftos produkcija ir transporto priemonės yra gana didelės apimties, todėl kelių transportu šią produkciją pervežti yra gana keblu ir brangu (žr. 3 pav.).



3 pav. Krovinių vežimas kelių transportu pagal krovinių rūšis (2010 m.)

Kelių transporto įtaka krovinių vežimo apimtims didėja ir toliau, kadangi tai svarbi ekonomikos plėtojimo tarp atskirų rajonų politikos priemonė. Lietuva turi gana kokybiškus kelius, nemažai greitkelių, kurių daugelis yra pritaikyti dideliems krovinių automobilių srautams. Tai pagrindinė ir nepakeičiama transporto rūšis vežant krovinius trumpais atstumais.

Šiuo metu jau yra parengta *Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija*, kurioje numatoma kelių infrastruktūrą modernizuoti ir plėtoti koordinuotai, pasiekti įvairių transporto rūšių subalansuotą plėtrą. Strategijos pagrindiniais tikslais numatoma pasiekti ES valstybių senbuvių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametrų lygį, veiksmingai bendradarbiauti su kaimyninių šalių transporto sistemomis, tapti integralia ir svarbia Baltijos jūros regiono transporto sistemos grandimi (Vakarai–Rytai), suteikti galimybę Lietuvos žmonėms patogiai ir greitai susisiekti su svarbiausiais Europos kultūros, turizmo ir komercijos centrais, efektyviai tarnauti Lietuvos ir išsiplėtusios ES interesams, didinti konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.

Apibendrinant šį straipsnį galima teigti, kad iki Lietuvos valstybės įstojimo į ES (2004 m. gegužės 1 d.), Lietuvoje į automobilių transporto kelius buvo krei-piama ganėtinai mažai dėmesio. Tačiau, Lietuvai integravusis į ES, liberalizavus vežimo sąlygas, suintensyvėjo eismas, padidėjo keleivių ir krovinių tiek vidaus, tiek tarptautinių pervežimų mastai. Todėl modernizuoti kelius, statyti naujus bei plėtoti ir tobulinti jų infrastruktūrą buvo būtina, ir tą Lietuva sėkmingai daro iki šiol.

IŠVADOS

Keleivių vežimo apimtys pradėjo didėti Lietuvai įstojus į ES (2004 m.) ir aukščiausią tašką pasiekė 2006–2008 m. laikotarpiu. Ekonominės krizės pradžioje, 2008–2009 m., keleivių vežimo mastai buvo sumažėję, tačiau nuo 2011 m. vėl atsigauja.

Krovinių vežimo apimtys labiausiai ėmė didėti Lietuvai įstojus į ES. 2008–2009 m., ekonominės krizės metu, pervežimo mastai mažėjo, bet nuo 2010 m. ekonomikai atsigaujant vėl pastebima krovinių vežimo didėjimo tendencija. 2010 m. kelių transportu daugiausiai buvo pervežta šių krovinių: metalo rūdų (35 proc.), žemės ūkio produktų (12 proc.), maisto produktų, gėrimų ir tabako (10 proc.).

Lietuvai integravusis į ES, liberalizavus vežimo sąlygas, suintensyvėjo eismas, padidėjo krovinių bei keleivių pervežimo apimtys, todėl modernizuoti kelius, statyti naujus bei plėtoti ir tobulinti jų infrastruktūrą buvo būtina. Siekdama visapusiškai tobulinti infrastruktūrą Lietuva turi parengusi *Ilgalaikę (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją*.

LITERATŪRA

1. Baublys, A. (2002). *Krovinių vežimai*. Vilnius: Technika.
2. Baublys, A. (1996). *Transporto sistema*. II leidimas. Vilnius: Technika.
3. Baublys, A., Vasilis Vasiliauskas, A. (2005). *Transporto infrastruktūra*. Vilnius: Technika.
4. Butkevičius, J. (2008). *Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra*. Vilnius: Technika.
5. *Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija* [žiūrėta 2012 12 10]. Prieiga per internetą: http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija.

6. Jarašūnienė, A. (2007). *Bendroji transporto geografija: mokomoji knyga*. Vilnius: Technika.
7. *Lietuvos statistikos metraštis*. (2012). Vilnius: Lietuvos statistikos departamentas.
8. Petkevičius, K. (2012). *Automobilių kelių sisteminė analizė*. Vilnius: Technika.

ANALYSIS OF CARGO AND PASSENGER TRANSPORTATION OVER LITHUANIAN ROADS IN THE PERIOD OF 2000–2012 IN RELATION TO ROAD TRANSPORT DEVELOPMENT TENDENCIES

Erika Gegelevičiūtė

Summary

The theme of this article is relevant because in today's world, road transport is the fastest growing mean of transportation which carries approximately 98 % of passengers and 43 % of freight when compared against other means of transportation. Based on current road maintenance and development programs, it is apparent that over the next several years most gravel roads are planned to be paved and new roads developed.

Main aims of this article are to examine road transport infrastructure in Lithuania, provide analysis of passenger and freight movements by road between the years of 2000 and 2012, and reveal road transport development key trends for the future.

This article revealed that the current road network in Lithuania is relatively dense and well developed, and that the passenger and freight movements have increased the most after Lithuania's accession to the EU in 2004, and began to decline during the economic crisis of 2008 and 2009. However, the 2011–2012 year has already indicated that the number of passenger and freight movements started growing. Lastly, through the use of sophisticated transport planning software, the article revealed several development opportunities and key trends for the Lithuania's road infrastructure.

Keywords: transport, passengers, freight, transportation, infrastructure.