吉林省综合立体交通网规划纲要

为深入贯彻落实《中共中央、国务院关于印发〈交通强国建设纲要〉的通知》《中共中央、国务院关于印发〈国家综合立体交通网规划纲要〉的通知》精神，加快建设高质量交通强省，构建吉林省现代化高质量综合立体交通网，有力支撑现代化经济体系和社会主义现代化新吉林建设，结合吉林实际，编制本规划纲要。规划期至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，在国家有关部委大力支持和全省上下不懈努力下，我们围绕更好服务“一主六双”高质量发展战略，全面实施项目建设提速、运输服务提质、行业治理提升三项工程，提升支撑重大战略、可持续发展、优质服务供给、行业现代治理和创新发展等五个能力，以打造综合运输大通道为骨干，以构建多层级综合交通枢纽体系为主要支点，以快速网、干线网、基础网多层次网络为依托，加快推进综合立体交通网络建设，取得了显著成效。一是综合运输大通道加快构建。“人字形”“双通道”通边达海、作用更加突出；京哈通道运输能力更加充沛、八车道高速公路全线贯通；沿边旅游开放大通道加快推进、区域保障能力不断增强；长白山战略通道不断完善、交通运输服务和支撑旅游发展更加有力。二是综合交通网络持续完善。至2022年年底，全省铁路营业里程5152公里，高（快）速铁路1255公里、连通6个市（州）；公路通车里程10.9万公里，高速通车里程4395公里、92%县（市）通高速；机场布局进一步优化，形成了“一主多辅”发展格局。三是运输服务能力和水平明显提升。长春火车站、龙嘉机场等枢纽实现“零换乘”。航线网络更加完善，累计开通民航航线223条，覆盖全国省会城市和副省级城市。补链强链工作取得突破性进展，长春市与哈尔滨市联合荣获国家2023年综合货运枢纽补链强链前10城市。长春—大连、天津铁海联运外贸实现“一单制”，“长满欧”班列与11个国家30多个站点连接，“长珲欧”班列开通，实现“借港出海”、内贸外运，“长同欧”班列顺利开通。四是科技安全绿色发展水平持续提升。季冻区高速公路抗冻耐久及生态环境保护关键技术获国家科技进步二等奖，冬奥版智能动车组亮相京张智能高铁，红旗汽车获得多项智能网联、电动化重大技术突破。完成全国“平安交通”安全体系建设试点任务并推广应用。T2航站楼和鹤大、集通高速等绿色品质工程建成，城市公交新能源车辆占比不断提升。交通运输发展有效促进了国土空间开发保护、城乡区域协调发展，提升了人民群众出行的幸福感、获得感。

与此同时，全省综合交通运输发展与高质量发展和人民日益增长的美好生活需要相比，仍存在一定的差距和短板。综合运输大通道布局还不完善，综合交通枢纽有待提升，各种运输方式衔接转换水平还不高，交通基础设施网络结构有待优化、韧性有待加强，国际运输能力和水平有待拓展，交通运输与相关产业协同融合有待深化，科技创新能力、安全智慧绿色发展水平还要进一步提升，“大交通”发展体制机制还需完善。

（二）发展要求

党的二十大，对加快建设交通强国和推动东北全面振兴取得新突破作出了全面部署。习近平总书记在新时代推动东北全面振兴座谈会上强调，牢牢把握高质量发展这个首要任务和构建新发展格局这个战略任务，努力走出一条高质量发展、可持续振兴的新路子，奋力谱写东北全面振兴新篇章。我们要全面落实党的二十大精神，坚定不移推动习近平总书记重要讲话精神在吉林落地生根、开花结果，推动新时代东北全面振兴取得新突破若干政策措施落地实施。一是深入实施“一主六双”高质量发展战略，需要进一步优化通道布局、提升枢纽转换能力，提高整体效率、降低物流成本。二是扛稳国家粮食安全重任，推进乡村振兴，需要继续完善交通基础设施网络，进一步扩大路网覆盖范围，提升交通运输转换效率，构建大容量、低成本、高效率的运输通道，满足粮食产业链的集疏运需求，着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，巩固提升综合保障能力。三是抓住中俄“东北—远东”地区互利合作历史机遇，推进扩大高水平开放，需要持续提升交通互联互通和对外开放水平，进一步畅通“滨海2号”国际运输走廊，做大做强陆海空交通网络，提升对内对外互联互通水平。四是加快创新驱动发展，培育发展新动能新优势，需要交通运输智慧发展，更加注重科技创新赋能，促进新型材料、新一代信息技术研发推广应用，加快“数字交通”建设。

（三）运输需求

客运方面，人均出行次数明显增加，预计到2035年旅客出行量年均增速为3.5%左右。高品质、多样化、个性化的旅客出行需求不断扩大，高铁、民航、小汽车出行占比不断提高。特别是长春现代化都市圈、长白山区域出行强度加快提升，与哈尔滨都市圈、辽中南都市圈和京津冀、长三角、粤港澳大湾区之间的中长途出行需求更加旺盛，与俄、朝、日、韩之间的国际游和沿边游出行将呈现稳步增长。

货运方面，货物运输需求稳步增长，预计到2035年全社会货运量年均增速为2.5%左右。跨省域中长途大宗物资运输稳中有升，小型化、多批次、时效强和附加值高的货物运输需求增加。运输强度分布上，南北方向高于东西方向，集中于哈尔滨—长春—沈阳—大连、北京方向，以长春为中心向南、向东方向高于向北、向西方向。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届二中全会精神，深入贯彻习近平总书记在新时代推动东北全面振兴座谈会上的重要讲话和视察吉林重要讲话重要指示精神，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，以解放思想为引领，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，聚焦“一主六双”高质量发展战略和“一圈三区四轴”城镇化布局，继续优化综合交通网络布局，打造长春现代化都市圈核心交通网，做强京哈运输主轴，畅通珲乌国际走廊，强化轴廊间、市州节点间通道建设，完善枢纽场站布局，推进各种运输方式统筹融合发展，全力构建“通道+枢纽+网络”的综合立体交通网络，建设安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续交通体系，努力建设我国向北开放的重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽，为全面建设社会主义现代化新吉林当好开路先锋。

（二）基本原则

服务大局、服务人民。牢记“五大安全”重要使命，服务全面振兴，坚持适度超前，推进交通与国土空间开发保护、“一主六双”高质量发展战略、新型城镇化协调发展，促进军民融合发展，有效支撑重大战略。坚持扩大内需战略基点，稳定有效投资规模，促进经济平稳运行。兼顾效率与公平、城市与乡村、硬件与软件，促进共同富裕，建设人民满意交通。

改革创新、增强后劲。坚持创新驱动、综合施策，促进交通运输发展提效能、扩功能、增动能。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，破除制约高质量发展的体制机制障碍。深化交通运输领域“五个合作”，加强与国内外互联互通，提高区域运输网络和供应链体系的安全性、开放性、可靠性。坚持实用科技与前沿科技研发并举，支持先进技术装备创新应用，强化“数字交通”顶层设计，有序推动新一代信息技术应用，推进交通运输现代化。

统筹规划、有序推进。坚持系统观念，加强前瞻性思考，全局性谋划、战略性布局、整体性推进，结合吉林实际，合理确定发展目标任务，为交通强国建成贡献力量。加强规划统筹，对接国家、邻省区综合立体交通网，优化网络布局，创新运输组织模式，调整运输结构，实现供给与需求更高水平动态平衡。坚持尽力而为、量力而行，对上争取、省地共建，优先实施补链、强链、延链项目，合理安排建设时序，积极稳妥推进项目建设。

强化融合、提质增效。推动融合发展，加强交通运输资源整合和集约利用，推进交通基础设施共建共享，推动交通运输与相关产业深度融合发展、相互促进。强化衔接联通，提升设施网络化和运输服务一体化水平，提升综合交通运输整体效率。推动东北区域交通运输一体化，跨区域的重大基础设施项目要同步规划建设、同步建成使用、同步发挥作用，逐步实现规制标准有效对接。

绿色低碳、安全可靠。突出绿色低碳发展，注重生态环境保护修复，促进交通与自然和谐共生，助力建设美丽吉林。坚持生命至上、安全第一、质量优先理念，提升交通本质安全水平，强化服务与监管，加强交通运输安全与应急保障能力建设。

（三）发展目标

到2035年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量吉林省综合立体交通网，实现国际省际互联互通、全国主要城市立体畅达、市级节点通高铁、县级节点通高速，建成我国向北开放的重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽，达到“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）要求。交通基础设施质量、智能化和绿色化水平居全国中等以上水平。建成高质量交通强省，为交通强国作出吉林应有贡献，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，有力保障国家安全，支撑全面建设社会主义现代化新吉林。

专栏一　2035年发展目标

便捷顺畅。享受快速交通的人口比例大幅提升，所有县级行政中心15分钟上高速公路、30分钟上火车，市级行政中心30分钟上高（快）铁、60分钟到机场。重要景区、雪场30分钟上高速公路。综合客运枢纽平均换乘时间不超过10分钟，中心城区至综合客运枢纽半小时到达，中心城区综合客运枢纽之间公共交通转换时间不超过1小时。交通基础设施实现无障碍化，旅客出行全链条便捷程度显著提高，达到“全国123出行交通圈”要求。

经济高效。综合立体交通网设施利用更加高效，多式联运占比、换装效率显著提高，运输结构更加优化，县乡村“客货邮”三级物流网络100%全覆盖，物流成本进一步降低，交通枢纽基本具备寄递功能，实现与寄递枢纽的无缝衔接，达到“全球123快货物流圈”要求。

绿色集约。综合运输通道资源利用的集约化、综合化水平大幅提高。基本实现交通基础设施建设全过程、全周期绿色化。单位运输周转量能耗不断降低、二氧化碳排放强度显著下降，交通污染防治达到全国先进水平。

智能先进。基本实现综合立体交通网基础设施全要素全周期数字化。基本建成泛在先进的交通信息基础设施，实现北斗时空信息服务、交通运输感知全覆盖。智能列车、智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）技术达到世界先进水平。

安全可靠。交通基础设施耐久性和有效性显著增强，设施安全隐患大幅降低。交通网韧性和全天候通行保障能力、应对各类重大风险能力显著提升，重要物资运输高效可靠。建成完善的交通安全监管和救助体系。交通安全水平达到全国前列，有效保障人民生命财产和国家总体安全。

吉林省综合立体交通网2035年主要指标表

序号	指标		目标值
1	便捷顺畅	享受1小时内快速交通服务的人口占比	90%以上
2		中心城区至综合客运枢纽半小时可达率	90%以上
3		综合客运枢纽平均换乘时间不超过10分钟达标率	100%
4		重要景区、雪场30分钟上高速公路比例	100%
5	经济高效	多式联运换装1小时完成率	90%以上
6		综合立体交通网主骨架能力利用率	60%—85%
7		县乡村“客货邮”物流网络覆盖率	100%
8	绿色集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例	80%
9		交通基础设施绿色化建设比例	95%
10	智能先进	交通基础设施数字化率	90%
11	安全可靠	重点区域多路径连接比率	95%以上
12		综合立体交通网安全设施完好率	95%以上

到本世纪中叶，全面建成现代化高质量吉林省综合立体交通网。出行安全便捷舒适，物流高效经济可靠，实现“人享其行、物畅其流”，为全面建成社会主义现代化新吉林当好先行。

三、优化综合立体交通网布局

（一）构建覆盖广泛的综合立体交通网

吉林省综合立体交通网覆盖所有乡镇，连接所有县级及以上行政中心、边境口岸、主要景区等。以统筹融合为导向，兼顾存量资源优化利用和增量供给质量提升，保持铁路、机场、航道、邮政网布局稳定，着力补短板、优网络、强支撑、提效能，主要优化省级干线公路网络布局结构，构建以铁路为主干，以公路为基础，民航、水运比较优势充分发挥的综合立体交通网。

到2035年，吉林省综合立体交通网实体线网总规模合计约12万公里，包括铁路约5900公里（高快速铁路约2000公里），干线公路约1.96万公里（高速公路约7200公里）、农村公路约9.3万公里，内河航道约2000公里（高等级航道约630公里），民用运输机场15个，邮政快递枢纽12个。

专栏二　吉林省综合立体交通网布局

1.铁路。铁路网总规模5900公里左右，其中：高（快）铁网2000公里，布局为“一轴双翼”；普铁网3900公里，布局为“五纵三横多联”。

2.公路。公路网总规模11.3万公里左右，其中：高速公路7200公里，布局为“两环九射八纵三横十一联”；普通国省干线公路12400公里，布局为“两环两射八横十二纵三十七联”；农村公路网9.3万公里，包括县道、乡道、村道。

3.水运。航道通航总里程2000公里，其中Ⅲ级航道630公里（松花江干流129公里、嫩江201公里、松花江吉林省段290公里、鸭绿江10公里）；Ⅳ级航道186公里（松花江吉林省段约80公里、鸭绿江约80公里、图们江约26公里）。港口形成以长春港、吉林港、白城港、松原港等地区性重要港口为骨干，其他地区一般港口为支撑的多层级协调发展布局。同步推进松辽水系入海新通道（松辽）运河工程建设工作。

4.机场。规划机场15个，布局为“一主多辅”，“一主”——长春龙嘉国际机场，“多辅”——中部的吉林、四平、辽源、榆树机场，东南部的延吉、长白山、通化、白山、敦化、珲春、集安、长白机场，西部的白城、松原机场。

5.邮政快递。规划枢纽12个，布局为“1+5+4+2”，“1”——长春全国性枢纽核心，“5”——吉林、四平、白城、通化、延边5个省域交换型枢纽，“4”——辽源、松原、白山、梅河口4个区域集聚型枢纽，“2”——长春、延边国际枢纽。终端网—邮政快递服务网（站）点辐射城乡、覆盖所有乡村。

（二）重点打造畅通高效的综合立体交通网主骨架

根据国家、邻省区综合立体交通网主骨架布局，全省国土空间开发保护格局和“一主六双”高质量发展战略、“一圈三区四轴”城镇化发展新格局，结合未来交通运输发展及空间分布特点，构建“一核一轴一廊五通道”的综合立体交通网主骨架布局，由综合立体交通网中最为关键的线网构成，是对内互联省域各城镇集聚发展区、主要产业区域和主要口岸城市，对外互通全国各大区域、城市群及全球主要地区的主动脉，是承担主要客货运输任务的主廊道，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络，打造经济和产业发展走廊，发展通道经济。全省综合立体交通网主骨架实体线网里程1.5万公里左右，其中：高（快）速铁路1730公里、普速铁路1300公里，高速公路5500公里、普通国省干线公路6000公里，界河航道510公里。

加快构建“一核”，打造长春都市区1小时交通圈。建设长春现代化都市圈主要承载区辐射周边节点、周边节点相互连通的，综合性、多通道、立体化、大容量、快速化的“环线+放射”交通网络，助推长春成为我国向北开放的重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽的战略支点，更好发挥长春“一主”核心辐射带动作用。

加快构建“一轴”，打造综合性、多路径、立体化、大容量、快速化的京哈交通主轴。以长春为核心，覆盖哈长城市群吉林省主要城市及中部城镇发展区，南连辽中南城市群和京津冀、长三角、粤港澳大湾区，北接哈大齐城市群、中蒙俄经济走廊，是东北三省重要的客货运输廊道。建设东北三省综合立体交通网协同发展和国内国际交通衔接转换平台，充分发挥促进南北互动重要作用，吸引产业聚集、服务开放合作。

加快构建“一廊”，打造多方式、多通道、便捷化珲乌交通走廊。横贯全省中东西“三大板块”，东起珲春，顺接中俄、中朝口岸及俄远东地区、朝罗先经济开发区，经长吉图先导区和“滨海2号”国际运输走廊、东北西部生态经济带，西接蒙东地区，是吉林省重要的出境运输通道。建设全省综合立体交通网协同发展和国内国际交通衔接转换平台，充分发挥促进东西交融的重要作用，带动区域协调发展，服务打造长吉图先导区。京哈交通主轴、珲乌交通走廊相关路径交汇于长春，构成“一主六双”的“人字形”“双通道”。

加快构建“五通道”，打造“三纵二横”5条通道。强化东北地区东部、西部各城市纵向之间联系，加强口岸城市之间及口岸城市与内地之间的横向沟通，实现轴廊道之间网络化。建设多方式、便捷化的鹤大、双嫩、沿边开放旅游大通道和长白山、集双通道，便捷人员流动、物流流通，用好国际国内两种资源，促进区位优势、特色资源转化为产业优势、经济优势，支撑旅游产业等发展。

专栏三　吉林省综合立体交通网主骨架布局

“一核一轴一廊五通道”主骨架布局，简称“1115”布局：

“1”，长春都市区1小时交通圈，以长春为中心的“环线+放射”交通网络。包括“米”字型高（快）铁网、“两环十三射”高速公路网、龙嘉国际机场。

“1”，京哈交通主轴，由5条路径构成，包括其中的机场、高铁和普铁、高速公路和普通干线公路。路径1：哈尔滨—长春—沈阳、锦州、大连—北京，南连辽宁京哈主轴、北接黑龙江同江（抚远）—哈尔滨—北京通道，是国家综合立体交通网主骨架京哈走廊的组成部分，是东北三省重要的客货运输廊道。路径2：长春—双辽—通辽—承德—北京，是国家综合立体交通网主骨架京延通道的组成部分，是入关进京的又一通道。路径3：长春—辽源—梅河口—通化—丹东、大连，“双通道”之白松长通至辽宁大通道的一部分。路径4：哈尔滨—吉林—梅河口—沈阳，北接黑龙江黑河—哈尔滨—吉林通道。路径5：大庆、哈尔滨—松原—双辽—康平—承德—唐山—天津，北接黑龙江嘉荫—伊春—大庆—广州通道、南入京津冀的通道。

“1”，珲乌交通走廊，由3条路径构成，包括其中的机场、高铁和普铁、高速公路和普通干线公路。路径1：珲春—延吉—吉林—长春—松原—白城—乌兰浩特，其中：长春—珲春暨“长吉珲大通道”是国家综合立体交通网主骨架京延通道的一部分，白城—长春与京哈走廊的路径3构成“白松长通至辽宁大通道”，形成“双通道”。路径2：长春—双阳—桦甸—长白山（北）—和龙—延龙图，形成长吉图先导区和长春至长白山又一条快速通道，与口岸连通更便捷。路径3：牡丹江（宁安）—汪清—延龙图—珲春、三合（口岸），加强哈尔滨、牡丹江等地与长吉图先导区前沿窗口的联系，构建延龙图珲枢纽，服务区域对外开放。

“5”，“三纵二横”5条通道，包括其中的机场、高铁和普铁、高速公路和普通干线公路，界河航道。

——“三纵”：鹤大通道，连接包括敦化、抚松、白山、通化在内的东北东部13个城市，对接辽宁大连—丹东—桓仁—通化通道和黑龙江萝北—鹤岗—牡丹江—大连通道，以服务东北东部绿色经济带和医药健康产业走廊、大图们江开发开放经济带、避暑休闲冰雪旅游大环线等为目标，建设东北东部综合运输大通道。双嫩通道，连通黑河、齐齐哈尔、白城、通榆、双辽、沈阳等地，是国家“十纵十横”综合运输大通道黑河至港澳运输通道的组成部分，服务融入“一带一路”、东北地区西部生态经济带建设，强化西部与辽中南、京津冀区域交通联系，打造国家级综合运输通道，适时开辟为对俄又一国际运输通道。沿边开放旅游大通道，对接辽宁大连—丹东—桓仁通道和黑龙江沿边通道，依托东北边境风景道的重要组成部分国道丹阿线（G331）谋划。提升G331主线通行保障能力和服务水平，同步规划、适时建设与其连通公路和航道码头、口岸桥，实现各种运输方式内畅外通、有效衔接，形成沿边地区高质量综合立体交通网络，服务旅游和经济社会发展。

——“二横”：长白山通道，起于长白（口岸），外通朝鲜惠山市、金策港，内连长白山、抚松、辉南、伊通、长春、通榆，止于白城，串联长白山（南、西）、鲁能胜地、向海等众多著名景区，连接全省近30%的产粮大县，打造成为以长春为主要支点的旅游大通道、粮食安全大通道、国际运输大通道。集双通道，起于集安（口岸），外通朝鲜满浦市，内连通化、梅河口、辽源、四平等地，在双辽与双嫩通道相接，横贯吉辽蒙交界区域，是重要的城镇化发展带，吉西南承接产业转移示范区，“双廊”“双线”“双带”的重要区域，打造成为吉林省中南部区域的产业通道、城际通道及旅游通道。

（三）构建以长春为核心的多层级一体化综合交通枢纽体系

依托国家综合交通枢纽系统和吉林省区位优势、交通条件，结合吉林省国土空间和新型城镇化、“一主六双”、口岸等布局，构建枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的综合交通枢纽系统，以大枢纽促进各种运输方式一体融合，全面提高各种交通转换效率和空间要素配置效率，巩固提升吉林省作为我国向北开放重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽地位。

构建枢纽集群和枢纽城市。为更好发挥不同城市在人员交流交往、物流中转集散、优化资源配置等服务功能上的组织支撑作用，选择综合立体交通网主骨架网络节点上的，具备一定人口规模和产业基础或具有重要战略意义的，对区域内不同交通方式衔接顺畅和高效运行具有全局性或重要影响的城市，规划建设国际性、全国性和地区性（省级）三个层级的综合交通枢纽城市，形成“一核三群多点”布局，培育枢纽经济，服务城市高质量发展。“一核”，即立足长春全国性综合交通枢纽，建设长春国际性综合交通枢纽城市；“三群”，面向东北亚的长春现代化都市圈、延龙图珲、通白3个枢纽集群，各城市间资源共享、错位发展，提升发展合力和竞争力，提高国际国内服务功能及区域内外衔接转运能力。打造一批省级枢纽，建设长白山全国旅游枢纽，助力打造世界级生态旅游目的地；培育2个地区性口岸型枢纽、3个地区性枢纽，发展口岸经济，促进对外开放合作。提升城际城乡服务功能及周边地区衔接转运能力。

优化完善枢纽城市港站布局。以铁路客运站、机场等一体化综合客运枢纽和铁路集装箱中心站、航空货运中心等大型货运枢纽为重点，其他一般性运输站场为补充，构建标准统一、分工合理、高效衔接、功能融合的枢纽港站布局。对于国家、省各类规划已明确的枢纽港站，相关城市要加快在建项目实施，推进待建项目申建；对于有关规划尚未明确枢纽港站布局的城市，各地结合国土空间规划、枢纽功能定位和产业布局、快速交通方式布局，以及生产生活、商贸流通等需求，充分利用现有资源整合，进一步明确城市内各场站发展定位和功能定位，优化城市客货中转设施布局，为枢纽城市创建及港站建设提供必要条件。

专栏四　吉林省综合交通枢纽系统布局

“一核三群多点”枢纽城市布局，简称“1+3+N”枢纽布局。

“1”，建设长春国际性综合交通枢纽城市。面向东北亚开放的门户枢纽，共建“一带一路”重要支点，世界级冰雪旅游目的地、国内城市与东北亚航线的重要中转枢纽，东北亚国际多式联运中心、汽车制造供应链组织服务中心，国家粮食等战略物资集散中心，临空经济、现代物流领先发展区域，枢纽一体化发展示范区。重点发展陆空联运、公铁海联运型枢纽。

“3”，面向东北亚、京津冀的3个枢纽集群及主要功能定位：

——长春现代化都市圈枢纽集群，以长春国际性综合交通枢纽城市为核心，吉林全国性和四平、松原、辽源、梅河口、公主岭5个地区性综合交通枢纽城市共同构成，形成枢纽网络，助力核心功能实现。吉林，全国性综合枢纽城市、商贸服务型国家物流枢纽城市，与长春一体化协同发展，建设世界级冰雪旅游目的地，航空物流集散中心、化工物流集散中心、粮食及农产品物流集散基地、应急物流保障基地；四平，区域人员中转枢纽，粮食及农产品物流集散基地、农机及汽车物流中心，与长春一体化协同发展；松原，中西部地区重要交通枢纽，西部生态旅游门户，粮食及农畜产品物流集散基地；辽源，全省东南部区域性物流中心，新能源汽车零部件、东北林业等物流基地；梅河口，向南开放重要枢纽，商贸物流中心；公主岭，长春南部物流

（下转第十二版）