



吉林省人民政府公报

JILINSHENG RENMIN ZHENGFU GONGBAO

2024

第7期(复总第915期)

吉林省人民政府主办



JUANSHOUYU

以发展现代化大农业为主攻方向
全方位夯实粮食安全根基

吉林拥有可观的未利用地资源，这是高质量发展的优势潜力所在。全省上下要深入学习贯彻习近平总书记关于加快建设农业强国的重要论述，坚持以发展现代化大农业为主攻方向，深入实施“藏粮于地、藏粮于技”战略，在良田、良种、良机、良法、智慧农业上下功夫，加快高标准农田建设和盐碱地等耕地后备资源综合利用试点工作，全方位夯实粮食安全根基。

要规划引领，围绕空间布局、产业发展需要，依法、科学、合理、有序开发利用，最大限度发挥土地应有效益。要抓紧推进当期盐碱地改造任务，用足用好国家支持政策，保质保量完成。要严格按照国家标准，加强方案设计优化，因地制宜确定合理投入，强化施工监理，确保工程质量。要坚持远近结合，深入谋划科学制定盐碱地长期改造方案，结合发展现代化大农业，坚持集中连片、统一开发、集约利用，探索创新有效投融资模式，实事求是设定改造标准、内容，打造精品工程、效能工程。

要把高标准农田建设摆上更加重要位置，立足黑土地资源禀赋，加快建设步伐，确保完成1000万亩年度建设任务，逐步把中低产田提升为高产标准田。要因地制宜、分区施策、分类推进，综合考虑地块特点、实际情况，完善建设方案，确定建设标准，明确资金来源，强化项目管理，落实保障措施，加强精细化管理，算好投入产出账，确保标准适宜、质量可靠、成本可控、可持续发展。要设计好商业模式，创新投融资模式；把好招投标标准入关。对已改造完成的高标准农田，要结合现代化大农业、智慧农业等，加快经营模式转变，推动集中连片适度规模经营，提高粮食综合生产能力。

发展智慧农机要在应用拓展、产业培育上下功夫，努力填补空白，加快进口替代，满足农民需求。要构建有组织聚力攻关机制，农业部门科学分析需求，明确年度目标、中长期任务，提出攻关方向，凝练科研课题，加大智慧农机应用推广力度，统筹推动科技成果转化落地。科技部门要强化专项支持，实行“揭榜挂帅”“军令状”制度，组织科研力量资源要素联合攻关，解决好国产化、高效化、数字化等问题。工业部门要组织引导制造业企业，围绕牵引、行走系统电动化、氢能化加强合作，为智慧农机制造生产提供支撑。要引进培育龙头骨干企业，建立产业创新联盟，发挥企业主体作用，提高颠覆性创新能力、核心竞争力。要落实加计扣除、首台套支持政策，确保每年都有新的突破。

种业振兴是提高粮食综合生产能力的重要突破口。要集中力量推动种质资源创新，围绕玉米、水稻、人参、肉牛等优势领域，高标准建设种质创新平台和繁育基地，采取超常举措开展人才引进、软硬件建设，研发推广生物育种、基因工程等先进技术，加大政策支持和投入力度，尽快形成国际领先的成果，为农业强省建设提供强有力支撑。



吉林省人民政府公报

传达政令
宣传政策
指导工作
服务社会



(半月刊)
2024年第7期
(复总第915期)
2024年4月15日出版

目录

CONTENTS

卷首语

以发展现代化大农业为主攻方向 全方位夯实粮食安全根基(1)

省委文件

中共吉林省委 吉林省人民政府印发《吉林省综合立体交通网规划纲要》(3)

省政府办公厅文件

吉林省人民政府办公厅关于印发《吉林省生态保护红线监管方法(试行)》的通知(吉政办规〔2023〕2号) (29)

人事任免

吉林省人民政府任免人员(37)

政务要闻

政务要闻(38)

政府公报所登文件与正式文件具有同等效力

编辑出版:《吉林省人民政府公报》编辑部 网 址:jl.gov.cn/gb
地 址:长春市新发路329号 电子信箱:jlsrmzfgb@jl.gov.cn
邮 编:130051 国际标准刊号:ISSN2097-1818
电 话:0431-88904752 国内统一刊号:CN22-1416/D
传 真:0431-88904752 印 刷:吉林省机关事务管理局文印中心

中共吉林省委 吉林省人民政府印发 《吉林省综合立体交通网规划纲要》

中共吉林省委、吉林省人民政府印发了《吉林省综合立体交通网规划纲要》，并发出通知，要求各地各部门结合实际认真贯彻落实。

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，以构建多层次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，“长琿欧”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 小时内快递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	
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、便捷化琿乌交通走廊。横贯全省中东西“三大板块”，东起琿春，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、琿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”，琿乌交通走廊，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：琿春—延吉—吉林—长春—松原—白城—乌兰浩特，其中：长春—琿春暨“长吉琿大通道”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—琿春、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，构建延龙图琿枢纽，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次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、东北袜业等物流基地；梅河口，向南开放重要枢纽，商贸物流中心；公主岭，长春南部物流枢纽，融入长春枢纽汽开片区，汽车、粮食、农产品和商贸物流中心、邮政快递基地。

——延龙图珲枢纽集群，由珲春国家物流枢纽城市和延吉、龙井、图们3个地区性枢纽城市共同构成，打造面向东北亚的旅游目的地，东北亚区域性国际物流中心，建成对外开发开放的新窗口和图们江区域合作的新平台，共建“一带一路”重要支点。

——通白枢纽集群，由通化、白山2个地区性枢纽城市共同构成，打造南部旅游门户，南下出海支点，医药及绿色食品物流基地，未来对外开放前沿。

“N”，布局一批省级枢纽节点。其中：长白山全国旅游枢纽，主要建设面向全国的旅游服务中心，助力打造世界级生态旅游目的地。长白、集安边境口岸型枢纽，对外开放合作的窗口，鸭绿江区域旅游目的地和集散中心，面向东北亚地区商贸物流中心。培育白城、敦化、双辽3个枢纽，建设省际区域人员、物资交流的支点。白城，区域人员中转枢纽，西部现代物流基地，粮食及特色农产品物流集散基地，未来中蒙俄经济走廊节点；敦化，建设地区性旅游门户，医药及绿色食品物流基地；双辽，东北地区西出南下枢纽，省际区域性煤炭等大宗商品集散中心。

枢纽港站：

1. 国际性：主要是长春龙嘉国际机场综合枢纽、延吉机场综合枢纽，以及长春国际陆港、长春综合保税区、长春空港经济区、中韩（长春）国际合作区、珲春综合保税区、延吉空港经济开发区、图们国际物流中心和长春、延边国际邮政快递枢纽等。

2. 全国性：客运，主要是铁路长春站、长春西站、吉林站、延吉西站，长白山机场及松江河、二道白河综合客运枢纽。货运，主要是长春北站、南站，长春商贸服务型物流枢纽，长春全国性邮政快递枢纽核心；吉林商贸服务型国家物流枢纽、吉林二台子机场、铁路枢纽，吉林内陆港物流中心、吉林市危险化学品物流公共服务中心等。

3. 地区性：四平、松原、辽源、梅河口、公主岭，通化白山一体化、白城、敦化、双辽、长白、集安等地，规划建设以机场、高（快）铁站为主的客运枢纽，以及以铁路、公路站场为主的货运枢纽。

（四）完善面向全球的运输网络

围绕构建全方位开放格局，构建功能完备、立体互联、陆海空统筹、包容韧性的运输网络，更好地推动高水平开放。拓展空中通道，加强龙嘉机场、延吉机场国际功能培育，加密日、韩等国际航线，支持开通对俄客货运航线，巩固并培育长春至东南亚地区航线，推动对欧航线常态化运营。稳固海上通道，加快与俄罗斯合作开发利用扎鲁比诺、斯拉夫扬卡、符拉迪沃斯托克等港口，稳定运营珲春经俄港口至宁波、青岛等国内港口内贸货物跨境运输航线，复航至日、韩陆海联运航线，畅通东北亚与东南沿海的海上通道，谋划参与北冰洋航线。做强陆路通道，稳定运营长春—大连、天津铁海联运外贸班列，保障“长满欧”中欧班列稳定运行，推进“长珲欧”常态化运行；积极推动对俄朝国际道路运输合作。

四、推进综合交通统筹融合发展

（一）促进各种运输方式融合发展

统筹综合交通通道规划建设。强化国土空间规划对基础设施规划建设的指导约束作用，加强与相关规划的对接衔接协调。强化通道线位、岸线、土地、空域、水域等资源节约集约利用，重点在长春现代化都市圈、枢纽城市及港站、沿江、自然阻隔等资源有限区域，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，减少对空间的分割，提高国土空间利用效率。统筹考虑通道内不同运输方式或同一运输方式不同技术等级规划建设协同，促进建设安排先后有序、能力配置合理，设施互通互联，实现多方式联运服务快捷高效。加强综合交通通道与通信、能源、水利等基础设施统筹，提高通道资源利用效率。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。推动沈白等高铁新建综合客运枢纽各种运输方式集中布局，实现空间共享、立体或同台换乘，打造全

天候、一体化换乘环境；推动长吉珲等高铁既有综合客运枢纽结合需求变化，优化整合交通设施空间、拓展共享服务功能空间。推动综合交通枢纽与邮政快递枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理，推动在龙嘉、延吉国际机场跑道空侧区、货运区等区域内规划预留邮政快递功能区，适应国内中转、保税仓储、便捷通关、快速安检等需要。按照站城一体、产城融合、开放共享的原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调。

推动城市内外交通有效衔接。规划建设长春、吉林等城市国省道绕城工程，缓解城市交通压力；加强城市周边区域公路与城市道路高效对接，系统优化进出城道路网络，推动规划建设统筹和管理协同，减少对城市的分割和干扰。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公交网络系统有机整合，引导城市大容量公共交通廊道合理、有序发展。

（二）推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展

推进交通基础设施网与运输服务网融合发展。聚焦优势产业、急需领域，推动基础设施、装备、标准、信息与管理的有机衔接，提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平，打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网，构建空中、地面与地下融合协同的多式联运网络，完善供应链服务体系。

推进交通基础设施网与信息网融合发展。将相关信息基础设施作为交通基础设施的一部分统筹布局、有序实施，做好优先建设与后期实施空间预留，推动车联网部署和应用，强化与新型基础设施建设统筹，引导载运工具、通信、智能交通、交通管理相关标准跨行业协同。

推进交通基础设施网与能源网融合发展。推进交通基础设施与能源

设施统筹布局规划建设，充分考虑煤炭、油气、电力等各种能源输送特点，强化交通与能源基础设施共建共享，提高设施利用效率，减少能源资源消耗。促进交通基础设施网与智能电网融合，适应新能源发展要求。

（三）推进区域交通运输协调发展

推动东北地区交通运输一体化。加强与邻省区交通运输发展全方位合作，树立“一盘棋”意识，坚持“软”“硬”并重，在推动跨省重大基础设施互联互通的同时，更加注重政策、规划、标准等有效对接，促进区域交通运输提质增效。积极参与东北海陆大通道构建，融入中蒙俄经济走廊建设，以京哈主轴、琿乌走廊为重点，以铁路为骨干，加强能力建设，完善物流服务、提升组织效率、加强融合开放、增强发展效能，海上连接环渤海、东南沿海、日韩、东南亚，陆路联通俄蒙朝、欧洲。

推进哈长城市群交通运输一体化。推进基础设施互联互通，基本实现城市群内部2小时交通圈，建设敦化至牡丹江高铁、改造牡丹江至汪清铁路，规划并优先实施长春至哈尔滨高速公路长春至榆树段，建设牡丹江（宁安）至汪清等高速公路；以哈长一体化发展示范区为重点，打通普通干线公路省际待贯通路段，提质升级中心乡镇间农村公路。研究开通“松辽运河”实现江海联运的可行性。以哈长两市国家综合货运枢纽补链强链试点示范为契机，建立健全两省交通运输协同发展体制机制，打造以哈长为主轴的综合货运枢纽体系，强化规则、标准及服务的联通，优先发展“数字交通”，建设吉林省中欧班列信息化平台，构建内联外畅的东北亚多式联运服务网络，支撑区域产业高质量发展，助力长春建成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。

推进长春现代化都市圈交通运输一体化。构建长春核心引领区半小时生活圈、主要承载区1小时通勤圈，推进长春轨道交通2号线东延、9号线接入龙嘉机场，依托既有铁路，谋划开通长春至范家屯、米沙子、九台、双阳的市郊列车，实现通勤化和公交化运营，做好与长春城市轨道交通衔接协调，构建运营管理和服务“一张网”，实现设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容；加密长春对外辐射快速交通网，实施长春龙嘉国际机场三期工程，推动长辽通高铁建设，建成长春现代化都市圈环线、烟长、长太等高速公路，打通白旗松花江大桥等普通国省干线待贯通路段，整治“畅返不畅”农村公路。提升长春至其他城市已有高铁、高速服务品质，稳步推动城际客运班线公交化运行。进一步明确长春现代化都市圈枢纽集群城市物流发展分工，加快建成试点项目，形成完善的物流枢纽网络，打造“中部物流高质量发展核心圈”。

推进城乡交通运输一体化发展。优先提档升级高速公路空白区域普通国省干线及与其连通的农村公路，提升县城、乡镇和景区、产业基地等节点对外连通能力。统筹长吉一体化、长吉接合片区国家城乡融合发展试验区交通运输发展，实现国道珲阿线（G302）全线一级公路贯通，支持长吉区域纵向连通公路提质升级。持续推进“四好农村路”建设，巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，保持建制村通硬化路、通客车成果，推进人口规模相对较多自然村（屯）通硬化路。推动开好公益性“慢火车”，鼓励灵活采用城市公交延伸、客运班线公交化改造等模式，提升城乡客运均等化水平。

推进特殊地区交通运输一体化发展。围绕发展急需，以项目建设为抓手，改善特殊类型地区发展环境条件。加快建设集柜、白临等高速公路和沿边开放旅游大通道等重大项目，早日建成沿边地区高质量综合立

体交通网络，聚人气、集财气。推进相关项目实施，实现白山、辽源、梅河口市资源型地区转型发展地区、老工业城市转型升级等地区中心城市通高铁、干线公路绕越城区。落实“四个不摘”政策，支持脱贫县市、革命老区的旅游公路、城镇绕越线和农村公路建设。继续支持通林区场部、林下经济节点线路硬化。积极推广农村公路建养以工代赈方式，带动农民工就地就近就业。

（四）推进交通与相关产业融合发展

推进交通与邮政快递融合发展。以枢纽城市为重点，推动在铁路、机场、城轨等交通场站规划建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。研究推进在铁路客货运线路加载邮件和快件车厢，试点高铁快件运输。支持邮政快递企业引入冷链运输车辆，融入冷链物流枢纽，开辟新的全货机航线和冷链运输专线，实现全国大中城市次日递、中小城市隔日递；鼓励寄递企业与跨境电商联动发展，开通新的国际货运航线，推动邮件快件多式联运。支持“客货邮”融合发展，整合交通、农业、供销、客运、电商、邮政快递系统网点等资源，采取多站合一、一点多用、资源共享的方式，统筹建设以县级快递物流服务集散、乡镇寄递网络节点、村屯综合服务网点的农村快递物流服务网；加快县乡村三级农村快递物流服务体系构建。

推进交通与现代物流融合发展。补齐运输通道设施短板，畅通大通道。优化以京哈铁路为重点的“北粮南运”大动脉，推动建设散粮集并发运设施和集装单元化装卸设施，探索开通散粮列车和散粮集装箱班列，增强粮食物流保障能力；加快实施吉林铁路枢纽西环线，谋划长春西部铁路环线；提质升级与通道节点连通的资源路产业路，延伸农村公路至产业生产源头基地，吸引要素向通道聚集；完善“滨海2号”国际运输走廊，推进琿春长岭子口岸改扩建、琿春铁路口岸扩能升级，持续

稳步推动琿春至扎鲁比诺港现有公路、铁路改造；推动长白、临江等公路口岸桥移址新建，谋划疏通中朝跨境铁路“瓶颈”。扎实推进哈长两市国家综合货运枢纽补链强链试点示范及国家物流枢纽承载城市建设，加快完善相关枢纽港站铁路、道路等设施，以及集装箱堆场、快速换装等联运转运衔接设施，有效联通大通道，提升多式联运效率与物流综合服务水平；支持利用高速公路服务区发展快速物流。推动多式联运“一站式”和“一单制”服务，推广网络货运、带板运输、农村公交化货物运输、班列化运输、铁路重载运输、高铁货运、内陆港等合理化运输和联运创新模式，推广化工产品、粮食、汽车商务车和零部件等大宗货物运输铁水联运、公铁联运；支持物流枢纽拓展海运、空运、铁路国际运输线路，创新发展陆海、铁海、公铁等跨境多式联运运输方式，打造智慧口岸，提高跨境物流效率。

推进交通与旅游融合发展。健全完善交通运输服务体系，进一步提升对“万亿级”旅游产业支撑能力。制定吉林省旅游交通发展规划，强化旅游交通顶层设计，进一步奠定发展基础。加快建设长太、松长等高速公路和沈白高铁及二道白河、松江河综合客运站，尽早形成完善的长白山、鹤大通道和长白山旅游枢纽，实现大长白山区域旅游多通道连通、便捷转换；谋划松花江水上旅游大通道、东北林海雪原风景道，以及松花湖、查干湖生态旅游环线；支持建设旅游路，统筹规划完善以干线公路网络为重点的旅游标识体系，强化旅游通道养护管理和运行监测，及时发布路况信息，提升安全应急保障能力。加密优化长白山至重点客源地航线，搭建长春和长白山之间“长长飞”旅游中转航空巴士航线；发展直达机场、高铁站至主要景区、雪场的冰雪旅游直通车，有效集疏高铁、机场旅（游）客；支持全域旅游县（市），发展全域公交。推动公共交通工具提供滑雪板等超规格运动器材装备运输便利。培育旅

游交通消费新模式，拓展公路服务区旅游服务功能，鼓励在旅游通道沿线完善自驾车、房车、自行车旅行服务设施，发展中俄跨境自驾游，谋划对朝自驾游，做好中朝图们江跨江游交通保障。

推进交通与装备制造等相关产业融合发展。加强交通运输与现代农业、生产制造、商贸金融等跨行业合作，发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济。聚焦国际物流、汽车物流、粮食物流、冷链物流、危化品物流、网络货运、多式联运、大件运输、甩挂运输等领域，培育壮大一批专业物流、平台物流、特色物流企业。推进龙嘉机场与长春临空经济区、长春陆港枢纽间货运一体无缝衔接，引导港产城融合发展；优化通化、白山市主城区与综合客运枢纽的运输供给，打造高铁新城。强化交通运输与现代装备制造业相互支撑，支持甩挂运输、带板运输、双层集装箱铁路运输、铁路重载运输等新运输模式特需专业化物流装备制造业和内陆集装箱、标准化运载单元等集装单元化物流装备制造业发展；促进新能源汽车规模化发展，支持“旗E春城·旗动吉林”行动。面向汽车、轨道交通、装备制造、生物医药等重点制造业，推广定制化物流、线边物流等物流服务，提升交通运输对柔性制造、敏捷制造、智能制造的物流服务保障能力；引导航空货运、铁路货运等领域龙头企业，对接国内国际物流通道，加快境内外节点设施布局，构建网络化运营体系。在基础设施建养工程中，大力推进规模化应用废胶粉改性沥青、玄武岩纤维制品等先进成熟科研成果。加大汽车、装备制造、光电仪器等领域智慧物流装备技术的研发攻关力度，推动关键物流装备制造产业化。

五、推进综合交通高质量发展

（一）推进安全发展

提升安全保障能力。强化审计监督、财政监管，保证国家和省里重

大政策措施落实和资金安全。全力推进交通强国建设试点任务“安全风险分级防控和隐患排查治理双重预防机制构建与安全智能管控”实施应用，增强安全发展“软实力”。健全粮食、能源等战略物资运输保障体系，提升产业链供应链安全保障水平。健全关键信息基础设施安全保护体系，提升车联网等重要融合基础设施安全保障能力，加强交通信息系统安全防护。提升交通运输装备安全水平。健全交通运输安全宣传教育体系，强化全民安全意识和法治意识。

提高基础设施安全水平。建立完善现代化工程建设和运行质量全生命周期安全管理体系，健全符合吉林实际的道路交通安全法规制度和标准规范。强化交通基础设施预防性养护维护、安全评估，以交通强国建设试点为契机，持续开展公路长期性能观测，完善数据采集、检测诊断、维修处治技术体系，加大病害治理力度，及时消除安全隐患。注重研发推广使用新材料新技术新工艺新装备，提高交通基础设施质量，延长使用寿命。完善安全责任体系，创新安全管理模式，强化重点交通基础设施特别是长大桥隧的建设、运行安全风险防控。

完善交通运输应急保障体系。建立健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制，完善科学协调的综合交通应急运输保障预案体系。谋划建设应急运输大数据中心，积极推进“互联网+交通运输监管与服务”安全监管系统建设，完善信息共享机制，逐步实现安全生产预测预警、监测监控、风险管控、监督检查、隐患治理等工作信息化，提高安全生产数字化监管能力。推动危化品物流企业加强设施设备投入和技术改造，完善物流作业规范，发展罐箱多式联运，提高危化品运输安全水平。构建快速通达、衔接有力、功能适配、安全可靠的综合交通应急运输网络，完善应急救援基地、消防救援站等布局，推进应急救援航站楼规划建设，针对不同通道功能定位建设应

急场所、应急装备、应急通信、物资储运、防灾防疫、污染应急处置等配套设施，提高设施快速修复能力和应对突发事件能力。推动铁路快运、公路转运、货运包机等多元替代，确保异常情况下应急物资正常运行。强化国家区域性公路交通应急装备物资（吉林）储备中心能力建设，提升应急运输装备现代化、专业化和智能化水平，推动应急运输标准化、模块化和高效化。统筹提升陆域、水域和航空应急救援能力，建设多层级的综合运输应急装备物资和运力储备体系，加强交通安全监测、危险预警、灾害救援等能力建设。建立健全全行业系统安全风险和重点安全风险监测防控体系，强化危险货物运输全过程、全网络监测预警。

（二）推进智慧发展

提升智慧发展水平。以公路数字化转型为突破口，强化“数字交通”顶层设计，突出重点、有序实施，推动公路发展全流程数字化，强安全、保畅通、提效率、优服务、降成本、减排放，助力“数字吉林”建设、数字经济发展。加快研制新一代高速智能动车组、智能城际列车等新产品，重点开展智能网联与新能源汽车关键技术研究与应用示范，加大汽车、装备制造等领域智慧物流装备技术研发力度，拓展智慧交通应用场景，推进智慧枢纽建设，协同发展智慧城市与智能网联汽车，打造智慧出行平台“车城网”，推动长春智能巴士和智慧物流倒运自动驾驶先导应用试点，逐步推进智能网联汽车、智能输送分拣等在公交、出租、景区接驳、港站物流等领域示范应用。完善科技资源开放共享机制，支持汽车、轨道客车等领域建设具有影响力的创新平台。

以沿边开放旅游大通道建设为依托，开展物联网、大数据、精准气象感知等新技术在公路交通基础设施网中的深度融合应用试点，打造高纬度季冻区、通道级普通公路智慧提升样板。以新一代先进技术为基础

支撑能力，建立及完善智慧型交通运输信息化管理的核心体系，打造吉林省交通运输的“数字交通大脑”。

（三）推进绿色发展和人文建设

推进绿色低碳发展。促进交通基础设施与生态空间协调，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田尤其是黑土地保护。鼓励传统物流企业盘活闲置土地资源、铁路专用线、场站、码头等存量资源，提高物流资源利用率。建设环境友好、能源低耗、资源节约、材料环保的绿色交通基础设施，实施交通绿化美化和重点区域生态修复提升工程，构建生态化交通网络。加大交通基础设施绿色除雪除冰材料研发推广应用力度，经过生态环境敏感区域的设施要使用物理材料防滑。重点支持单元化、标准化装载器具循环共用，鼓励发展公共“挂车池”“运力池”“托盘池”等共享模式；加强对非标货运车辆的综合治理，统一技术标准，推广应用符合国家标准的货运车辆。深化开展多式联运、甩挂运输、标准化托盘循环共用等试点示范。优化调整运输结构，推广大宗货物运输“公转铁”。在大宗商品运输、集装箱运输等领域开展绿色低碳联运服务，提高清洁运输方式的应用比例，鼓励企业更换新能源货运车辆，推进老旧柴油车淘汰；在服务区、物流园区、货运中转站建设充电桩、加气站等新能源车辆辅助设施。加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用和废旧建材再生利用，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，推进快递包装绿色化、减量化、可循环，支持发展可拆解式料箱料架、周转包装等绿色减量化物流装备制造制造业。

加强交通运输人文建设。完善交通基础设施、运输装备功能配置和运输服务标准规范体系，满足不同群体出行多样化、个性化要求。合理增加冰冻雨雪天气高峰时段公交车频次，满足公众出行需要。加强无障

碍设施建设，完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄社会交通需求。创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

（四）提升治理能力

深化交通运输行业改革。积极参与国家铁路、航空、邮政等领域改革。建立健全适应综合立体交通高质量发展的体制机制，完善跨部门、跨区域的综合交通运输发展协调机制，完善综合交通运输发展战略规划政策体系，完善交通运输与国土空间开发、城乡建设、生态环境保护等政策协商机制，推进多规融合，提高政策统一性、规则一致性和执行协同性。构建多式联运服务机制，推进铁路、公路、民航在服务流程、技术标准、信息系统、票务结算等方面对接。以大数据、信用信息共享为基础，构建综合交通运输新型治理机制。持续推进公路水路交通领域“放管服”改革，优化营商环境，形成统一开放有序的交通市场。进一步优化农产品运输“绿色通道”政策，制定物流车辆市区通行分类管理措施，加大对配送车辆便利通行的支持力度，放开新能源货运车辆的通行限制。落实高速公路差异化收费政策，努力降低物流通行成本。深化交通运输综合行政执法改革，稳步推进事业单位改革和转型发展。不断推进投融资模式创新，健全完善与资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道。积极参与收费公路改革试点，建立收费标准动态评估调整机制。建立健全高速公路多主体统一运行管理机制。全面落实吉林省交通运输领域财政事权与支出责任划分方案，完善普通公路建设养护管理体制机制。研究推动普通货物运输经营许可告知承诺制等道路运输行业改革。支持具有吉林特点的地方标准建设，构建符合高质量发展要求的标准体系。

加强交通运输法治建设。坚持法治引领，深化交通运输法治政府部门建设。推动综合交通等重点立法项目制定修订进程，完善交通运输法规体系。全面加强规范化建设，提升交通运输执法队伍能力和水平，严格规范公正文明执法。落实普法责任制，营造行业良好法治环境，把法治要求贯穿于综合交通运输规划、建设、管理、运营服务、安全生产各环节全过程。

加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，加强规划设计科研队伍建设，造就一批有影响力的交通科技领军人才和创新团队。弘扬劳动精神、劳模精神、工匠精神，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励体制机制和以社会主义核心价值观引领行业文化建设的治理机制。加强行业人才需求监测分析，培养创新型、应用型、技能型人才，建设忠诚干净担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。

六、保障措施

（一）强化政治保障

坚持和加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿于加快建设高质量交通强省全过程，全面调动各级干部担当作为、干事创业的积极性、主动性和创造性，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，为实现本规划纲要目标任务提供根本保证。

（二）强化组织保障

建立健全规划纲要实施推进机制，更好发挥吉林省建设高质量交通强省领导小组作用，完善部门协同、上下联动、分级负责、共同推进的综合交通建设工作机制。健全本规划纲要与各类各级规划衔接机制，深化“五个合作”，全力争取国家相关规划政策支持，强化跨省交通基础

设施统筹规划、同步建设、同时投运，推动哈长城市群和东北地区交通运输一体化发展。

（三）强化资金保障

逐步建立完善与交通运输发展阶段特征相适应的资金保障制度，深入贯彻落实交通运输领域财政事权和支出责任改革要求，积极争取国家资金支持交通建设，确保各级各项交通专项资金用于交通发展。创新投融资政策，用足用好国家政策，探索以路衍经济收益弥补发展资金不足，引导社会资本、金融资本积极参与交通基础设施建设，完善财政保障有力、多元筹资融资、风险可控的资金保障和运行管理体制，健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道，构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范化解债务风险。

（四）强化要素保障

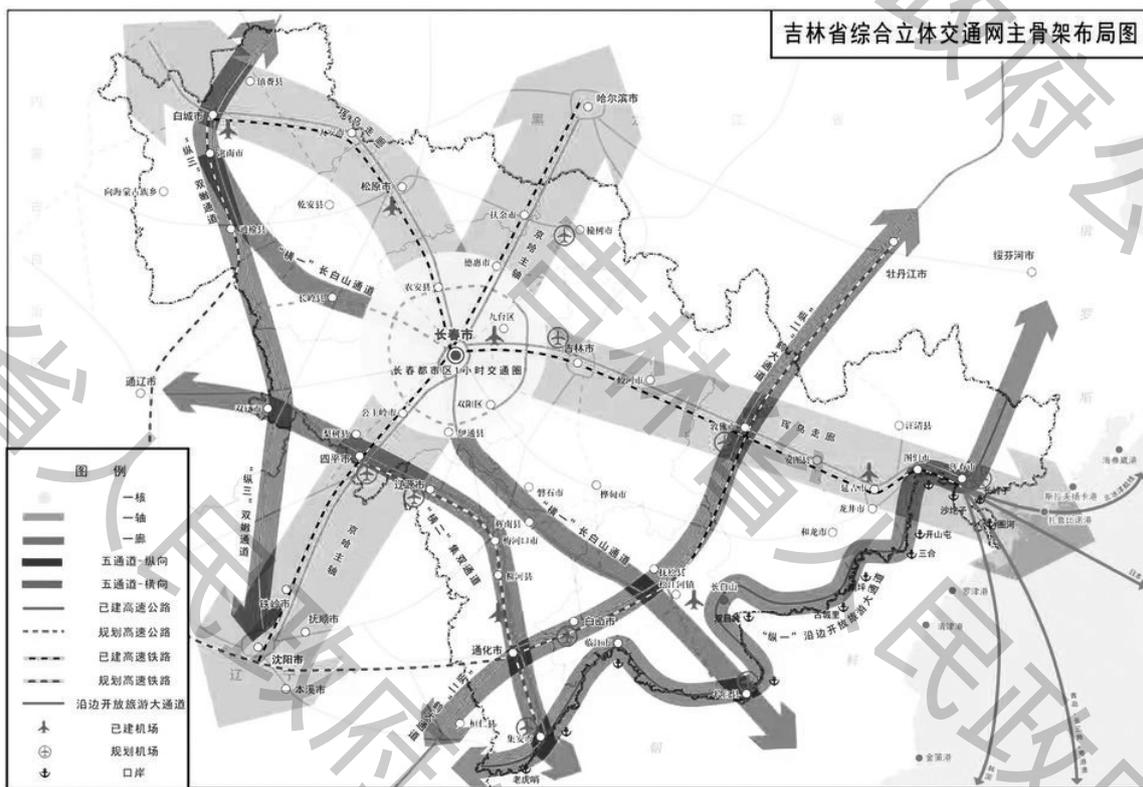
建立综合立体交通网建设项目库，并纳入国土空间规划，强化土地资源供给。完善审批机制，落实地方征拆责任，优化重大项目前期工作周期、简化农村公路一般项目审批流程，如期完成征地及地上物迁改，确保项目建设顺利推进。严格用地控制，突出立体、集约、节约思维，提高交通用地复合程度，盘活闲置交通用地资源，完善公共交通引导土地开发的相关政策。建立国土空间规划等相关规划与交通规划协调机制和动态调整管理政策。

（五）强化实施保障

各市（州）、省直有关部门要依据本规划纲要目标任务，结合新形势新要求和“十四五”规划中期调整，明确重点任务，细化重大工程、重大项目、重大政策的实施要求，实化工作举措和台账，运用“五化”闭环工作法扎实推进落实。省交通运输厅要会同各市（州）、省直有关部门加强对本规划纲要实施动态监测与评估，围绕季冻区特点、优势产

业等方面，积极组织开展交通强国建设试点项目申报工作，结合经济社会发展实际和评估结果，按程序对本规划纲要进行动态调整或修订。重大事项及时向省委、省政府报告。

附件：吉林省综合立体交通网主骨架布局图



(据 2024 年 1 月 24 日《吉林日报》)

吉林省人民政府办公厅
关于印发《吉林省生态保护红线
监管办法（试行）》的通知

吉政办规〔2023〕2号

各市（州）人民政府，长白山管委会，各县（市）人民政府，省政府各

厅委办、各直属机构，驻吉中直有关部门、单位：

《吉林省生态保护红线监管办法（试行）》已经省政府同意，现印发给你们，请认真遵照执行。

吉林省人民政府办公厅

2023年11月28日

吉林省生态保护红线监管办法（试行）

第一章 总 则

第一条 为加强生态保护红线管理，严守自然生态安全边界，依据《中共中央办公厅 国务院办公厅关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》（厅字〔2019〕48号）、《自然资源部 生态环境部 国家林业和草原局关于加强生态保护红线管理的通知（试行）》（自然资发〔2022〕142号）等有关规定，制定本办法。

第二条 本省行政区内生态保护红线管理适用本办法。

第三条 县级以上人民政府组织开展本行政区内生态保护红线划定工作，是生态保护红线管理的责任主体，负责生态保护、恢复、建设和管理，指导和监督相关责任单位落实生态保护责任。县级以上自然资源主管部门会同相关部门，加强对生态保护红线实施情况的监督检查。自然资源主管部门负责国土空间用途管制实施监督；生态环境主管部门负责生态环境监督工作；林业和草原主管部门负责林草行业资源及自然保护地的监督管理；发展改革、财政、水利、农业农村等有关部门依照法律法规规定和部门职能，行使生态保护红线管理相关职责。

第二章 人为活动管控

第四条 生态保护红线是国土空间规划中的重要管控边界。生态保护红线内，自然保护地核心保护区原则上禁止人为活动，自然保护地核心保护区外，禁止开发性、生产性建设活动，在符合法律法规的前提下，仅允许以下对生态功能不造成破坏的有限人为活动。生态保护红线内自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等区域，依据相关法律法规规定。

(一) 自然资源和生态环境监测、管护巡护、保护执法、科学研究、调查监测、测绘导航、防灾减灾救灾（含地质灾害避险搬迁）、军事国防、疫情防控等活动及相关的必要设施修筑。

(二) 原住居民和其他合法权益主体，允许在不扩大现有建设用地、耕地、水产养殖规模和放牧强度（符合草畜平衡管理规定）的前提下，开展种植、放牧、捕捞、养殖等活动，修筑生产生活设施。

(三) 经依法批准的考古调查发掘、古生物化石调查发掘、标本采集和文物保护活动。

(四) 按规定对人工商品林进行抚育采伐，以提升森林质量、优化栖息地、建设生物防火隔离带等为目的进行的树种更新，以及以提升森林质量和生态保护功能等为目的，按照依法编制的森林经营方案及其年度实施方案进行抚育采伐、低质低效林改造、树种更新性质的采伐（不含国有一级国家级公益林）。

(五) 不破坏生态功能的适度参观旅游、科普宣教及符合相关规划的配套性服务设施和相关的必要公共设施建设及维护。包括：符合自然保护地生态旅游、科普宣教国家技术标准规范及自然保护地规划的配套性服务设施；符合相关规范要求的标识标志牌、旅游骑行道、步道、索道、栈道、观景台、景观雕塑、生态停车场、公共厕所、休憩休息设施

等服务设施；污水处理、垃圾收运处、公共卫生设施，供电、供气、供（排）水、通信设施，安全防护、应急避难、医疗救护、电子监控等必要的公共设施。

（六）必须且无法避让、符合县级以上国土空间规划的线性基础设施、通讯和防洪、供水设施建设和船舶航行、航道疏浚清淤等活动；已有的合法水利、水运、交通运输等设施运行维护改造。包括：公路、水路、铁路、防洪堤、桥梁、隧道，输电线路、通信线路、油气管线，供水和排水设施（含取水口），农业灌溉设施；电视塔台、雷达、通信基站、广电发射塔等通讯设施；河湖水库的堤坝和岸线加固等。

（七）地质调查与矿产资源勘查开采。包括：基础地质调查和战略性矿产资源远景调查等公益性工作；铀矿勘查开采活动，可办理矿业权登记；已依法设立的油气探矿权继续勘查活动，可办理探矿权延续、变更（不含扩大勘查区块范围）、保留、注销，当发现可供开采油气资源并探明储量时，可将开采拟占用的地表范围依照国家相关规定调出生态保护红线；已依法设立的油气采矿权不扩大用地范围，继续开采，可办理采矿权延续、变更（不含扩大矿区范围）、注销；已依法设立的矿泉水和地热采矿权，在不超出已经核定的生产规模、不新增生产设施的前提下继续开采，可办理采矿权延续、变更（不含扩大矿区范围）、注销；已依法设立和新立铬、铜、镍、锂、钴、锆、钾盐、（中）重稀土矿等战略性矿产探矿权开展勘查活动，可办理探矿权登记，因国家战略需要开展开采活动的，可办理采矿权登记。上述勘查开采活动，应落实减缓生态环境影响措施，严格执行绿色勘查、开采及矿山环境生态修复相关要求。

（八）依据县级以上国土空间规划和生态保护修复规划开展的生态修复。包括森林保护修复、流域综合治理、黑土地保护修复、退化草原

湿地修复、盐碱地生态治理、矿山生态修复等。

(九) 根据我国相关法律法规和与邻国签署的国界管理制度协定(条约)开展的边界边境通视道清理以及界务工程的修建、维护和拆除工作。

(十) 法律法规规定允许的其他人为活动。

第五条 涉及新增建设用地的,由所在地县级人民政府组织开展不可避让论证,跨县级行政区项目由市(州)人民政府组织论证。在报批农用地转用、土地征收前,由县、市级人民政府逐级向省政府提出认定申请,省政府指定省自然资源主管部门组织审查论证通过后,提请省政府出具符合生态保护红线内允许有限人为活动的认定意见;不涉及新增建设用地的,在办理用地手续或规划许可前,由所在地县级人民政府组织自然资源、生态环境、林业和草原等部门进行审查,对建设活动符合生态保护红线内允许有限人为活动管理要求进行认定。原住居民和其他合法权益主体在不扩大现有建设用地范围和规模前提下修筑住房的,可免于审查论证。涉及自然保护地的,市或县级人民政府应先征求省林业和草原主管部门或自然保护地管理机构意见。涉及临时用地的,按照自然资源部关于规范临时用地管理的有关要求,参照临时占用永久基本农田规定办理,严格落实恢复责任。

第六条 拟用地涉及生态保护红线的交通、能源、水利等基础设施建设项目,在可行性研究阶段,应在规划选址综合论证中阐明以下内容:

(一) 难以避让生态保护红线理由。说明项目属于允许有限人为活动情形,或允许有限人为活动外的国家重大项目占用情形,允许有限人为活动应明确属于管控规则中的具体情形。结合生态保护红线的空间分布、项目选址选线要求等,说明已经合理避让生态保护红线情况;对确实难以避让的部分,分析可能造成的生态环境影响,并说明是否采取必

要的工程技术措施减少压占生态保护红线。

(二) 空间分布及重叠面积情况。说明项目涉及生态保护红线的空间分布、重叠面积等。如涉及自然保护地，应明确自然保护地的类型、名称和功能分区，以及是否符合相关法律法规和政策要求，并取得相关行业主管部门非否定性意见。

(三) 对生态环境影响程度。从施工期和运营期比较各项目方案对生态系统、生物多样性、生态环境、生态景观的影响范围、强度和持续时间，推荐选择对生态环境影响小的方案或局部线路。

第七条 生态保护红线经国务院批准后，对需逐步有序退出的矿业权等，省政府组织市县各级政府按照尊重历史、实事求是的原则，结合实际制定退出计划，明确时序安排、补偿安置、生态修复等要求，确保生态安全和社会稳定。鼓励有条件的地区通过租赁、置换、赎买等方式，对人工商品林实行统一管护，并将重要生态区位的人工商品林按规定逐步转为公益林。零星分布的已有水电、风电、光伏设施，按照相关法律法规规定进行管理，严禁扩大现有规模与范围，项目到期后由市县各级政府监督建设单位做好生态修复。

第三章 调整和占用

第八条 生态保护红线一经划定，未经批准，严禁擅自调整。根据资源环境承载能力监测、生态保护重要性评价和国土空间规划实施“五年一评估”情况，由市、县级人民政府编制生态保护红线局部调整方案，省自然资源主管部门会同有关部门进行审查，通过后纳入同级国土空间规划修改方案逐级报批。自然保护地边界发生调整的，省自然资源主管部门依据批准文件，对生态保护红线作相应调整，更新国土空间规划“一张图”。已依法设立的油气探矿权拟转采矿权的，按有关规定由

省自然资源主管部门会同相关部门明确开采拟占用地表范围，并对生态保护红线作相应调整。调整后，更新国土空间规划“一张图”，与相关部门实现信息共享。

第九条 本办法第四条规定允许的有限人为活动之外，确需占用生态保护红线的国家重大项目，包括：

（一）党中央、国务院发布文件或批准规划中明确具体名称的项目和国务院批准的项目；中央军委及其有关部门批准的军事国防项目。

（二）国家级规划（指国务院及其有关部门正式颁布）明确的交通、水利项目；国家级规划明确的电网项目，国家级规划明确的且符合国家产业政策的能源矿产勘查开采、油气管线、水电、核电项目。

（三）为贯彻落实党中央、国务院重大决策部署，国务院投资主管部门或国务院投资主管部门会同有关部门确认的交通、能源、水利等基础设施项目。

（四）按照国家重大项目用地保障工作机制要求，国家发展改革委会同有关部门确认的需中央加大建设用地保障力度，确实难以避让的国家重大项目。

上述项目按以下规定办理用地审批：由所在地县级人民政府组织开展不可避让论证，论证意见应说明占用生态保护红线的必要性、节约集约和减缓生态环境影响措施，纳入规划综合选址论证，按程序报自然资源部用地预审，跨县级行政区项目由市（州）人民政府组织论证。在报批农用地转用、土地征收前，由县、市级人民政府提出不可避让的初步论证意见，逐级向省政府提出论证申请，省政府指定省自然资源主管部门组织审查论证通过后，提请省政府出具不可避让论证意见。涉及自然保护地的，市或县级人民政府应先征求省林业和草原主管部门或自然保护地管理机构意见。涉及临时用地的，按照自然资源部关于规范临时用

地管理的有关要求，参照临时占用永久基本农田规定办理，严格落实恢复责任。

占用生态保护红线的国家重大项目，应严格落实生态环境分区管控要求，依法开展环境影响评价。国家重大项目占用生态保护红线不可避免论证要求同第六条。

第十条 结合生态保护修复、人为活动退出等，依据资源环境承载能力监测、生态保护重要性评价和国土空间规划实施“五年一评估”情况等，可将生态系统服务功能得到提升，或生态系统面临退化风险的区域调入生态保护红线，优化生态保护红线布局。拟调入生态保护红线的区域，应属生态功能极重要、生态极脆弱区域，包括森林、草原、河流、湖泊、湿地等重要生态系统和重要物种栖息地，或位于生态保护红线邻近区域的重要生态空间，调入后有利于提高生态系统的完整性和空间连通性。

第四章 监督管理

第十一条 生态保护红线经国务院批准后，应按照“统一底图、统一标准、统一规划、统一平台”的要求，逐级汇交纳入全国国土空间规划“一张图”，并与国家生态保护红线生态环境监督平台实现信息共享，作为国土空间规划实施监督、生态环境监督的重要内容和国土空间用途管制的重要依据。

第十二条 各级自然资源主管部门对生态保护红线批准后发生的违法违规用地行为，按照《土地管理法》《土地管理法实施条例》《吉林省土地管理条例》等法律法规规定从重处罚。处理情况在用地报批报件材料中专门说明。破坏生态环境、破坏森林草原湿地或违反自然保护区、风景名胜区管理规定，由生态环境、林业和草原主管部门按职责依照《环境保护法》《环境影响评价法》《水污染防治法》《森林法》《草原法》

《湿地保护法》《自然保护区条例》《风景名胜区条例》《森林法实施条例》等法律法规从重处罚。对自然保护区内进行非法开矿、修路、筑坝、建设造成生态破坏的违法行为，移交生态环境保护综合行政执法部门。造成生态环境损害的，由市（州）人民政府及其指定的部门机构依法开展生态环境损害赔偿工作。

第十三条 将生态保护红线管控情况作为地方党政领导班子和领导干部政绩考核内容。省级相关部门按国家要求开展督察和监管，将结果作为地方领导干部自然资源资产离任审计、绩效考核、奖惩任免、责任追究的重要依据。

第五章 附 则

第十四条 本办法由省自然资源厅、省生态环境厅、省林业和草原局负责解释，自印发之日起试行。试行期间国家另有规定的，从其规定。

吉林省人民政府任免人员

2024年2月6日决定：

任命穆可桢晋升为省工业和信息化厅一级巡视员。

任命王学志晋升为省财政厅一级巡视员。

任命刘岩为延边大学副校长（试用期一年）。

提名邹林祥为省吉盛资产管理有限责任公司副总经理人选（试用期一年）。

免去邹林祥的省国有资本运营有限责任公司副总经理职务。

建议胡大勇、闫成利为吉林长白山森工集团有限公司副总经理人选（试用期一年）。

提名孙立新为省水务投资集团有限公司总经理人选。

建议赵晓东为省金融控股集团股份有限公司总裁人选。

免去邢中成的吉林银行副行长职务。

提名邢中成为省信托有限责任公司董事长人选。

3月18日 省委书记、省委人才工作领导小组组长景俊海主持召开省委人才工作领导小组会议。会议审议通过《吉林省“长白英才计划”实施方案》等相关文件。蔡东、梁仁哲参加会议。

同日 省委副书记、省长胡玉亭就贯彻落实全国两会精神、大力推进现代化产业体系建设、加快发展新质生产力到四平市调研，强调强化有组织聚力科技攻关，以新质生产力赋能现代化大农业建设。

同日 中国民主同盟吉林省第十五届委员会第三次全体会议在长春召开。会议传达学习全国两会精神，审议通过副省长、民盟吉林省委主委杨安娣代表民盟吉林省第十五届常务委员会作的2023年工作报告，通过民盟吉林省第十五届委员会内部监督委员会2023年工作报告，圆满完成各项会议议程。

3月19日 省委书记景俊海主持召开省委理论学习中心组集体学习会，专题学习习近平总书记关于发展新质生产力的重要论述。省委副书记、省长胡玉亭，省政协主席朱国贤出席会议。

3月20日至21日 省委书记景俊海，省委副书记、省长胡玉亭到白城调研，并召开支持白城市高质量振兴突破发展座谈会。省领导蔡

东、李伟、李国强参加相关活动。

3月22日 省委书记景俊海到松原调研。李国强参加调研。

3月24日 省委副书记、省长胡玉亭到长春市就轨道交通项目建设运营工作调研，强调加快交通路网体系建设，更好满足人民群众便捷高效出行需求。

3月25日到26日 省委副书记、省长胡玉亭就深化国企改革提升到吉林长白山森工集团调研，强调深化国企改革提升，增强核心竞争力，为吉林振兴突破作出更大贡献。刘凯参加有关活动。

3月26日 省委书记景俊海到中车长客公司调研并主持召开氢能产业高质量发展座谈会。李国强参加有关活动。

3月27日 省委书记景俊海在长春调研。金育辉参加有关活动。

同日 省委副书记、省长胡玉亭主持召开省政府常务会议，听取城市燃气管道“带病运行”专项治理工作有关情况的汇报，审议《关于进一步优化支付服务 提升支付便利性的实施方案》《关于推进“吉字号”特色品牌建设的若干举措》《关于加强低收入人口动态监测做好分层分类社会救助工作的若干措施》，落实省委部署安排，研究部署下步工作举措。

同日 省委副书记、省长胡玉亭主持召开现代化大农业专题会议，强调以发展现代化大农业为主攻方向，全方位夯实粮食安全根基。郭灵计参加会议。

同日 省十四届人大常委会第十次会议在长春举行。副省长李国强列席会议。

3月28日 中直单位驻吉机构座谈会在长春召开。省委书记景俊海出席座谈会并讲话。省委副书记、省长胡玉亭主持座谈会并讲话。李国强参加座谈会。

同日 省委书记景俊海，省委副书记、省长胡玉亭在长春会见广东明阳新能源投资控股集团党委书记、董事长张传卫一行。李国强参加会见。

同日 省十四届人大常委会第十次会议在完成各项议程后在长春闭幕。副省长郭灵计列席会议。

3月29日 省委书记景俊海，省委副书记、省长胡玉亭在长春会见上海电气集团党委书记、董事长吴磊和总裁刘平一行。李国强参加会见。

同日 省委书记、省委财经委员会主任景俊海主持召开十二届省委财经委员会第四次会议。省长、省委财经委员会副主任胡玉亭出席会议。

同日 省委副书记、省长胡玉亭主持召开省政府2024年“率先突破行动”推进会议，强调牢记殷殷嘱托，矢志率先突破，奋发有为推动全面振兴见行见效。蔡东、刘凯、李国强、贺志亮、杨安娣、梁仁哲、郭灵计、金育辉参加会议。

3月30日 省委书记景俊海，省委副书记、省长胡玉亭在长春会见生态环境部部长黄润秋一行。黄润秋、胡玉亭签署生态环境部、省政府推进美丽吉林建设、筑牢生态安全屏障合作框架协议。金育辉参加活动。

《吉林省人民政府公报》简介

《吉林省人民政府公报》是吉林省人民政府主管主办并公开发行的政府出版物，是《中华人民共和国立法法》规定的刊登政府规章的标准文本，在《吉林省人民政府公报》上刊登的各类公文与正式文件具有同等效力。

《吉林省人民政府公报》主要刊载内容为：省人民代表大会及其常务委员会通过的地方性法规和有关法规的决定，省政府规章，省政府发布的决定、命令、公告、通告等规范性文件，省政府发布的须公开的其他文件，省政府部门的规范性文件。

《吉林省人民政府公报》为A4开本，半月刊，全年出版24期。读者可到公报公共赠阅点阅取，也可登录吉林省人民政府门户网站（www.jl.gov.cn），或关注“吉林省人民政府公报”微信公众号，免费浏览或下载《吉林省人民政府公报》刊登的相关文件。

