



千山万壑起通途

——写在铜仁德江机场验证试飞成功之际

市融媒体中心记者 张勇 张丽丹/文 杨红/图



2025年12月14日,铜仁德江机场试飞成功。

蓝天白云下,莽莽群山间峰峦隐现,仿佛在云端之上的台地处处充满生机。这里是武陵山腹地的铜仁,这里是武陵山脉和娄山山脉交汇处的德江——轰鸣声由远及近,一架试飞飞机如银翼巨鸟划破武陵山区的天际,稳稳降落在铜仁德江机场的崭新跑道上。

飞机轮胎与跑道摩擦发出的沉稳声响,与停机坪上建设者、围观群众的欢呼声交织,这一刻,层峦叠嶂的山景与航站楼同框定格——

2025年12月14日清晨8点18分,一架客机从贵阳龙洞堡国际机场起飞,向北穿行在晨雾缭绕的黔中山水间。28分钟后,当许多人还未结束一段日常通勤时间

——这架飞机已平稳降落在德江机场新建的跑道上。这不是一次普通的飞行。这28分钟,标志着黔东北乌江沿岸地区无民航交通历史的终结,这28分钟,改写黔东北500多万群众的出行版图。

根据规划,铜仁德江机场将首先开通至贵阳、重庆、成都等周边主要城市的航线,后续逐步拓展至北京、上海、广州、深圳等中心城市。

这场跨越山海的“首航”,为黔东北地区500多万群众翘首期盼的“蓝天梦”画上圆满句号,更让铜仁谋划多年的“水陆空”立体交通网络,补上了最关键的一块拼图。

铜仁德江机场正式开通运营指日可待!该机场本期工程按满足年旅客吞吐量55万人次、货邮吞吐量1350吨的目标设计,项目总占地面积3238亩。

山这边,山那边,一山又一山,山挨山、山咬山、山连山,名副其实的“山的王国”。长期以来,“山路十八弯”不仅是民歌中的意象,更是当地交通状况的真实写照。

从“山路十八弯”到“空中28分钟”,黔东北正在书写属于自己的交通革命新篇章。这片曾被重重阻隔的土地,如今正以全新的开放姿态迎接属于它的“起飞时刻”。

历史的笔墨在此写下浓墨重彩的一笔——2025年12月14日,铜仁重整行装再出发,聚力飞向新目标新高度……

铜仁德江机场正式开通运营后,将带动铜仁市德江、印江、思南、沿河、石阡和遵义市凤冈、务川、正安等县500多万人口更好融入黔中经济圈、成渝地区双城经济圈、武陵山经济协作区协同发展;将助力贵州形成“一枢纽十三支线”机场布局,更好服务国家民航发展战略,提高德江及周边县市对外开放程度,提升区域经济发展潜力。

此时,距离铜仁凤凰机场复航已25年。从此,铜仁“一市两机场”的蓝图从规划变为现实。这是铜仁奋楫争先追赶与超越的生动缩影,这是铜仁突破“瓶颈”“撑杆起跳”的普通表情。

千山万壑起通途,一个内畅外联、覆盖黔湘渝接合部的现代化综合交通体系,已从纸上的蓝图稳稳照进现实,为铜仁高质量发展进程按下“加速键”。

牢记嘱托,迎难而上、顶压前行、负重前行。“十四五”以来,铜仁市深入践行“绿水青山就是金山银山”的发展理念,以建设贵州绿色宜居山水城市、武陵山区域中心城市为目标,全力构建“铁路贯通、公路成网、机场通航、水运复苏”的立体交通体系。从铜吉铁路的加速推进到德江机场的建成试飞,从高速公路网的不断加密到乌江“黄金水道”的顺利复航,立体交通网络不仅打破了武陵山区的地理阻隔,更成为推动生态工业、生态农业、生态旅游协同发展的核心引擎,让绿色铜仁在高质量发展的道路上蹄疾步稳,聚力奔赴未来。

织密立体网络:破阻畅联 打造区域枢纽

“以前从瓮溪拉红薯粉到思南县城,走老省道要绕2个多小时山路,遇上雨天路滑,粉坨子颠得全散了,损耗能有一成。现在涪(潭)石(阡)高速公路通了,40多分钟就到县城冷链仓库,再转德(江)余(庆)高速去贵阳,当天就能上货架!”思南县瓮溪镇司都坝村村民甘贵洪站在自家红薯粉加工坊前,指着门口驶来的货车感慨道。

甘贵洪是村里最早做红薯粉深加工的农户,亲身见证了交通对产业的改变,“2023年涪(潭)石(阡)高速公路没通时,外地收购商嫌运输成本高,给的收购价每斤比市场价低5毛钱。现在高速直达基地,重庆、长沙的客商都直接开车来拉货,我们‘思南陈

薯粉’还进了贵阳的大型超市,去年产值比前年翻了一番。”

更让他期待的是铜(仁)吉(首)铁路的建设,“这铁路通车后铜仁到吉首只要半小时,我们的红薯粉通过高铁快运到湖南,再转往长三角,肯定能卖得更好,融入武陵山经济圈是实实在在的便利。”

据悉,“十四五”期间,铜仁市累计完成交通固定资产投资500亿元,立体交通网络从蓝图变为现实,区域通达性和辐射力显著提升。作为畅通西部陆海新通道、云贵北上“大动脉”的铜(仁)吉(首)铁路,正线全长51.591公里,设计时速250公里,总投资93.02亿元,其中,贵州段18.433公里,投资42.64亿元。

交通网络的迭代不止于此。如今渝怀铁路二线铜仁东货场已建成运营,铜(仁)玉(屏)铁路日均开行15.5对列车可直达全国10个主要城市,全市4条运营铁路总里程达202公里,客货运能力较“十三五”末实现翻倍。

公路网络越织越密、越建越优。“十四五”期间,铜仁先后建成印(江)秀(山)、石(阡)玉(屏)、德(江)余(庆)等7条高速公路,新增高速公路393公里,通车总里程达1027公里,平均密度为5.7公里/百平方公里,位居全省第三。这背后,是一代公路人的坚守与奉献,更是铜仁人奋起直追的拼搏与憧憬。

在农村公路领域,新建农村公路1361公里,实

施危桥改造252座、安防工程4089.6公里,101个乡镇实现通三级及以上公路,比例达65%。据统计,铜仁累计创建“四好农村路”全国示范县7个,位居全省第一,市级示范县全覆盖,G354碧江至江口公路获评全国交通与旅游融合创新项目,“美丽农村路”成为串联城乡的风景线。

立体交通网络的完善,让铜仁从过去的“交通末梢”跃升为区域交通枢纽,不仅积极融入了黔中经济圈、成渝地区双城经济圈、武陵山经济协作区,更让武陵腹地与全国各地的时空距离大幅缩短,为资源优势转化为经济优势奠定了坚实基础。交通先行,现已成为绿色铜仁高质量发展的突破“瓶颈”和重要支撑。

赋能产业升级:畅通循环 激活经济动能

交通是产业发展的基础血脉,一通百通。近年来,铜仁立足“生态优先、绿色发展”定位,以立体交通为纽带,推动生态工业、生态农业、生态旅游三大产业协同发展,让交通“流量”持续转化为经济“增量”。

“以前原材料从湖南、重庆运过来,走老省道要绕一整天,每吨运费得110多块;产品往广州、长沙发,光公路运输成本就吃掉不少利润。现在不一样了,高速15分钟就能上沪昆高速铁路,铁路专用线就在园区里,物流成本直接降了60%多!”贵州大龙汇成新材料有限公司常务副总经理曾昭华介绍道。

大龙汇成新材料的生产原料依赖锰矿资源,产品远销长三角、珠三角等地,是全球动力电池用硫酸锰市场占有率超60%的企业,而交通曾是发展的最大瓶颈。“2016年飞龙大道没通的时候,货车进园区要绕3条乡村路,遇到雨天根本没法走,原材料断供是常有的事。”曾昭华回忆,那时仅原料运输延误造成的产能损失就占全年的8%。

现如今,大龙开发区“五纵五横”交通网彻底改变了这一局面:纵穿园区的飞龙大道一头连沪昆高速出入口,货车15分钟即可接入全国高速路网;另一头

10分钟直达沪昆高铁铜仁南站,更有铜玉铁路、渝怀铁路二线的货运专线延伸至厂区边缘,企业专属铁路货位可直接装卸货物。“原料从松桃锰矿运过来,‘公路+铁路’联运每吨成本只要35块;产品通过铁路专用线发往长沙,48小时就能到,比以前纯公路运输省了一半时间,每吨运费少花70多块。”

这种变化在整个大龙新型功能材料产业集群中已成常态。依托完善的交通网络,园区内153家相关企业实现“隔墙供应”——汇成新材料的四氧化三锰运到5.5公里外的嘉尚新能源,仅需20分钟,每吨运

输成本较以往减少300余元;中伟股份公司的磷酸铁锂正极材料通过铁路货站发往广州,比公路运输时效提升40%,物流成本降低近50%。

近年来,铜仁聚焦“双千双百”行动,推进新型功能材料千亿级产业集群发展,得益于交通网络的支撑,新能源电池及材料产业产值占全省38%左右,三元前驱体全球市场份额达27%,电池级高纯硫酸锰全国市场占有率超60%。2024年,全市工业投资占比从2020年的16.1%提升至29.2%,新型功能材料产值占规模以上工业总产值比重达52.7%,成为经济增长的核心动力。

惠及民生福祉:联通城乡 提升幸福指数



碧江区“美丽公路”。

打开山门,加快畅通交通网络,让绿色铜仁这片神奇的土地焕发出前所未有的希望与活力!出行方便只是感官体验的舒适度,而民生福祉的与日俱增才是交通先行铺就的幸福长卷。

交通建设不仅要算经济账,更要算民生账、长远账。“十四五”期间,铜仁市始终坚持坚持以人民为中心,让立体交通建设成果更多惠及各族群众,从城乡融合到应急保障,从民生改善到开放包容,交通的力量让群众的获得感、幸福感、安全感持续提升。

城乡融合发展步伐加快。交通网络的延伸,打破了城乡二元结构的壁垒。“以前村里年轻人都往外地跑,我家1800亩黄桃熟了只能靠人挑下山,大热天挑一担要歇三回,损耗率能达10%。现在公路直接穿进桃林,货车早上摘果下午就能运到贵阳市场,去年光黄桃就卖了300多万元,不少在外打工的年轻人都回来搞采摘游、开民宿了!”站在桃林旁的公路边,玉屏侗族自治县朱家场镇混寨村村民杨德仙指着往

来的冷链货车娓娓道来。

杨德仙的经历是玉屏农村公路带动返乡创业的生动缩影。2017年混寨村通村公路提质改造后,不仅解决了黄桃运输难题,村里还依托公路发展500亩藏红花基地,通过“农村客货邮融合示范点”对接电商平台,藏红花干货从田间采摘到发往上海、广东,全程不超过48小时。“路通了,电商进村了,我们的藏红花每斤能卖2000多块,比以前卖给本地收购商多赚800块。”

“十四五”以来,铜仁170个城建领域项目获批政策性资金30.14亿元,城市综合承载力持续提升,城镇化率从2020年的46.04%提高到2024年的49.92%,排位从全省第7位提升至第5位。县域经济加速发展,2024年规模较“十三五”期末增长255亿元,2025年有望突破1300亿元。农村公路与产业、旅游、物流深度融合,“农村公路+电商”“农村公路+旅游”模式蓬勃发展,带动9600余名群众通过以工代赈

项目就近就业增收,江口县更因以工代赈工作成效突出获全国通报表扬。

民生保障能力持续增强。交通的改善让教育、医疗等公共服务资源更加均衡。“十四五”期间,铜仁新改扩建中小学、幼儿园2664所,铜仁职院升格为职业本科大学,本科层次高校增至2所;获批国家中医药传承创新发展试验区,新增三甲医院5家,总数达6家,医药卫生体制改革评价位居西部地市第一。这些民生项目的落地,离不开交通对物资运输、人员流动的保障。

开放发展格局不断扩大。“一市两机场”比翼齐飞,铜(仁)吉(首)铁路加快建设,乌江航道全面复航,让铜仁的开放大门越开越大,越来越敞亮。凤凰机场口岸开放后,将打通对外航空通道;德江机场作为黔东北物流中心的重要支撑,将推动区域矿产、生物、旅游资源开发。从今往后,铜仁的“朋友圈”会越来越来。

擘画未来蓝图:智慧赋能 续写奋进新篇

戮力同心、苦干实干,枢纽铜仁意气风发;开拓创新、善作善成,绿色铜仁逐梦前行——站在“十四五”收官与“十五五”谋划的历史节点,铜仁市并未停下脚步。立足已有的立体交通基础,铜仁市志存高远、科学谋划,提出了“十五五”时期交通发展的新目标、新举措,旨在以更完善、更智能、更绿色的交通网络,为绿色发展先行示范区建设提供更强支撑。

交通网络将进一步加密升级。“十五五”期间,铜仁将建成秀从国高天柱至玉屏、松桃(大兴)至万山段高速公路,稳步推进G242松桃至碧江公路等普通省道低等级路段提质升级,提高普通国道二级及以上、省道三级及以上占比。实现全市乡镇通三级及以上公路、2500人口以上建制村通双车道公路,城乡交通运输一体化5A级水平超70%,4A级及以上景区和“六大产业基地”全覆盖二级及以上公路。铁路方面,争取黔湘铁路(毕节至黔江段)、遵义至铜仁铁路等纳入国家和省相关规划并实施,建成铜吉铁路,完善“四铁”格局。水运方面,加快

乌江三级航道建设,提升内河运输能力。机场方面,完善德江机场配套设施,推动航空与铁路、公路、水运无缝衔接。

运输服务将更加优质高效。铜仁将深化“美丽农村路”建设,创新养护模式,提高养护专业化、机械化水平,推动农村公路与产业、物流、旅游等一体化发展。优化公交线路,改造主城区临时公交站台,发展定制公交和“小车小团”旅游专线,谋划建设铜仁高铁北站、南站客运站及德江机场、梵净山客运站,提升客运服务品质。同时,强化农村物流体系建设,推动“客货邮”深度融合,降低物流成本,让农产品出山更便捷、工业品下乡更高效。此外,将提升交通设施数字化、智能化水平,推进公路充换电设施建设,融入低空经济等新业态,实现服务区经济、桥旅融合高质量发展。

行业治理能力将持续提升。构建智慧化、全领域执法监管体系,强化大数据支撑,常态化开展“打非治违”,深化部门联动执法,维护市场秩序。推进安全生产治理体系和治理

能力现代化,实施农村公路安防工程300公里,增强交通设施抗灾能力,防范化解重大安全风险。同时,持续深化“放管服”改革,优化交通项目审批流程,为项目建设提速增效,营造良好发展环境。

交通兴,则百业兴。从偏远山区的羊肠小道到“水陆空”立体通途,铜仁的交通发展历程,是武陵山区乡村全面振兴、高质量发展的生动缩影,随着立体交通网络的持续完善,铜仁将进一步打通发展“大动脉”、激活“微循环”,让生态优势通过交通优势转化为发展优势,奋力在中国式现代化进程中创造“铜仁速度”、刷新“铜仁纪录”和交出合格的“铜仁答卷”。

回望过去,奋楫争先的铜仁已用奔跑的姿态书写新业绩;

奔赴未来,志存高远的铜仁将用飞翔的翅膀创造新辉煌!



印江涪泥环湖公路文旅融合发展。