

“银行+担保+政府补贴” 破解融资难

我省担保机构今年已为中小企业提供新增贷款 6.56 亿元

本报海口9月27日讯（记者官蕾）我省全力推动“银行+担保+政府补贴”的中小企业融资服务模式，化解快速增长的中小企业抵押难题，中小企业融资呈现出担保活跃、企业发展、社会关注的新气象。这是记者今天从在海口召开的中小企业投资协会主题报告会上获悉的。

中小企业发展难，难在融资难。为破解难题，今年以来，省政府全力推动银行+担保+政府补贴的中小企业融资服务模式，培育孵化中小企业融资能力，探索建立了中小企业担保贷款贴息、担保机构风险补偿、合作金融机构奖励等制度，省府安排3000万元中小企业专项资金，按照“三个一点”（奖励银行一点，给企业贴息一点，给担保公司风险补偿一点）的原则进行贴息、补偿和奖励。截至7月31日，我省担保机构为中小

海南民族地区多轮驱动拓富路

据新华社9月27日电（记者孙志平周正平）海南省少数民族地区发挥各自的区位优势、资源优势，着力打造热带高效农业、大林业产业、旅游业和特色加工业等优势产业，经济实力大幅提升，自我发展能力不断增强。

海南省委、省政府一直把扶持民族地区发展摆到十分重要位置，加大政策扶持、财政转移支付和分类指导力度。各民族自治县因地制宜地发展特色经济，使少数民族群众的“钱袋子”不断鼓起来。如今，橡胶、槟榔、香蕉、反季节瓜菜等特色产品，成为民族地区农民增收的主要来源。白沙黎族自治县围绕“做强老三样（橡胶、甘蔗、木薯），做大新三样（竹、藤、南药）”做农业产业发展文章，

“凯萨娜”加强为强热带风暴

逐渐向本岛南部近海靠近

本报海口9月27日讯（记者柏彬 特约记者熊瑛 通讯员王凡）今年第16号热带风暴“凯萨娜”已于昨夜夜间进入南海，今天早晨5时已经加强为强热带风暴，逐渐向本岛南部近海靠近。省气象局于今天上午9时启动热带气旋Ⅳ级应急响应。

据悉，今天下午2时，“凯萨娜”中心位于北纬15.7度，东经116.4度，中心附近最大风力10级，风速达到25米每秒，7级大风范围半径300公里，10级大风



琼中新车站投入运营

本报青根9月27日电（记者侯小健 通讯员麦世晓）琼中黎族苗族自治县有了全新的客运汽车站（见左图，本报记者苏晓杰摄）。由海汽运输集团有限公司投资3000多万元建设的琼中新车站站房和站场主体工程（一期）已完工，今天上午开业试运营。

琼中新车站地处琼中县城2号新区海榆中线东侧，按国家二级车站标准建设。该站总建筑面积2487.7平方米，站前广场和停车场占地面积8000多平方米，内设7个发车库、14个发车位。

海口启动乡村生态游

三条线路让你品乡风野趣

本报海口9月27日讯（记者陈耿 通讯员符同庆）今天是第40个“世界旅游日”，海口市旅游局在这个属于旅游业的特殊日子里，正式启动了酝酿已久的“乡村生态游”，并印制了一批《海口乡村生态旅游手册》。

据了解，海口将于国庆期间推出的三条乡村生态游线路，主题分别为“徒步运动休闲游”、“农家乐自助游”和“渔家乐自助游”。

徒步运动休闲游的路线为：雷琼海口

庄，游客既可以在湖边垂钓，也可以品尝地道的农家菜和绿色水果。

渔家乐自助游的路线为：美兰机场——演丰镇文明生态村乡村主题公园——东寨港红树林—凤生香草园——琼州大桥，该线路以渔家乐为主题，让游客感受滨海村落的生态美景和红树林的壮丽景观。

黄金周旅游快讯

环岛铁路，半个世纪的梦想

铁道老兵仇成志的思绪穿过历史烟云，当年的一幕一幕立即重现眼前：“这是50多年前我们会战海南环岛铁路的老照片，应该就在三亚的天涯海角或乐东的九所一段。”

1950年代末，中央提出加快开发海南岛，以适应全国经济建设、巩固国防的需要。从1958年开始，为响应党中央号召，大批铁道兵和铁路工人从全国各地云集琼南，修建构想中的海南环岛铁路，开始了一段可歌可泣的青春岁月。

铁道兵大战“安黄段”

1958年，国家化工部决定在海南岛开发莺歌海天然大盐场，尖峰岭原始森林亦列入林业部开发规划。

1958年2月8日，铁道部转发国务院副总理李富春关于开发海南经济问题的电报，批示广州铁路局派员赴海南了解八所至三亚的铁路情况。4月，铁道部制定了全国《十五年铁路网发展规划》，海南环岛铁路被列入规划项目。其中，西环线海口至八所段安排在第二个五年计划中建设。同年10月，铁道部第四设计院提出了《海南环岛铁路初步设计》的方案。

1958年8月，安（游）黄（流）段的修复工程便开始动工了。

仇成志就是上千名从大陆转战海南的铁道兵之一，任务是修复安黄段。“一艘非常大的船接我们，除了一个团的铁道兵外，还包括3个火车头、40辆货车和8辆客车。”50多年后的今天，已79岁高龄的老仇仍清晰地记得当时的情景。

由王震任司令的铁道兵共11个师，仇成志所在的8507师第三团被整编建制拉到三亚。“上级命令我们半夜出发，从驻地坐车到码头，也不知道什么码头，不准打听任务，不准打听去向。下了船，才知道是三亚的安游。”

仇成志随部队曾转战全国，包兰线、兰新线、鹰厦线、三茂线等，都曾留下铁道兵的足迹。“我们是一支机动铁道兵部队，指哪儿打哪儿。”

日本侵琼期间，曾全线修建榆林至北黎线（北黎在八所附近），1943年与石八段接通，以使榆林日本海军基地与北黎驻军司令部及所在的榆林、八所等重要港口连接起来。但由于战事变化，很多地方改为木便桥，相当一部分工程只是草草完成。

这支铁道兵部队从安游开始，在沿线民工人的大力配合下，在全长108公里长的线路上逐渐向黄流推进。“那时候真的辛苦呀，基本上都是手抬肩挑，遇河修桥，遇山穿洞。”仇成志说，部队经常下死命令，有日任务、周任务，也有月任务，只能提前不能推

25年终圆“岭八梦”

安黄段通了，黄流至岭头段18.3公里也于1960年11月通车了。但西环线中52公里长的岭（头）八（所）段仍没修通。

1960年8月，25岁的湖南小伙子周长生从广州铁路局第三工程队调到海南，主要使命就是——修通岭八段。“铁道兵撤了，我们被派来接管，第三工程队分批次来了1500多人，那时八所还不是县政府所在地，条件非常艰苦。”

到了东方，就下工地。周长生是一名班长，带领工人日夜奋战在工地。“地方民兵也大力支持，工地上经常有5000多人的劳动大军。”

8月的海南正值盛夏，酷暑难当。“施工条件简陋，没有机械只能靠人力。粮食也紧张，工人每月30斤，干部21斤，工人大都是20岁出头的小伙子，个别要求调走外，绝大部分坚持了下来。”

周长生来海南前的当年3月份，岭八段就从八所开始动工了，全线展开。为保证土石所需，工人们在岭头和黄梅岭开辟了两个巨大的采石场。但次年4月，突然接到省、部通知：因国家缩短基建战线，奉命缓建，岭八段全线停工。此时，全线桥梁虽仍没动工，但部分地段路基土石方和涵渠工程已完成。

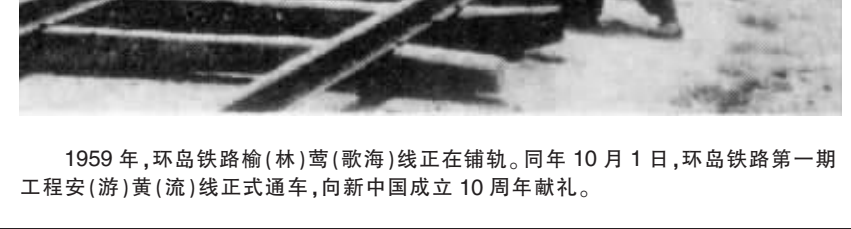
“那时国家经济困难，自然灾害也多。”比周长生早半年到达八所的周本靖也是广州铁路局第三工程队的，他说，岭八段的老铁路是日本人修的，但年久失修，根本无法再用。

由于岭八段停建，致使安黄段和岭八段两段铁路分隔长达25年。工程下马了，第三工程队部分工人被抽调到内地，部分人员留了下来。

期间，虽有几次续建请示，均未获批准。直至1983年，中央决定将岭八线列入国家基本建设大中型项目，下达投资计划4000万元，要求从1983年至1985年建成通车。

1983年5月18日，岭八段工程指挥部成立，海南黎族苗族自治州州委书记王越丰任总指挥。次年1月，续建工程动工，周长生又回到铁路线上，任务改为负责运输材料。他说：“很多材料是从京广线上拆下来运到海南再加工的。”

铁路修建得到地方政府的大力支持。路基土石方工程是由沿线8个乡镇组织民工承建的，进场民工人数达7000人，仅仅半年就干了近百万立方米，全线路基基本成型。而且，承建桥涵工程的24个建筑单位也



1959年，环岛铁路林（林）莺（歌海）线正在铺轨。同年10月1日，环岛铁路第一期工程安（游）黄（流）线正式通车，向新中国成立10周年献礼。

州铁路局第三工程队部分工人组成了海南铁路第四工程队，为石（碌）八（所）段的改轨作准备。

石八段是海南第一条干线铁路，长约52公里。1941年，侵琼日军在石碌岭上发现了大型优质铁矿，且矿体裸露易采。同年，日豪素肥料株式会社海南事务所成立于北黎，同年12月改为海南兴业株式会社，投资开发海南石碌铁矿。作为战时突击工程，日本人同年以八所、叉河、石碌为基点全线开工，次年3月即完成铺轨。3月23日，从石碌开出了第一列运矿车抵达八所港，大批铁矿石就这样经海运被掠夺到日本。

从勘测到通车，日本人用了不到一年时间，但线路质量很差，台风雨季时石八线大部分便桥被冲毁，路基严重受损。日本人花了10个月时间重新修复，1943年又全线恢复通车。

因为日本人修的是窄轨铁路，轨道只有1067毫米宽，无法与宽1435毫米的标准轨接轨。周长生回忆说，从1961年下半年开始就着手准备石八段改轨工程，但因经费紧张等原因，一直停滞不前。

进入1970年代后，国家“四五”计划要求海南铁矿提高出矿量。1969年后，石碌铁矿采矿量迅猛增长，1970年石八段铁矿运输量首次超过200万吨，1971年更是提出了出矿355万吨的计划。

石八铁路的旧轨和运输设备已无法适应要求。1970年10月，海南铁路办事处向广州铁路局报送《关于海南石八线改标准轨的报告》。一个月后，广州局即派工作组抵琼商定石八线扩轨的有关问题，初步确定了扩轨和停运时间。

这是一场各方紧密配合的大会战。广州铁路局常委会副主任张鸿禧为组长，组成了石八线扩轨工程会战指挥部。从广州、韶关、郴州、株洲、岳阳等工务段抽调机械化工队和线路施工技术人员及工人共960人，海南办事处抽调500人，组成了基本队伍。

很多“铁一代”清楚地记得，1971年5月26日上午5时全线封锁施工，6月6日至18日，全线扩轨完成，恢复通车，封锁时间只有277个小时。

1959年，23岁的上海小伙徐继春从沈阳铁路局调至海南，从此一辈子就留在了海南。从接管石八线到扩轨工程，他全程参与。“改轨是个抢时间的工程，从材料准备、路基扩延、铺设新轨，再到站房和信号及水电设备的改造，铁路工人热情万丈。”

石八段改轨完成后，海南遗留下的日建窄轨铁路的历史也从此宣告终结。

277小时会战“石八段”

事实上，岭八段停工后，留在海南的广



1950年代，我区部队投入大量兵力在民兵的配合下修建琼南铁路。



正在建设中的东环铁路。

环岛铁路梦将告实现

海南铁路梦，寄托了很多先贤志士和老一辈无产阶级革命家的宏伟愿望。从张之洞、孙中山、宋子文，直到王震、李富春、周恩来等，都曾对海南修建铁路有过宏大构想和重大贡献。

海南史学专家钟一，说：“最早提出建设环岛铁路的中央领导，现在能查到的是李富春，那是1958年的春天。”1958年2月6日，前来海南视察的国务院副总理李富春，在谈到海南交通建设问题时说：“要使海南岛工农业、经济作物发展起来，首先要把公路搞好，其次，将来可搞西环铁路，看经济价值如何，还可搞环岛铁路。”

海南日报记者艰难寻访到数位仍住在海南的老铁道兵和新中国的“铁一代”。访谈中，他们很早就知道海南环岛铁路的提法，并为之长期奋斗。没想到的是，他们盼呀盼，环岛铁路梦等到半个世纪后才能实现。

2007年4月18日，西环铁路提速改造工程竣工并首次从三亚开通至内地客列。这个总投资22.89亿元、全长363.8公里的工程，历经了18个月的艰辛努力。

按照计划，修建中的海南东环铁路将于明年年底通车，西环铁也将实现电气改造。

记者从总部设在八所的现海南铁路总公司获悉，“铁一代”退休后，职工散布在全国13个省份，以海南居多。如今，“铁二代”甚至“铁三代”已接过父辈手中的接力棒。

（本报东方9月27日电）