

世卫组织向中国颁发国家消除疟疾认证

从三千万到零病例，世界瞩目中国抗疟七十年

新华社北京6月30日电

世界卫生组织30日向中国颁发国家消除疟疾认证，称赞中国从20世纪40年代每年报告约3000万疟疾病例、经过70余年不懈努力到如今完全消除疟疾，是一项了不起的成就。中国长达70年的抗疟之路，不仅取得了从3000万到零病例的瞩目成绩，也为实现“无疟疾世界”愿景做出了中国贡献。

抗疟之路

疟疾是一种由疟原虫引起的急性传染病，多由蚊子叮咬传播。世卫组织网站发布的数据表明，2019年全球疟疾病例估计为2.29亿例，死亡病例估计为40.9万例。作为全球重大传染病，疟疾一直威胁着人类的健康，也曾在中国广泛流行。

据世卫组织记录，从20世纪50年代开始，中国卫生部门致力于阻止疟疾传播，为有患病风险的人提供预防性抗疟药物，并为患者提供治疗。20世纪70年代，中国科研团队发现了青蒿素，由此诞生的基于青蒿素的复合疗法已成为当今最有效的抗疟治疗方案。

20世纪80年代，中国广泛推广驱蚊虫帐预防疟疾，远早于世卫组织推荐使用蚊帐控制疟疾，驱蚊虫帐的推广使中国部分地区的疟疾发病率大幅下降。到1990年底，中国疟疾病例数已下降到11.7万；从2003年开始，中国加强了人员配备、培训、药物使用和蚊虫控制等，进一步减少了疟疾病例。

中国在连续4年报告本土病例为零后，2020年11月向世卫组织申请国家消除疟疾认证，这已符合“疟疾本地传播链至少连续中断3年”的世卫认证标准。

成功关键

世卫组织认为，中国能成功消除疟疾，关键在于为居民提供免费的基本公共卫生服务，使所有人都能获得并负担得起疟疾诊断和治疗。有效的多部门合作也是成功的关键因素。2010年，中国13个政府部门下发消除疟疾行动计划，旨在2020年在全国范围内消除疟疾。

世卫组织指出，近年来，中国在消除疟疾行动中严格执行疟疾报告、调查和处置的“1-3-7”工作模式，即在发现病人的1天内诊断并上报病例，3天内完成病例核实及流行病学调查、7天内开展疟疾疫点的调查与处置。

中国国家卫生健康委员会副主任李斌表示，中国建立了全国疟疾等传染病网络报告系统和疟疾实验室检测网络，完善了疟疾媒介监测和疟原虫抗药性监测体系，制定了“线索追踪、清点拔源”的工作策略，探索总结了“1-3-7”工作模式及边境地区的“3+1防线”（即检验检疫防线、联防联控防线、群防群控防线和境外合作防线）。“1-3-7”工作模式作为全球消除疟疾工作模式，正式写入世卫组织的技术文件向全球推广应用。

中国贡献

中国是多年来西太平洋地区第一个获得世卫组织无疟疾认证的国家。这一地区此前曾获这一认证的国家有澳大利亚（1981年）、新加坡（1982年）和文莱（1987年）。全球范围内目前已有40个国家和地区获得了世卫组织颁发的无疟疾证书。

世卫组织西太平洋区域主任葛西健也祝贺中国消除疟疾。“中国为实现这一重要的里程碑所做的不懈努力表明，强有力的政治承诺和加强国家卫生系统可以消除一种曾经是主要公共卫生问题的疾病。中国的成就使我们离西太平洋地区无疟疾的愿景又近了一步。”

联合国教科文组织指出，中国中医科学院教授、2015年诺贝尔生理学或医学奖获得者屠呦呦发现的全新抗疟疾药物青蒿素在20世纪80年代治愈了很多中国病人。世卫组织推荐将基于青蒿素的复合疗法作为一线抗疟治疗方案，拯救了数百万人的生命，使非洲疟疾致死率下降66%，5岁以下儿童患疟疾死亡率下降71%。

世卫组织总干事谭德塞30日在一份官方声明中表示：“今天我们祝贺中国人民在全国范围内消除了疟疾。他们的成功来之不易，是经过几十年有针对性的持续行动才取得的。中国加入了越来越多国家的行列，向世界表明无疟疾的未来是一个可行的目标。”

（执笔记者：冯玉婧；参与记者：刘曲、胡雪）



6月30日，车辆行驶在京新高速公路上（无人机照片）。

新华社记者胡虎虎摄

新华社乌鲁木齐6月30日电（记者尚升、张钟凯）（北）京新（疆）高速（G7）梧桐大泉至木垒段公路项目6月30日正式通车，标志着京新高速公路全线建成通车。

京新高速全长2800余公里，途

经北京、河北、山西、内蒙古、甘肃、新疆六省份，其中京新高速梧桐大泉至木垒段全长约515公里。

该项目段由中国铁建投资集团有限公司牵头，联合中铁一院等单位建设。中铁建新疆京新高速公路有限公司总经理隆星介绍，项目

段途经荒漠、戈壁、草原、湿地、山地等复杂地形，极端天气多，施工团队克服高温、高寒、风沙等恶劣施工条件，提前完成施工。

设计及施工过程中，相关单位兼顾生态环保和地方经济发展。中铁一院京新高速公路总设

计师王晓智说，为方便相关区域动物迁徙，施工方共设计62处动物迁徙通道，其中包括两处铁路桥在最上方，动物迁徙通道位于中间、高速公路在最下方的三层立体交叉通道。

京新高速公路是继连霍高速

公路之后第二条全天候进出新疆的公路动脉，其全线通车使得北京与乌鲁木齐之间公路里程缩短1300多公里。京新高速公路也是一条霍尔果斯口岸至天津港北部沿线的最快捷出海通道，对推动“一带一路”建设具有重要意义。

10岁京沪高铁见证中国高质量发展

新华社北京6月30日电（记者杨迪、贾远琨、丁静）这几年，徐丽霞成了上海虹桥站和北京南站的常客。作为上海一家科技公司的销售经理，经常往返京沪两地，徐丽霞已将高铁出行作为首选。

“以前总觉得去趟北京远得不得了，一来一回火车票难买还很折腾，现在一般只需要四五个小时。”徐丽霞说，高铁出行方便、舒适，像坐飞机一样体面。

这完全得益于10年前京沪高铁的开行，让1318公里的距离变得不再遥远。过去13小时的行程，到现在最快仅需4小时18分。

京沪高铁运营10周年。10年间，它已成为中国客流量最大、最繁忙、最先盈利的高铁线路。

这条高铁线路连接京津冀、长三角两大世界级城市群，所穿越的中国东、中部七省市的地区生产总值占到全国四成；已累计安全运送旅客13.5亿人次，全线累计开行列车近120万列，累计行程超过15.8亿公里，相当于绕赤道跑了近4万圈。

“京沪高铁单日开行旅客列车最高达到666列，单日最高发送旅客达到79.8万人次，年旅客发送量最高峰时达到2.1亿人次。”京沪高速铁路股份有限公司董事长刘洪润说，京沪高铁以中国高铁3.7%的营业里程完成了中国高铁9.3%、全国铁路6%的旅客发送量。

同时，京沪高铁还是当今世界运营时速最快的高速铁路，最高运行时速350公里，发车间隔最短只有4分钟。这样的“京沪速度”，让沿线地区的人才流、技术流、资金流、信息流快速有序流动。

“从昆山南坐高铁到上海虹桥最快只需17分钟，再换乘地铁去公司不到1小时，这几乎与居住在上海嘉定区、闵行区的同事上班时间差不多。准时、准点、不堵车。”家住昆山的张先生每天打着“高的”上下班，已经习惯了这种生活。

以这条高铁为依托，沿线崛起24个高铁新城、高铁新区，已成为吸引产业聚集和促进产业优化布局的重要载体，重构着中国东、中部的发展版图。

在济南西站周边，高铁开通前的大片村庄和庄稼地，已经被一片欣欣向荣的新建楼宇取代。济南西站所在的济南市槐荫区，利用超过240万平方米的央企和跨国公司北方总部基地核心区，打造京津冀、长三角经济圈人员、信息、资金汇集的城市“会客厅”。山东省会大剧院、济南市图书馆、印象济南·泉世界等文化和商业设施也陆续建成。

京沪高铁五大客运枢纽站之一的南京南站，有“亚洲第一大高铁站”之称，区域日均人流量已超过40万人次、车流量接近10万辆次。

“这里也是无数创业者的‘梦想始发站’。”南京市雨花台区常务副区长凌向前说，雨花台区把城市交通枢纽优势转化为创新发展竞争优势，打造中国（南京）软件谷，聚集起700多家高新企业、3000多家软件公司、30多万软件工程师，成为南京年轻人最多、智力最密集的区域之一。

“乘坐高铁往返于全国各地已经是雨花台区创业者的日常轨迹，他们几乎每天都与京沪高铁发生着联系。”凌向前说。

这条“高铁经济走廊”还是一条“绿色走廊”：占地仅为高速公路的1/2，对减少碳排放的贡献约为200万吨/年。

在拉动中国经济高质量发展的同时，京沪高铁也不断推动中国高铁事业进步，不管是技术标准还是运营维护，都堪称中国高铁“标杆”。

6月25日，复兴号智能动车组列车在京沪高铁上线。相比标准配置的复兴号动车组，复兴号智能动车组在座椅设计、旅客信息及娱乐系统、车内环境控制、厨房设施、客室空调、残疾人旅客服务、列车WiFi等7个方面提供更好体验；在以太网控车、车载安全监测、乘务员室智能显示、监控室智能监控屏监控、手持移动终端巡查等9个方面，增加了多项智能运维功能。

京沪高铁也被誉为“中国高铁第一股”，最早迈出中国高铁资产资本化股权化证券化改革步伐。去年1月16日，京沪高铁公司成功登陆A股市场。

“京沪高铁是中国铁路最优质的资产。”京沪高铁公司董事会秘书赵非向记者介绍，自开通运营的第4年，即2014年以来，京沪高铁连续实现盈利，2014至2019年净利润年均增幅高达39.4%；即便在2020年新冠疫情对全球交通运输行业造成严重冲击的情况下，京沪高铁仍保持盈利韧性，实现盈利45.86亿元。

“世界高铁看中国，中国高铁看京沪。”刘洪润说，下一个10年里京沪高铁将从“拓展”“智能”“优化”“提升”四个方面提供更好的出行服务。

（参与采写记者：樊曦）

