



# 政治局常委會會議：建強衛健服務體系 鞏固來之不易防疫成果

香港文匯報訊 據新華社報道，中共中央政治局常委委員會2月16日召開會議，聽取近期新冠疫情防控工作情況匯報。中共中央總書記習近平主持會議並發表重要講話。

## 新冠死亡率全球最低

會議指出，3年多來，我國抗疫防疫歷程極不平凡。以習近平同志為核心的黨中央始終堅持人民至上、生命至上，團結帶領全黨全國各族人民同心抗疫，以強烈的歷史擔當和強大的戰略定力，因時因勢優化調整防控政策措施，高效統籌疫情防控和經濟社會發展，成功避免了致病力較強、致死率較高的病毒株的廣泛流行，有效保護了人

民群眾生命安全和身體健康，為打贏疫情防控阻擊戰贏得了寶貴時間。2022年11月以來，我們圍繞「保健康、防重症」，不斷優化調整防控措施，較短時間實現了疫情防控平穩轉段，2億多人得到診治，近80萬重症患者得到有效救治，新冠死亡率保持在全球最低水平，取得疫情防控重大決定性勝利，創造了人類文明史上人口大國成功走出疫情大流行的奇跡。實踐證明，黨中央對疫情形勢的重大判斷、對防控工作的重大決策、對防控策略的重大調整是完全正確的，措施是有力的，群眾是認可的，成效是巨大的。

會議強調，當前全國疫情防控形勢總體向好，平穩進入「乙類乙管」常態化防控階段，但全球疫情

仍在流行，病毒還在不斷變異。各地區各部門要以時時放心不下的責任感，深入總結3年多來特別是最近一段時間的經驗做法，完善相關機制和舉措，抓實抓細新階段疫情防控各項工作，建強衛生健康服務體系，堅決鞏固住來之不易的重大成果。

## 加強常態化預警建設

會議要求，要認真貫徹落實黨中央決策部署，壓實「四方責任」，盯緊關鍵環節，做好風險人員管控，在已有工作基礎上再推進再落實。要加強疫情監測和常態化預警能力建設，健全疫情監測體系和信息報告制度，及時準確作出預警並採取必要的緊急防控措施。要根據病毒變異和疫苗

保護情況，科學謀劃下一階段疫苗接種工作，促進老年人接種率持續提升。要抓好常態化分級分層分流醫療衛生體系建設，繼續優化資源布局，建強以公立醫療機構為主體的三級醫療衛生服務網絡。要加強醫療物資生產保供，完善儲備制度和目錄，鞏固完善人員、物資統籌調配機制，切實解決好基層一線能力、藥品、設備等方面的短板弱項。要統籌推進衛生健康領域科技攻關，積聚各方力量提升生命健康科技水平。要倍加珍惜抗疫鬥爭的重要成果，講好中國抗疫故事，激勵全黨全國各族人民堅定必勝信心，在新時代新征程上披荊斬棘、奮勇前進。

會議還研究了其他事項。

# 中國已恢復與58國客運定期航班

## 上周98家中外航司共執飛795班 比「乙類乙管」前一周增65%



香港文匯報訊（記者 王珏、夏微 北京、上海報道）為期40天的內地春運15日收官。據有關部門初步匯總

測算，本次春運全社會人員流動量約47.33億人次，其中，營業性客運量約15.95億人次，同比增50.5%，恢復至2019年同期的53.5%。此外，中國已經恢復與58個國家間的客運定期航班。其中，2月6日至12日，98家中外航空公司共執行795班，比「乙類乙管」政策發布前一周（1月2日至8日，482班）增長65%。

國務院聯防聯控機制春運工作專班發布消息，2023年春運40天，營業性客流量大幅回升。民眾累積的回鄉過年、探親訪友、旅遊度假、商務旅行等出行需求集中釋放，帶動客流迅速攀升，全社會人員流動量、營業性客運量均達到2020年春運以來的新高。據測算，全社會人員流動量約47.33億人次，其中營業性客運量約15.95億人次。全國高速公路小客車流量累計11.84億輛次，載客量約為31.38億人次，比2022年同期增長18.6%，比2019年同期增長17.2%。

## 國內航班量有望超疫前水平

根據中國民航局16日通報，1月8日「乙類乙管」政策實施後，民航市場迅速恢復，運行安全平穩。接下來的新航季，在國內客運市場方面，將持續保持較快恢復態勢，航班量有望恢復並超過疫情前水平。在國際航線航班方面，自1月8日起受理中外航空公司本航季恢復航班申請和新航季的增班申請。從上周（2月6日至12日）實際執行的航班情況來看，中國已經恢復與58個國家間的客運定期航班，98家中外航空公司共執行795班，比「乙類乙管」政策發布前一周（1月2日至8日，482班）增長65%。

## 上海兩機場客流升至疫前六成

16日晚間，上海浦東機場T1航站樓燈火通明，晚上8點左右，浦東全天計劃執行184班航班，已執行153班。隨着航班的恢復，地服部浦東旅客服務中心員工也比之前忙碌了不少，偶爾在保障航班間隙，大家坐下來小憩時，都會感慨一句，「忙了，忙了！」東航地服部浦東旅客服務中心國際值機班組長肖吟青16日值班，牆上的時鐘指針已經指向22點，她和團隊20餘名員工還將奮戰到當日凌晨3個國際航班的值機服務保障工作中。

作為內地的航運樞紐城市之一，今年春運期間，上海浦東、虹橋機場共保障進港旅客813.63萬人次，同比增長39%，恢復至2019年同期六成水平；保障航班起降6.67萬架次，同比增長5.6%，恢復至2019年同期近八成水平。與此同時，國際及地區航班的復甦也令航空業形勢一片向好。目前，浦東機場國際及地區客運航班日均約110班，同比增長2倍多，通達全球31個國家43個國際航點。具體到航空公司來看，今年春運期間，吉祥航空共承運超過170萬人次旅客，旅客運輸量恢復至2019年同期的九成水平；國內航線承運旅客數量更超2019年同期水平，航班整體運行復甦勢頭明顯。中國東方航空累計執行客運航班9.25萬班，同比增幅約17.3%，已恢復至2019年水平的八成以上；累計運送旅客1,086.5萬人次，同比增幅41.2%，恢復至2019年水平的七成。其中，國內航班達到9.1萬班，同比增幅16.3%，為2019年水平的96.4%，已基本接近疫情前的水平。

## 東航國際及地區航班每周410班

另據香港文匯報記者從東航獲悉，隨着出境團隊遊業務試點恢復和全面恢復內地與港澳人員往來等政策落地，東航加快推進國際地區航線恢復。截至2月6日，東航及旗下公司共執行國際及地區客運航線52條，每周達302班，包括上海—紐約、上海—多倫多、上海—巴黎、上海—倫敦、上海—法蘭克福、上海—悉尼、上海—墨爾本等洲際航線。

預計到2月28日，東航國際及地區航班將恢復到60條線路，每周達到410班，新恢復的航線航班主要集中在東南亞和港澳台等目的地。2月中下旬，東航將開通及新增上海—迪拜、上海—馬尼拉、上海—台北松山、無錫—香港、無錫—澳門等航線。



◆中國已經恢復與58個國家間的客運定期航班。圖為2月11日上午，搭載着中國遊客的中國南方航空航班降落在肯尼亞首都內羅畢喬莫·肯雅塔國際機場，這也是中國試點恢復出境團隊旅遊後，首批抵達肯尼亞的中國旅行團。

網上圖片

# 埃及旅遊業界盼迎更多中國客



從古老的神廟和金字塔奇觀，到紅海邊的潛水度假勝地，世界各國遊客正在埃及文明的吸引下紛至沓來。過去三年新冠疫情讓這個文明古國的旅遊業一度低迷，但隨着各國不斷放鬆對入境的限制，埃及旅遊從業者對未來充滿期待。

## 「中國遊客喜歡騎駱駝遊金字塔」

在著名的吉薩金字塔群景區，成群的駱駝趴在空地上，隨時等待為遊客服務。「這是我家世代相傳的行業，我的祖父和父親一輩子都在這裏，養駱駝，接待遊客。」家住景區附近的法拉格，穆罕默德說。

穆罕默德子承父業已有27年之久，接待過來自世界各地的遊客，但過去三年疫情導致旅遊業停滯，一度讓他的生活陷入困境。「我有12頭駱駝要養，沒有遊客就很難養

活駱駝和家人。」

「不過現在旅遊業不斷回暖，來埃及的中國遊客數量越來越多。中國遊客喜歡騎着駱駝遊覽金字塔，我很喜歡中國遊客。」穆罕默德拍拍身邊的駱駝笑着說。

春節前夕，中國優化調整疫情防控政策後首個赴埃及中國旅行團抵達開羅國際機場。埃及旅遊和文物部等部門共同為中國遊客舉行歡迎儀式。

埃及旅遊和文物部長特別代表、副部長加達·沙拉比對中國遊客表示熱烈歡迎。她說，埃及非常重視遊客的健康和安全，將進一步提高接待中國遊客的賓館服務質量。

埃及民航部長特別代表、埃及航空公司董事長葉海亞·扎卡里亞說，埃中兩國都是擁有燦爛歷史的文明古國，埃及期待前往埃及各個旅遊目的地的中國遊客數量不斷增多。

旅行團中，來自四川的馮建是三年來第一次出國旅行。他說，之所以選擇埃及，是因

為埃及跟中國一樣，是文明古國，想親身感受埃及文化。

## 「我們從事建築工程行業，特別震撼」

在10天的行程裏，馮建和同伴們遊覽了金字塔景區、盧克索神廟等埃及著名旅遊景點。「通過實地遊覽加上導遊詳細解說，我對埃及文明和歷史有了進一步了解。」他說。

「幾千年前，古埃及人就能有如此璀璨奪目的文明和高超的建築工藝，這對於我們從事建築工程行業的人來說，感覺特別震撼！」說起這次旅行的收穫，馮建激動不已。

來自北京的傅博今年春節也選擇來埃及旅遊。「除了遊覽景區景點外，我喜歡晚上漫步在尼羅河畔，品嚐烤肉等當地特色小吃。」

◆新華社

## 復常日記

2023年2月16日

16日上午11時，根據此前官方公告，粵康碼的健康申報、防疫工作台、抗原自測等多項功能如期下線，宣告粵版健康通行碼正式結束整整3年（2020年2月推出）的歷史使命。相信很多廣東居民、訪粵外地居民和我一樣，對粵康碼有着複雜的情感。

「結束了，疫情時期的眼淚！」我的朋友官先生在微信朋友圈寫道。

過去1,000多天，我出入社區、乘車、參加線下活動，甚至是開車下高速公路，平均每天「亮碼」的次數可能不少於5次，2022年廣州疫情尤為嚴重，高峰時平均每天「亮碼」次數可能超過10次，更別說為了得到「綠碼」，大排長龍做核酸檢

# 走好，不送

測。由於從事媒體行業，我們在平時為數不多的線下採訪活動中，經常被要求持48小時、24小時甚至12小時「綠碼」進場，這也導致我多次在深夜甚至凌晨前往廣州的24小時服務的核酸檢測點進行檢測。有時就算做過檢測，但因為粵康碼沒有及時顯示核酸檢測結果，或錯過核酸檢測時間導致我無法工作、出行的，粗略估算不下10次。

疫情期間，我的採訪工作自然成為高危行業，因為要與人打交道，出入防疫場所，也有過多次「黃碼」的經歷。事實上，也正因為參加了一場線下採訪活動，我感染了新冠病毒，我的粵康碼變成「紅碼」。

對我而言，實在不知道粵康碼是陪伴了我3年，服務了我3年，還是約束了我3



◆疫情期間，一位廣州市民的粵康碼顯示「黃碼」。香港文匯報記者敖敏輝攝

年。今次它結束使命，退出歷史舞台，我說不出「不捨」，但也不會唾棄，畢竟有了這個「通行證」，在抗疫艱難時期，它讓我的工作、生活、出行變得相對便利。也許一句「走好，不送」，是我對粵康碼最好的告別。

敖敏輝

整理：香港文匯報記者 王珏