

各地新亮点

云南 就业顾家“两不误”

就业是最基本的民生。近两年来，云南省着眼于农村劳动力、脱贫劳动力就业实际，通过盘活本地资源、发展高原特色农业、建设劳动密集型产业园、构建联农带农机制等举措，招“小商”、建“微工厂”，因地制宜办好家门口的工厂车间，助力群众实现挣钱顾家两不误，不断增强百姓的获得感、幸福感。

因地制宜引企业

曲靖市会泽县是云南省人口大县、劳务大县，有近60万农村劳动力。会泽县以礼街道党工委副书记、办事处主任张正圆介绍，以礼街道有易地搬迁群众33941人，大部分依靠外出务工挣钱，一些老人和妇女留守。街道围绕“稳得住、有就业”目标，采取“招小商、搭小桥、设小岗”等措施，让群众不出远门就有活干、有钱赚。

在盛之发机电会泽有限公司，以礼街道清水社区居民陈守利正在生产线上调试机器。进入公司一年半时间，陈守利成长为生产部半成品组组长。“我有两个娃娃要照顾。现在工厂就在楼下，我早上送完孩子来上班，一个月能挣三五千元。”陈守利说。

“不求大，不求强，我们主要招引一些电子产业、手工活、农特产品分拣等劳动密集型企业。这些企业有市场、有订单，缺场地、缺人力，比较适合到我们这里设厂，目前我们已引进电子、玩具、服装等企业45家。”张正圆说。

昭通市镇雄县也拥有丰富的劳动力资源。近日记者来到镇雄县五德镇山水涧织布车间，妇女们正灵巧地用织布机工作。负责人刘群把织好的墙布半成品打包，发回浙江工厂。

在浙江打拼多年的刘群，2022年底回乡看到不少留守妇女没有工作，于是萌生了把所在公司的织布产业引回家乡进行初加工的想法。“我们把产业前端的织布工序引回，帮助老乡就近就业。”在县、乡两级政府支持帮助下，刘群将集镇闲置的农贸市场改造成织布车间，目前可吸纳600余人就近就业。

“我早上把小孩送去上学后，就来车间织布，不误照顾孩子，时间自由，多劳多得。”五德镇居民鄢定先已在车间务工两年，目前每月收入5000多元。

红河州元阳县充分发挥党组织优势，形成“县委统筹+行业服务+基层落实”联动机制，积极吸引外地企业投资办厂。按照县城“办工厂”、乡村“办小厂”、家庭“办作坊”的总体思路，元阳县盘活县内部分闲置资产和闲置厂房，引进一批小企业建设24个“家门口的务工车间”，带动百姓就地就近就业。

盘活资源保就业

为盘活资源、精准招商，会泽县制定劳动密集型产业发展和易地搬迁安置区闲置商铺招商两个“三年行动”，明确以园区和县城安置区为重点、中心集镇为支撑、交通便利乡村为补充的劳动密集型产业布局，共盘活具备招商引资条件的闲置厂房2.83万平方米、闲置校舍2.63万平方米，制定“一厂一策”利用方案。

在会泽县钟屏街道，闲置的8000余平方米老客运站经过改造提升后吸引34家企业入驻，成为不少年轻人创业第一站。会泽乾丰科技有限公司是一家电商公司。企业负责



人文杰告诉记者，会泽当地的洋芋、辣椒、黑山羊等是地理标志农产品，经过大力宣传推广，公司去年销售土特产达700万元，带动30多人从事主播、仓储、打包、物流等工作。

走进镇雄县呢噜坪纺织服装产业园，一辆辆货车装卸繁忙，工厂生产的鞋子、运动服装将被运往全国各地。云南龙升誉成体育用品有限公司是一家生产运动鞋的企业，总部位于福建。在镇雄县良好的营商环境和劳动力资源吸引下，公司决定将部分生产线迁往西部地区，去年年底落户镇雄。“工厂于今年2月正式投入生产，吸纳本地就业400多人。”龙升誉成公司厂长黄光荣说。

36岁的李堂坤是镇雄县芒部镇人，曾在浙江务工10多年，有制鞋经验。今年春节回乡，他听说龙升誉成公司在镇雄办厂，当即决定留在家乡工作。“工资水平差距不大，关键是离家近。”李堂坤说。

为壮大纺织服装这类劳动密集型产业，镇雄县在县城靠近易地搬迁点规划了产业园区，分三期建设。随着基础设施逐步完善，产业链逐步配套，园区吸引力越来越强。镇雄县呢噜坪纺织服装产业园政务服务科科长王永义介绍，目前园区一期招商入驻11家企业，三期全面建成后，可吸纳就业1.2万人。

楚雄州南华县聚焦企业稳岗和群众就业需求，制定出台推动就地就近就业工作实施方案和促进劳动密集型企业发展优惠措施，组建小分队排查辖区内闲置帮扶车间、学校、活动室、厂房等，建立闲置资产数据库，筛选带动就业能力强、管理规范的企业入驻。目前，全县共盘活闲置资产52处，实际开发使用38处，建

湖北广水鲜桃飘香致富路

“今年每斤胭脂红鲜桃能卖到5元以上，网上还有不少老客户预订。”近日，湖北省广水市郝店镇铁城村种桃大户乾永安说。

广水胭脂红鲜桃是广水市传统桃树选育品种。端午节后，广水胭脂红鲜桃迎来采摘高峰。记者在广水市十里街道观音村看到，桃园里现场搭起了鲜桃销售直播间，村民化身直播达人，直播间内订单不断。这里实现了胭脂红鲜桃从枝头直达商超。

“胭脂红的成熟期比较短，我们70%的销售额来自线上。现在我们村的直播走进了胭脂红果园，村民们在果园里面边直播边打包发货。”广水市十里街道观音村村委会委员万晓东说，目前观音村60%以上的村民投入胭脂红鲜桃采摘，预计今年胭脂红收入要比去年增加20%。

桃产业为村民带来实实在在的好处。观音村村民杨志一年四季在桃园做工，一年收入4万元。“采摘期是我们最忙的时候，一大早就来摘桃子了。有了桃产业，我们村好多人都有了工作，旅游也带动起来了。”杨志说。

“去年，鲜桃销售总额达4.5亿元，七成靠线上销售。”广水市农业农村局副局长魏平才说，胭脂红桃产业带动电商直播、生产加工、冷链物流、休闲采摘等业态协同发展，全产业链产值超10亿元。

2010年，“广水胭脂红鲜桃”被原农业部

2020年入选湖北农产品区域公用品牌20强，今年成功注册地理标志证明商标。

为打响“胭脂红”品牌，广水出台胭脂红鲜桃区域公用品牌创建方案，落实支持农业产业化发展奖励扶持办法，成立广水胭脂红鲜桃产销协会。农业农村部门、市场监管部门携手行业协会，打造种植、采收、加工、储运的全流程质量管控体系。依托广水农产品供应链平台，协会精准对接56家大型商超及团餐企业，实现产地直供。

品牌的生命力在于品质。广水市开展品质标准建设，明确从土壤改良、品种选育、配方施肥、科学用药到采收分级的全流程标准化要求，并同步申报市级、省级地方标准，推动“统一标准、统一技术、统一管理、统一检测”，助力品质标准与国内高端市场接轨。

为延长鲜桃销售周期，广水联合省农科院、武汉轻工大学开展品种提纯、富硒技术等研究，组建科技服务团队为桃农提供全流程技术指导，确保品种纯正与品质提升；支持企业发展深加工，延长产业链，实现效益倍增。

广水市委书记杨光胜表示，通过强化品牌联农带农机制，力争在5年内使广水胭脂红鲜桃种植规模突破10万亩，规模化经营主体突破600家，年产量突破15万吨，品牌价值突破20亿元，全产业链产值突破50亿元。

务工车间36个，带动就业2000余人。

优化服务稳岗位

为了让企业落地后放心生产、就业人员安心工作，云南省各地优化营商环境，做好要素保障，提升就业群众服务质量。

在会泽县以礼街道河滨社区“奋斗驿站”，每天都有群众来翻阅招聘信息。该驿站于去年投入使用，设置了创业中心、技能培训室、舒心公寓、零工驿站、餐厅等功能室，为务工群众提供集中一站式服务。“驿站设置了多种信息册，还定期举办招聘会，为群众选岗，为企业招人。”驿站工作人员米金瑶介绍。

聚焦供需匹配，云南加快线上零工市场建设，累计建成就业“幸福里”社区92个、零工市场185个、家门口就业服务站16432个，人力资源服务机构总数达到4453家。镇雄县出台扶持政策，在企业端，实行培训奖补、吸纳就业奖补、物流补贴；在员工端，实行

技能培训生活费补贴、稳岗补贴、餐费补贴。在园区设立就业创业服务和培训中心、“儿童之家”，为员工解决子女就近入学等困难。

镇雄县林口乡村民梁建会以前在福建务工，今年经过政府岗位推荐，到位于林口乡产业园区的云南星多胜锋有限公司报名。经过培训，梁建会掌握了服装生产技能，在家门口有了工作。“我有3个孩子要照顾，现在每天回家很方便。为了让我安心在家工作，政府还发放了就业稳岗补贴。”梁建会说。

为促进劳动者就地就近就业增收，《云南省促进就地就近就业“十个一批”行动计划》于近日印发，聚焦高原特色农业、文旅康养、重大产业项目建设等领域，大力挖掘岗位资源。据介绍，云南加快建设7个劳动密集型产业园，将家门口的务工车间试点县(市、区)由10个扩大至54个，全省运营就业帮扶车间2338个，吸纳农村劳动力就业20.57万人。截至5月底，云南省县域内就地就近就业855.48万人，较去年增加14.55万人。

本报记者 陈发明

5月8日，我国首个风光火储一体化大型综合能源基地外送工程——陇东到山东±800千伏特高压直流工程竣工投产。至此，甘肃4条新能源外送大通道中，祁韶直流、陇电入鲁均已建成投运。截至6月8日，陇电入鲁工程投运首月累计送电7亿千瓦时。

“陇电入鲁工程是甘肃第二条自有特高压电力外送通道，投运后每年可向山东输送电量360亿千瓦时，其中新能源电力占比一半。”国网甘肃省电力公司电网建设事业部副总经理李晓鹏说。

据了解，陇东—山东工程配套电源1450万千瓦，其中新能源1050万千瓦，并首次在送端基地配置储能105万千瓦，将风、光、火电打捆外送，可实现多能互补，有效提升新能源消纳利用水平。

甘肃风光资源富集，是全国重要的新能源及新能源装备制造基地，目前已建成全国首个千万千瓦级风电基地、6个百万千瓦级光伏基地及5个百万千瓦级风电基地。截至今年5月底，甘肃全省电源装机1.07亿千瓦，其中，新能源装机7062.49万千瓦，占比65.81%，发电量占比40%，均居全国前列。

近年来，甘肃依托省内、省外市场，推动新能源科学健康发展，助力资源优势向发展优势转变，绿电“红利”加速释放。目前，甘肃已经形成全尺度、全形态、全品种电力市场体系，市场化交易用户增加至8.7万户，2024年省内绿电、绿证交易同比分别增长1.51倍、16.3倍。

“当前，已有430多家工业企业入驻甘肃电力现货市场自主灵活消纳绿电，带动全省10%以上的用电负荷由晚高峰转移至午间时段。”国网甘肃省电力公司党委副书记苏少刚介绍，这种格局既形成了发用双方良性互动，助力新能源消纳，又为企业合理安排生产计划降低用电成本超30亿元，提升了产品的“含绿量”、竞争力。据悉，2025年度中长期交易成交电量390.41亿千瓦时，成交价格同比下降0.04元，达到近3年最低水平。

在张掖市高台县盐池工业园区，泽佑新材料有限公司作为化工企业，对绿色电力需求巨大。今年以来，该企业通过积极参与绿电绿证交易降

低碳排放，减少运营成本。在甘肃，供应链要求、出口地政策、招投标条件或客户要求等硬性约束也成为越来越多的企业购买绿电绿证的动力。

“4月，我们在国网张掖供电公司的指导下，采购绿电31.56万千瓦时，占我们月度用电量的25%。”泽佑新材料总经理张文琪介绍，企业全年计划采购30%绿电，预计综合能耗下降约15%，可获得5%的额外用能额度，相当于每年多生产100多吨二甲基丙烯酸，真正实现经济与环境双赢。

今年1月至5月，甘肃绿证交易量达651.64万张，同比增长69.54%。其中，甘肃发电企业向外省售出绿证374.77万张，同比下降2.39%，甘肃

用户侧购买绿证276.87万张，较2024年全年增加250.2万张，增长9.38倍；省内绿证成交量较上年同期呈现倍数级增长，展现绿证市场高度活跃性。

“绿证交易量的激增，说明甘肃加力打造全国重要的新能源基地的成效日益凸显，甘肃就地消纳绿电的能力持续提高，绿电在促进产业提质升级中越来越受到用户的青睐。”甘肃电力交易中心董事长傅铮介绍，绿证如同绿电的“身份证”，每张绿证代表1000千瓦时的绿电。今年前5个月，甘肃相当于65.164亿千瓦时的清洁电力取得了“身份证”。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。

胡同虽小，也是一个民生大舞台。把握节奏、讲究方法、稳步推进、凝聚共识，城市治理才能在复杂现实中找到最优解，在精细落地中实现品质提升。

为有效改善街区出行环境，北京市近年来持续推动“不停车胡同”治理，计划今年年内东西城70条胡同实现“不停车”，让胡同重新“静下来”。

停车难是大城市老城区的共性问题。许多城市早期规划配套不足、土地资源紧张，设施增量受限，加之机动车保有量持续增长，导致停车供需矛盾日益突出。以北京为例，在1994年以前，居住区规划无配建停车位的强制性要求，原有设施难以满足如今的停车需求。尤其以胡同为代表的背街小巷，作为老城区的重要组成部分，本身空间承载能力有限，却长期承担大量静态交通压力。一些区域违停现象严重，堵塞消防通道、挤占行人空间，剐蹭事故频发，严重影响居民出行安全和生活质量。在这一背景下，推动“不停车胡同”治理，既是回应群众关切的民生之举，也是提升城市治理效能的必要之策。

治理不能单靠“禁”与“罚”，更要善用“疏”与“引”。“不停车胡同”治理的可贵之处，在于跳出“头疼医头、脚疼医脚”的思路，强调通盘考虑、系统推进，不是“就路论路”的局部调整，而是着眼于街区整体功能的优化提升。治理过程坚持“由易到难，分类施策，重点突破”，以渐进方式推动有序变革；遵循“资源统筹、精准疏解、提升秩序”原则，在规范中兼顾弹性，在约束中满足需求。从建设立体车库、拓展机械车位，到整合商圈资源、推动共享车位，再到同步规划非机动车停放区和充换电设施，一系列举措既立足解决当前难点，也着眼于建立长效机制，体现了现代城市治理的系统思维和智慧。

城市空间的再分配，本身也是治理理念的重塑。城市治理并非“人让车”或“车让人”的二选一，而是在有限资源内寻求多元需求的动态平衡。从停车自由走向有序停放，从治理堵点转为共识增量。背街小巷的每一次微改造，都是对城市治理能力的一次实践检验。“不停车胡同”通过释放街区缝隙空间，激活沉淀资源，以群众可接受为前提，在探索中凝聚共识，在治理中体现人心温度，展现出一座超大城市面对顽疾时的管理智慧，也为全国其他城市在存量空间中改善民生提供启发。