

# 敢问中超路在何方?

文/新华社记者 王浩明

2018赛季中超联赛落下帷幕,这是跌宕起伏的一个赛季:独霸7年的广州恒大被拉下马,上海上港完成新王登基,而老牌劲旅长春亚泰和一直挣扎的贵州恒丰惨遭降级。

从诸多方面来看,中国的职业足球也走到了一个十字路口。七连冠的戛然而止,是否意味着恒大王朝终结?未来几年,中超是迎来新的王朝还是重回群雄争霸的时代?新赛季即将出台的“财政公平”政策,又将对联赛产生怎样的影响?

### 恒大:“逗号”还是“句号”?

“天下没有不散的宴席”。人们都知道,总有一天恒大会停下连冠的步伐,毕竟七连冠在世界足坛也算是壮举。不过,“恒大王朝”是落下大幕,还是经历“中场休息”?人们的观点并不一致。

从一队层面看,恒大阵容的老化问题确实让人们们对“七冠王”的前景难以乐观,特别是中场核心郑智已步入职业生涯末期。在未来的3到5年,38岁的郑智、33岁的冯潇霆和即将年满33岁的郜林等人,如何与20多岁的武磊、石柯等人对抗?

不过,恒大若能短时间完成换血,在换挡升级

后,凭着七连冠的经验和底气,仍然有很大机会夺回王座。

毫无疑问,恒大有实力去完成换血,也有经过验证的管理能力,将这种实力转化成冠军。因此,2018年,恒大王朝是画上了一个逗号,还是一个句号,更多取决于恒大本身。

从更高层面看,恒大集团是否有意愿在足球上继续投入足够的资源,决定着恒大俱乐部的最终走向。

对于一家足球俱乐部来说,冠军当然是最高追求。不过,恒大并非一家独立的俱乐部,显而易见的是,随着奖杯数量越来越多,冠军给恒大品牌带来的边际收益在缩减。而恒大在中国足坛的角色,一直是引领者,从未是跟随者。因此,恒大有可能把更多资源投向一队之外。其实,这两年,从设立“人才交流中心”,到“人才一条龙计划”,恒大在一线队之外的梯队和青训体系上的投入已开始增加。

未来的恒大足球仍将作为中国职业足坛的“风向标”,他们的一举一动,值得关注。

### 新王坐稳还是群雄争霸

如果恒大进入转型期,那么上港是否能在一段时间内称霸国内足坛?



重庆斯威队球迷在看台上助力球队。11月11日下午,2018赛季中超联赛第30轮八场比赛全部结束,本赛季中超联赛落幕。几家欢喜几家愁,中超未来之路,谁又能说清楚?唯一不变的只有球迷的坚持。摄影/新华社记者 陶亮

目前来看,上港的一线队正处在年龄结构的黄金点上,在阵容没有特别大变化的情况下,上港在未来两到三年时间都是冠军的最大热门。

不过,已尝到中超冠军滋味的上港,势必想在亚冠联赛中更进一步。而双线作战、甚至三线作战的上港,在阵容厚度上仍无法与2013-2015年巅峰的恒大相比。

因此,上港能否在现有的基本班底下,增加阵容厚度,在明年经受住多线作战的严酷考验,是判断他们是流星般昙花一现,还是开启一段辉煌王朝的关键。

如果恒大的换血和上港的补血没有达到预期,

那么,山东鲁能、北京国安和江苏苏宁等挑战者,也有希望将中超重新拉回群雄争霸的“战国时代”。

2018赛季,国安和鲁能两强曾轮流坐上中超头把交椅。但由于状态欠缺稳定性,随着赛程的深入,他们最终退出争冠行列。不过,这两个老牌劲旅还是能进入四强,获得亚冠资格。国安和鲁能在新赛季一样要面临双线甚至三线作战的考验。

此外,不可忽视的一个力量是苏宁,在经历了2017年的低谷后,他们今年位列中超第五。值得一提的是,苏宁本赛季仅失33球,与上港并列成为中超防守最好的球队,而本赛季球队的进攻潜能并未

得到有效开发,头号球星特谢拉13个进球的数据只能算是差强人意。2019赛季,如果苏宁能在个别位置进补,在保持良好防守体系的情况下在进攻上迎来爆发,没有亚冠“分心”的他们也足以成为强有力的挑战者。

### “财政公平”距之甚远

2019年以及未来数年,悬在中超头上最大的不确定性因素,就是即将推出的“财政公平”政策。

在此之前的U23政策和转会调节费等政策,都给中超联赛带来了较大影响,甚至改变了很多球队的走势,但这些政策还都是应用于局部的政策。而“财政公平”政策,则是有可能改变整个联赛生态的系统性政策。

实施该政策的主要目的无非在于两点:一是改善俱乐部的财务状况和公司治理;二是促进整个联赛的竞争平衡。

目前,中超绝大部分俱乐部都是净亏损状态,而球员和教练团队工资占中超各俱乐部的总成本高达60%以上。如果加上球员的转会费摊销,一线队球员和教练的实际成本比例可能要超过80%。而中超各俱乐部并非严格的独立运作、自负盈亏的经营实体,要依赖母公司的注资才能生存。

表面上看,实行“财政公平”政策、设置“工资帽”可以降低中超各俱乐部的财务负担。但事实可能并非如此简单。首先,“道高一尺,魔高一丈”,俱乐部有太多方式可以规避“工资帽”这个紧箍咒。例如,利用球员的肖像权做文章实现工资的“转移支付”,就是这场猫鼠游戏中的惯用伎俩。

此外,实行“财政公平”政策的前提,是俱乐部财务状况的透明化,乃至公司治理的现代化。显然,目前的中超各俱乐部距之甚远。

更根本的在于,中国职业足球的消费市场目前还在培育期,消费的拐点还远未来临,靠限制投入能否换来财务状况的改善,业界很多人士对此并不乐观。

而“财政公平”政策对于联赛的竞争平衡是否有帮助,是强化了竞争还是强化了垄断,在欧洲经过超过十年的实践后,仍然有非常大的争议。

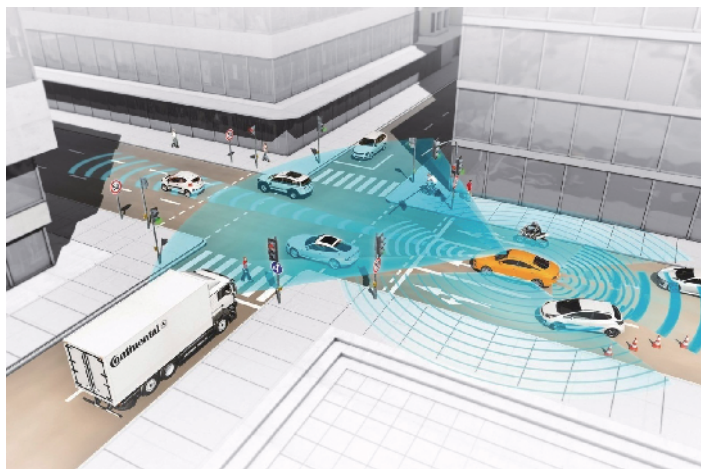
无论如何,中国职业足球“财政公平”政策的出台,都应当把程序正当性作为前提。管理者当深入调研,缜密论证,广泛征求并虚心听取意见,并给予足够的缓冲时间和空间,提早规划好政策纠偏修正的路径,方可实现联赛的平稳发展。

# 无人车上路要跨过这些坎

近年来,智能汽车成为全球汽车产业发展战略方向。一系列智能科技的应用助推了自动驾驶技术日渐成熟,然而,当前无人辅助的自动驾驶汽车要真正上路还有不小的距离。自动驾驶发展还需要解决哪些问题?日前在北京·华夏幸福创新中心举行的全国博士后学术交流活动上,与会专家分享了他们的思考。

中国人工智能学会理事长、中国工程院院士李德毅说,当前自动驾驶的主流技术路线要求根据路况数据,生成对应不同环境的驾驶模式。理论上,这一自动驾驶模式必须输入无穷多的数据,形成无穷多的驾驶模式供计算机选择,但要实现这一点很困难。

李德毅认为,自动驾驶汽车要想走出特定场景、走向开放道路,必须具备主动学习的能力。“人之所以接受培训后获得驾照,是因为我们预设驾驶员具有不断学习的能力,能越开越好。未来自动驾驶汽车应该是能自主学习的轮式机器人,无需驾驶员



的辅助,能像人一样学习,否则就不能叫自动驾驶。”李德毅说。

标准的争议也是自动驾驶面临的挑战之一。与会专家表示,尽管美国机动车工程学会提出自动驾驶从L0级到L5级分类标准,也逐渐得到产业界认可,但这一分类存在定义

模糊,不同级别之间界限有待厘清等问题。

自动驾驶的安全性最受关注,但要通过道路测试来验证自动驾驶的安全性困难也不小。驭势科技首席执行官吴甘沙说,从统计学看,要证明一个自动驾驶系统比人的驾驶

安全性能提升20%,需要110亿公里的道路测试数据,要获得这些数据仅仅通过几百台测试车是不可能的。

自动驾驶研发也有技术难题。现实中,智能化程度较低的辅助驾驶技术已经应用,但高级别的自动驾驶以机器为主导,应具备全部自动驾驶功能。当前,推进高级别的自动驾驶技术,产业界存在两种不同的研发路径。第一种是“一步到位”路线,即从一开始就研发彻彻底底的自动驾驶汽车;另一种则是“步步为营”路线,即在传统的汽车上逐渐新增一些自动驾驶的功能,最终过渡到完全自动驾驶的阶段。专家表示,前者将面临技术不成熟和成本高昂的问题,后者则容易被现实束缚,不易取得突破性进展。

吴甘沙认为,折中的路线或许有助于破解自动驾驶实现难题,即把“全自动驾驶”的技术应用

于高频、刚需、可量产的场景,在提升技术成熟度和经济性的同时,积累更多的复杂场景数据,提高“全自动驾驶”技术的普适性。他认为,自动代客泊车、物流车和快速公交系统这几个场景符合高频、刚需、可量产的要求,有助于推动全自动驾驶技术落地和数据积累。

人工智能被认为是助推自动驾驶的重要动力之一。华夏幸福产业研究院院长顾强说,未来人工智能将在包括自动驾驶在内的诸多领域加速突破。人工智能不仅将推动无人驾驶时代到来,还会深刻影响汽车产业链的每一个环节。

(科普中国)



内蒙古科协-科普e站