

足球限薪政策收紧 中超改革启幕

备受关注的2020赛季中国足协职业联赛政策终于发布。12月25日,中国足协对外发布了2020版新政。该新政对于外界关心的新赛季外援名额、内外援限薪等方面都有明确规定。同时,中国足协提出职业联赛将“向亚洲近邻日韩看齐”,在2021赛季前完成俱乐部名称中性化要求。业内人士普遍认为,此次新政的出台,意味着中国足协对中超联赛开始了大刀阔斧地改革。尽管目前中超联赛的改革效果尚需时间考验,但通过限薪、控制外援名额等措施,中超联赛的金元时代将成为过去。



限薪调整

事实上,对于此次足球联赛新政的发布,业界人士早有预期。此前,人民日报微博消息称,中国足协发文要求各职业俱乐部暂缓与国内球员签署个人工作合同,即将出台新政,重签合同的消息。

对此,中国足协在新政中表示,为进一步贯彻落实《中国足球发展改革总体方案》,促进职业联赛健康可持续发展;学习国际先进经验,在管理能力、竞技水平等方面向日韩看齐;主导成立职业联赛政策联合工作组,细化职业联赛相关政策;继续严格执行“四大帽”政策,严格执行财务公平法案和俱乐部投资帽等限制,限制国内球员、外援薪资。

其中,最令人关注的球员薪酬方面,中国提出了中超联赛财务约定指标。按照约定指标,2020赛季中超联赛俱乐部支出限额为11亿元,薪资限额为总投资的60%;2021赛季,支出限额和薪资限额占比将降至9亿元和55%。国内球员在2019年11月20日之后签订的合同为新合同,税前顶薪不超过1000万元,入选国家队球员上浮20%。U21球员税前年薪不超过30万元,如达到出场标准则不受此限制,具体

方案将由职业联赛联合工作组研究发布。

对于此次中超联赛薪酬调整,虽然延续了国内球员税前1000万元的限制政策,但增加了俱乐部支出总体限额和全体薪资限额比例,这也让各俱乐部之间的竞争更加接近。

此外,对于外籍球员的工资也有所变化。按照新政的要求,外籍球员在2020年1月1日之后签订合同为新合同,新签工资规定不得超过税后300万欧元。

足球评论员朱煜明认为,此次联赛新政在薪酬方面的约定已是各俱乐部之间平衡的结果,限制薪资的政策更加全面,从球员薪资到俱乐部的总体预算都作出了限制,这也让联赛间各俱乐部的投资差距减少,各俱乐部的投资者的回报率有所提升。

为了加大对俱乐部的球员薪酬的监管力度,此次中国足协还成立了职业联赛政策联合工作组,工作成员集中了俱乐部职业经理人、律师、审计机构等专业人士,建立有关球员薪酬管理规范和处罚措施。中国足协表示,将会同公安部、国家税务总局、国家外汇管理局等国家部委,严格财务监管,加大处罚力度。

北京大学国家体育产业研究基地体育产业高质量发展研究课题组副教授郭斌认为,作为体育产业重要组成部分的足球职业联

赛,走高质量发展的道路是其改革的方向,中超联赛已成为体育改革的试验田。

达成共识

根据新政,除球员限薪外,中国足协还鼓励俱乐部优化股权结构,要求在2021赛季开始前完成俱乐部名称中性化。若未能通过中国足协认证,俱乐部将不被授予准入资格。

同时,职业联赛将增加外援数量,增强联赛观赏性和竞争力。中超联赛每家俱乐部外籍球员最多上场4名,报名5名,最多注册6名,全年累计7名;中甲联赛每家俱乐部外籍球员最多上场2名,报名3名,最多注册4名,全年累计4名。

此外,在保留5个无年龄限制限制球员转会名额外,职业联赛将放开U21球员转会的人数限制。转会到国际足联其他会员协会注册俱乐部并效力一年以上的球员,本俱乐部U21转出球员以及本俱乐部拥有过首签权的球员不受5个转会名额限制。中超、中甲联赛每场比赛至少保持1名U23球员在场,中乙联赛至少保持1名U21球员在场。中超、中甲俱乐部一线队报名球员入选国家队、U23国家队集训期间,所属俱乐部可享受U23减免政策。

有知情人士告诉北京商报记者,在新政

出台之前,中国足协已召集中超各家俱乐部相关工作人员进行内部通气。目前各俱乐部已经达成了共识,对于球员限薪做好了准备。此次新政的出炉,意味着中国足协与俱乐部之间达成了共识,让改革有效且不伤害球员正常的利益。

在中国足协公布最新政策后,中超联赛官方也发布了《2020赛季中国足球协会超级联赛俱乐部公约》。中超各俱乐部方面均表示,将推动联赛健康发展,严格遵守并执行中超俱乐部财务约定指标,并对国家队建设、提高联赛竞技水平、加强年轻球员培养、加快俱乐部名称中性化等要求予以了保证和约定。

观赏性考验

尽管新政有望让中超联赛金元足球时代终结,但也是对联赛提出了更高的挑战。业内人士普遍担心,在限薪和放开年轻球员转会后,中超联赛的观赏性将大打折扣。

近年来,中超联赛凭借高额的投入,成功吸引了诸多国际顶级球员的目光,在大牌球员薪水的追涨下,联赛的观赏性也逐年提高。2019赛季,中超联赛引进球员上百人次,其中来自欧洲五大联赛的一线球员就达12人。正

是联赛观赏性的提升,也让中超联赛在商业价值上水涨船高。统计数据显示,2018年中超版权价格达到10年110亿元;在财政收入方面,中超公司在去年总计进账15.9亿元,其中商业赞助为4.65亿元。

对此,知名体育博主李璇在微博中表示,“新政要求外援的薪水为税后300万欧元,这个外援顶薪限额,令未来中超外援没什么竞争力了”。

为了提升观赏性,新政提出了实行外籍球员“注6上4”的规定,即中超联赛每家俱乐部外籍球员最多上场4名,报名5名,最多注册6名,全年累计7名。外籍球员注册数量和上场人数上限的提升,不仅与未来亚冠联赛外援数量政策的变化提前接轨,而且也在限薪的前提下,令中超各俱乐部回归理性,寻找潜力外籍球员加盟。

由于外籍球员的新合同要求将于2020年1月1日开始实施,在距离2019年结束还有5天的时间内,各球队均有相当大的操作空间。据德国转会市场显示,上海上港队的奥斯卡、江苏苏宁队的特谢拉与山东鲁能泰山队的佩莱合同均已接近到期,倘若俱乐部能够在剩余的几天内与球员续下长约,就可规避新政造成的影响。

值得关注的是,血缘归化球员相关的薪酬政策在此次新政中并未提及。据透露,目前归化球员的政策还在商讨中,目前还没有定论。由于中超联赛中拥有艾克森等多名非血缘归化球员,如何妥善解决其薪资问题,显然涉及多方利益。

“中国足协此番新政,目的就是为了解脱中超联赛的金元外衣,试图构建更加健康的联赛。”郭斌认为,限制球员薪水,缺少了国际超级明星球员的中超联赛,短时期内可能会出现观赏性有所降低的情况,但假如一个联赛只是靠金钱来吸引高水平外援,其实从某种程度上说,这个联赛也是不成功的,职业联赛需要靠它的职业性来增加其吸引力。

北京商报记者 蓝朝晖

“PPT造车”鼻祖掉队 游侠汽车疑烂尾

沸沸扬扬的停工风波后,“PPT造车鼻祖”游侠汽车再度成为外界关注的焦点。12月25日,北京商报记者从浙江省湖州市吴兴区人民政府官网获悉,吴兴区人民政府第35次常务会议认为,由区域投资集团收购游侠汽车产业项目土地及处置在建工程的方案,总体可行。这意味着,湖州市吴兴区国资打算接盘游侠汽车的湖州生产基地。业内人士表示,虽然入局新能源汽车市场较早,但相对于蔚来、威马等竞争对手,游侠汽车的量产交付进度可谓相当迟缓。在缺少生产资质、对外融资有限、市场竞争加剧的背景下,游侠汽车的造车前景不容乐观。

土地或被收购

浙江省湖州市吴兴区人民政府官网公布的吴兴区人民政府第35次常务会议纪要显示,此次会议已原则同意区域投资集团提出的关于游侠汽车产业项目土地及在建工程处置相关事宜的情况汇报。会议认为,由区域投资集团收购游侠汽车产业项目土地及处置在建工程的方案,有利于盘活土地资源、化解项目风险、降低处置成本,总体可行。

根据天眼查信息,区域投资集团也就是湖州吴兴城市投资发展集团有限公司,该公司由湖州市吴兴区国有资本监督管理服务中心100%控股。上述会议对收购方案提出两点要求:一要依法依规操作,加快土地收购、资产过户等手续;二要加快资产后续利用,加大招商引资力度,确保国有资产保值增值。

北京商报记者注意到,游侠汽车的自建工厂位于湖州市。2017年4月,游侠汽车与湖州市政府达成了战略合作,游侠汽车首个生产基地落户湖州。游侠汽车湖州工厂项目总投资115亿元,总用地规划2762亩,建成后年产能可达20万辆。

针对上述收购事宜,游侠汽车相关负责人回复北京商报记者表示,公司目前发展运营正常,并未出现网传被整体收购,企业停办等指向信息。会议纪要中提及收购实指游侠汽车名下土地资产和在建厂房资产,起因源于游侠汽车与同业车企拟有重大战略合作,目前还在尾声细节执行谈判之中,其中涉及到产业整合,土地厂房收购只是其中一个



执行环节的提议,还未最终定论。由于相关合作涉及多方,所以政府需要牵头将部分资产先做整合后再进行下一步合作。由于目前还未正式签订合同,多方约定处于保密之中,暂无法正式披露。

资料显示,游侠汽车创立于2014年,总部位于上海,公司注册资本42亿元,是国内第一家发布完整纯电动概念汽车产品的互联网造车企业。

量产交付掉队

作为最早一批入局国内新能源汽车市场的造车新势力,游侠汽车的量产之路却走得并不顺利。

2015年7月,游侠汽车创始人黄修源发布了游侠汽车首款四门电动轿跑“游侠X”概念车,从公司成立到首款产品发布用时不到两年。然而,有业内人士指出,游侠X的原型根本就是一辆特斯拉汽车,随后游侠汽车遭到外

界质疑,甚至被称为“PPT造车鼻祖”。

2015年12月,在游侠汽车出现生存危机之际,西拓工业董事长卫俊携资金及团队加盟,并担任游侠汽车董事长,这让游侠汽车得以重新推动量产。公开信息显示,游侠汽车已陆续完成A轮、B轮以及B+轮共三轮融资,累计融资规模超过12.5亿美元(约合人民币87.48亿元)。

2018年8月B+轮融资完成时,游侠汽车在一份官方新闻稿中透露,重要合伙人格致资产CEO秦逸飞将出任游侠汽车全球联席董事长,并将加速推动游侠汽车明年初C轮融资的完成,全面协助规划游侠汽车未来IPO等事宜。然而,直到现在,游侠汽车的C轮融资和IPO仍无新的动向传出。

汽车制造是一个极为烧钱的领域,蔚来创始人李斌曾表示,一家电动车企业走到量产至少需要投入200亿元,该数字几乎是行业共识。与累计融资额超过100亿元以上的蔚来、小鹏、威马等其他新势力车企相比,游侠

游侠汽车融资历史



汽车的融资情况并不算理想。

在融资并不充裕的情况下,游侠汽车的量产进程也遭遇延期。公司成立之初,游侠汽车曾计划在2017年底进行小批量试制投放。2018年5月,游侠汽车又宣布,量产车的确切发布时间是2018年四季度,预计2019年三季度前实现交付。但截至目前,游侠汽车并未实现量产交付。

有消息称,游侠汽车之所以量产交付进程推迟,是因为湖州工厂已经停工。对此,游侠汽车相关负责人向北京商报记者表示,早前有媒体报道湖州工厂停工,实为部分厂区因产品线扩充,进行了改规设计,所以只是一部分暂时性停建等待批复,而其余厂区部分仍在按原计划进行建设。

筹码还剩多少

值得注意的是,尽管游侠汽车相关负责人强调“公司目前发展运营正常”,但量产迟

缓的游侠汽车要想在新能源汽车市场实现后来居上,仍面临不少挑战。

对于游侠汽车而言,如果想通过自建工厂生产和销售新能源汽车,还需要获得纯电动乘用车的生产资质。据了解,游侠汽车一直希望通过正常途径向相关部门申请生产资质,但却未能如愿。

“如果不能获得国家发改委的电动汽车生产资质,就不能进入工信部的推荐目录,也就无法生产和上市销售,更别提后期的发展规划。”在汽车行业分析师贾新光看来,新势力车企晚一天拿到生产资质,就意味着除了投入研发之外,还会浪费大量的人力、财力和物力,同时还要安抚投资人。

对于缺少生产资质的问题,游侠汽车相关负责人回应称:根据最新申请规则,目前新造车企业都不具备获取独立资质的条件,游侠早在2017-2018年就针对代工和资质收购做了合作备选,如到了最终量产上市发布期还未拥有资质,则会启动代工或收购资质等合作方案。”

随着迟迟无法实现量产交付,游侠汽车所处的新能源汽车市场竞争正越来越激烈。目前,同为造车新势力的蔚来、威马、小鹏累计新车销量均已超过万辆,而理想等其他竞争对手也都相继启动了交付进程。此外,特斯拉、奥迪等豪华品牌和主流合资品牌也开始在今年下半年集中投放国产纯电动新车。

针对游侠汽车何时能实现量产交付,游侠汽车相关负责人表示,今年游侠全新纯电动平台系统已投入使用,年初公司有重大战略调整,从以前的一款车型扩展至四款车型,相应计划发布有可能放置在2020年末。

“虽然起步较早,但游侠汽车从一开始就被贴上‘不靠谱’的标签,这无疑耽误了太多时间。”贾新光表示,原来预计特斯拉建厂投产需要三年时间,可以视为造车新势力的“窗口期”,但现在来看,几乎已经没有什么“窗口期”了。北京商报记者 钱瑜 濮振宇