

揭幕站澳大利亚大奖赛本周末照常开赛

F1新赛季在不确定中发车

或如常举办,或空场比赛,或延期择日再办,受疫情影响,F1新赛季将在一片不确定的氛围中徐徐起航。各分站尤其是上半年的各分站,它们将以怎样的状态应对疫情,除了事关疫情发展和各国政府部门的决策外,经济因素同样在其中发挥作用。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

巴林空场 别家难效仿

赛季第二站巴林大奖赛宣布将“无观众办赛”,这个决定在F1历史上前所未有。而作为赛季揭幕站,澳大利亚大奖赛则表示,他们将在本周末如期办赛,持票球迷可以和往年一样入场观赛。

或如常举办,或空场比赛,或延期择日再办,受疫情影响,F1新赛季将在一片不确定的氛围中徐徐起航。各分站尤其是上半年的各分站,它们将以怎样的状态应对疫情,除了事关疫情发展和各国政府部门的决策外,经济因素同样在其中发挥作用。

澳大利亚大奖赛承办方负责人安德鲁·韦斯塔科特表示,他们不会效仿巴林大奖赛“无观众办赛”的做法(即比赛在无观众入场观赛的情况下举行)。“上周日,墨尔本板球场里有86万名观众(观看女子T20板球世界杯决赛)。我们在理智地应对疫情,在采取预防措施的情况下让生活继续。”截至发稿,由于澳大利亚政府尚未对大型聚集性活动发布禁令,所以无论是已

经办完的女子T20板球世界杯决赛,还是本周末的F1澳大利亚大奖赛,全都如常举行。

从新冠病人累计确诊人数来看,巴林与澳大利亚的情况相仿,截至昨日中午12点,分别为109例和1101例。巴林大奖赛之所以能更洒脱地做出“无观众办赛”的决定,与它得到政府财政力挺的背景大有关联。

虽说在F1的分站列表中,澳大利亚大奖赛与巴林大奖赛同属于得到政府财政支持的类型,但二者面对纳税人时的压力差距颇大。尽管墨尔本政府一直将这个F1分站视为地方经济的“主要推动力”之一,但维多利亚州的纳税人却时而会闹抗议活动——因为亏钱办赛是澳大利亚大奖赛的常态。

与之相比,巴林人民与巴林大奖赛则还处于蜜月期。从去年的数据来看,巴林大奖赛办赛三天间的现场观众人次达到了97万。这个F1分站已成为海湾地区现场观众人数最庞大的全球性体育赛事。



巴林大奖赛之所以能更洒脱地做出“无观众办赛”的决定,与它得到政府财政力挺的背景大有关联。

退门票,谁的钱包受灾

随着“无观众办赛”决定的宣布,巴林大奖赛开始着手处理退票事宜。这个分站的票房损失,会直接影响到谁的钱包呢?既不是F1,也不是F1背后的美国自由媒体。按照巴林政府对该分站一贯的财政力挺,再加上该国的财力,想要“抹平”这部分损失不难。说实话,仅这点就够其他分站艳羡的了。在经济问题上,F1历来将收入、权限与义务的跑道划得清晰分明。对各分站承办方来说,他们的支出主要是两大部分,上交的主办费和保障赛事举办的运营费。而他们的入账资金则主要是门票收入和围场外区域的商业收益(围场内的商业权益归F1所有),如果得到政府资金支持,则多一个进项。

所以,巴林大奖赛比赛照办,主办费难有讨价还价的余地,而他们损失的票房也只能由自己承担了。唯一较往年有所减少支出的,就是应对入场观众的这一块。

据《福布斯》在2月底时的预估,当时疫情的全球蔓延趋势还没有如今这般严重,F1在经济方面的损失将达到

8500万美元。其中,最大的威胁就是分站取消。去年,F1在八个月的时间里跑了21个国家,今年更甚,原计划是22站,也就是22个国家。全球办赛是F1最显著的一个标签,如今它则可能为此付出更沉重的损失。

巴林大奖赛宣布“无观众办赛”,对F1来说,这是一个疫情环境下对他们已比较友好的结果。去年,F1在全球范围内的累计观众人数达到1922亿,较2018年增加了9%。而具体到现场观众的话,去年21个分站的总上座率较2018年上升了2%,达到420万人次。只要分站能够举办,无论是否“无观众办赛”,那对F1来说,它的三大支柱性收入转播费、赞助费和主办费就都保住了。

“我认为最关键的是,要尽可能以最安全的方式来维持这项运动。我们不能冒不必要的风险,但我们也不能把它完全关闭。我的意思是,如果F1的经济都停摆了,那将产生比新冠肺炎病毒更严重的影响。”F1竞赛事务总监罗斯·布朗如是评价道。



澳大利亚站的车迷准备好了

为保财务健康 分站宜多不宜少

每年分站数的增减,是F1运动最公开透明的一条“生命线”。分站数越多,转播费和主办费这两项的总收益就越高,F1的财务状况越好,派发给各车队的奖金就越多,如此一来车队才能更好地运营——整个F1运动的链条也才能更顺畅地转动。

所以,此次疫情的全球蔓延趋势,可说是对F1造成了直击命门的威胁。

说到F1,不少人对它的初略印象就是“烧钱运动”。车队和赛事想要运转起来,就得投入高额资金,这点不假,但这项运动的财务状况到底如何呢?可能,并不如大家以为的那般阔绰有余。2019年,F1的利润为1700万美元——这是它自2016年以来首次在财务上实现盈利。

根据F1去年的财报,它的总收入从2018年的1827亿美元增至2019年的2022亿美元,正是这一段增加的量助它实现盈利。在2017年和2018年,F1分别亏损了3700万美元和16800万美元。受此扭亏为盈的直接利好影响,F1分给所有车队的奖金总额亦在2019年实现回升,达到10.12亿美元。从2016年至2018年,车队总奖金处于持续下降状态,分别为9.66亿美元、9.19亿美元和9.13亿美元。

尽管内部和外部条件发生了一些变化,但F1目前的收入仍主要依赖于三大部分:转播费、赞助费和各由分站承办方上交的主办费。在2019年F1的总收入中,转播费占了38%,赞助费占15%,主办费占30%。尤其是与分站数

最直接关联的主办费一项,去年这一总额达到6.02亿美元,平摊到21个分站就是每站2870万美元。当然,各分站的确切主办费金额都是商业机密。

2016年9月,美国自由媒体以约44亿美元的代价,从私人股本公司CVC手中买下了F1。此后,自由传媒启动了一系列变革,比如请大牌作曲家创作主题曲、拍摄专题纪录片、增加宣传投入、涉足电子竞技等皆是其手笔。他们增加新成本的目的,不是为了撒钱,而是为了更好地推广和拔钱。

考虑到去年的分站数是21站,而今年原定的分站数则达到创历史纪录的22站,2020赛季本是经济信号利好的一年,如今却因疫情而背负上了众多变数。

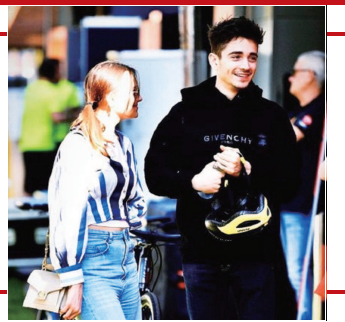
澳大利亚站开赛前的闲暇时光



汉密尔顿去看望那些从森林大火中被拯救出来的小动物



法拉利车队领队比诺托寄语揭幕战:艰难时刻希望所有人面带笑容



勒克莱尔与女朋友在F1澳大利亚大奖赛围场

30年中,车队支出增加1000%

根据《福布斯》对F1两支老牌车队的财报分析,在过去30年中,车队的运营成本增加了1000%。一定程度上,收支平衡能力与抗风险能力的高低,可以决定车队到底能走多远——在过去10年里,已经有四支F1车队溃败离场。那么,这次的疫情又会对F1造成怎样的影响呢?

《福布斯》所选取的车队样本是威廉姆斯和迈凯轮。为什么不是法拉利或者梅赛德斯车队呢?这个问题可以直接回答:前者并未提交公开的财务报表,而后者自1964年成立以来,一直

为多家汽车制造商所拥有。威廉姆斯和迈凯轮,这两支车队是F1中的佼佼者,他们的车队总冠军数量仅次于法拉利。

去年11月,国际汽联宣布2021赛季的F1将极有可能引入新规则,其中包括分站增加至25站,以及将每支车队的支出上限额度定为1.75亿美元。此举指向明确,就是为了遏制顶级车队间不受控制的“军备竞赛”。在过去30年中,大车队得到了大财阀的支持,并利用这些资源来提高他们在赛道上的获胜率。

有数据显示,顶级车队的年预算可超过5亿美元,是小车队的四倍左右。在资金有限的情况下,为了不掉队,小车队可能举债参赛。举债不是大问题,但如果债务负担明显超过了营收能力,那小车队就会被逼向悬崖。在过去10年里,已经有四支F1车队溃败离场。

对很可能被包含在新规则中的1.75亿美元“预算帽”,此前包括法拉利、梅赛德斯和红牛在内的几家大车队都提出过反对意见,但为了让更多车队有机会去角逐分站冠军,国际汽联坚持“预算帽”很有必要。