

■ 皇家马德里 |

中超赛程能够调整吗



《体坛周报》
副总编辑
体坛网总编辑
马德兴

中超联赛第21轮战罢,上海海港队以1分反超了上海申花队并开始重新领跑,但整体竞争的局面依然不变,积分榜上排名前四名的队伍相互之间依然只有3分之差,也就是一场球的差距,任何一场比赛的结果都有可能令积分榜发生不小的变化。随着中超冠军争夺的日趋激烈,新赛季亚冠联赛也将全面展开,而且这四强也都正好需要参赛。于是,有关赛程调整的问题自然也会被提上议事日程。

中超联赛赛程的调整这几年来一直是一个令人头疼的问题。一方面,始终坚持“国家队必须要长时间集训”这一点。但凡国家队成绩稍微好一些,可能怨气与怨言少一些;一旦没有成绩,怨言与怨气也就更多。另一方面,国内各俱乐部的场地始终不在俱乐部自己的管辖与使用范围之内,球场的管理者从运营角度出发,需要承办其他大型活动来维持球场的正常维护与运营。这就使得俱乐部必须要提前上报时间,以便运营者错开使用时间。

本来,亚冠联赛是全年赛制,亚足联早在每年赛季开始之前就敲定了赛程,中超根据亚冠的赛程再来拟定赛程,这也相对要好不少。但如今,亚冠实施跨年度之后,中超也就无法根据亚冠来编排赛程,而是只能在亚冠赛场敲定之后来调整赛程。这又引来了一系列的麻烦。但是,赛程的编排其实是大有学问的,早一天和晚一天开打,对参赛队伍的影响是相当大的。

实际上,这就需要赛程的编排者充分去研究亚冠赛程的编排,尤其是如今亚冠跨年度之后又实施联赛制,主客场其实还是有规律可循的。这恐怕就需要去充分研究。另一方面,以日本为例,尽管日本联赛很快也将实施跨年度赛制,但在今年,日本职业联盟仅仅只是公布了上半年的具体而详细的赛程,同时下半赛季的赛程只是一个大体的框架。至7月17日,日本职业联盟才公布了下半年的赛程,而且涉及到参加亚冠的四支队伍的赛程在等亚冠抽签之后再进一步明确。也就是说,中足联在拟定明年中超联赛赛程之时,先研究好亚冠可能的赛程特别是主客场情况,然后敲定一个框架,至下半年再公布明确的赛程。

类似的还有像在6月确定国家队无缘晋级之后,依然还没有对联赛赛程重新进行调整,依然是按照准备第四阶段附加赛的情况来进行联赛,这恐怕就很不明智。如今,亚冠即将全面展开,中足联何不借机重新调整一下联赛赛程呢?

■ 越雷池 |

留洋的门槛



沈雷

就在上周,听闻一则确凿的消息,关于中国球员留洋。

某五大联赛俱乐部向我国某俱乐部询问了一位年轻球员的转会意向。谈判尚未深入,就被国内俱乐部提出的要求吓退了。不是转会费、不是年薪,而是“保证出场时间”。谈判自然毫无结果。

别的或许还有商量的余地,唯独这个条件根本没得谈。对于球员的出场时间,买方俱乐部说了不算,主教练也保证不了,一切取决于球员的实力和机遇。更何况,中国球员流向五大联赛的转会交易,是绝对的“买方市场”。近十年来,除了武磊,中国球员没有在五大联赛站住脚跟的先例,这个群体需要更多的成功案例才能得到品质认证。即使个体在国内联赛里证明了自己的实力,也无法改变整体的弱势,怎么可能让欧洲俱乐部作出队内地位的保证呢?

站在国内俱乐部这边,提出这种要求似乎有充分的理由。球员在成长的关键期需要更多实战经验才能获得更大的成长,如果枯坐板凳,自家孩子岂不是要荒废了大好前程?但多品品,其实

能悟出这理由中的荒谬——正如前述,球员赢得出场时间靠的是自身的实力与机遇,主要是实力,而不是通过“保证”。

令国内俱乐部真正心生恐惧的,恐怕是“资源流失”。虽然有武磊、张稀哲这样的旅欧结束后返回国内母队的“正面典型”,但近十多年来更多的案例是中国球员草草结束留洋后回国换了东家,甚至有人将留洋异化为暗度陈仓的手段,而非提高水平、追逐梦想的路径。在这样的背景下,国内俱乐部很难真心对待球员留洋的问题,才有了各种门槛的诞生。

亚洲球员留洋是为了逐梦,即使是已在欧洲打响名气的日本、韩国球员,作为个体,逐梦一定会付出代价——初期收入或许只够温饱,可能得不到更多的出

场时间,当然还有远在异乡的种种不适——但一旦成功,他们将成为更好的球员,收获更多的资源,有付出才有收益。不想承担任何风险,那自然不会走出舒适区,毕竟中国球员留洋不是富二代游学镀金。

对于俱乐部,同样面临着风险与收益的斗争,而且收益更不直接。在看得见的未来,球员流向欧洲不可能为中国俱乐部带来多少账面收益,卖出球员可能带来的成绩下滑,以及未来转会其他竞争者等风险却十分显性。提高中国足球的整体水平,不能为俱乐部带来锦旗,叫口号者居多。

从这两个角度看,短期内中国球员的留洋之路依然荆棘密布。看起来谁都没有错,但谁都不愿意牺牲利益的话,就注定走不上正轨。

■ 自说自画 |

“1分”的学费



阿仁

●中国男篮在决赛中以89比90惜败于澳大利亚队,1分之差失去了男篮亚洲杯的冠军金杯。不过这支年轻的、几乎是临战组建的中国男篮在这届亚洲杯征程中一路前行,最后兑现了他们赛前的承诺,站上的决赛场与领奖台。中国男篮只输了一场球,在输掉的一场球中也只输了区区1分。这已经足够成功了,也因此得到了神州篮球迷们的尊重与欢呼,连所有的媒体都送上了热情洋溢的种种表扬与点赞。许多由衷的赞扬是许多朋友在一夜醒来才得知中国男篮喜夺亚军送上的。如果这些朋友能够熬夜,能够收看这场决赛的直播,



你就可以知晓中国男篮有过一个又一个的机会能够一锤定音赢下比赛。中国队第一节领先澳大利亚队8分。在第二节中国队最多时领先对手有15分。就是在澳大利亚顽强抵抗、不断蚕食中国队的领先比分后,第三节结束中国队仍然领先有3分。第四节里中国队还是浪费了多个空位三分球。在最后的3.9秒,中国队还握有球权,可以绝杀对手的最终三分一投没有能入筐得分。这才以1分之差遗憾告败的。最大的遗憾了。

●中国男篮毕竟是一支年轻的队伍,12名球员中有九位队员是初次参赛国际大赛。在我看来,中国队还缺乏大战经验,在篮

下与有身体优势的强队对抗时缺少手段。临战时面临重压时心理调整还欠火候。在激烈比赛时与对手相比,一些很微小的差距往往会被放大,甚至影响赛果。功勋队长赵睿赛后感言:“我们只输了这1分球。但是我们可以在这1分当中做好以后的无数个回合。希望这1分能够让我们在后面的训练和比赛中越来越好。也希望这1分能够给我们中国男篮一个教训,让我们在未来的道路上越来越好。”

●丢失1分,交了这1分的学费。掂出了这1分的分量。悟出了这1分的道理。记牢了这1分的教训。这1分,值了。

■ 老骥伏枥 |

高铁时代



姬宇阳

首轮英超,阿森纳客场挑战曼联,一位球迷在伦敦车站邂逅前往曼彻斯特比赛的阿森纳全队,他用拍视频的方式完成了和全队的合影。

阿森纳去曼彻斯特比赛一直是乘火车的,印象中伦敦到曼彻斯特火车两个多小时就能到。坐火车出行的球队更有春游的放松感,不像大巴那样有仪式感和临战的感觉。

申花去杭州这个客场是乘坐大巴前往的。

上周六,我是乘坐17:20高铁从上海出发,18:13到杭州,然后再坐地铁,不到19点就坐在球场媒体席里了。当天晚上比赛后,再乘坐23:20杭州东站返沪的高铁,次日0:05分到虹桥车站。

大巴的好处是直接可以点对点,不用更换交通工具,到杭州比赛,球队乘坐大巴是比较好的选择,但在车上的时间就相对较长了。杭州客场后当晚申花从酒店乘坐大巴返沪,全队回到基地时已经是次日凌晨2点,立刻休息,然后第二天中午12点进行了恢复训练。

2000年3月,新赛季开始前一周,申花去扬州打绿化江河义赛,对手是江苏舜天。那次我是在江湾基地搭了球队大巴一起去扬州,这一路开过去真是花了点时间,其间全队还在休息站做了休整和停留。比赛最后是0比0打平,申花点球获得胜利。

高铁时代,我们出行的方式确实选择多了很多。无论是球队还是球迷的出行方式,都比过去多了一种选择。想想正在进行的“苏超”比赛,大家无论是球队还是球迷,到各个客场,那真的就更加方便了。

■ 多多益善 |

传控,不再奢侈



严益唯

中超21轮过后,上海海港在一度落后6分的情况下完成反超,再次站上榜首,这一成绩已超出外界预期。更重要的是,他们凭借稳定的技战术执行和对现代足球理念的坚持,展现了在中超赛场上通过传控也能收

获回报的可能性。这不仅是一支球队的选择,更像是吹响了中超整体技战术进步的号角。

英超上赛季有七支球队场均准确传球超过400次,其中四支进入前四,热刺和曼联闯入欧战决赛,没有一支降级。最近两个赛季,英超达到这一标准的球队已超过三分之一。相比之下,传控在中超常被视作“吃力不讨好”,过去几个赛季达到这一标准的球队不超过三支,2023赛季甚至为零,差距之大,一目了然。

海港在穆斯卡特执教下已连续两个赛季达到这一标准,而在2023年夺冠时,他们还是依靠更务实的防反取胜。理念的转变,使海港成为少数真正紧跟现代潮流的中超球队。上轮对河南队的第三个进球,就是坚持后场组织的代表作:从门将发起的六次准确中短传,仅用17秒就完成推进,维塔

直塞助攻莱昂纳多破门。这正是球队理念落地的最佳注解。

当然,坚持传控并非没有代价。第18轮面对西海岸的高位逼抢,海港队后场的进攻组织出现失误,被对手逼平。但这种短暂的代价,正是球队成长为成熟传控球队的必经过程。即便奥斯卡、巴尔加斯两位核心外援本赛季离队,海港依然没有动摇传控思想,他们的坚持,其实是在回答一个问题:没有大牌外援,中超能不能踢现代足球?

目前,尽管北京国安场均准确传球逼近500次,但防守体系不够稳固,战绩起伏。申花和成都蓉城虽然本赛季场均准确传球不足400次,但各自凭借直接打法或防守强度仍保持竞争力。由此可见,400次准确传球并非夺冠标配,但海港已证明:中超的传控,不再奢侈,而是可行之路。