

向着最高等级路跑赛事前进！

本报记者 章丽倩

从2015年到2023年，上海半程马拉松走过了九年的时光，即将于本周日迎来第七届赛事的举办。“一城双马”曾是上海的骄傲，如今，在挺过疫情考验后，上海半程马拉松除了办好当下事、沉心雕细节之外，还渐渐有了一个更长期的规划：向着世界田径最高等级路跑赛事的目标努力迈进。

名额愈加供不应求

增量答案在陆家嘴起点

2023年，上海半马的预报报名人数达到78922位，刷新赛会纪录；选手名额1.5万个，恢复到疫情前的赛会最大规模——虽说赛事的这两项数据都呈涨势，但供不应求的情况却愈发明显。于是很自然地，期待上海半马能在未来扩容成了不少跑友的心愿。那么，这件事有可能达成吗？

答案：现有条件下，名额上的微增尚有通过挖潜达成的可能，但想要有明显扩容却是难上加难。令人称羡的城市顶级景观赛道此时成了关键。

朱骏伟表示，一项马拉松赛事的规模上限取决于从起点到终点的赛道条件，其中又以起点的决定性作用更大。“上马的最大规模已经可以容纳3.8万名选手，起点外滩的道路较开阔，周围可利用的道路资源较多，集结区能从中山路一路一直排到南苏州路上。相比之下，上海半马起点处的空间条件较有限，1.5万人的规模已基本是现有条件下的上限。”

除去受疫情影响的2021年那届，从2017年至今的每一届上海半马，参赛选手名额数都保持在1.5万个。与之形成对比的，则是赛事连年刷新的预报报名人数：2015年上海半马的预报报名人数是22000位，2016年32611位，2018年60363位，2019年65183位，2023年78922位。

名额僧多粥少，中签难度增加，但倘若为扩大赛事规模而不再从东方明珠脚下起跑，放弃一段顶级的城市景观，这显然又背离了上海半马最“灵魂”的赛道魅力。“所以，近年来我们也在举办一些其他的路跑赛事，希望让更多的跑友走上赛道，也希望让上马品牌的内涵变得更加丰富。”朱骏伟介绍道。



一城双顶级赛，打造不可复制的赛事内核

VS 朱骏伟
上海半程马拉松组委会秘书长、上海东浩兰生赛事管理有限公司总经理

从完赛包里的一双舒适拖鞋，到在赛道上为选手们指引最短路线的BLUE LINE（蓝色跑进线），上马品牌旗下最重磅的两项赛事上海马拉松和上海半程马拉松，它们一次又一次地成为国内马拉松赛事借鉴的样板。当疫情阴霾散去，当众赛事为了吸引跑者、赢得市场而争妍斗奇地“卷”起来，上马品牌何以继续领跑？

这也是上海半程马拉松组委会秘

书长、上海东浩兰生赛事管理有限公司总经理朱骏伟和他的伙伴们在认真思考的一个问题。“一项赛事，它有很多地方是可以复制的。比如，我们在国内率先推出的完赛拖鞋和BLUE LINE，现在已差不多是国内马拉松一流大赛的标配了。想要保持竞争力，我们必须要有不可复制或较难复制的特色，就是人无我有、人有我优的部分。”

硬实力里融合着核心内涵。嵌入了城市特质的赛事文化，日渐成熟的志愿者氛围，持续发展中的上马公益，正渐渐起步的亲子家庭元素打造，立志于一年365天持续输出的马拉松文化传播……朱骏伟觉得，这些都是可以把上马品牌打造得更闪亮、更有厚度的发力点。

今年，上海半马将向着世界田径精英标路跑赛事的荣誉冲刺。而放

眼长远的话，这项赛事的目标是成为继上海马拉松之后申城的第二项世界田径最高等级路跑赛事。“期待上海拥有双顶级赛的那天，而在此之前，我们还要经受不少挑战，要跨过重重考验。上海半马还是很有发展潜力和提升空间的。”朱骏伟展望道。

作为走出疫情阴霾后首场举办的上马品牌旗下赛事，本届上海半马会让大家再度看到国际一流高手与国内专业跑者在申城同场竞逐的精彩画面。同时，尽管比赛日尚未到来，但可以预见的是，本周日赛道内外的场面一定会热度升温。今年上海半马的选手名额为1.5万个，恢复到了赛会历史上的最大规模。为了给选手们加油鼓劲，本次组委会将在赛道沿线共设置四个官方加油站，分别以非洲舞、DJ加热舞、中国战鼓和拉拉操为特色，希望在赛道上挑战自我的选手们送上

来自场边的祝福和助威。

还有一些筹划中的事，尽管此番来不及实现，却有望在未来成为上海半马赛道边鼓舞励志的一笔。很多跑者应该已经留意到，本届上海半马恢复了慈善报名通道，200个慈善参赛席位开放后很快就被热情的跑友们一抢而空。而与此直接关联的便是上马公益。自2015年创设至今，上马公益已与多家企业品牌及组织携手，捐助了多个公益项目。其中，就有涉及到提升乡村学校体育发展，让更多乡村地区青少年享受到路跑快乐的项目。朱骏伟说：“未来，我们希望能让一些上马公益项目中的孩子也来赛道边看看比赛，请他们作为特殊观众来亲身感受一下马拉松赛事的现场氛围。”

感受城市发展轨迹，永远在追求最优解

睽违两年终归来，当上海半马组委会于今年春节后正式启动新一届赛事的筹备时，城市更新的快节奏推着他们不得不对赛事的传统路线进行再调整。

“赛道不再经过紧邻黄浦江的前滩休闲公园，这确实是一种割爱，但安全性总是一项赛事需要优先权衡的方面。”朱骏伟告诉记者，赛道路线的勘察是每一年赛事筹备工作启动后马上就要着手的环节。“从2021年上海半马办完到今年年初，在这段时间里，前滩休闲公园进行了一轮改建。从办赛角度来说，原本赛道会用到那段园

内道路变窄了，如果继续让选手们在此通行会存在安全风险。”

一条适合开展如路跑等健身活动的园内滨江道，在面对几百、几千和上万人时，它的安全系数是完全不同的。对办赛方而言，除了要考虑参赛者通行高峰时段的拥挤程度，还得把医疗急救等赛事保障环节一并计入。当所供无法满足所求时，调整赛道路线就成了唯一的选择。

正是考虑到前滩休闲公园内路段变得较狭窄的实际情况，今年上海半马的赛道路线将不再途经公园内部，而是选取了紧挨着公园却更为宽阔的

前滩大道。

“还有哪项体育赛事能像马拉松这样，年复一年、如此近距离地让参赛者去亲身感受城市发展的轨迹呢？应该没有吧。在东方明珠脚下起跑，沿滨江一路穿过浦东的核心地带，最后抵达东方体育中心，上海半马有着一年一次的‘唯一性’特征。尽管有时受条件所限要做一些平衡和取舍，但我们总在努力寻求最优解的路上，希望能在赛道安全、可控的前提下，把这份浓缩的精彩带到每一位参赛者的眼前。”朱骏伟分享道。

