

不同的人,怀揣着各自梦想,在视频剪辑制作路上做着不同的尝试

铁打的视频平台 流水的“UP主”

本报记者 刘希阳

A 兼职短视频制作

为“中年危机”辟条新路

人到中年的孙先生,2021年起通过网络学习视频剪辑技巧。孙先生学习的内容相对深一些,多数需要利用软件在电脑上进行操作,比如调整文字、视频、图片、音频的时间轨道,设置滤镜,调整色彩和饱和度等。

孙先生本身是私企职员,在哈月薪约5000元。为什么还要学习专业视频制作技术?孙先生去年在网上看到一些兼职信息,发现一些视频剪辑的兼职,工资从3000元到8000元不等。有点中年危机的他,打算以此作为副业,“公司业务总体还算平稳,但也受到疫情影响。兼职视频制作业务比较灵活,不影响正职。”

孙先生在网上找了诸多视频剪辑教学课程,在工作和照顾家人之外,他每天晚上拿出半小时,跟着课程实操,前后花了大半

年多时间终于入了门。“对于快40岁的人来说,这种学习和钻研,也是种考验啊!”孙先生苦笑。

不久前,孙先生接到一单为饭店做短视频推广的业务。饭店主要需要拍摄些菜肴或是客满的视频片段,有时也需要孙先生策划拍摄脚本。按照饭店要求,一周在抖音发3至4次视频,酬劳是一个月5000元。“刚开始,老板觉得我的短视频挺好。但时间长了,审美疲劳,对方要求也多了,‘内容得创新啊!’”孙先生制作的视频返工的次数逐渐增多,有时候得干到晚上十一二点。特别是在新脚本创意和制作技巧上,孙先生边学边用,“一个月下来,花了不少时间和精力。”但看着5000元的兼职收入,孙先生没想过要放弃。

B 踏上专职路

在艰难和坚持中期待“火”起来



主攻影视解说类短视频创作的“三碗”齐峰。

短视频行业是“风口”,不少人想往里挤。他们有一丝坚定的期待:铁打的视频发布平台,流水的“UP主”,谁知道下一个能火的是谁?

从佳木斯来哈尔滨创业的齐峰,无疑是成功的。从2021年1月起,他化名“三碗”在抖音上进行影视解说类短视频创作。将近一

年的时间,他已经收获超过100万的粉丝。现在,他已经实现月收入超过5万元。

回看齐峰成功的道路,有着偶然的因素。他2020年初入行时疫情实现,人们居家时间更多,影视解说视频迅速兴起。齐峰一条偶然的韩剧解说视频获得千万级流量,他找准了自己的引流与发展方向。

更多的人,在视频制作的路上艰难前行。

哈市一位王姓外卖小哥,同样希望进入“UP主”行列。平时,一个月披星戴月工作,可以最多挣到1万元。在专心做视频的时间里,小王就要停止送外卖。当“吃饭”成了问题时,他就停止更新账号,再去送外卖挣钱。

制作视频周期长,从看影视剧到写解说词、剪辑、配音、上传,制作一个不到两分钟的视频需要三四天时间。别人的成功看似简单,同样的工作流程,小王也努力了一年,粉丝却不到1000人。

即使如此艰难,小王还是没想过要放弃,“想再试试。做外卖每个月看着可以挣不少,但终有跑不动的一天,不是长久之计。”他知道成为“UP主”真的很难,但却可以给今后的生活带来无限可能,“我不想一辈子就这样总是在跑腿。”

C 发条美美的朋友圈

只为愉悦自己和亲友

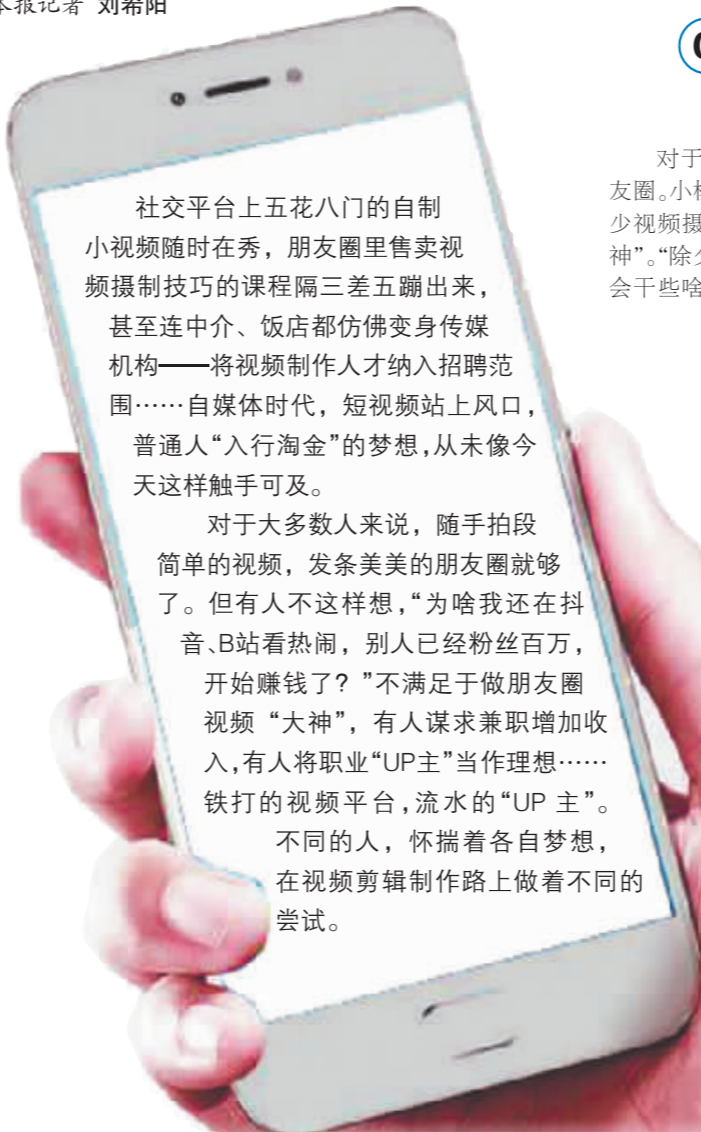
对于大多数人来说,只想着发条美美的朋友圈。小杨刚上班,个人兴趣使然,已经掌握不少视频拍摄技巧,也成了同事眼中的“视频大神”。“除夕当天,一早就构思了一个小脚本,都会干些啥、怎么拍,到晚上再美美地编辑一下。”

贴福字、迎亲朋、年夜饭、包饺子、收红包……一天下来拍了二三十段视频。晚上,小杨在自己的房间里,打开手机里的视频剪辑App,设置开场、结尾,挨个分割、剪辑设置特效,添加不同转场效果,再配上喜爱的音乐,忙

乎了将近一个小时,终于赶在零点前把一分多钟的视频剪辑完,零点发到抖音和微信朋友圈。看着家人、朋友们点赞、转发,小杨觉得足够快乐了。

“只发图片,确实显得单调。但是一些朋友发的视频,有的是构图不好,有的是画面抖动,有的是手机移动太快,看着既不舒服也不美观。”小杨说,“这些视频和抖音里精心拍摄、制作的视频相比,当然有距离。”

Get视频剪辑的新技能,小杨也没觉得是啥难事,“我也不打算干专业,其实简单设计三五个小场景,注意构图,加上特效,就能呈现出效果不错的视频了,这些初步剪辑,在手机上就能完成。”小杨说,这些给她带来熟人圈、朋友圈的满足感。



D “UP主”心得

优质内容是关键,制作技巧只是锦上添花

每到年底,B站“UP主”会发布一段年终总结视频。数码产品性能测评视频“假如科技”运营负责人分享了其从个人到团队进行视频创作的历程。2016年,他大三,从蚌埠到哈尔滨坐了24小时硬座火车来一公司实习,其间接触到视频制作行业。从自己正式开始制作视频开始,经过四年,到2021年8月23日,才实现10万粉丝数量。眼下,他的收入已经足以支撑4个人的团队,继续优质视频内容输出。

回首曾经,“假如科技”也曾彷徨过。创业初期,一些自制的视频内容自己并不满意,但为了保证每个月4次更新,还是按期发布,那段时间粉丝数量停滞不前。彼时的他内心充满焦虑:是自己不适合做“UP主”吗?也不是,明明已经可以靠制作视频来维持生活。在制作中他发现,在遇到一些需要多角度拍摄的视频时,一个人无法完成;一个人策划、写文案、拍摄,存在效率低、广度窄等问题……最终在别人的鼓励下,他开始组建团队,并分析自己与



网上发布的视频剪辑员招聘广告。

其他“UP主”的差距,最终决定,既然不是尖子生,就拼勤奋。

“做对受众有价值的内容、形式、技巧、花样其实只是视频的表现形式与附加值”,“假如科技”提醒更多想从事视频创作的从业者,抖音、快手、B站等平台各类视频创作者形式、主题繁多,有人蹭热点做评论,有人拍微剧……但不管视频制作的水平有多高,只要内容够好,即便没有华丽的剪辑包装,朴素但有内涵的传播,同样可以获得更多流量。

短视频时代,不同的人通过它实现不同的目标。但有一点,任何一段路都需要自己双脚一步步走出来,旅途或孤单、或喧嚣、或沮丧、或喜悦,个中滋味只有自己慢慢品味。

为“王者之师”贡献冰城力量

对于专业运动员来说,体育运动学校是一个分水岭,承载了他们从区县(市)体校到专业队的过渡,经过运动学校的打磨之后,他们才有可能进入专业队。在哈尔滨市体育运动学校执教十几年,任广旭已经为各大专业队伍输送了几十名运动员,现在在他培养的“00后”运动员已经开始在国际大赛夺牌,2020年冬奥会1000米短道速滑比赛季军李孔超就是他的徒弟。接受记者采访时,任广旭正带着学生在外地冬训,他目前的这批学生有15人,年龄在10到15岁之间,有时候看着孩子们穿戴着专业护具上冰,他会忍不住念叨几句,“你们现在的装备太好了,一定要好好练。我们当运动员那会儿哪有这些啊!”

任广旭还记得自己十几年前带的第一批学生,10个10到12岁的孩子,“当年速滑服还是分体的,没有防护功能,防切割的衣服要单独套在里边,很笨重。当时觉得孩子们已经够幸福了,冰场条件好,训练讲究科学性,装备先进,从头盔、护目镜、速滑服到冰鞋,一套加起来要上

千元钱,不得了。”如今学生们的装备早已更迭了几代,穿上了连体防切割的速滑服,全身装备加起来近万元,而从进入哈尔滨市体育运动学校开始,除了冰鞋之外,学生们的吃、住、训练和装备费用都由学校承担。

最近在哈尔滨拍摄的冬奥题材电视剧《超越》《冰雪之名》大火,都是关于哈尔滨几代冰雪健儿的故事,哈尔滨市体育运动学校的学生们也参与了拍摄,向哈尔滨冰雪运动的开拓者们致敬。任广旭说,电视剧里短道速滑教练在“野冰场”发现好苗子的情节完全来源于生活,哈尔滨冰雪文化氛围越来越好,“百万青少年上冰雪”活动开展得如火如荼,他们这些教练经常会去各学校、公园的冰场发掘有潜力的孩子,而冬奥会开幕以来,来咨询想学短道速滑的孩子更是一个接一个。

“哈尔滨培养出了任子威、张会、张虹、申雪、赵宏博等世界冠军,我们这代教练员希望能培养出更多的世界冠军,希望有更多孩子投入到冰雪运动中,感受滑冰的魅力。”任广旭说。

(上接第一版)在城区内其他客流密集区域,虽然形成自发乘降点,但存在车辆超员、旅客携带违禁物品乘车等问题。

此次推进“一站带多点”客运模式,公路客运站有限公司主要选择在医疗区、购物区、学校区设立停靠站。率先设立的哈五停靠站,可以覆盖哈医大肿瘤医院、哈医大二院两所医院。停靠站管理参照客运站,与之同步联网售票。同时,安排工作人员手持安检仪,对乘客携带物品进行检查,并根据疫情防控要求,严格执行疫情防控各项规定。

记者从公路客运站有限公司了解到,预计5月底前,在哈市周边将再设置4个停靠站,分别为大耿家停靠站、建筑街停靠站、长江路停靠站、母亲广场停靠站,其中,母亲广场停靠站设置实施进度较快,预计2月底前即可投入使用。

“坐长途车不用再往客运站跑,‘去客运站中心化’,将给旅客乘车提供更多选择。”公路客运站有限公司负责人表示,上述4个停靠站选择全部遵循客流需求设置。

大耿家停靠站,覆盖江北大学城

“一站带多点”出行更便捷

出行群体,主要发车方向为大庆方向;长江路停靠站,覆盖会展商圈周边,主要发车方向为哈同高速线路,如佳木斯、双鸭山、绥化等;建筑街停靠站,覆盖哈站及博物馆商圈,实现“公铁联运”,主要发车方向为哈同高速沿线;母亲广场停靠站,覆盖居民集中区,主要发车方向为尚志、延寿、亚布力。

减少“入城”提升出行内循环

停靠站不仅上车方便,也将是到哈旅客集散地。“停靠站在设置之初,就是通过调研确定的客流密集区域,在这里不仅上车方便,也是集中落客需求的地方。”客运站有限公司负责人说,“今后旅客抵哈后不必到客运站才下车,选择更多了。”

在哈五停靠站,每天往来经停30余班次的班车。以往分散乘车的旅客如今集中到一个站点,将促使长途客运班线更好地往公化方向转型升级——当客流达到一定出行密度时,客运企业可以采取循环发车形式,旅

客到站即可乘车。同时,长途客运车辆多为柴油车型,运行过程中污染物排放相对更多。在主城区周边更多设置便于旅客出行、集散的停靠站,也可适当降低长途客运车辆进入中心城区数量,减少污染物排放。

停靠站的设立确实给旅客出行带来便利,但如果旅客需要在不同的客运站间中转,在主城区周边的停靠站有限公司负责人介绍,随着更多停靠站建设,该公司将根据客流情况,适时开通停靠站间、停靠站与客运站间、停靠站与铁路间的接驳班车,具体运营形式将根据旅客出行需求,确定是为环线形式,或点对点形式,或是定制班车形式。

随着哈市长途客运进一步转型升级,更多符合旅客出行需求的停靠站与既有长途客运站一起,将为旅客提供更多“一站带多点”式的新型长途客运便捷出行体验。

学好民法典 生活少风险