

но уходят на экспорт».

Северную столицу действительно сложно отделить от Москвы. «Мне кажется, что петербургская анимация, как коммерческая, так и авторская,— более продуманная и рассчитанная на зрителя. Если в Москве анимацию всегда поддерживали сверху, то петербургская зиждется на самостоятельности. Илья Попов (основатель ГК „Рики“), Сергей Сельянов и Александр Боярский (соучредители студии „Мельница“) рассчитывали в первую очередь именно на свои силы и на то, что получают от этого какую-то прибыль. Поэтому в Петербурге более проработанные сценарии, идеи фильмов,— рассуждает господин Кальченко.— Нашу авторскую анимацию возглавляет Константин Бронзит, который дважды номинировался на „Оскар“ и один раз входил в шорт-лист премии. Это огромное достижение российской анимации. А вообще, многие петербуржцы работают сегодня в студиях, юридически расположенных в других городах. Например, „Три кота“ вроде московский проект, но создан нашим земляком Дмитрием Высоким. То же самое „Джинглики“ — первый проект, который продали стриминговому сервису Netflix. Над ним работал петербуржец Антон Верещагин».

ОТ РУКИ Вне зависимости от техник исполнения мультипликация в целом делится на авторскую и коммерческую. В авторской, поясняет госпожа Артемьева, основная роль отведена режиссеру анимации и творческой команде в большей степени. В коммерческой, условно, главенствует продюсер, но этот факт не отменяет важнейшую роль всей творческой и производственной команд в этих проектах. «Петербург объединяет и тех, и тех, а кроме этого, специалистов узкопрофильных про-

фессий, таких как аниматоры, художники-постановщики, композеры, сценаристы, шоураннеры, бренд-менеджеры»,— перечисляет она.

Среди наиболее популярных технологий сегодня — 2D и 3D. «При создании своих фильмов студия работает в 2D-технологии, или классической рисованной анимации. Так создано 19 полнометражных картин, в том числе богатырская сага,— делится пресс-секретарь студии «Мельница» Марина Безпалько.— Сейчас художники работают на графических планшетах, но мы сохранили и участок калечной анимации. В основном для авторской мультипликации. По этой технологии, например, сделан фильм Константина Бронзита „Он не может жить без космоса“. В отделе 3D-анимации сделаны сериалы „Лунтик“, „Барбоскины“, „Царевны“, а также три полнометражных фильма».

ПОРА ВЗРОСЛЕТЬ Развитие коммерческой анимации, по мнению экспертов, сейчас зависит от того, насколько успешно она вольется в экосистемы и стриминговые сервисы и в какой степени сами системы окажутся жизнеспособными. В ГК «Рики» отмечают, что серьезной проблемой для индустрии является дорогостоящее программное обеспечение для производства. «Было бы оптимально ввести рибейты на покупку зарубежного ПО или как минимум не облагать его НДС»,— считает Дарья Давыдова.

Но главным вопросом в связи со стремительным развитием отрасли встает дефицит кадров. «Как петербургские, так и московские специализированные организации, в особенности производственные студии, вкладывают немало сил, времени и средств во возвращение кадров всех направлений внутри своих организа-

ций»,— указывает Александра Артемьева. В Петербурге, как и в других городах России, объясняет госпожа Давыдова, проблемы связаны с отсутствием развитой образовательной структуры, которая бы целенаправленно готовила специалистов в области анимации, как, например, это происходит во Франции в школе Gobelins.

«Всех, кто приходит работать на студию после окончания вуза, нам приходится учить и адаптировать. Все потому, что в России не предусмотрено прохождение практики по окончании обучения, как в других международных университетах. Мне кажется, это должно быть внедрено во всех отраслях, не только в нашей. Нынешние выпускники не так хорошо подготовлены, и даже этих специалистов мало, чтобы закрыть нашу потребность в кадрах. Главная головная боль — это сценаристы и скрипты-доктора: их можно пересчитать по пальцам не то что в Петербурге, а в России в целом. За них идет реальная конкурентная борьба на рынке анимации»,— подчеркивает собеседница BG.

Антон Кальченко видит еще несколько причин кадрового голода. Во-первых, во время падения рынка анимации в период 2012—2018 годов был большой отток специалистов в растущий сегмент gamedev — игровую индустрию, поясняет он. «Во-вторых, в России сейчас практически не готовят аниматоров, в основном только режиссеров. А аниматор в нашей индустрии — это как актер в кино. Притом что актер получает высшее образование, а специальности аниматора в вузах нет,— согласен он с коллегами.— Это огромная проблема, которую нужно решать на государственном уровне. Сейчас обучение в вузе на режиссера анимации стоит около 350 тыс. рублей в год, а бюджетное ме-

сто выделяется всего одно, и не каждый талантливый абитуриент может себе позволить платное обучение. В результате — возросший спрос на обучение мастерству анимации часто удовлетворяется репетиторами или курсами, порой недостаточно качественно».

Другой вопрос, говорит господин Кальченко, что анимация — низкомаржинальный бизнес. «ГК „Рики“ и студия „Мельница“ — лидеры, и именно они в первую очередь получают все преференции и поддержку. В результате страдают мелкие компании. Сотрудники начинают переходить туда, где лучше условия и перспективы. Зачастую единственный вариант выжить для небольших студий — получать эту поддержку опосредованно, через подряды от крупных игроков»,— описывает он.

Наконец, русскоязычный анимационный рынок и так небольшой, а в свете событий последних лет (кризиса отношений с Украиной, например) он все больше сжимается, констатирует эксперт. «Не зря крупные петербургские студии пытаются вводить в свои сериалы, например, афроперсонажей, чтобы получить доступ на рынки США, Европы и Китая. Ситуация усугубляется конкуренцией со стороны игровой индустрии и зарубежной анимации. В российской анимации сегодня активно поддерживают только эдьютеймент-проекты для детской аудитории — образовательные сериалы. А подростковая аудитория уходит в игры или смотрит японское аниме. При этом запрет аниме — вовсе не выход из ситуации. Нужна поддержка именно подростковой анимации, которая заполнит пустующую нишу и даст дополнительный толчок развитию индустрии мультипликации»,— заключает господин Кальченко. ■

РАЗВАЛ-СХОЖДЕНИЕ

К ОСЕНИ АДМИНИСТРАЦИЯ ПЕТЕРБУРГА, ГОТОВИВШАЯ РЕФОРМУ ТРАНСПОРТА С 2015 ГОДА, ЗАВЕРШИЛА КЛЮЧЕВОЙ ЭТАП ЭТОГО ПРОЦЕССА: ОПРЕДЕЛИЛА КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ БУДУТ ОБСЛУЖИВАТЬ АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ С 2022 ПО 2028 ГОД. КОРРЕСПОНДЕНТ BG ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА РАЗБИРАЛАСЬ, КАК ИЗМЕНИТСЯ РЫНОК И СКАЖУТСЯ ЛИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ НА МОБИЛЬНОСТИ ГОРОЖАН.

Автобусы занимают лидирующую позицию по ежедневному пассажиропотоку среди всего общественного транспорта Петербурга. Ежегодно они перевозят около 300 млн человек. Каждый день на линии работает около 1,5 тыс. машин.

Эксперты среди основных проблем транспортной системы Петербурга отмечают низкую плотность дорожной сети, из-за чего улицы забиты припаркованными средствами передвижения и перегружены в часы пик, а общественная сеть не справляется с объемом перевозок и пассажиры не удовлетворены их качеством. Низкая пропускная способность автодорог в совокупности с ощутимым приростом транспортных средств, недостаток инноваций в строительстве паркингов и их отсутствие, некомпетентность дорожных служб, которые должны обеспечивать безопасность водителей и качество дорожного покрытия,— все это влияет на общее развитие перевозок в городе.

Реформа общественного транспорта (формально — переход регионов на единообразную контрактную систему пассажирских перевозок) — федеральная инициатива, и предельный срок ее начала был определен 220-ФЗ «О регулярных пассажирских перевозках». Но в мае 2020 года Госдума внесла изменения в закон, согласно которым предельный срок продлен на два года — до 16 июля 2022 года. Изначально инициатива подразумевала корректировку маршрутной сети, за что, вероятно, и была названа реформой. Со временем масштабы нововведений изменились и теперь представляют собой работу с частными перевозчиками (ГУП «Пассажиравтотранс» и ГУП «Горэлектротранс» продолжают работать как прежде) по новым контрактам. Впрочем, шестилетние договоры выставляют значительные требования к участникам рынка: им необходимо закупить новые автобусы на альтернативном виде топлива с низким полом и кон-

диционером, что, по заявлениям властей, преобразит нынешнее понятие коммерческой маршрутки, хотя маленькие и средние машины продолжат ездить по городу.

Помимо обновления подвижного состава, одним из основных требований властей к частным перевозчикам был переход на социальный тариф. Это возможность для пассажиров использовать льготные проездные билеты на любом наземном транспорте, даже если это коммерческий маршрут, то есть обслуживающийся частной компанией. Хотя, уверяют собеседники BG среди топ-менеджеров крупнейших транспортных компаний, вопрос о социальном тарифе никогда не был проблемным, его приняли бы на всех маршрутах, если бы субсидии и дотации государственным и частным перевозчикам были равными.

ЧЕТЫРЕХКРАТНОЕ СЖАТИЕ В отличие от предыдущего десятилетия, в городе

вместо 17 перевозчиков будет работать всего четыре компании. А к уже представленным на рынке «Питеравто», «Третьему парку» и «Такси» присоединится московская «Домтрансавто». По словам источников BG, предприятие связано с группой компаний «Ранд-Транс», подконтрольной сыну руководителя МВД РФ Владимира Колокольцева — Александру. Таким образом, местный рынок лишится олигополии перевозчиков, что, по словам некоторых специалистов, не дало бюджету Петербурга, который оплатит транспортную услугу населению, сэкономить больше средств.

В проведенных комитетом по транспорту аукционах в основном участвовали одна или две компании, а общее максимальное снижение цены по первым десяти контрактам составило менее 2% (около 3,1 млрд рублей) при возможном сокращении на 25%. Второй тур лотов оказался более конкурентным и позволил сэкономить в сумме до 37% (2,5 млрд рублей). → 46

ПЕРЕВОЗКИ