

НОВОСТИ

Курганским медикам направят подкрепление

В Кремле предупредили о важности «обратной связи» врачей и губернаторов

Власти России крайне серьезно отнеслись к письму курганских медиков, которые пожаловались Владимиру Путину на «коллапс» местной системы здравоохранения...



Губернатор Курганской области Вадим Шумков (второй справа) заявил, что московские медики прибыли в регион по его просьбе

перегружена... Авторы попросили направить в область «военных медиков» и предложили построить инфекционный госпиталь. Кроме того, медики обвинили руководство региона в занижении данных о заболеваемости коронавирусом...

Однако в Кремле к письму медиков отнеслись всерьез. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков допустил, что в Кургане могла возникнуть «кризисная ситуация». Он заявил, что такие проблемы «нужно очень тщательно анализировать»...

Собрания дописали презумпцию МХГ рекомендует изменить и дополнить закон «О митингах»

В правозащитной Московской Хельсинкской группе (МХГ) разработали более ста поправок к закону «О собраниях, митингах, шествиях, демонстрациях и пикетированиях» (54-ФЗ).

роприятие» на «публичное собрание» — для точного соответствия международным документам о правах человека и Конституции РФ, которые «закрепляют именно свободу собраний, а не мероприятий»...

С организаторов акций предлагают снять ответственность в случае, если на митинге кто-то пострадает: «Организаторы не могут нести ответственность за действия других участников».

Напомним, что беспартийный Вадим Шумков был назначен врио губернатора Курганской области в октябре 2018 года. В сентябре 2019 года господин Шумков победил на выборах губернатора, в которых участвовал как самовыдвиженец (набрал 80,86% голосов).

К ЧИТАТЕЛЯМ ГАЗЕТЫ «КОММЕРСАНТЪ»



Равиль Гайнутдин, председатель Совета муфтиев России и Духовного управления мусульман РФ, муфтий, шейх

День рождения Пророка Мухаммада

В эти светлые дни мусульмане встречают праздник Мавлид ан-Наби — день рождения Пророка Мухаммада. Мы высоко чтим нашего любимого Посланника Единого Творца и в течение всего месяца Раби-уль-Авваль мусульманского календаря вновь и вновь обращаем наши сердца и умы изучению его жизнеописания и благодарственным молитвам в его память.

Своего Посланника, и мы видим в этом путь достижения нами милости Господа, ибо в них содержится все малое и большое из того, что связывает человека с его Создателем.

Абитуриенты переходят на домашнее обучение

Представлен рейтинг качества приема в вузы РФ

В Высшей школе экономики (ВШЭ) фиксируют спад традиционного растущего интереса студентов из регионов к вузам Москвы и Санкт-Петербурга. Этот тренд отмечен в исследовании качества приема в российские вузы...

каатель возросшего качества региональной высшей школы по России, — объяснил тенденцию ректор ВШЭ Ярослав Кузьминов. Любопытно, что ранее опрошенные «Б» (см. «Б» от 24 августа 2020 года) руководители вузов предсказывали подобное развитие событий, однако связывали это с иными причинами.

Высшая школа экономики представила ежегодное исследование качества приема в российские вузы, проведенное вместе с «Яндексом» при поддержке Минобрнауки. Качество приема оценивается по среднему баллу абитуриентов, зачисленных на первый курс учебных заведений по итогам ЕГЭ.

Лучшим качеством бюджетного приема признано в Московском физико-техническом институте, где средний балл ЕГЭ составил 97,6. В тройку лидеров, как и в прошлом году, входят также МГИМО (96,2) и ВШЭ (95,2). МГУ находится на девятом месте — там средний балл ЕГЭ составил 90,8.

Advertisement for Kommersant subscription. Includes QR code and text: 'подписка за считанные минуты на сайте kommersant.ru вы можете оформить и оплатить заказ за несколько минут, не выходя из дома'.

первые лица

«Весь рынок ждет понятной политики»

Глава Globaltrans Валерий Шпаков об инвесторах, регуляторах и скидках



ЛИЧНОЕ ДЕЛО ШПАКОВ ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в 1956 году. Окончил Ленинградское училище военных сообщений по специальности «инженер по эксплуатации железнодорожного транспорта». Военно-транспортную академию. Служил в рядах вооруженных сил, в 1999 году вышел в запас в звании полковника. В 1986–1999 годах работал на Московской железной дороге. С 2000 по 2003 годы занимал руководящие должности в ООО «ММК-Транс». С 2003 по 2007 годы — первый заместитель генерального директора ОАО «Новая перевозочная компания», в феврале 2007 года назначен ее гендиректором. В марте 2016 года возглавил группу Globaltrans. Женат, двое детей.

COMPANY PROFILE GLOBALTRANS

Один из крупнейших железнодорожных операторов России, по итогам 2019 года занимает третье место в рейтинге InfoLINE Rail Russia Top. Компания создана в 2004 году, в 2008 году провела IPO на Лондонской фондовой бирже. Парк Globaltrans на 30 июня — свыше 72 тыс. вагонов (в основном полувагонов и цистерн). Основные активы — 100% «Новой перевозочной компании», 60% «Балттрансверсиса», ряд других компаний, оказывающих услуги по организации грузовых железнодорожных перевозок, аренде и ремонту подвижного состава. Чистая прибыль компании по МСФО за 2019 год — 22,7 млрд руб., скорректированная EBITDA — 39,6 млрд руб., скорректированная выручка — 68,8 млрд руб. Компания до сих пор остается под контролем своих основателей. Основные акционеры — Андрей Филатов и Никита Мишин (по 11,5% акций), Константин Николаев (10,8%), Александр Елисеев (5,1%) и Сергей Мальцев (4%). 0,2% принадлежит директорам и менеджменту.

— По итогам года ожидаете прибыли?
— Ожидаем положительного результата.
— Если говорить в целом о рынке, как вы оцениваете перспективы его возвращения к росту?
— Тенденции, о которых упоминал выше, я оцениваю как положительные. Сегодняшний рубль поддерживает экспортные рынки, мы видим, что во втором полугодии уже наметилась некая стабилизация объемов. Но все будет зависеть от динамики восстановления мировой и российской экономики.

Ожидаем, что слабая конъюнктура на рынке грузовых железнодорожных перевозок сохранится до конца года

— Что могут сделать операторы, ОАО РЖД, государство для ускорения возвращения рынка к росту?
— Для транспортной отрасли это может быть, например, реализация программ trade-in, которые могли поддержать операторов и вагоностроителей. Также необходимо ускоренными темпами продолжать развивать инфраструктуру. Восточный полигон — очень актуальная тема, правительство приняло программу развития БАМа и Транссиба. Расширяются железнодорожные подходы к южным и северо-западным портам, и в рамках программы до 2025 года мощности планируется увеличить до 210 млн тонн. А значит, должны вырасти и объемы перевозок. Но хочу подчеркнуть: мы против любых искусственных ограничений любых мер со стороны государства, таких как, например, регулирование про-

изводства вагонов. Нужно пересмотреть или отменить некоторые программы стимулирования.
— Вы имеете в виду в вагоностроении?
— Да. Приведу пример инновационных вагонов. Скидка на порожний пробег не стимулирует их эффективную работу. Ее надо отменять.
— У ОАО РЖД была идея не отменять ее, а перевести в грузовой пробег. В таком виде она будет стимулирующей?
— То, что ОАО РЖД предлагало, ставило целью стимулировать грузоотправителей увеличивать объ-

— Сейчас парк в профиците, давно идет разговор о том, что выпуск новых вагонов нужно ограничить. Правильно ли я понимаю, что вы не считаете это решением проблемы?
— В принципе да. Должны быть рыночные механизмы, которые будут заинтересовывать участников рынка в покупке вагона. Допустим, сегодня ставки достаточно слабые, и нет условий для эффективных инвестиций в обновление парка. Как вариант есть возможность не останавливать производителя, а за счет trade-in сделать заказы на те вагоны, которые надо обновлять. Как я уже сказал, производитель должен больше смотреть в сторону узкоспециализированных вагонов, которые по большей части подходят к срокам окончания эксплуатации. Это и крытые вагоны, и минераловозы, и другие типы парка.
— Намерена ли компания приобретать вагоны в этом или в 2021 году? В каком объеме — больше, чем нужно, чтобы покрыть списание, или меньше?
— В этом году на фоне слабой рыночной конъюнктуры мы существенно сократили объемы покупки парка. Общие капиталы, включая расходы на обслуживание парка, сократились почти вдвое. Во втором полугодии закупок нового парка пока вообще не планируем. Инвестиционные затраты будут сосредоточены только на обслуживании. На 2021 год окончательные планы не сформированы, но, как я уже отмечал, сейчас нет предпосылок для вложений в новые вагоны. Наш парк относительно молодой, средний возраст чуть больше 11 лет, так что объемы списания в ближайшие годы минимальны.

— Если сравнивать сегодняшнюю ситуацию с предыдущим периодом низких ставок, они отличаются? Как были усвоены уроки предыдущего кризиса?
— Мы пережили два кризиса, сейчас — третий. Рынок оперирования сильно изменился: конкуренция стала более зрелой, доля крупных игроков выросла. Большинство операторов работают по долгосрочным контрактам. В эту турбулентность рынок вошел совсем в другом состоянии. Но понятно, что полувагоны в целом обслуживают достаточно циклические отрасли и периоды роста спроса будут сменяться периодами снижения. Важно, чтобы игроки учились это в инвестпрограммах. Даже в последние годы, к сожалению, мы наблюдали вложения в новый подвижной состав в ожидании роста спроса, увеличение парка поддерживалось и программой стимулирования покупки инновационных вагонов. Мы против таких искусственных мер, которые разбалансируют рынок.

Рыночный механизм приобретения вагонов должен основываться на их окупаемости, не на дотациях

— Нужен ли некий механизм организации централизованного отстоя вагонов в периоды профицита?
— Операторам нужна общедоступная и недорогая услуга отстоя. Возможность временно размещать свободные вагоны на длительный срок — конечно, за плату, но не с прогрессивной шкалой изъятия денег, как сегодня в ОАО РЖД. Конечно, оператор должен предоставлять гарантии, что парк отправляется в отстой на конкретный срок, который будет оплачен. Поскольку железная дорога не раз заявляла, что незадействованный парк занимает пропускные способности инфраструктуры, механизм мог бы позволить уменьшить нагрузку. Мне кажется, это будет выгодно как железной дороге, так и грузоотправителям и операторам. И, конечно же, должно быть условие добровольности.
Могла бы быть полезна организация централизованного предоставления информации о наличии мест для отстоя подвижного состава и его условиях. Например, есть электронная торговая площадка грузоперевозок, и создание механизма на ней позволило бы все это делать в режиме онлайн. А в дальнейшем можно организовать сервис заключения онлайн соответствующих договоров. Проблема не только в общем профиците вагонов. Бывают периоды, когда подвижной состав работает неритмично. Взять, допустим, те же зерновозы: есть сезон, когда нужно перевозить такие грузы, а есть сезон, когда нужно просто ждать. То есть в целом для режима работы сети это был бы хороший механизм.
— Как вы относитесь к идеям ОАО РЖД по выравниванию тарифов — в частности, к повышению цен на порожний пробег, дополнительной индексации стоимости перевозки контейнеров и т. д.?

— Если сравнивать сегодняшнюю ситуацию с предыдущим периодом низких ставок, они отличаются? Как были усвоены уроки предыдущего кризиса?
— Мы пережили два кризиса, сейчас — третий. Рынок оперирования сильно изменился: конкуренция стала более зрелой, доля крупных игроков выросла. Большинство операторов работают по долгосрочным контрактам. В эту турбулентность рынок вошел совсем в другом состоянии. Но понятно, что полувагоны в целом обслуживают достаточно циклические отрасли и периоды роста спроса будут сменяться периодами снижения. Важно, чтобы игроки учились это в инвестпрограммах. Даже в последние годы, к сожалению, мы наблюдали вложения в новый подвижной состав в ожидании роста спроса, увеличение парка поддерживалось и программой стимулирования покупки инновационных вагонов. Мы против таких искусственных мер, которые разбалансируют рынок.

Рыночный механизм приобретения вагонов должен основываться на их окупаемости, не на дотациях

— Нужен ли некий механизм организации централизованного отстоя вагонов в периоды профицита?
— Операторам нужна общедоступная и недорогая услуга отстоя. Возможность временно размещать свободные вагоны на длительный срок — конечно, за плату, но не с прогрессивной шкалой изъятия денег, как сегодня в ОАО РЖД. Конечно, оператор должен предоставлять гарантии, что парк отправляется в отстой на конкретный срок, который будет оплачен. Поскольку железная дорога не раз заявляла, что незадействованный парк занимает пропускные способности инфраструктуры, механизм мог бы позволить уменьшить нагрузку. Мне кажется, это будет выгодно как железной дороге, так и грузоотправителям и операторам. И, конечно же, должно быть условие добровольности.
Могла бы быть полезна организация централизованного предоставления информации о наличии мест для отстоя подвижного состава и его условиях. Например, есть электронная торговая площадка грузоперевозок, и создание механизма на ней позволило бы все это делать в режиме онлайн. А в дальнейшем можно организовать сервис заключения онлайн соответствующих договоров. Проблема не только в общем профиците вагонов. Бывают периоды, когда подвижной состав работает неритмично. Взять, допустим, те же зерновозы: есть сезон, когда нужно перевозить такие грузы, а есть сезон, когда нужно просто ждать. То есть в целом для режима работы сети это был бы хороший механизм.
— Как вы относитесь к идеям ОАО РЖД по выравниванию тарифов — в частности, к повышению цен на порожний пробег, дополнительной индексации стоимости перевозки контейнеров и т. д.?

— Это услуга мы даже оказывали, у нас есть опыт. В принципе да, поддерживаем. Допустим, универсальный вагон попадает на восточное направление, и мы все знаем, что оттуда он идет без загрузки, соответственно, возникает большой порожний пробег. И если мы перевозим контейнер, то и уменьшаем расходы, и, наверное, снижаем нагрузку на инфраструктуру.

Конечно, есть и другие мнения у компаний, которые непосредственно занимаются перевозками контейнеров. Но тот же «Трансконтейнер» во многом ориентирован на крупногрупповые перевозки, контейнерные маршруты и т. д. А полувагон подхватывает некие единичные контейнеры, которые идут не от станции «Владивосток» до станции «Брест» или «Москва», а на более короткие расстояния — например, до Сибири или до Урала. Для крупных контейнерных перевозчиков это может быть даже неким подспорьем.

— Есть ли намерение приобретать активы в новых сферах или, наоборот, избавляться от активов в имеющихся? Интересует ли компанию M&A в целом?
— Этот вопрос всегда в фокусе. У нас большой опыт покупки и успешной интеграции компаний, таких как «Балттрансверсис», «ММК-Транс», «Металлоинвестстра» и т. д. Пока новых таких проектов в проработке нет. Но когда появится интересная инвестиционная возможность, мы, конечно же, будем ее использовать.

Интервью взяла Наталья Скорлыгина

культура

ВЫСТАВКА ЮБИЛЕЙ

У Центра Помпиду роман с Матиссом

150-летие художника отмечают с опозданием

В Центре Помпиду до 22 февраля открыта огромная выставка «Матисс как роман», посвященная 150-летию французского художника. Парижский Музей современного искусства достал из своих запасников сотню его работ и добавил к ним 130 вещей из других французских собраний. Знакомые вещи соседствуют с совсем неизвестными, одни радуют, как встреча с любимым другом, другие напоминают о том, что роман с искусством стоит перечитать повнимательнее, считает корреспондент «Ъ» во Франции Алексей Тарханов.

«Матисс как роман» — это отсылка к книге Луи Арагона, который был командирован издателем в 1941 году к Анри Матиссу (1869–1954) в Ниццу, на территорию вишистской Франции, где тот провел годы гитлеровской оккупации, отказавшись от поездок в Париж. Литератор согласился писать о художнике при условии, что «это будет роман». Роман все равно романом не стал, превратившись в двухтомник статей и интервью, но дал название только что открывшейся выставке к 150-летию художника. Юбилей, правда, осталось праздновать лишь два месяца. 31 декабря Матиссу исполнится уже 151. Выставка в Центре Помпиду, как и все в ковидном году, запоздала.

Но в оккупированном вирусом Париже она оказалась при этом еще своевременнее. Изобразительный оптимизм Матисса, яркие цвета и четкие линии, радость света доставляют почти физическое удовольствие. Куратор выставки Орели Вердье говорит, что он давал друзьям свои картины в качестве витаминов — «поживи с ней, тебе станет лучше».

Его как будто бы не волновали судьбы мира, словно мимо прошли две мировые войны и те времена, которые породили «Гернику», «Рабочего и колхозницу» или «Триумф воли». Для него важен язык и не важна тема. Форма важнее содержания. Живопись главнее литературы. Его ню, натюрморты, мифические сценки вопреки всему полны счастья, и в отвратительный 2020-й мы особенно за это благодарны. Как тут не вспомнить Арагона: «Оптимизм Матисса — это подарок, который он преподносит нашему больному миру».



Даже без участия хрестоматийных работ из российских музеев показ Матисса во всей его красочности вышел праздником
ФОТО АЛЕКСЕЯ ТАРХАНОВА

Первые страницы романа — личная история Матисса, молодого человека с хлебной профессией в кармане, который бросает работу и уезжает в Париж учиться неизвестно чему — художеству. Запишите: никогда не поздно искать себя, будь ты юрист Матисс, коммерсант Гоген или таможенник Руссо. Никто, даже ты сам, не знает, на что ты способен. Об этом многое скажет начало выставки — картины молодого художника, скучные, стандартные, в которых никак не угадаешь будущего. Эти работы вышли из запасников

специально к юбилею, я их не видел раньше и, честно говоря, ничуть об этом не жалею.

Но перед ними на стене висит маленькая картинка Поля Сезанна «Три купальщицы», которую Матисс купил в 1899-м. Тот образец, к которому стремился молодой художник. И это большая удача, что образцом стал Сезанн, а не профессор в Школе изящных искусств — благородный и щедрый педагог, но невыносимый живописец Постав Моро. Герой выставки развивается очень быстро, попадает в хорошую компанию таких же «диких» — насмешка критиков «фовизм», как когда-то «импрессионизм», становится из кликухи почетным званием. И в 1937 году, словно решив, что учеба закончена, Матисс дарит своего Сезанна музею Petit Palais.

Всего Центр Помпиду выставил 230 работ, 100 из своего собрания, 130 из других городов, музеев художника в Ницце и Като-Камбрези, а также музея в Гренобле. Откуда привезли в столицу огромный, хрупкий и почти не путешествующий «Интерьер с баглажанами» 1911 года. Ему не зря отдал отдельный зал, это методичка по стилю Матисса. Тут пространство дано сопоставлением плоских орнаментов, тут цвета не реагируют друг на друга, но даже в контрастах остаются в гармонии, тут пейзаж за окном и отражение в зеркале лишены какой-либо глубины — живопись, заранее похожая на коллаж.

На выставке много любимого, цветного, хрестоматийного, «Румынская блуза» 1940

года не зря вышла на афишу и обложку каталога. Но такого Матисса даже больше в Москве и Петербурге — спасибо сначала русским коллекционерам, его покупавшим, а потом нашей бывшей соотечественнице, подруге, компаньонке и модели Лидии Делекторской, передавшей музею СССР огромное собрание графики. Зато в Париже есть возможность взглянуть на то, что мы знали преимущественно по репродукциям, например скульптуру. Скульптура совсем не похожа на его живопись, она лишена и цвета, и легкости, и спокойствия. В ней при желании можно увидеть темную сторону его дара, в его женских головах 1911 года и особенно в «Обнаженных со спиной» (1909–1930), где рельеф спорит с плоскостью: «Я делал скульптуру, когда уставал от живописи. Но я делал скульптуру как живописец, а не как скульптор».

Не видели толком мы и монументальную каллиграфию — например, огромные страницы книги «Jazz», где Матисс говорит о сходстве своего стиля с джазовой музыкой. Да и большую часть театральных эскизов вроде танцовщиков к балету Мясина «Красное и черное» — гениально прихваченные на кнопках вырезанные силуэты из гуашевых выкрасок и цветной бумаги. Выставка завершается монументальным коллажем на холсте «Грусть короля», завершающим за два года до смерти художника. Но никакой грусти не увидишь в этой работе, как и в эскизах фресок и витражей капеллы Четок в Вансе, которая замысливалась художником как его завещание. Декупажи были отчасти вынужденным решением, после восьмидесяти он уже почти не мог работать кистью, но в них не найдешь ни капли жалости к себе, только удовольствие, которым Матисс делится с нами.

«Грусть короля» — финал. Здесь зрители падают на банкетки в изнеможении. И этим стоит воспользоваться. На выставке очень много, по нынешним временам даже слишком много народу, Матисс — большая приманка этой осени и зимы. И лучше смотреть выставку в обратном порядке: с конца, где почти пусто и висят его последние, легкие и свободные работы, в начале. Там публика, не растратившая сил и не знающая, что ее ожидает, заливает надолго, всерьез изучая на маленьких холстах и листочках, как кумир поколений когда-то не умел ни рисовать, ни писать. Если кто сейчас рисует или может, сочиняет, оттуда еще не поздно сбежать в юриспруденцию.

ПРЕМЬЕРА КИНО

Хичкок в горло не лезет

Бен Уитли экранизировал «Ребекку» Дафны дю Морье

На Netflix вышла «Ребекка» Бена Уитли по роману Дафны дю Морье. Режиссер так старался сделать свою картину непохожей на классическую экранизацию 1940 года, что Юлии Шагелман захотелось ему сказать, перефразируя Ильфа и Петрова: не волнуйтесь, как у Хичкока все равно не получится.

«Прошлой ночью мне снилось, что я вернулась в Мандерли» — первая фраза готического романа Дафны дю Морье по праву считается одной из самых известных цитат в англоязычной литературе. Книга была впервые опубликована в 1938 году и сразу стала бестселлером. Сама писательница переделала ее в пьесу, с успехом шедшую на лондонской сцене, для радиопостановки роман адаптировал Орсон Уэллс, а на телевидении его экранизировали более дюжины раз. Однако в кино к этому тексту было страшно подбираться, с тех пор как в 1940-м вышла одноименная картина Хичкока — один из его шедевров, единственный удостоившийся «Оскара» как лучший фильм. Было понятно, что любому последующему режиссеру будет так же трудно выйти из хичкокской тени, как главной героине этой истории — из тени ее предшественницы, той самой Ребекки. Увы, попытка Бена Уитли, режиссера от важного, но не слишком умного, эти опасения только оправдывает.

Не помогает и то, что, как утверждают создатели нового фильма, у них вовсе не ремейк, а совершенно самостоятельная экранизация. Взглянуть на всю эту скрытую психопатологию, подавленную сексуальность и сложную социально-гендерную динамику через призму современной оптики было бы действительно любопытно. Однако несмотря на то, что в некоторых моментах новый фильм оказывается ближе к литературному первоисточнику (благо современных творцов не сдерживает кодекс Хейса, вынуждавший мастеров золотого века Голливуда прибегать к экивокам, эвфемизмам и тонким намекам), даже там, где со-



Аккуратно воспроизведенные приметы времени совершенно не помогают фильму представить первоисточник в новом свете

хранилась буква романа, дух его выветрился полностью.

Начинается все, как положено, со страшного сна: заросшей подъездной дороги и мрачных развалин некогда роскошного поместья. Безымянная, как и в романе, и в фильме 1940 года, главная героиня (Лили Джеймс) мечется в постели, а потом мысленно возвращается на несколько лет назад, когда она в качестве платной компаньонки сопровождала в Монте-Карло богатую миссис ван Хоппер (Энн Дауд), которая в новом фильме превратилась из занозливой тетки в откровенную хамку. Бедная приживалка влачит при ней мизерное существование, пока не встречает Максима де Винтера (Арми Хаммер), владельца одного из самых древних английских замков. Правда, говорит он почему-то с весьма неубедительным акцентом и все две недели на Ривьере проводит в единственном костюме скандально желтого цвета. Когда уже ждешь, что вот сейчас этого самозванца в канареечных штанах разоблачат, он делает героине предложение и привозит ее в Мандерли, где наконец передается во второй костюм, из зеленого вельвета, в котором и проводит остаток фильма, иногда, правда, все-таки меняя его на приличный твид.

Впрочем, пара получилась гармоничная: Лили Джеймс образ робкой фиалки подходит примерно так же, как ее экранному супругу — британский аристократизм. Попав в подавляющее своей огромностью и историей поместье, она старательно сутулится и делает большие глаза, но в ее испуг, конфуз и застенчивость верится с трудом. Пугаться-то есть чего — там, где Хичкок хватало тревожной игры света и тени и за кадровой музыки, Уитли заставлял стены замка прорастать цифровым плющом, который душит героиню, пускает бегать по коридорам призрак женщины в красном (а то вдруг зритель не поймет, кто такая Ребекка), а сцену бала и вовсе превращает в какой-то гиньоль.

Настоящим воплощением темно-го духа Мандерли, впрочем, являются не эти аттракционы, а злобная экономка миссис Дэнверс. Кристиан Скотт Томас единственная играет полноценного персонажа, который существует не по принципу «чтобы было не как у Хичкока», а сам по себе, и действительно вкладывает в образ своей героини новые смыслы. В конце концов сопереживать начинаешь именно ей, а не молодой чете де Винтер (тем более что и одевается она в этом фильме лучше всех). Увы, и ее, и Мандерли ждет положенный трагический финал — и остается только надеяться, что в ближайшие 80 лет кинематографы в заклятое поместье не вернуться.

16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

на www.kommersant.ru

