

УДК 94(439)

И. В. Крючков

**А БЫЛ ЛИ КРИЗИС?: ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВЕНГРИИ
В КОНЦЕ XIX ВЕКА В ДОНЕСЕНИЯХ РОССИЙСКИХ ДИПЛОМАТОВ**

В статье рассматривается оценка генеральным консулом России в Будапеште князем А. Н. Львовым развития промышленности Венгрии в конце XIX в. В материале отмечается, что не всегда позиция дипломата совпадала реальными фактами, его политические взгляды и отсутствие экономического образования

не давали возможности объективно подойти к анализу ситуации в промышленности Венгрии на рубеже XIX – XX вв.

Ключевые слова: Венгрия, промышленность, иностранный капитал, внешняя торговля, мука, транспорт, кризис.

I. V. Kryuchkov

**HUNGARIAN INDUSTRY AT THE END OF THE XIX-TH CENTURY
IN REPORTS OF RUSSIAN DIPLOMATS: MYTHS AND REALITY**

The assessment of the development in Hungary at the end of the XIX-th century by general consul in Budapest prince A. N. Lvov is considered in the article. It is claimed in the material that the attitude of the diplomat did not always coincide with real facts, his political

view and absence of economic education did not allow him to approach the analysis of situation of Hungarian industry at the turn of the XIX-th – XX-th centuries.

Key words: Hungary, industry, foreign capital, international trade, flour, transport, crisis.

Оценивая перспективы венгерской экономики в 1899 г., генеральный консул России в Будапеште князь А. Львов отмечал ее глубокий кризис с весьма туманными перспективами. Генеральный консул экономическую политику правительства Венгрии оценивал в целом отрицательно. По его мнению, правящие круги Венгрии, погрязнув в политиканстве и в борьбе с Австрией, абсолютно не представляли реальную ситуацию в народном хозяйстве страны, не предпринимая решительных мер по развитию экономике, борьбе с безработицей и нищетой широких слоев населения [1, л. 56–57].

Глобальных причин кризиса венгерской экономики, в том числе ее промышленности, на взгляд дипломата, к 1899 г., было три. Первая – это неопределенность экономических связей между Австрией и Венгрией, им все труднее становилось достигать компромисса в вопросах сохранения общего таможенного пространства. Многие потенциальные инвесторы, особенно иностранные, опасаясь чрезмерного обострения отношений между Веней и Будапештом, не хотели ри-

сковать своими деньгами. Неопределенность лихорадила фондовый рынок Венгрии и ее товарные биржи. Стоит отметить значительную зависимость Венгрии от иностранных и австрийских инвестиций, так как отечественный капитал не был в состоянии обеспечить капитальными вложениями народное хозяйство страны в необходимых масштабах [2, л. 62]. Доля иностранных инвестиций, включая австрийские, постепенно сокращалась в пользу внутренних инвестиций с 60 % 1867 г. до 45 % в 1900 г. от общего объема инвестиций [13, с. 2].

Поэтому положение дел на фондовой бирже Будапешта во многом зависело от поведения иностранных инвесторов. Бегство иностранного капитала вело к падению стоимости ценных бумаг страны. По мнению консула, этот процесс отчасти отмечался в конце 90-х гг. XIX в. В 1897 г. операции с венгерскими ценными бумагами составили 187,4 млн гульденов, а в 1899 г. – чуть более 180 млн гульденов [2, л. 66]. С 1894 по 1898 гг. котировки железнодорожного займа упали с 124 гульденов до 120 гульденов, выкупных

земельных облигаций – с 97,25 гульденов до 96,75 гульденов, обвалились на 4 млн гульденов акции страховых компаний, региональных железных дорог, угольных шахт и кирпичных заводов. Инвесторы уводили свои средства из страны частично, вкладывая их большую часть в более надежные объекты внутри Венгрии. В частности, курс облигаций венгерского внешнего займа с 1894 по 1898 гг. вырос с 156 гульденов до 158 гульденов [2, л. 67].

К началу XX в. 10,43 % промышленных предприятий страны принадлежало иностранным инвесторам. Отсюда все разговоры о массовом оттоке средств из Венгрии в конце XIX в. не выдерживают критики. По данным современного венгерского историка Ф. Саваи, с 1867 по 1914 гг. объем австрийских и иностранных инвестиций, главным образом французских и германских, в экономику Венгрии достиг 6,8 млрд крон [13, с. 2].

Вторая причина, заключалась в распространении среди венгерских аграриев антикапиталистической ментальности. Причем данный процесс затронул не только крестьян страны, многие крупные землевладельцы не скрывали своей неприязни к банкам, биржам, крупному капиталу [2, л. 54]. Технические новшества и современные подходы ведения хозяйства с трудом пробивали себе дорогу в венгерском селе. Однако дипломат в данном случае несколько сгушал краски. С 80-х гг. XIX в. в сельском хозяйстве Венгрии при поддержке государства начался активный процесс модернизации. Это становится мощным стимулом индустриализации страны [5, с. 393]. С одной стороны, аграрный сектор требовал сельскохозяйственную технику, удобрения, новый инвентарь. С другой стороны, в результате интенсификации хозяйства росли доходы венгерского села, и оно выступало в качестве наиболее крупного потребителя промышленных товаров.

Естественный процесс разорения крестьянских хозяйств воспринимался консервативной частью венгерского общества как большая трагедия, подрывающая самобытные устои мадьяр, их образ жизни [9, р. 69]. Пролетаризация села стала острой дискуссионной темой на страницах ведущих газет и на парламентской трибуне. Многие политики и общественные деятели в ней видели угрозу будущему страны, ее национальной самобытности, что особенно болезненно воспринималось в

условиях многонационального состава населения Венгрии на рубеже XIX – начала XX вв. Связанный с разорением крестьян процесс эмиграции населения из Венгрии в США и другие государства добавлял страхов, и венгерское общество боялось потери десятков тысяч соотечественников и прежде всего молодежи [4, с. 292].

Третья причина кризиса мало зависела от самой Венгрии. В последней трети XIX в. Европа переживала мировой аграрный кризис. Дешевая сельскохозяйственная продукция из США, Австралии, Аргентины и Канады хлынула на европейский рынок, обваливая цены на продукцию местных производителей. Сельскохозяйственная продукция из стран «Нового света» проникла в австрийскую половину империи Габсбургов через Германию в Богемию и Триест в югославянские земли [2, л. 53–54]. Состояние дел в экономике Венгрии во многом зависело от экспорта муки, зерновых культур, продукции животноводства и других сельскохозяйственных товаров. При этом не стоит забывать, что именно Австрия являлась основным потребителем венгерского сельскохозяйственного экспорта.

По сведениям российских дипломатов, эта тенденция проявилась в изменении сальдо внешнеторгового оборота Венгрии. В 1893 г. страна вывозила товаров на 524,5 млн гульденов, а ввозила на 513,1 млн гульденов. С 1895 г. импорт превысил экспорт на 39 млн гульденов. В 1897 г. страна несколько сократила отрицательное сальдо, импорт достиг 554,8 млн гульденов, а экспорт – 540,9 млн гульденов [2, л. 69]. Отрицательное внешнеторговое сальдо негативно сказывалось на общем платежном балансе Венгрии. Внешняя торговля перестала быть источником притока средств в страну. Тем не менее, с 1890 г. правительству страны удалось перейти на бездефицитный бюджет.

Министерство торговли Венгрии на рубеже XIX–XX вв. понимало всю сложность ситуации в экономике страны. В отчете министра торговли за 1901 г., где подводились итоги ее развития за прошлые годы, в качестве первоочередной меры выделялась необходимость дальнейшей модернизации венгерской промышленности. Кроме этого, в отчете ставилось под сомнение будущее мелкого ремесленного производства.

К началу XX века в стране насчитывалось всего 29 промышленных предприятий,

где трудились более 500 рабочих, на предприятиях, имевших 20 рабочих и хотя бы один двигатель, были заняты всего 30,1 % всех рабочих Венгрии [2, л. 80]. Министерство признавало наличие на малых предприятиях различных форм кабалы рабочих, в частности, в цехах сохранялся институт ученичества, мелкие предприятия не могли рассчитывать на получение кредита в банке, попадая в зависимость от ростовщиков и т. д. Все это обрекало их на разорение. Спасением для ремесленников и мелких предпринимателей могла стать кооперация, и правительство выражало готовность поддержать такие начинания [2, л. 75]. К 1895 г. при участии правительства мелкие производители создали: 10 обществ взаимного кредита, 6 синдикатов по организации сбыта готовой продукции, 13 синдикатов по закупке сырья, 16 потребительских союзов.

Начало XX в. для промышленности страны министерство торговли оценивало более оптимистично, в отличие от российских дипломатов. В 1900 г. в Венгрии были введены в строй 46 новых промышленных предприятий с капиталом в 31 млн крон, в 1899 г. данный показатель составлял 20 предприятий с капиталом в 23 млн крон [2, л. 72]. Правительству удалось добиться размещения на предприятиях страны крупных военных заказов для армии Австро-Венгрии. В 1895 г. Венгрии обеспечивала примерно 30 % поставок снаряжения и вооружений для армии Австро-Венгрии.

В этой связи следует отметить, что правительство Венгрии в последней трети XIX века разработало масштабную программу по развитию отечественной промышленности. Она включала: 1) выделение ссуд и субсидий; 2) предоставление льготных транспортных тарифов; 3) размещение государственных заказов.

В 1868 г. промышленность страны получила всего 134 франка субсидий, к 1872 г. они достигли 111 тыс. франков, а в 1895 г. 560 тыс. франков. Правда, в 1896 г. субсидии несколько сократились до 520 тыс. франков. В общем с 1868 по 1896 гг. промышленность Венгрии получила от правительства финансовой помощи на 3 млн 411 тыс. франков [2, л. 81]. В 1890 г. правительство учредило специальный фонд для содействия промышленности и торговле, выделив на эти цели 2,5 млн франков.

Ставка делалась на развитие в Венгрии предприятий, выпускавших дефицитные това-

ры для постепенной замены импортных товаров на отечественную продукцию. Закон III 1890 г. вводил: льготы на 15 лет для новых промышленных предприятий, приобретавших современное оборудование для выпуска дефицитных товаров, не производившихся в Венгрии; для предприятий, имевших современное оборудование; предприятий, изготавливавших изделия из золота, серебра, латуни, цинка, олова, стали, проволоку, эмалированную посуду, иголки, кузнечные и слесарные изделия, оружие, научные приборы, промышленное оборудование, электродвигатели, фарфор, канализационные и водосточные трубы, огнеупорную черепицу, стекло. Дополнительно льготы распространялись на все предприятия химической промышленности. Всего под действие закона попали 782 предприятия [2, л. 84]. Особое внимание правительство уделяло развитию нефтеперерабатывающей промышленности страны. С 1883 г. в Венгрии стали строиться крупные нефтеперерабатывающие заводы. Сырую нефть страна в основном получала из Галиции и в небольших объемах из Румынии.

Только в 1895 г. министерство торговли приобрело для нужд правительственных учреждений продукции на 80 млн гульденов у отечественных производителей и всего на 10 млн – у иностранных, в том числе австрийских.

Особые льготы от правительства получали промышленные предприятия, экспортировавшие свою продукцию за пределы страны. Венгрия видела в стимулировании экспорта важную стратегическую задачу, способную в перспективе вывести страну в ранг мировых лидеров в области промышленного производства, обеспечив ее промышленность гарантированными рынками сбыта. В Будапеште понимали, что в ближайшие годы ее индустрия насытит собственный внутренний рынок и стране придется вести борьбу за внешние рынки, а для этого необходима была тщательная подготовительная работа. Для этих целей был создан Венгерский торговый музей, который занимался изучением потребительского спроса на рынках Балкан и Ближнего Востока. Музей через 13 своих отделений собирал заказы от местных торговцев, защищал интересы венгерских экспортеров за рубежом. В год на содержание музея правительство в среднем выделяло около 300 тыс. франков [2, л. 85]. Для сравнения в России

такого рода идея только обсуждалась. Успехи внешней торговли Венгрии подкреплялись существенными инфраструктурными проектами (модернизация порта Фиуме, развитие Дунайской речной флотилии, строительство элеваторов и т. д.).

Объектом пристального внимания венгерского правительства становится развитие транспортной инфраструктуры. Экономический подъем в стране, рост внешне-торгового оборота требовали модернизации транспортной системы. С 1867 г. Венгрия начала развивать речное судоходство. С 1867 по 1875 гг. был реконструирован канал Франца, объем вложений в данный проект составил около 10,5 млн гульденов, начал строиться канал Франца-Иосифа, в 80-90-е гг. были предприняты масштабные работы на Дунае в районе Железных ворот. Всего с 1867 по 1895 гг. Венгрия потратила на строительство каналов 77 млн гульденов, из них 45 млн гульденов было вложено в проведение работ на Дунае [2, л. 156]. В Будапеште вынашивались и амбициозные трансграничные проекты. В частности, в Венгрии активно обсуждали возможность соединения с помощью каналов балтийского порта Штеттин с Будапештом и Фиуме, но для этого требовались колоссальные средства [3, л. 10]. Постройку речных судов обеспечивали два предприятия: завод Шенахена и Гартмана (уставной капитал в 700 тыс. гульденов) и завод АО «Danubuis» (уставной капитал 1 млн гульденов). Венгрии удалось создать эффективную систему речного судоходства.

С 1881 г. Венгрия приступила к реализации масштабного проекта, направленного на создание собственной морской судоходной компании «Адрия». Зависимость от австрийской компании «Ллойд» тяготило правительство страны, тем более не всегда Будапешту удавалось прийти к полному взаимопониманию с «Ллойдом». С 1891 г. Венгрия полностью разорвала связи с «Австрийским Ллойдом». Пароходы «Адрии» совершали рейсы в Марсель, Геную, Лондон, Роттердам, Гамбург, Ливерпуль, Рио де Жанейро и т. д. Правительство оказывало поддержку «Адрии», договариваясь с ней об объемах государственных субсидий, направлении маршрутов, ставках тарифов, заключая по данному поводу специальное соглашение с компанией. «Адрия» ежегодно получала около 570 тыс. гульденов субсидии, а остальные компании более 400 тыс.

гульденов [8, с. 298]. В 1899 г. «Адрия» имела 25 пароходов. Кроме этого, в стране действовали еще две мореходные компании: «Венгеро-хорватское анонимное общество морского пароходства» (20 судов) и «Судоходное общества Л. Шварца», владевшее 2 пароходами. В 1899 г. морской флот Венгрии составлял 157 парусных судов с общим тоннажем 21 тыс. тонн и 68 пароходов с тоннажем 44,7 тыс. тонн [8, с. 297]. Численность парусных судов в Венгрии в последней четверти XIX в. неуклонно снижалась. Большие работы проводились по модернизации единственного морского порта Венгрии Фиуме. С 1871 по 1894 гг. на эти цели было потрачено почти 16 млн гульденов. В результате пропускная способность порта увеличивается с 126 тыс. тонн в 1869 г. до 1 млн тонн в 1894 г. Работы по модернизации порта не прекращались и после 1894 г. Рост товарооборота порта свидетельствовал о грамотной политике правительства.

Первая железная дорога в Венгрии появилась в 1820 г., к 1847 г. железнодорожная сеть составила всего 185 км., а в 1890 г. уже превысила 11 тыс. км. В эпоху дуализма в стране началось бурное строительство железных дорог при самом активном участии государства. Это привело к резкому увеличению количества перевезенных грузов и пассажиров. В 1867 г. в Венгрии по железным дорогам перевозилось 2,9 млн пассажиров и 3,8 млн тонн грузов, а в 1895 г. данные показатели составили 53,2 млн пассажиров и 28,9 млн тонн грузов [2, л. 162].

Локомотивом развития промышленности Венгрии в последней трети XIX в. явился ряд секторов экономики. Ведущее место в структуре индустриального производства Трансильвании занимала пищевая промышленность, на которую в конце XIX в. приходилось около 15 % промышленных рабочих страны и 40 % продукции венгерской промышленности. Исключительное положение как в пищевой промышленности, так в экономике Венгрии в целом занимало мукомольное производство, в меньшей степени – сахарная промышленность. Мельницы страны стали крупнейшими заказчиками для предприятий машиностроения. Ведущие венгерские инженеры, в том числе знаменитого завода Ганца, трудились над улучшением оборудования для мукомолов. Зерно высокого качества, поступавшее из Бачки и Баната, служило основой

для получения высококачественной муки, пользовавшейся большим спросом в империи Габсбургов и за ее пределами. Спад производства в мукомольной промышленности всегда вызывал большую тревогу у правительства. Оно понимало все негативные последствия данного явления для всей экономики Венгрии [7, с. 59].

Особая роль в данном процессе отводилась строительству. В стране после заключения дуалистического соглашения начался строительный бум, особенно он затронул Будапешт. Венгерская элита поставила амбициозную задачу по превращению города во вторую столицу империи во всех отношениях. Будапешт становился крупнейшим экономическим центром Венгрии и одним из локомотивов развития всей экономики Австро-Венгрии. В частности, в 1894 г. в Венгрии действовали 328 акционерных обществ, из них 114 находились в столице, их уставной капитал превысил 220 млн франков, в то время как провинциальные АО имели всего 174 млн франков [2, л. 80]. Закон XIV 1890 г. для развития акционерных обществ на территории Будапешта вводил для них ряд существенных льгот, в том числе и при начислении налоговых ставок и др.

Элита страны была готова тратить колоссальные средства на перестройку Будапешта, чтобы он на равных мог конкурировать с Веней. В 80–90-х гг. в столице Венгрии строилось около 9 тыс. зданий, в том числе более 6 тыс. жилых домов на 360 млн гульденов [2, л. 60]. Новое здание парламента, проспект Андраши, улица Ваши и многие другие грандиозные объекты появились на карте венгерской столицы. Метрополитен в Будапеште стал вторым в Европе после лондонского метро. Строительный бум способствовал развитию производства строительных материалов, металлургии, горнодобывающей и деревообрабатывающей промышленности, транспорта.

В конце XIX в. министерство торговли Венгрии констатировало рост объемов производства в мукомольной (на муку приходилось до 14 % венгерского экспорта. – И. К.), сахарной, винокуренной, горнодобывающей, текстильной промышленности, в пивоварении, в металлургии, машиностроении. В то же время министерство отмечало ряд неудовлетворительных факторов, сложившихся в индустрии. К его великому разочарованию, Венгрия

по-прежнему в больших объемах импортировала пиво, при насыщении внутреннего рынка отечественным текстилем возникли большие проблемы с его качеством, поэтому потребитель зачастую предпочитал покупать импортный текстиль вместо венгерского [2, л. 96].

Следует отметить, что современники много уделяли внимания развитию в Венгрии машиностроения и электротехнической промышленности. С 1870 по 1900 гг. производство машин в стране увеличилось с 7,89 млн крон до 82,88 млн крон [12, с. 299]. Показателем экономического роста Венгрии, по мнению министерства, являлся рост доходов акционерных обществ страны. В 1895 г. они достигли 11,1 млн гульденов, что составило 7,88 % от их основного капитала [2, л. 96]. Это был высокий показатель.

Проявлением экономического роста Венгрии становится увеличение сбережений населения страны. Если в 1886 г. они составляли 50 млн гульденов, то в 1895 г. достигли 795 млн гульденов. Правда, Цислайтания в данном отношении совершила еще более впечатляющий рывок с 70 млн гульденов до 1 млрд 840 млн гульденов [2, л. 61]. Следует подчеркнуть, что с момента заключения соглашения 1867 г. банковская система Венгрии активно развивалась. В 1867 г. в стране действовали 5 банков, 105 сберегательных касс и 1 общество взаимного кредита, их уставной капитал составлял 4,3 млн гульденов, в 1896 г. 920 банков и сберегательных касс имели уставной капитал в 225 млн гульденов [2, л. 226]. В то же время кредиты банками Венгрии выдавались под высокий процент, он значительно превосходил среднеевропейский показатель. Тем не менее, процент по кредитам постепенно снижался, позитивно сказываясь на общем деловом климате страны.

В 1901 г. князь А. Львов, оценивая экономические итоги 1900 г., отмечал: «Никогда еще Венгрия не находилась под давлением такого гнетущего экономического положения, никогда она так глубоко не осознавала свою слабость, никогда настоящее не было более безотраднo, и перспективы ближайшего будущего не отмечались большей мрачностью, как в подведении итогов истекшего года» [6, с. 618]. В донесении в МИД, он уточнял свою позицию. По его глубокому убеждению, положение дел в сельском хозяйстве, внешней торговле и финансах Венгрии выглядели

вполне удовлетворительно, чего нельзя было сказать о промышленности, строительстве и транспорте. Причины экономического застоя Венгрии в 1900 г. в большинстве случаев объяснялись действием объективных факторов. Промышленный рост столкнулся с ограниченным спросом жителей страны. Из-за войны в Трансильвании и в Китае ухудшилось положение на мировых рынках, особенно болезненно на Венгрии сказался рост процентов по кредитам, стачки рабочих парализовали работу многих предприятий и, более того, Венгрия переживала угольный кризис.

Особенно негативно на венгерской промышленности сказывалась конкуренция с австрийской продукцией [2, л. 1]. В частности, внимание князя А. Львова привлек набирающий силу конфликт между австрийскими и венгерскими мукомолами. Ввоз муки из Венгрии в Австрию в больших масштабах вел к большим убыткам в мукомольной промышленности Цислайтании. Только из Будапешта на экспорт, в том числе в Австрию, шло до 60 % всей производимой в городе муки. Австрийские производители потребовали от Вены ограничения ввоза муки из Венгрии [2, л. 134].

Необходимо подчеркнуть отсутствие единой позиции у деловых кругов Венгрии в вопросе о сохранении экономического союза с Австрией. По данным Торгово-промышленной палаты Будапешта, аграрии и торговцы выступали за сохранение союза, а промышленники – против. Аграрии боялись потерять емкий австрийский рынок для сбыта своей продукции, торговцы имели значительные доходы от реализации австрийских товаров. Поэтому аграрии требовали не полного разрыва связей, а устранения льгот на импорт сельскохозяйственной продукции из других государств в Цислайтанию, излишнего контроля ветеринарной службы Австрии, над качеством ввозимой из Венгрии продукции [2, л. 147].

В палате признавали необходимость проведения гибкой протекционистской политики в целях сбалансирования интересов промышленности и сельского хозяйства. Большинство членов палаты не сомневалось в том, что Венгрия легче перенесет разрыв с Австрией, поскольку австрийская половина империи нуждалась в импорте из Венгрии сельскохозяйственной продукции. В целом в Будапеште, да и в других европейских столицах бытовало мнение о меньшей зависимости аграрных

стран от экономических катаклизмов, в отличие от индустриальных держав.

Венгерская национальная оппозиция требовала разрыва таможенного союза с Австрией. По мнению ее представителей, если Германия нанесет удар по сельскохозяйственному экспорту Венгрии, подняв на него ввозные пошлины, Будапешт не сможет ответить адекватно. Как только он повысит ввозные пошлины на германские промышленные товары, от этого выиграет только австрийская индустрия, которая сможет, используя свои конкурентные преимущества нарастить ввоз собственной продукции в Транслайтанию. Поэтому Венгрия в рамках таможенного союза с Австрией была лишена возможностей для маневра [2, л. 144]. По мнению князя А. Львова, в Венгрии количество сторонников разрыва экономического союза с Австрией неуклонно возрастало [2, л. 308]. На его взгляд, любые антивенгерские кампании в Австрии неумолимо вели Венгрию к экономическому разрыву с австрийской половиной империи. Дипломат отмечал рост неприязни к Венгрии среди различных слоев населения Цислайтании, в том числе среди предпринимателей. В Вене никак не могли смириться с тем, что Венгрия больше не является сырьевым придатком Австрии [6, с. 619].

Противники разрыва с Австрией парировали доводами, доказывавшими вред для экономики страны, в том числе промышленность разрыва с австрийской половиной империи. В качестве примера они приводили опыт России, где, на их взгляд, высокие протекционистские пошлины лишили промышленность стимулов для эффективного развития, а гигантские предприятия разорялись из-за недостатка квалифицированных рабочих рук (!) [2, л. 154].

Рассуждая о причинах пассивного торгового баланса империи Габсбургов, дипломат выделял общие проблемы развития ее экономики, характерные как для австрийской, так и для венгерской половин империи. С одной стороны, они заключались в низких темпах роста объемов промышленного производства. С другой стороны, инертностью предпринимателей Австро-Венгрии, ослаблявшей их позиции в конкуренции с зарубежными производителями [2, л. 125].

Следовательно, отчеты генерального консула в Будапеште князя А. Львова об

итогах развития промышленности Венгрии в последней трети XIX в. не совсем точны. А. Львов явно сгущал краски при освещении ситуации в индустрии Венгрии. С одной стороны, это объяснялось политическими пристрастиями дипломата, не скрывавшего своего неприятия к экономической и политической системе Венгрии в эпоху дуализма, с другой стороны, его неспособностью собрать в единое целое все «пазлы» многогранной картины развития венгерской промышленности в последней трети XIX в. К тому же А. Львов не был ни профессиональным экономистом, ни выдающимся дипломатом.

К началу XX в. промышленность страны совершила впечатляющий рывок, что во многом было результатом кропотливой и целенаправленной работы предпринимателей и правительства Венгрии. С 1870 по 1890 гг. ВВП на одного трудящегося в стране вырос с 1 890 долларов (по курсу 1990 г.) до 2 373 долларов в 1890 г. [11, с. 40]. Доля промышленности в ВВП Венгрии увеличилась с 7,1 % в 1870 г. до 10,2 % в 1890 г. [11, с. 39].

В 90-е гг. XIX в. объемы промышленного производства демонстрировали в Венгрии уверенный рост. В 1867 г. индекс промышленного производства составлял 22,2 % (показатель 1913 г. – 100 %), в 1890 г. 54,5 %, в 1900 г. 70,6 %, только дважды в данный период он снижался в 1896 г. до 64,3 % с 65,0 % в 1895 г. и в 1900 г., показатель 1899 г. – 72,5 % [10, с. 167]. О том, что промышленность Венгрии в 1900 г. испытывала временные трудности, свидетельствует увеличение индекса в 1901 г. до 72,3 %, а в 1902 г. – до 75,1 %.

Отрицая факт развития в конце XIX в. серьезного кризиса в промышленности Венгрии, предсказанного генеральным консулом в Будапеште князем А. Львовым, необходимо подчеркнуть, что российскому дипломату все же удавалось точно оценить некоторые тенденции развития венгерской индустрии, в том числе негативные, включая ограниченность внутреннего спроса, отрицательные экономические последствия неопределенности таможенного союза Австрии и Венгрии, дорогой кредит для промышленности и т. д.

Литература

1. Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). Ф. 151. Политархив. Оп. 482. Д. 575.
2. АВПРИ. Ф. 151. Политархив. Оп. 482. Д. 576.
3. АВПРИ. Ф. 151. Политархив. Оп. 482. Д. 577.
4. Заметки об эмиграции из Северной Венгрии (Донесение генерального консула в Будапеште А.Львова) // Сборник консульских донесений за 1899 г. Вып. IV. СПб.: Товарищество «Общественная польза», 1899. С.289–295.
5. Контлер А. История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы. М.: Весь мир, 2002. 656 с.
6. От российского генерального консула в Будапеште // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1901. № 11. С. 618–623.
7. Петерсон И. Мукомольное дело в Венгрии // Сборник консульских донесений за 1899 г. Вып. I. СПб.: Товарищество «Общественная польза», 1899. С. 57–60.
8. Судоходство в Фиуме (донесение консула в Фиуме И.Петерсона) // Сборник консульских донесений за 1899. Вып. IV. СПб.: Товарищество «Общественная польза», 1899. С. 296–299.
9. Freifeld A. Marketing Industrialism and Dualism in Liberal Hungary: Exposition, 1842–1896 // Austrian History Yearbook. 1998. Vol. XXIX. P. 63–91.
10. Good D.F. Austria-Hungary // Industrialization. Critical perspectives on the World economy. Ed. P. O'Brien. V. III. London-New-York: Routledge, 1998. 539 p.
11. Schalte M.-S. Origins of Catch – up Failure: Comparative Productivity Growth the Habsburg Empire//Working Papers. 100/07. London School of Economics. P. 189–218.
12. Schulze M.-S. The machine-building industry and Austria's great depression after 1873 // Economic History Review. 1997. L. 2. P. 282–304.
13. Sz6vai F. The Late industrial Revolution in Hungary (1867–1918) [Electronic resource]. URL: www.corvinuslibrary.com/hungary/43.pdf. (Accessed: 20.01.2016).