

Der Fleischverbrauch in Österreich war lediglich um 15 Prozent, die PKW-Käufe um 10mal größer als in Polen. In demselben Jahr waren in Österreich die Preise für Fleisch und PKW um 21 Prozent höher bzw. um 63 Prozent niedriger als in Polen<sup>12</sup>. Wenn man daher das Fleisch-PKW-Preisverhältnis in Polen als 1 annimmt, bekommt man für Österreich das Verhältnis  $(121/37) = 3,3$ . Der Fleischpreis ausgedrückt in PKW war in Österreich über 3mal höher oder der PKW-Preis ausgedrückt in Fleisch um über zwei Drittel niedriger.

Für diese zwei Güter haben wir daher die Bestätigung unserer Abbildung Nr. 3, wenn die Güter 1 und 2 Fleisch bzw. PKW's und die Punkte A und B Polen bzw. Österreich bezeichnen. Der Durchschnitts-Österreicher kaufte im Jahr 1973 etwas mehr Fleisch aber sehr viel mehr PKW's als der Durchschnitts-Pole. Wenn man den Pro-Kopf-Verbrauch von Fleisch + PKW in Zlotys bewertet, ist das Übergewicht Österreichs groß, weil im polnischen Preissystem die PKW-Preise relativ hoch sind. Für den Durchschnitts-Polen ist der relative Pro-Kopf-Konsum in Österreich höher als für den Durchschnitts-Österreicher. Der letztere wird eher seine Preisvorstellungen anwenden, nach denen PKW's relativ zu Fleisch billig sind. Demzufolge scheint ihm das Übergewicht seines Pro-Kopf-Konsums im Vergleich zu Polen nicht so groß zu sein.

Dieselben Zahlen könnten auch gegenläufig interpretiert werden, und zwar dann, wenn der Aspekt der Produktionsmöglichkeiten herausgestellt werden sollte.

Die Tatsache, daß der Volkswirt oder Statistiker auf die scheinbar so einfache Frage in Bezug auf das relative Konsum-Niveau in zwei Ländern keine eindeutige Antwort weiß, trägt nicht dazu bei, das ohnedies bestehende Mißtrauen gegenüber der ökonomischen Statistik zu überwinden. Man ist kaum bereit zur Kenntnis zu nehmen, daß es zwei richtige und unterschiedliche Antworten auf dieselbe Frage gibt, obwohl beide, wie wir gesehen haben, berechtigt sind.

## Anmerkungen

- 1 Eine grundlegende Untersuchung der Beziehung zwischen beiden Systemen ist in dem Standard-Werk „Basic Principles of the System of Balances of the National Economy“ United Nations, New York 1971 enthalten.
- 2 Vgl. Karl Marx, Das Kapital, Band I, Kapitel XIV, Band II, Abschnitt I, Verlag für Literatur und Politik, Wien 1933 und Theorien über den Mehrwert, Teil I, Kapitel 4, Dietz Verlag, Berlin 1956
- 3 Gemäß der Marx'schen Lehre sind produktiv lediglich diejenigen Funktionen innerhalb des Transportes und des Handels, die einer Fortsetzung der Produktion von Gütern gleichzustellen sind. Dazu gehören im Transport die Verschiebung der Güter unter den Produzenten, sowie zum Konsumenten, wie auch der Transport der Personen von und zum Arbeitsplatz. Im Handel gehören dazu das Lagern und Verpacken von Gütern. Ausgenommen sind dagegen der Transport von Personen außerhalb des Produktionsprozesses und diejenigen Funktionen im Handel, die lediglich dem Verkauf dienen. Diese Unterscheidung innerhalb des Transportes und Handels ist praktisch undurchführbar und wird im MPS in der Regel außer Acht gelassen.