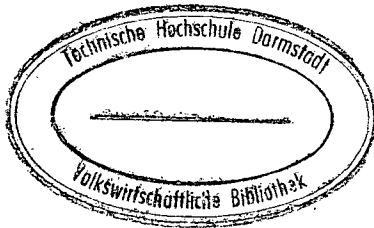


Christoph Scherrer

**Im Bann
des Fordismus**

Die Auto- und Stahlindustrie der USA
im internationalen Konkurrenzkampf



Inhaltverzeichnis

	Seite
Einleitung	13
1. Theoretischer Bezugsrahmen	19
1.1 Erklärungsansätze zum Verlust der industriellen Vormachtstellung der USA	19
1.2 Der "Social Structure of Accumulation"-Ansatz	24
1.3 Erstes Zwischenergebnis	30
1.4 Das Fordismus-Theorem der französischen Regulationsschule	31
1.4.1 Agliettas Interpretation der US-Entwicklung	32
1.4.2 Theoretisches Fundament	35
1.4.3 Fordismus und Weltmarkt	49
1.4.4 Empirische Defizite	52
1.4.5 Zweites Zwischenergebnis	54
1.5 Annäherung an ein theoretisches Verständnis der Transformationsprozesse	56
1.6 Drittes Zwischenergebnis	63
2. Die Auto- und Stahlindustrie im Fordismus	66
2.1 Genese fordistischer Regulation in der Auto- und Stahlindustrie	67
2.2 Regulation des Lohnverhältnisses	79
2.2.1 Senioritätsorientierte gewerkschaftliche Interessenvertretung	80
2.2.2 Struktur des Tarifvertragswesens	83
2.2.3 Lohnpolitik	87
2.2.4 Betriebsbezogene Sozialleistungen	89
2.2.5 Produktionsorganisation	90
2.2.6 Erklärungen für die fordistischen industriellen Beziehungen	95

	Seite	
2.3	Regulation des Konkurrenzverhältnisses	99
2.3.1	Oligopolisierung des Marktes	100
2.3.2	Hierarchische Kontrolle der Produktion	103
2.4	Politikmodus: Die Hegemonie des Kapitals im "erweiterten" Staat	109
2.4.1	"Pluralistischer" Fordismus	110
2.4.2	Umkämpfte staatliche Regulierung	118
2.5	Regulation der Kapitalbeschaffung: Selbstfinanzierung	127
2.6	"Binnenmarkt"-Fordismus	130
2.7	Kompatibilität und Wirkungsweise der Regulationsformen	135
3.	Entfaltung der fordistischen Krise und ihr Management bis 1980	137
3.1	Analyse der Krisenursachen	137
3.1.1	Zur Methodik	139
3.1.2	Wachstumsverlauf und Kapitalrentabilität	140
3.1.3	Erschöpfung der Produktivitätsreserven?	144
3.1.4	Die Folgekosten des Fordismus	159
3.1.5	Angleichungstendenzen auf dem Weltmarkt	163
3.1.6	Auswirkungen des langsameren Wachstums	166
3.1.7	Fordismustheorem auf dem Prüfstand	168
3.2	Die Anpassungsstrategien des Managements	171
3.2.1	Offensive Anpassung	172
3.2.2	Defensive Anpassung	173
3.2.3	Ausbau des fordistischen Lohnkompromisses	178
3.2.4	Resümee: Fordistische Regulation blieb unangetastet	181
3.3	Das politische Krisenmanagement während der Carter-Administration	183
3.3.1	Das Steel Tripartite Advisory Committee	185
3.3.2	Die Chrysler-Kreditgarantien	187
3.3.3	Einflußfaktoren des Krisenmanagements	192
3.3.4	Die Carter-Jahre: Höhe- und Endpunkt fordistischer Politik	200

	Seite
4. Abkehr vom Fordismus	201
4.1 Von der ausländischen Konkurrenz überholt	202
4.2 Das Projekt der Reaganomics	206
4.3 Umbrüche in der Regulation der Auto- und Stahlindustrie	210
4.3.1 Staatliche Hilfen ohne Auflagen	210
4.3.2 Erosion des Oligopols	223
4.3.3 Exkurs: Die Kleinstahlwerke als neue Wachstumspole der US-Stahlindustrie?	228
4.3.4 Quasi-vertikale Integration im Beschaffungswesen	244
4.3.5 Verlust finanzieller Autonomie	251
4.3.6 Japanische Direktinvestitionen	254
4.4 Aufkündigung des fordistischen Lohnkompromisses	262
4.4.1 Ergebnisse des "concession bargaining"	264
4.4.2 Abkehr von den kodifizierten Arbeitseinsatzregeln	272
4.4.3 Innergewerkschaftliche Durchsetzung des "concession bargaining"	290
4.5 Übersicht über die bisherigen Veränderungen	305
5. Auf dem Wege zu einer neuen Regulationsweise?	309
5.1 Vorläufige Ergebnisse nicht abgeschlossener Prozesse	309
5.1.1 Stand der Wettbewerbsfähigkeit	309
5.1.2 Ungesicherte Kompatibilität der neuen Regulationsformen	321
5.1.3 Japanisierung der US-Industrie?	327
5.2 Industriepolitische Konsequenzen	334
6. Interpretation der Transformationsprozesse	339

Anhang A**Allgemeine Daten zur Auto- und Stahlindustrie** 353

- A.1 Entwicklung der realen Lohn- und Lohnnebenkosten, Beginn der Tarifverträge, Streiktage, Ford (USA), 1950 - 1990 353
- A.2 Entwicklung der realen Lohn- und Lohnnebenkosten, Beginn der Tarifverträge, Streiktage, Stahlindustrie, 1950 - 1986 354
- A.3 Produktivitäts-, Kapazitätsauslastungs- und Produktionsentwicklung, Stahlindustrie, 1960 - 1990 355
- A.4 Produktivitäts-, Kapazitätsauslastungs- und Produktionsentwicklung, Autoindustrie, 1960 - 1989 356

Anhang B**Chronologie der Ereignisse** 357