

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	11
Vorwort	13
1. Einleitung	15
1.1 Themengegenstand, Methodologie und Zielsetzungen der Untersuchung.....	16
1.2 Grundlegende Thesen und Aufbau der Arbeit.....	17
2. Organisationstheoretischer und industri ökonomischer Rahmen der Analyse.....	22
2.1 Forschungsgegenstand der Organisationstheorie	22
2.2 Arten und Determinanten der betrieblichen Aufbauorganisation.....	24
2.2.1 Die betriebliche Aufbauorganisation	25
2.2.1.1 Eindimensionale Organisationsformen	25
2.2.1.2 Mehrdimensionale Organisationsformen und die Bedeutung der Matrix-Projektorganisation im Flugzeugbau.....	25
2.2.2 Produktionstechnische und exogene Ursachen für die Anwendung der Matrix-Projektorganisation im Verkehrs- flugzeugbau	30
2.2.2.1 Statische und dynamische Skalenerträge	31

2.2.2.2	Verbundvorteile.....	39
2.2.2.3	Wettbewerbsvorteile durch technologische Faktoren.....	40
2.2.2.4	Politischer Interventionismus	42
2.3	Das Structure-Conduct-Performance-Paradigma als Basiskonzept zur Analyse der Flugzeugindustrie.....	61
2.4	Zusammenfassung.....	65
3.	Lebenszyklus, wirtschaftliche Grundlagen und Produktionsverfahren im Verkehrsflugzeugbau.....	67
3.1	Der Lebenszyklus eines Verkehrsflugzeugs	67
3.2	Wirtschaftlichkeitsgrenze und typische Entwicklungsphasen im Verkehrsflugzeugbau.....	69
3.3	Produktionsverfahren und Typologie des Fertigungsprozesses.....	71
3.4	Zusammenfassung.....	75
4.	Die Entwicklung der Flugzeugindustrie auf nationaler und betrieblicher Ebene – divergierende Strategien und Innovationskonzepte und ihre organisatorische Realisierung	76
4.1	Vereinigte Staaten.....	77
4.1.1	Der Entstehungsprozeß einer strategischen Industrie.....	77
4.1.2	Wirtschaftliche Chronologie der führenden amerikanischen Verkehrsflugzeughersteller – Boeing und McDonnell Douglas im Vergleich	89
4.1.2.1	Das Unternehmen Boeing	89
4.1.2.2	Das Unternehmen McDonnell Douglas	104
4.2	Europa – die völlige Restrukturierung der Flugzeugindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg	115

4.2.1	Deutschland – vertikale und horizontale Zusammenschlüsse	115
4.2.2	Frankreich – führende Kraft im europäischen Flugzeugbau	124
4.2.3	Der lange Weg der englischen Flugzeugindustrie nach Europa	130
4.2.4	Die Chancen der spanischen Flugzeugindustrie im europäischen und im internationalen Verbund	137
4.2.5	Die europäische Integration der niederländischen Flugzeugindustrie	138
4.2.6	Belgien – Lieferant für die internationale Luftfahrtindustrie	140
4.3	Airbus Industrie und die Vorgeschichte – Wettbewerbsfähigkeit durch Bündelung innovatorischer Fertigkeiten im Rahmen einer länderübergreifenden Matrix-Projektorganisation	141
4.3.1	Das Concorde-Projekt als Vorgeschichte von Airbus Industrie	142
4.3.2	Airbus Industrie – Markteintrittsstrategie eines Neuanbieters	150
4.4	Die Sonderrolle Japans im Verkehrsflugzeug- und Triebwerkbau	170
4.5	Querauswertung	183
4.5.1	Die Rolle der beiden Weltkriege für die divergierenden nationalen Fertigkeiten im Flugzeugbau	183
4.5.2	Die zunehmende Zahl von Gemeinschaftsunternehmen und Kooperationen – die Wahl der Projektorganisation als Mittel zur Risikoreduktion	187
4.5.3	Effizienz und strategische Überlegungen der Flugzeughersteller	191
4.5.3.1	Produktivitätsvergleich	192
4.5.3.2	Strategievergleich	194
4.5.4	Die Ausschöpfung des Innovationspotentials durch Airbus Industrie zur Überwindung der Markteintrittsbarrieren	207
4.5.4.1	Das Innovationskonzept von Airbus Industrie	210
4.5.4.2	Die Entwicklung des Flügels für den A310 als Beispiel eines Innovationsprojekts mit starken Synergieeffekten	213

5.	Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen und die Rolle des Preises – eine Untersuchung anhand dynamischer Preisreaktionshypothesen.....	216
5.1	Segmentierungskriterien für den Verkehrsflugzeugmarkt.....	217
5.2	Die starke Exogenität der Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen.....	224
5.2.1	Die Komplexität der Investitionsentscheidung – nachfragerrelevante Faktoren auf dem Verkehrsflugzeugmarkt.....	224
5.2.2	Ein Regressionsmodell zur Bestimmung des Einflusses nachfragerrelevanter Faktoren.....	227
5.3	Substitutionsbeziehungen zwischen Flugzeugmodellen.....	234
5.4	Die Rolle des Preises als Aktionsparameter – Test dynamischer Preisreaktionshypothesen im engen Oligopol.....	238
5.5	Zusammenfassung.....	249
6.	Interdependente Marktstrukturen – die Dynamik in der Triebwerkindustrie.....	251
6.1	Wirtschaftliche Merkmale der Triebwerkhherstellung und Marktsegmentierung.....	251
6.1.1	Das unterste Marktsegment – Schubkraft unter drei Tonnen.....	253
6.1.2	Das untere Marktsegment – Schubkraft zwischen drei und sieben Tonnen.....	254
6.1.3	Das mittlere Marktsegment – Schubkraft zwischen sieben und 14 Tonnen.....	255
6.1.4	Das obere Marktsegment – Schubkraft über 14 Tonnen.....	258
6.1.5	Das Marktsegment für Turboprop- und Wellenturbinentriebwerke.....	259

6.2	Die Auswirkungen des Airbus-Markteintritts auf die Zahl alternativer Flugzeug-Triebwerkkonfigurationen	261
6.3	Die Wettbewerbsfähigkeit der Triebwerkhersteller	263
6.3.1	Produktivitätsvergleich	263
6.3.2	Diversifizierungsgrad und Rentabilität der Triebwerkhersteller.....	263
7.	Schlußbetrachtung	273
8.	Anhang	275
9.	Literaturverzeichnis	286
10.	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis.....	305