

「タクシーアプリ戦国時代」が到来してるマレーシア

どうもゆうです！

読者さんこんにちは！

さてさて、私はマレーシアにいますが
日々生活していて

めっちゃ便利で幸福度アップしてるわー
と感じるのが

「マレーシアのタクシー事情」です。

ここ最近、マレーシアではタクシーアプリ戦国時代になってまして、
どんどんタクシーアプリが使いやすくなっていて
生活の質が超よくなってきてるんですよ。

=====

さて私がマレーシアに住んでいて
毎回のごとく

「本当に便利だな〜」と感心するのが
スマホを使ったタクシーアプリです。

日本だと国土交通省官僚なんかがタクシー業界を利権化してるため
このタクシーアプリは政治的な議論になるので、あまり普及してませんが

マレーシアにおいてはもう人々の生活に
なくてはならないくらいタクシーアプリは普及してきてます。

ちなみに世界的に有名なタクシーアプリは
uber ウーバー
ですけど、

マレーシアでここ最近ら
圧倒的に強いのはマレーシア、シンガポール系の
アジア系の「GRAB」というアプリです。

読み方はGrab、でタクシーを捕まえる、という意味ですね。

このタクシーアプリの戦国時代というのが
この数年マレーシアで見られるところで
この GRAB と uber ウーバーがタクシーアプリ業界では

メインで戦ってる状況です。

タクシーアプリと言えば昔は uber ウーバーでしたが
最近はまだ GRAB がこのタクシーアプリ戦国時代で

少しリードしてきてる感じですね。

それでこのタクシーアプリというのは
本当に便利だと私は思いまして、

それこそ以前はマレーシアに住むためには
車は必須、と言われていたわけです。

マレーシアに移住する前心配していたことがあって

それがどんな情報にも
「マレーシアに住むには車は必須」
と書かれてたんですね。

が、最近ではタクシーアプリの普及で、
私は車ないけど
全然不便しなくなりました。

車は安全性が強い車とか買おうかなと思ってたけど、

最近生活していた実感で
「うーん、車必要ないかも」
なんて感じで、車なくても余裕で生活できちゃうようになってきてます。

もちろんあったらさらに便利なんだけど
移動は毎回タクシーなので
もう自分で運転するのだからいわーとかなるわけですね。

FX や仮想通貨のチャートとか車運転しながらだとチェックできないけど、
タクシーならそれできるし、
寝てても到着するし、という感じですから。

まあほんと最近のマレーシアのタクシーアプリって
便利になりすぎてます。

今日はその辺を私は今号で勝手にプレゼンしたいわけです！

マレーシアまじラブです。

それで、

マレーシアの場合、道路事情として
道路はすごい整備されているのですが
一方歩道なんかは日本ほど整備されていないのですね。

やっぱり日本の道路インフラは
税金莫大に使ってるだけあって綺麗です。

一方マレーシアでは歩道がないところも多いので、
そしてマレーシアの人々は習慣的に歩くということをあまりしませんで、

もう車で移動の方が楽だし、車で移動する、
ってのが普通なんです。

これは昼間とか日差し強いし、
イスラムの方は女性はあの黒い服着てるから暑いってのもあるのかも。

道路を歩いている人をたまに見かけるけど
大体歩いているのは旅行客の日本人か、歩くのが好きな欧米人、
って感じで、

マレーシア人はほんと歩かないな〜と感じます。

日本人は逆にすごい歩く習慣がある民族になってるのかも。

そんな事情があってマレーシアはバリバリ車社会なんですよ。

歩く習慣が子供の頃からないっぽくて
車で移動するのが普通なわけです。

ただ以前はタクシーは問題があって
接客態度もそうだし、

いくらかかるのか不透明なところが
日本のタクシーと同じくありまして、

少しその辺の不便さはあったんですね。

ここに出てきた革命児がタクシーアプリでして、
もうこれが革命的に便利で
ほとんどのマレーシア人たちの生活には必須なくらい浸透してきてる。

それで日本にいる人からしたら
タクシーアプリとか言われてもいまいちイメージがわからないと思うから

説明したいんだけど、

とりあえず素晴らしいのは

もうあらかじめ目的地までの料金が分かっている、

そしてそれがクレジットカードで自動引き落としされて、

なおかつタクシードライバーの接客態度が
日本のタクシーよりも平均的に高く、

そして何よりも安い(日本の10分の一以下)

というおおまかな特徴があるんです。

使い方としてはスマホの中に
GRABとかウーバーのアプリを入れるんですね。

それで例えばですけど、

読者さんが
渋谷のガストレストランにいるとして、

今から新宿の京王プラザホテルに行きたいとします。

そこで歩くのはだるいからタクシーで行きたいとして、

その GRAB を立ち上げます。

そうすると GPS が連動して
その GRAB の出発地に

「渋谷のガスト」って出るんですね。

その近くにファミリーマートがあれば
ファミリーマートが出る場合もあるけど、
それは適切なものを出発地で選択するわけです。

ただ最近は一発で自分の出発地を出してくれます。

んで、そこで目的地に
新宿京王プラザホテル、みたいに
設定するのだけど、

これも「新宿京」くらいまで打つと
自動的に新宿京王プラザホテルが出てくるので
それをタップするわけです。

そうすると現在地の渋谷のゲストから
新宿京王プラザホテルまでの料金が表示されるのだけど、

マレーシアだとこの距離だと
大体 10 リンギット行かないくらいで 8 リンギットとかで
200 円ちょっとですね。

それで例えば京王プラザホテルまで
設定すれば現在地から京王プラザホテルまでの
料金が表示されるのだけど、

ここで値段確認して

「予約 Book」ボタンを押すわけです。

そうするとドライバーを検索してくれるのだけど

マレーシアの場合だとかなり
すぐドライバーが決まりまして数秒から数十秒で
混んでる時以外は見つかりまして

そこでドライバーがその渋谷のゲストまで
迎えにきてくれる、みたいな感じです。

大体到着まで 3 分とか 5 分とかが多くて
呼んだら 3 分とか 5 分くらいで渋谷のゲストに
来てくれるわけですね。

それでアプリ上ではタクシードライバーが来るまでに
地図上でタクシードライバーがどこにいるか？

をチェックできまして

車のマークがあるのだけどそれが
地図上で
自分の目的地に向かっている様子も確認できます。

それで GPS でそれは更新されるので
少し遅い場合は地図上でタクシーが進む速度が遅いので

「あ、渋滞してるな」とか分かるわけですね。

これが便利で大体いつ来るか到着時間が
分かりまして大体の到着時間がアプリ上でも
表示されます。

あと3分で到着です、
とか表示されるわけです。

それでそのアプリ上ではタクシーの
車種や番号が書かれてるので

近くに到着したら
タクシーの車種や番号を確認して、
手を振ってタクシーに乗る、みたいな感じです。

ちなみにタクシーの運転手は一般の人で
仕事の合間とかにタクシードライバーを
やってたりするのだけど

評価システムがあるので良いドライバーが
優先的に選ばれるのでまあ
接客態度とかも良いんですね。

特に GRAB は気持ちいい感じの運転手が多い。

それでもうすでに最初の段階で
渋谷のガストから京王プラザホテルまで行く
料金は決まってるんですね。

これもクレジットカード登録してるので
現金いらないのですけど、

だから運転手からしても遠回りしても何の得もないから、
むしろ値段は一緒なので

なるべく早く到着しようと努力するわけです。

運転手も早く顧客を目的地に届けて
次のお客さん捕まえた方が儲かるわけですね。

だから日本のタクシーみたいに
目的地までの料金が不透明で
メーターの料金にビビる心配もなく、

当然遠回りされてやたら高い金額を請求されることもないわけです。

だから日本だとユーチューバーのヒカルさんが
東京から大阪までタクシーでいくらかかるか？
と企画的にやりましたが

マレーシアだとそれはもう成り立たなくて
GRAB タクシーの料金とかは事前に表示されて決定されてるので、

やたら高い金額を請求されないし、クレジットカード自動引き落としだし、
便利なんです。

それでタクシーに乗って京王プラザホテルまで向かったとして、

なるべく早く到着するようにドライバーも

値段が決まってるのでガソリン代もあるし最速の道を選ぶわけですが

ここでかなり早く到着するわけですね。

ちなみに **GRAB** なんかは南国な感じで、

ドライバーも明るい人が多いですね。

それで目的地に到着して

「ありがとうー」みたいな感じで挨拶して

ドライバーの評価システムがあとであるのだけど、

ここで5つ星まであってそこで

一応点数をつける、みたいなシステムです。

私は5つ星しかつけたことないんですが、
まあ普通は5つ星でつけるけど

あまりにもなんかドライバーの瑕疵(かし)が

あるようなことがあったら4つ星とかドライバーはつけられるわけで、

そこで点数が高いドライバーが

お客見つける時もたくさんのお客を捕まえられるシステムなんですね。

だから接客態度も良いドライバーが捕まりやすくなってる
ってことです。

それでこのGRABがまあ良くてですね、
すなわち送迎タクシーサービスでさらに
接客も気持ちよくて
なおかつ安いわけですね。

日本の10分の1以下の料金が普通かな、と。

20.30分タクシー乗って200円ちょっとだったりするから、
このタクシーアプリサービスが出てから
マレーシアの人々はこのタクシーアプリ使いまくってるわけで

ますます歩かなくなってるわけですね。
歩いて10分くらいの距離ならGRABでタクシー呼んじゃう人も多い。

マレーシアの人でクアラルンプールとかだと
世帯収入が月28万円前後だから

マレーシアの人からしてもなかなかリーズナブルな価格なのでこの GRAB とか UBER なんかのタクシーアプリが人々の生活に革命を起こしてるわけです。

アプリで最初に目的地設定したらあとはタクシーが迎えに来てくれて

値段も最初から決まっていてその目的地まで寝てても連れて行ってくれるわけですから便利さとしては最強ですよ。

自分で車運転すると駐車場どこにあるの？
みたいにウロウロしたりとかありますが

それもないから便利なことこの上ないわけです。

そして、このタクシーアプリの目的地までの値段が

人工知能の AI 利用してるから顧客の多さ少なさで需要と供給で値段が勝手に決まる仕組みなんですね。

週末の夜とかはさすがに値段が 1.5 倍とかになりますが

こうやって需要と供給を調整して料金も決まるから納得できる値段は出てくると思います。

ちなみにその安さがすごくてこの前なんかは深夜に 50 分くらい、33 キロの道のりをその GRAB で行ったんですね。

来た車は日本車で Honda のセダンで新しい車でした。快適でした。結構日本車が来ます。

それで深夜にその距離を高速道路使って
帰りに行ってもらったんだけど、

高速道路使って深夜で 50 分とか乗ると

日本の都心だと目安 11000 円から 13000 円くらいなんですね。

けど値段は 32 リンギットだったから
880 円くらいでした。

だから日本のタクシーの料金の 10 分の 1 以下なんですよ。

となると値段的にもサービスの充実度としても
かなり多くの人々がタクシー利用になるわけで、

ある種のタクシーエコノミーがそこにできて来ているわけです。

ドライバーも、普段は別の仕事してるけど、
車の運転好きな人とかは

車走らせてたら儲かりますから
そこでドライバー登録して、
空き時間にバイト感覚でドライバーしてるんですね。

んで、空き時間にとは言っても、

日本のタクシードライバーのかなり接客良い運転手がいると思うけど

それが普通？な感じのクオリティだったりするので
満足度はめちゃくちゃ高いですよ。

また使う側からしても、

とても安くなおかつ便利ですから
また色々な種類の車に乗れる楽しみもあるんだけど、

またそこで無料英会話できる、
というメリットもあるのだけど、

とにかく使い勝手が良くて
「毎日移動はタクシー」みたいなのが
現実的になってるわけです。

日本で「毎日移動はタクシー」なんて言ったら
ちょっと調子乗ってる感じはするかもしれないけど

こっちだとそこまで高くつかないので
日本の10分の1以下なので

最近のマレーシア在住の人は
毎日移動はタクシーが当たり前、
みたいになってる人も多いんじゃないかなと。

自分で運転しないですぐ迎えに来てくれて
目的地に何も言わないで連れて行って

お金も安くクレジットカードで
自動引き落としってシステムとして最強ですね。

それで、マレーシアではこのタクシーアプリが二大巨頭として
GRAB グラブとUBER ウーバーとあるのだけど

最近では GRAB が強いんですね。

UBER なんかは客の支払った額のかかなりのパーセンテージを
ドライバーから徴収するみたいで

ドライバーが最近そのパーセンテージが安い
GRAB に移動してるのもあると思うけど、

だから GRAB の方がタクシーがすぐ捕まる傾向かな？と思います。

UBER なんかだとタクシー捕まっても
来るまでにドライバーが遠くて10分以上かかることが増えているけど

GRAB だとドライバーの数が多いから
ほんの数分で迎えに来てくれるケースが多いです。

混雑時は両者とも時間かかりますけどね。

それでまさにタクシーアプリ戦国時代になっていて
GRAB と UBER がメインで戦ってるけど
最近はまだ別のタクシーアプリも出て来てるみたいで

ここで「競争」が繰り広げられていまして

そこでどんどんサービスが向上して
人々の幸せにつながって来てる様子を見て取れます。

ちなみに UBER がマレーシアで少し
影響力を落として来たかな？
というのは私がすごい感じるどころだけど

私が2つのアプリを長く使ってみて分かったこととして

GRAB はお客さんがドライバーを一方向で

評価する仕組みなんだけど、

UBER は相互評価システムなんですね。

だから GRAB はお客さんが評価するだけだけど、
UBER は相互評価でこっちがドライバーを評価したら
ドライバーもこっちを評価するわけです。

いわゆるホリエモンが礼賛してた評価経済システムですね。

それでこれはなかなか考えさせられるシステムで

たぶん多くの客がやっぱり
「評価なんてされたくない」
と思ってるわけですよ。

例えば

乗車中にスマホばっかぽちぽちしてたとか、
ドアを閉める音が大きかったとか、
チップ渡さなかったとかで

評価が謎に下がったりして

自分の評価が理由不明で
下がるということが起きるわけですね。

だからこれは使う客もプレッシャーを感じるわけですし、
すなわち通信簿で良い成績、評価をしてもらおうと

日本の学生たちが先生の前で猫かぶるでしょ。

あのストレスフルな感じ、
あれと同じ感じになるわけですね。

それで客も自己評価点数が低いと
ドライバーにピックアップに来てもらえなくなるから
プレッシャーがかかるのだと思われます。

私はこの点がどうもウーバーの欠点だなと以前書いたことがあるけど、
やっぱりマレーシアの人も同じ感じを持ってらしく
GRAB に移動してる人が多いなどは感じますね。

もう少しつつこんで言うと、

この相互評価経済システムってのは
みんな疑わないけど

それは後ろにマルクス主義の平等思想があるんですよ。

これを企業サービスで見破るのは株なんかの分析では特に大事です。

すなわち顧客も運転手も平等だから
平等に評価し合う、というウーバーの思想になるのだけど、
その後ろにはマルクス主義の考え方を私は感じ取るわけです。

けど、マレーシアの人はそれを受け入れないから
自分が平等に評価されることのない
GRAB を使いたしてるんですね。

それでじゃあ顧客は評価されてないから
無礼な客が多いのか？
というとおそらく違いまして、

ドライバーなんかも私の印象だと
GRAB のドライバーは「The 東南アジア」の
明るいペラペラ陽気にしゃべる感じです。

一方ウーバーのドライバーは人にもよるけど
表情筋が固い人が多め？？というのは感じますかね。

静かな方多いですね。

これ私以外の日本人も言ってたから
その傾向あると思う。

たぶんドライバーも相互評価の共産的なシステムに
組み込まれて自由性が束縛されてるのか分からないけど
疲れてるのかもしれないね。

だから使ってみて分かるけど
タクシーアプリでもかなりアプリによって色は違いまして、

今だと自由性が高く相互評価とか入れていない **GRAB** が強くなってるなどは
思います。

ウーバーはこれ多国籍企業として有名だけど
GRAB というマレーシア、シンガポール産の
アプリが多国籍企業のウーバーを
タクシーアプリ戦国時代で凌駕しつつある、

というのは見ていて勉強になりますね。

もう少し突っ込んで企業分析すると
ウーバーってのは「シェアリングエコノミー」の代表格ですけど、

実はシェア、共有って概念は共産主義的な性格を持ってるんですね。

だから欧州なんかでは

思想的に左が強いから共有のシェアリングエコノミーが

かなり進んで来たわけです。

ちなみにカンボジアの独裁者になったポルポトは

欧州のフランスで共産主義を叩き込まれて

あの凄惨な状況を作り出した。

だからウーバー **UBER** はタクシー料金の値段は統制ではなくて

自由市場の需要と供給の原理で決まる資本主義の論理を導入してるけど、

ちょっとしたシステムで相互評価システムなんかで

共産主義的な思想もサービスにねじ込んでると見えるのですね。

一方 **GRAB** はバリバリ資本主義的な感じ

というイメージですが

今のところマレーシアの人に支持されて愛されて
勝ってるアプリは **GRAB** かな、という感じはしました。

ただウーバーもこれから改善をシステムに当然加えていき

さらに **GRAB** の独走にならないように
追い討ちをかけるように
色々改善していくでしょうから

このタクシーアプリ戦国時代がマレーシアで
どうなっていくかは注目してますね。

いずれにしてもマレーシアでは
こうやってタクシーという業界で
激しい競争が起こってるのだけど、

そこではサービスがどんどん良くなっていて
例えば以前は高速道路代金として
1.6リンギット 35 円くらいをまた別に現金で払う必要があったけど

GRAB では高速道路代金もクレジットカードで
一括引き落としできるようになって
UBER に並ぶ便利さになってきたんです。

こうやって競争が健全に行われると
そこではサービスもどんどん向上していくのだな、と感じるわけですけど

これが自由市場の良さでありまして
勉強になりますね。

そしてタクシーアプリ業界がどんどん発展して
それは結局住んでる人々の幸福につながってきてる、
という現実を見ることはできます。

(実際、こんな便利に決まった料金でタクシーの送迎車が気軽に使えるってみんなほんと幸せを感じると思う。)

こうやって社会は発展していくのだな、と強く感じますね。

日本でもラーメン業界の戦国時代があってそのラーメンが世界に名だたる

日本人に幸せを与える業界になってるように

マレーシアでも
タクシーアプリ戦国時代で、
サービスがどんどん改善されて

住んでる人々の幸福に寄与してる面白さがありますね。

それでは！

ゆう

追伸1・・・

さて、ここで重要なのは結局勝つ企業はその資本主義の要素をちゃんと反映させた企業である、ということ。

こういう企業が売り上げあげて長期で株価を上げるということにして、実はこういう視点での株価分析は知られていないけど、重要な分析なんですね。

だから仮想通貨なんかの分析でもその技術思想の後ろにある

思想を見破るのは長期保有の場合大事ってことです。

今回の話は生きた経済学の話として重要なのです。

すなわち日本のタクシーの場合、

初乗り料金は役人が決めて、

またタクシー業も役人の天下りが関係して第2種免許が必要で

徹底的に統制されていて新規参入と淘汰は起こらないわけですね？

ここで、料金決定プロセスにおいて

需要と供給論理で価格が決まる自由市場を通しておらず、
(初乗り価格が統制されてたり)

また人材においても役人が認めた人だけ運転手できる、とかで固定化するわけです。

となるとこれは日本では私はよく経験するけど、
やたら愛想良くて遠回りする運転手とか、
そういう運転手が必然的に登場するわけです。

愛想いい運転手ほど遠回りするのは
面白い傾向ですよ。

(愛想良いと遠回り指摘しづらくなるのを
狙ってるのだろうけど、

ただ彼らも家族を養わないといけないから
少ない客で利益を出すために必死なわけです。

私はそういう大変さを理解するから
市井のタクシー運転手には怒らないですけども。)

このように競争が起こらないことを
日本では労働者保護として良いことと考えますが、

それによってタクシー業界は衰退してまして
日本において
若者の、民衆のタクシー離れは必然的に起こるわけでした

その業界は統制下に置かれたら
その業界は徐々に衰退するわけで、
本来労働者保護という建前だったけど

その労働者の運転手はより客が少なくなって
逆にもっと追い込まれるわけです。

また、民衆は必然的に自由市場を通してないため
すごい高い、
値段が不透明なタクシー料金に
先進国日本でさえ、
我慢せざるを得なくなりまして、

結局じゃあ歩こう、自転車使おう、
となる。

だから統制によって結局損するのは
サービス提供する商売人と消費者の両方なんだけど、

唯一そこで得するのは権限拡大できる
役人なわけです。

こういう経済の見方はようやく大学で教えてくれるくらいで
高校までだと教えてもらえないわけで教育も統制されてる。

そしてそこでタクシーという便利な文明の利器のような
民間サービスが社会主義的な統制で
死んでしまうわけですね。

そして、それらの統制現象があらゆる業界に起こる
収束として

成長できない、成長実感を人々が得られない
幸福度が低い社会が出来上がると言えます。

日本人が先進国の中で幸福度が著しく低い理由は実はこの辺の
役人統制にあるのだけど、それに気づいてる人はすごく少ないですが
海外にいると一発で見えてきます。

一方、

統制をなるべく自由市場に
入れないマレーシアでは

タクシーでさえここまで便利になっていて
人々はどんどん豊かに次の時代に進みつつあり、
人々はまあ不満は言うけど、なんだかんだ、幸福になってきている、

笑顔満開、

という現実を垣間見ますね。

ちなみに何故日本で上記のような考え方が出ないか？
というと

実は自民党なんかは実態は左派の政党なんですね。
みんな保守の右派だと思ってるけど政策を見ると違います。

もろにタクシー業界なんかは国土交通省なんかの利権で、
価格統制するのを良しとしてるわけですから。

もし本当に保守政党ならばここで
役人が価格統制するのは社会主義のものだから
それはされないはずなんです。

また左派政党の共産とか民進もこれまた
資本主義には否定的なわけで
同じく役人の規制を肯定しますよね。

というと実は日本の自称右派政党も
左派政党も

表向きの顔は違えど、

本質的には両方官僚的な統制を良しとする
中央集権的な左派であるということになりまして、

人々はマレーシアで行われるような
民衆が幸福度や活力を感じられる政治の選択肢は

日本において持っていないということなんです。

この辺もすごい私は考えさせられますね。

だから日本とマレーシアのタクシー行政や経済を比較するだけでも
色々見えてくるものがあります。

そしてマレーシアでは GRAB と UBER とかまた別のタクシーアプリが競争をしてい
るけど、

ここでも新しい雇用が作られていて
ドライバーは仕事ができるわけですね。

そしてこれからも、もっと競争の末に
サービスは良くなると思いますから
マレーシアはより便利に生活しやすくなりそうです。

追伸2・・・そして私は日本人たちが
「自由市場」という言葉が大嫌いなのも知ってるんですね。

これは1990年代の小泉竹中が原因としてあります。

彼らは「民営化」とやったわけだけど
それを彼らは 自由市場の原理を市場に浸透させる??

とか表向き言っていた訳です。

が、社会はもっと貧しくなったわけで、

ここで「自由市場は悪だ」という大きな思想が日本を圧巻するよう
になって今に至ります。

が、彼らは例えば郵政民営化をしたわけだけど

その「民営化」って自由市場にさらすってことだろうか？

と考えないといけない。

実は民営化というのは英語で **privatization** のことであって

「企業の私有化」のことです。

ここで彼らがやったのは「民営化という表向きで」

単純に政治と癒着する多国籍大企業に

買い取らせてただけであって、

それは欺瞞もいいところでした。

実際にこれは普通に調べれば分かる話で、

郵政って大株主誰でしょう??

私たち民衆に身近な中小企業たちが大株主だろうか?

実は報告書を見れば

郵政の大株主は財務大臣とあとは

銀行家の日本トラスティサービスとか日本マスタートラストであって

これを見ると「なーんだ、民営化という表向きで

郵政事業を外資と国家で共同管理するってことだったのね～～

結局は社会主義なんじゃん～～」

と分かるわけです。

この1多国籍企業と2国家官僚が

連動して支配する体制を新自由主義というけど

これは純粹に自由市場を追求していこうとする

マレーシアなんかで取り入れられてる資本主義とは全然違いますね。

この辺が私は支持してるけど小沢一郎さんなんかが見えておらず、説明できていないところです。

(ただ、トランプの背後のキッシンジャーはそれを見てます。)

むしろ多国籍企業と国家が連合するある種の共産主義体制で

実は新自由主義ってのは資本主義とはまったく反対の

共産主義の亜種です。

ここで共産主義の亜種の経済体制なのに

それを新「自由」と命名した人間の悪賢さがあって

これを見破れていない人が大多数です。

この共産主義の亜種である新自由主義体制を

日本人は「資本主義だ、と思い込んでる」わけです。

だからそういう意味ではみんな平等を押し進める

マルクス主義の人たちってのは背後でこういう工作をしていたのだけど

彼らのほうが扇動力は高い、悪いながら、頭が良いということです。

だから「自由市場は悪だ」と、思ってるのが今の日本の状況。

が、そもそも日本のあらゆる業界が

純粋な自由市場の需要と供給ベースで

成長してきた時代は存在しないわけで

日本に資本主義は誕生したことがない、というのが正しい。

ただマレーシアなんかはこの辺をあまりにも狡猾に分析していて

そこに純度の高い自由市場がベースとなる

資本主義を日本より早く、導入しはじめており

そこで起こってることは行政がかなり弱くなり、

しかし民衆は商売やって豊かになってきてまして、

格差も縮小する、という現象です。

だからタクシー行政を見ると各国の違いが良くわかるなってことで

特に最近のマレーシアでは GRAB とか UBER とかまた新しいタクシーアプリが

競争しはじめていて

そこで経済発展が起こってきていて活力が生きてる

って現象が見出せますね。

そしてもっと言えばこれからの時代で成長していく

すなわち売り上げとか利益を出していく経済活動のプレイヤーは

この辺の自由主義思想に忠実な企業や個人であるわけで

投資家はそういう思想に沿ってサービス提供してる

企業や個人に投資すれば当然勝ちやすいですし、

その社会の発展を促進させて同時に儲かります、ということにも

なりますね。

いや～ほんと勉強になるなど。

それでは！

追伸3・・・んでもっと投資の話になると

東芝なんか分かりやすかったけどガバナンスとして

その企業の統治方法が官僚的である場合、

その企業は必然的に長期衰退する傾向が非常に強いです。

また、テレビ業界なんかもそうですよね。あれも官僚的な

ガバナンスが取り入れられてるからマクロ分析としては

衰退するのは間違いないわけで実際衰退してます。

逆に官僚的な規制が入っていない、もしくは弱い業界は

どんどん成長するわけですね。

ちなみに私の友人でそろそろ年商100億円くらいになりそうな社長がいるのだけどかれは 企業再生のプロで
すごい有名です。

じゃあどうやって慢性赤字のつぶれそうな企業を再生させてるか？というとガバナンスを
いじるんですね。

赤字会社のほぼ100%近くに上記自由市場の考え方とは間逆の
社会主義的な考え方が取り入れられていて、

例えば能力がない人たちが官僚的に連合してなぜか役員だったり、
実力ある社員が企業内で嫉妬にあっ
てはぶられて冷遇されてたり、
そういう企業が赤字なんです。

彼の場合数字で見えてこないこういった部分を
どんどん変えていき、そこに自由主義思想を注入していくのだけど
本当に数ヶ月ですぐに慢性赤字だった企業は黒字に転換します。

見方を変えれば、そういうちゃんとした自由主義思想に基づく
体質を持つてる会社の株は確率的に上がっていく確率が
非常に高いってことですね。

こういう思想とかの大枠が見えてくると戦略も大きく変わっていく
ということですね。では！