

بررسی «فرهیختگان» ازداده‌های سازمان هواپیمایی در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد

مسافرت خارجی با هواپیما رکورد زد



فاطمه سادات مرتضوی خبرنگار گروه اقتصاد

صنعت هوایی ایران یکی از حوزه‌هایی است که می‌توانست درآمدهای چشمگیری را عاید کشور مان کند، با این حال این صنعت به‌واسطه تحریم‌های ظالمانه آمریکا و غرب، عدم نوسازی و به‌روزرسانی ناوگان و زیرساخت‌ها از رقبای منطقه‌ای خود جا مانده است.

با این حال، با همه چالش‌هایی که این صنعت داشته، داده‌های سازمان هواپیمایی نشان می‌دهد در ۲۰ سال اخیر پروازهای داخلی در کشور، ۲ برابر شده است. بر این اساس تعداد پروازهای داخلی از ۸۵ هزار عدد به ۱۶۲ هزار عدد رسیده است. در مقابل پروازهای خارجی به‌رغم محدودیت‌های هوایی حاصل‌شده‌نشی از تحریم سه شرکت هواپیمایی ایران‌ایر، ماهان‌ایر و هواپیمایی ساها، ۷۶ درصد رشد پیدا کرده است. در سال ۱۴۰۴ بیش از ۳۲۱ فروند هواپیما در کشور فعالند، همچنین سه ایرلاین آتا، کیش‌ایر و ماهان سه خط هوایی پرتردد در ایران بودند و جمعاً بیش از ۶٫۵ میلیون مسافر را در سال ۱۴۰۳ جابه‌جا کرده‌اند. از طرفی در سال ۱۴۰۳ بیش از ۱۷٫۵ میلیون نفر مسافر در داخل کشور و ۷٫۵ میلیون نفر به خارج ایران سفر هواپیمایی داشته‌اند.

رشد ۲ برابری پروازهای داخلی طی ۲۰ سال

بررسی «فرهیختگان» از داده‌های آماری سازمان هواپیمایی کشور نشان می‌دهد که طی ۲۰ سال اخیر، با وجود نوساناتی که در تعداد هواپیماها، قیمت بلیط و حتی تحولات اجتماعی و اقتصادی کشور رخ داده، از سال ۱۳۸۳ تا سال ۱۴۰۳ تعداد پروازهای داخلی حدوداً ۲ برابر شده و از ۸۵ هزار و ۸۶۱ پرواز در سال ۱۳۸۳ به ۱۶۲ هزار و ۳۶۲ پرواز در سال ۱۴۰۳ رسیده است. طبیعتاً نوساناتی در این بازه زمانی بیست‌ساله به دلایل مختلفی در تعداد پروازها وجود دارد، اما به طور کلی طبیعی است که با افزایش ناوگان هوایی، هر ساله شاهد روند افزایشی، هرچند با سرعت کند، در تعداد سفرهای هوایی باشیم.

بخش حائز اهمیت این آمار اینجاست که رکورد تعداد پرواز داخلی طی این ۲۰ سال اخیر، مربوط به سال ۱۳۹۶ و ۲۰۸ هزار و ۳۰۶ پرواز داخلی است که ۲۸ درصد نسبت به سال ۱۴۰۳ بیشتر بوده‌است. همچنین، گفتنی است طی سال‌های ۹۵ تا ۹۸ سازمان هواپیمایی کشور، بیشترین تعداد پرواز داخلی را ثبت کرده‌است. از طرفی، کمترین تعداد پرواز داخلی در بیست‌سال اخیر، مربوط به سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۷ است که تعداد پروازهای داخلی در بازه ۸۵ هزار تا ۱۱۵ هزار عدد در نوسان بود. سپس در سال‌های بعد، این روند به صورت افزایشی ادامه یافت. این داده‌ها نشان می‌دهد بهبود روابط خارجی، کاهش تحریم‌های ظالمانه و همچنین کشایش‌های اقتصادی نقش حائز اهمیتی در افزایش سفر هوایی دارد که شاید بخشی از آن مربوط به نوسازی ناوگان و بخش دیگر مربوط به کاهش تحریم‌ها، افزایش پروازهای خارجی و ورود ایرلاین‌های خارجی به کشور باشد. همچنین، گفتنی است در سال‌های ۹۸ و ۹۹ به دلیل شیوع پاندمی کرونا و محدودیت‌های سفر، تعداد پروازهای داخلی برای نخستین بار به کمترین میزان خود رسید. طبق آمارهای سازمان هواپیمایی کشور، تعداد پروازهای داخلی در سال ۹۹ در اوج کرونا چیزی حدود ۱۴۵ هزار و ۶۷۲ عدد ثبت شده است. البته سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز تعداد پروازهای داخلی برای دومین بار در ۲۰ سال اخیر، شدیداً کاهش یافت و حدود ۱۵۲ تا ۱۵۳ هزار پرواز در داخل کشور انجام شد که احتمالاً بتوان دلیل آن را افزایش قیمت بلیط هواپیما در سال‌های اخیر دانست.

بازگشت تعداد مسافران پروازهای داخلی به سال ۱۳۹۳

در سال‌های اخیر، تمایل مردم به سفرهای هوایی بیشتر شده‌است. طبق بررسی‌ها از آمارهای سازمان هواپیمایی کشور، در سال ۱۴۰۳ تعداد ۱۷ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر در داخل کشور با هواپیما سفر کرده‌اند. با توجه به رکورد تعداد سفر داخلی در سال ۱۳۹۶، به تبع تعداد افراد بیشتری باید در این سال مسافر هواپیما باشند. آمارها نیز موکد این ماجراست؛ در سال ۹۶ بیش از ۲۳ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر سفر هوایی را تجربه کرده‌اند که حدود ۳۶ درصد از آمار مسافران سال ۱۴۰۳ بیشتر است. به طور کلی در سال‌های ۹۴ تا ۹۸ بیشترین تعداد مسافران هواپیما در پروازهای داخلی ثبت‌شده است و حدود ۲۲ تا ۲۳ میلیون نفر با هواپیما در داخل کشور سفر کرده‌اند. در مقابل، در سال ۹۹ که با شیوع بیماری کرونا، تعداد پروازهای صورت گرفته با خارج از کشور نیز کاهش شدیدی پیدا کرد و ۱۲ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر رسید؛ یعنی مشابه ۱۲ سال پیش از آن، از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۷. گفتنی است پس از این سال‌ها، در سال‌های ۸۳ و ۸۴ کمترین تعداد مسافر در داخل کشور سفر هوایی داشتند که حدود ۹٫۵ تا ۱۰٫۵ میلیون نفر بوده است. با این حساب، جابه‌جایی ۱۷٫۵ میلیون مسافر در پروازهای داخلی طی سال ۱۴۰۳ به معنی بازگشت تعداد مسافران داخلی به سال ۱۳۹۳ است.

رکورد شکنی پروازهای خارجی در سال ۱۴۰۳

در سالل ۱۴۰۳، به رغم تهدیدات امنیتی، ممنوعیت‌های چندباره پروازهای خارجی و تحریم‌های ظالمانه و همچنین تحریم سه شرکت هواپیمایی کشور مان شامل ایران‌ایر، ماهان و هواپیمایی ساها از سوی اتحادیه اروپا، داده‌ها نشان

می‌دهد پروازهای خارجی رشد داشته است. طبق آخرین آمار سازمان هواپیمایی کشوری، از تعداد ۲۷ هزار و ۶۰۹ پرواز خارجی در سال ۱۳۸۳ به ۴۸ هزار و ۷۷۴ پرواز خارجی در سال ۱۴۰۳ رسیده‌ام که حکایت از یک رشد ۷۶ درصدی در تعداد پروازهای خارجی دارد. گفتنی است رکورد بیشترین تعداد پرواز خارجی صورت گرفته در ۲۰ سال اخیر، نیز مربوط به سال ۱۴۰۳ است. پس از آن، در سال‌های ۹۵ و ۹۶ بیشترین تعداد پروازهای خارجی از خطوط هوایی کشور مان انجام شده است که به ترتیب ۴۲ هزار و ۷۸۶ پرواز و ۴۶ هزار و ۳۰۸ پرواز صورت گرفته است. با احتمال بسیار بالا، شاید بتوان گفت افزایش تعداد پروازهای خارجی پس از امضای برجام مربوط به کاهش تحریم‌ها و به دنبال آن افزایش تعاملات با کشورهای دیگر مرتبط دانست. اما درخصوص رشد پروازهای خارجی در سال گذشته، شاید بتوان این موضوع را ناشی از قیمت‌گذاری دستوری دولت در بخش بلیت‌های هواپیما و همچنین سیاست ارزی دولت مرتبط دانست که هر دو ممکن است مشوق سفر هوایی باشند. همچنین، حتی ممکن است بخشی از این موضوع به دلیل قیمت‌های غیرجذاب و ناچیز سفرهای داخلی باشد که منجر به افزایش تقاضای شرکت‌های هواپیمایی برای تخصیص صندلی بیشتر به سفر خارجی شود.

در مقابل، کمترین تعداد پرواز صورت گرفته در این دو دهه، مربوط به سال ۹۹ است که شیوع بیماری کرونا به اوج خود رسید و به دنبال آن بسیاری از سفرهای خارجی لغو شد و بسیاری دیگر نیز با رعایت شدید پروتکل‌های بهداشتی انجام می‌شد. بر این اساس، تنها ۸ هزار و ۵۳۵ پرواز به کشورهای خارجی در سال ۱۳۹۹ انجام شد که حتی از تعداد پروازهای خارجی صورت گرفته در دهه هشتاد نیز بسیار کمتر است. پس از آن، در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۳۸۳ و سال ۱۳۹۳ و ۱۳۸۴ کمترین تعداد پروازهای خارجی از خطوط هوایی ایرانی انجام شد. از طرفی دیگر، با دقت به روند رشد تعداد مسافران سفرهای خارجی، در می‌یابیم که در سالل ۱۴۰۳ حدود ۷٫۵ میلیون نفر به خارج از کشور سفر کردند که بیشترین تعداد مسافر سفرهای هوایی به خارج از کشور بوده است. به طور کلی از سال ۱۳۸۳ تا بعد تعداد مسافران خارجی در بیشترین حالت خود بوده است. به ترتیب، در سال ۱۴۰۱، ۵ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر و در سال ۱۴۰۲ حدود ۶ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر به خارج از ایران سفر کرده‌اند. همچنان در سال ۱۳۹۹ کمترین تعداد مسافر به سفرهای خارجی ثبت شده که تنها ۶۰۰ هزار نفر بوده‌اند. پس از آن، در سال‌های ۹۳ و ۹۴ به طور میانگین ۴ میلیون نفر سفر خارجی داشتند و در یک سال تنها ۳۰ هزار نفر به این تعداد اضافه شد. رکورد کمترین تعداد مسافر در سفرهای خارجی طی ۲۰ سال اخیر مربوط به سال ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ است که حول و حوش ۳ میلیون نفر با هواپیما به خارج از کشور سفر کرده‌اند.

رشد ۳٫۶ برابری تعداد هواپیماهای فعال در کشور طی ۲۰ سال

اردیبهشت‌ماه سال‌آمده بود که محمدعلیدان، مشاور رئیس اتاق تهران در گفت‌وگویی خبر داد که در سال ۱۴۰۴ تعداد ۳۲۱ فروند هواپیما در کشور داریم که از میان آن‌ها تنها ۱۶۲ فروند فعال هستند و همین هواپیماها هم عموماً فرسوده‌اند. براساس آخرین آمارهای سازمان هواپیمایی در سال ۱۴۰۳، تعداد ۳۳۰ فروند هواپیما مشغول به فعالیت بودند که نسبت به سال ۱۴۰۲ تنها ۸۰ فروند به هواپیماها افزوده‌شده‌است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که از سال ۸۳ تا سال ۱۴۰۲، تعداد هواپیماهای فعال در کشور ۳٫۶ برابر شده و ۹۱ فروند به ۳۳۰ فروند رسیده است. گفتنی است که در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ نیز بیشترین تعداد هواپیما در کشور مشغول به فعالیت بودند. در سال ۱۴۰۱ تقریباً ۳۴۴ فروند هواپیما و در سال ۱۴۰۰ تعداد ۳۳۷ فروند هواپیما در کشور فعال بودند. در مقابل، کمترین تعداد هواپیما فعال در کشور در ۲۰ سال اخیر مربوط به سال ۱۳۹۶ بوده که تنها ۲۰۹ فروند هواپیما در آن سال مشغول به فعالیت بودند. در نهایت، کمترین تعداد هواپیمای فعال مربوط به سال‌های ۱۳۸۳، ۱۳۸۴ و سال ۱۳۸۸ بوده است. در سال ۸۸ فقط ۱۳۰ فروند هواپیما در کشور فعال بودند، سالی که تحریم‌های بیشتری از جانب آمریکا بر ایران اعمال شد. گفتنی است که در سال‌های ۸۳ و ۸۴ تنها ۹۱ و ۱۲۱ فروند هواپیما در کشور فعال بود.

۶۰ درصد هواپیماها در سال جاری فعالند

در روزهای گذشته، مقصود اسعدی سامانی، نیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی خبر داد که براساس آخرین آمار سازمان هواپیمایی کشور، در سال جاری ۳۳۰ فروند هواپیما در ناوگان هوایی کشور مان وجود دارد و از این تعداد، ۳۲۱ فروند آن مسافری و ۹ فروند باری است. افزون بر این، گفتنی است که طبق آخرین آمارهای این سازمان، حدود ۶۰ درصد هواپیماهای موجود در سال جاری فعالند؛ به این معنا که ۳۲۱ فروند هواپیمایی مسافری موجود در ناوگان، ۱۹۲ فروند فعال و ۱۵۹ فروند هم سرخط است.

سامانی افزود: «هر هواپیما تا زمانی که گواهینامه صلاحیت پروازی داشته باشد، عملیاتی است و امکان برقراری پروازهای داخلی و خارجی را دارد. تعدادی از هواپیماهای ناوگان به دلیل کمبود انواع قطعات زمین گیر هستند و در بین هواپیماهای فعال هم تعدادی از هواپیماها به دلیل نیاز به چک، باید تحت تعمیر قرار بگیرند و دوباره وارد چرخه هوایی و پروازی شوند.»

ظهور رویکرد ذی‌نفعان

برخلاف آموزه فریدمن، بحث‌ها و دیدگاه‌های مختلفی در طول زمان مطرح شده است. براساس این دیدگاه‌ها، حاکمیت شرکتی اساساً برای فاصله گرفتن از «تکوین‌بینی» (فشار برای ارائه نتایج سریع با احتمال آسیب به توسعه بلندمدت و پایدار یک شرکت) طراحی شده است. آن‌ها رویکردی «فراگیر و کاملاً شامل ذی‌نفعان» را برای حاکمیت شرکتی ترویج می‌دهند که تأثیر شرکت‌ها بر جامعه را به رسمیت می‌شناسد و اقدامات مسئولانه را تشویق می‌کند. در مقابل، دیدگاه «اولویت سهامداران» قرار دارد که توسط محققانی مانند استفان بینبرج و لوسیان بچوک نمایندگی می‌شود.

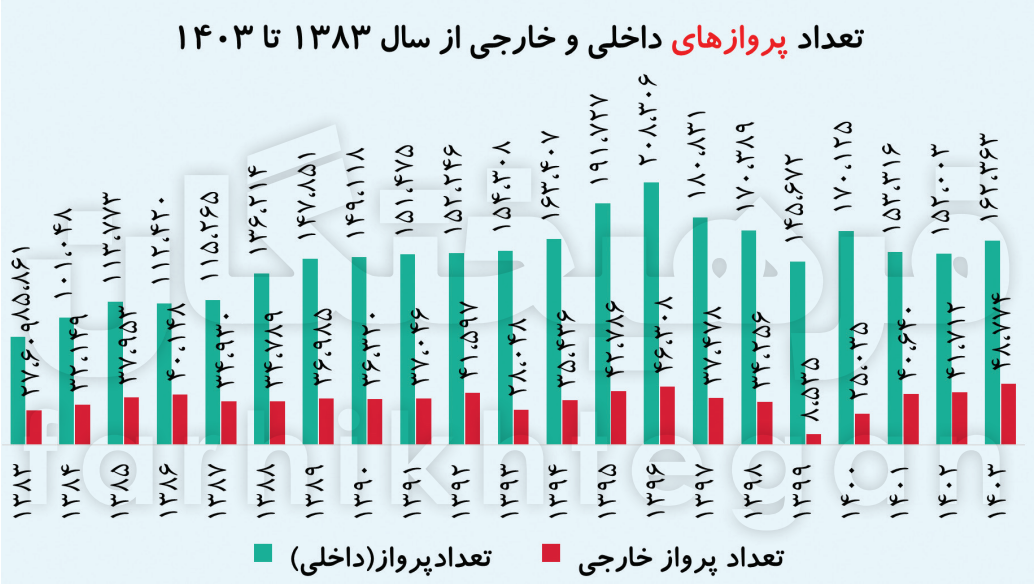
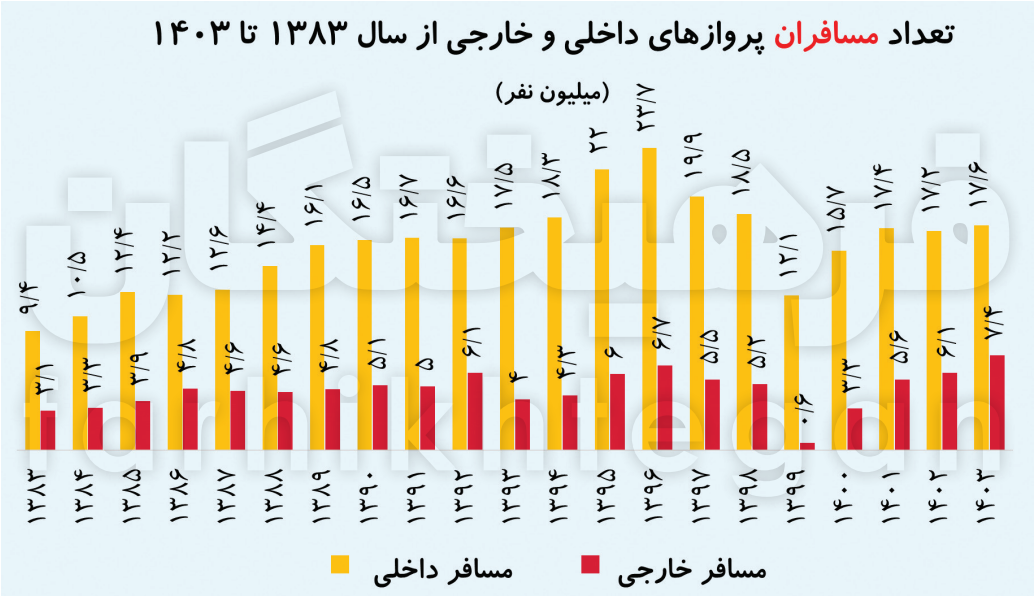
میانگین سنی ناوگان هوایی کشور ۲۷ سال است
جدی‌ترین چالش حمل‌ونقل هوایی کشور، بالا بودن میانگین عمر ناوگان هوایی است. آمارهای رسمی حکایت از آن دارد که میانگین سن ناوگان هوایی کشور، ۲۷ سال است؛ البته کارشناسان صنعت هوایی کشور بر این باورند که سن ناوگان هوایی کشور مان نسبت به میانگین جهانی بالاتر است. با این وجود، برخی از شرکت‌های هواپیمایی داخلی کشور مان توانسته‌اند که هواپیماهای جدید وارد کنند و سن ناوگان در این ایرلاین‌ها کمتر از ۲۰ سال هم می‌رسد. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید که شرکت‌های ایرانی به دلیل مشکلات موجود، با صرف هزینه‌های زیاد، این هواپیماها را در ناوگان هوایی کشور نگه‌داشته‌اند. در همین راستا باید گفت که به علت پیشرفت تکنولوژی به‌کاررفته در ساخت هواپیماها، سوخت مصرفی هواپیماهای جدید سه برابر کمتر از هواپیماهای ساخت چهل سال پیش است.

پرترددترین فرودگاه‌های ایران

بررسی‌ها از داده‌های هواپیمایی کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۲، فرودگاه مهرآباد تهران با ۱۱۲ هزار و ۳۲۱ نشست و برخاست، پرترددترین فرودگاه کشور بوده است. در رده دوم پس از آن، فرودگاه شهید هاشمی نژاد مشهد قرار دارد که بیش از ۵۷ هزار نشست و برخاست در سال گذشته داشته است. سومین فرودگاه پرتردد در کشور نیز فرودگاه امام خمینی است که بیش از ۴۹ هزار تردد هواپیما در سال گذشته در آن انجام شده است. پس از آن، فرودگاه‌های اصفهان، بندرعباس و شیراز پرترددترین فرودگاه‌های کشور در سال گذشته محسوب می‌شوند. فرودگاه پیام و کرمان نیز با حدود ۱۹ هزار و ۲۰ هزار و ۵۰۰ تردد در رده نهم و دهم این مقایسه قرار می‌گیرند.

جابه‌جایی مسافر در هواپیمایی قطر و ترکیه ۵ تا ۵ برابر ایران

طبق آخرین آمار رسمی ترکیه، تعداد مسافران حمل‌شده توسط شرکت‌های هواپیمایی ترکیه در سال ۲۰۲۴ و ۲۰۱ تا ۲۱ درصد افزایش سالانه به ۸۳٫۴ میلیون نفر رسید. که در برابر مسافران جابه‌جا شده در هواپیمایی ایران است. داده‌های رسمی هواپیمایی ترکیه می‌گوید تنها در ماه سامبر، ناوگان هوایی ترکیه ۶٫۴ میلیون مسافر جابه‌جا کرده است که ۵٫۳ درصد نسبت به ماه مشابه در سال ۲۰۲۳ افزایش داشته است. گفتنی است این شرکت هواپیمایی تا سامبر ۲۰۲۴ ناوگانی متشکل از ۴۹۲ هواپیما داشته است.



همچنین طبق آخرین داده‌های جمع‌آوری شده توسط مؤسسه آماری STATISTA، ناوگان هوایی قطر، طی سال گذشته میلادی تقریباً ۴۰ میلیون مسافر را جابه‌جا کرد؛ که حدوداً بیش از ۲ برابر تعداد مسافران جابه‌جا شده در ایران در سال ۱۴۰۳ است. این رقم نسبت به سال قبل در قطر با افزایشی تقریباً هشت میلیون نفری مسافر موجه بود. قطر ایرویز، شرکت هواپیمایی دولتی و پرچمدار قطری است، همچنین جوان‌ترین و در عین حال سریع‌ترین رشد را در بین خطوط هوایی جهان دارد. پیش از پیوستن به اتحاد oneworld در سال ۲۰۱۳، قطر ایرویز در سالل ۲۰۱۰ دومین شرکت هواپیمایی بزرگ خاورمیانه بود و تنها پس از امارات قرار داشت. در سال ۲۰۱۵، این شرکت هواپیمایی تقریباً ۲۷٫۷ میلیون مسافر را در فرودگاه بین‌المللی حمد جابه‌جا کرد.

لازم به ذکر است بنش بزرگی از دلیل این فاصله و شکاف بین خطوط هواپیمایی ایران با کشورهای منطقه ازجمله قطر و ترکیه به تحریم‌های ظالمانه و محدودیت‌های مالی و ورود ناوگان به سیستم هواپیمایی کشور برمی‌گردد. در مرتبه بعدی، داشتن زیرساخت‌های نرزی بی‌تأثیر نیست اما بی‌تردید تحریم‌ها نقش محوری در این شکاف داشته است.

فرودگاهی با ۵ تا ۱۰ پرواز در یک سال!

بررسی داده‌های سسازمان هواپیمایی از آمار تعداد پرواز صورت گرفته در فرودگاه‌های شهرهای مختلف در ایران نشان می‌دهد بسیاری از فرودگاه‌ها در مناطق مختلف کمتر ۵۰ پرواز در سال ۱۴۰۲ داشته‌اند. بر این اساس کمترین تعداد پرواز داخلی در فرودگاه‌های سهند، سرخس و سقز انجام شده که کمتر از ۲۰ عدد بوده‌است. بر این مبنا فرودگاه سهند با ۴ پرواز در یک سال کمترین تردد را داشته، پس از آن فرودگاه‌های سرخس و سقز با ۵ و ۱۴ پرواز در رده دوم و سوم کمترین پرواز در یک سال هستند.

گفتنی است؛ فرودگاه‌های رفسنجان با ۴۲ پرواز، سبزوار با ۲۱ پرواز، بندر لنگه با ۸۴ پرواز و اراک با ۶۶ پرواز کمترین پروازها را در سالل ۱۴۰۲ داشته‌اند. همچنین فرودگاه شهپر کرمان تنها ۷۱ پرواز در سال ۱۴۰۲ داشته است. ابا این وجود این سؤال برای ما ایجاد می‌شود، دقیقاً کاربری فرودگاهی با ۴ و ۵ پرواز در ۳۶۵ روز چه می‌تواند باشد. سیاست‌گذاری اشتباه، چانه‌زنی مسئولان محلی ازجمله نمایندگان مجلس و کم‌ترجی به تکالیف و رهنمودهای برنامه‌آمیش سرزمینی ازجمله دلایل رشد قارچ‌گونه فرودگاه‌های سوت‌و‌کور است.

توسعه‌ها و بحث‌های اخیر

تحولات اخیر در دنیای تجارت و مالی نیز بر این بحث تأثیر گذاشته است. چهره‌های بانفوذی مانند لری فینگ، مدیرعامل BlackRock، در نامه‌های سالانه خود به مدیران عامل، بر اهمیت در نظر گرفتن تمام ذی‌نفعان تأکید کرده‌اند. فینگ در نامه سالل ۲۰۱۸ خود با عنوان «حس هدف»، تأکید کرد که شرکت‌هایی که BlackRock در آن‌ها سرمایه‌گذاری می‌کند باید استراتژی بلندمدت ارزش‌آفرینی داشته باشند و «باید به نفع همه ذی‌نفعان خود، از جمله سهامداران، کارکنان، مشتریان، و جوامعی که در آن‌ها فعالیت می‌کنند، باشند.» در نامه سال ۲۰۱۹ وی با عنوان «هدف و مسود»، او بر «رشد و سودآوری پایدار و بلندمدت» برای شرکت‌ها تمرکز کرد و به مسئولیت‌های شرکت‌ها در قبال منافع کارکنان، مشتریان و جوامع به عنوان ذی‌نفعان اشاره‌ای برجسته داشت. انجمن Business Roundtable، یک نهاد آمریکایی متشکل از مدیران عامل شرکت‌های بزرگ، در اوت ۲۰۱۹ بیانیه‌ای صادر کرد که هدف یک شرکت را بازتعریف می‌کرد تا «اقتصادی که به همه آمریکایی‌ها خدمت می‌کند» را ترویج دهد. آن‌ها اظهار داشتند در جهان امروز که به صورت جهانی به هم متصل است، یک شرکت باید برای تمام طیف ذی‌نفعان خود ارزش ایجاد کند و توسط آن‌ها ارزش‌گذاری شود تا بتواند برای سهامداران خود در بلندمدت ارزش

نتیجه‌گیری

به طور خلاصه، تکامل حاکمیت شرکتی از یک مدل که تحت تأثیر ایده اولویت سهامداران و حداکثر کردن سود برای آن‌ها بود، به سمت یک رویکرد جامع‌تر حرکت کرده است. این رویکرد جدیدتر تأثیر شرکت‌ها بر طیف وسیعی از ذی‌نفعان، از جمله کارکنان، مشتریان، جوامع و محیط زیست را به رسمیت می‌شناسد و بر اهمیت رشد بلندمدت و پایدار تأکید دارد. این تحول نه‌تنها در بحث‌های آکادمیک و اظهارات رهبران کسب‌وکار و سرمایه‌گذاران منعکس شده است، بلکه در تحولات و بحث‌های قانونی در حوزه وظایف مدیران نیز مشاهده می‌شود، هرچند پیاده‌سازی و رسمیت بخشیدن به این تغییر دیدگاه در قوانین ممکن است فرایندی پیچیده و زمان‌بر باشد. این منابع به وضوح از رویکرد ذی‌نفعان کاملاً شامل در حاکمیت شرکتی حمایت می‌کنند.