



### نقشه راه مهندسی ارزش

(سند راهبردی مهندسی ارزش وزارت راه و ترابری)

مصطفی بروجردی<sup>۱</sup> - محمدجعفر اکرام جعفری<sup>۲</sup> - امیر جعفرپور<sup>۳</sup> - سیدحسین هاشمی<sup>۴</sup>

۱. مشاور معاونت آموزش، تحقیقات و فن آوری در مهندسی ارزش، وزارت راه و ترابری [value.engineer@gmail.com](mailto:value.engineer@gmail.com)

۲. معاون نوسازی اداری - معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع انسانی ریاست جمهوری

۳. مشاور معاونت آموزش تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری [jafarpuor@gmail.com](mailto:jafarpuor@gmail.com)

۴. کارشناس ارشد دبیرخانه مهندسی ارزش وزارت راه و ترابری [hhashemii@yahoo.com](mailto:hhashemii@yahoo.com)

وزارت راه و ترابری با مصوبه شورای عالی فنی خود و با اهتمام و تاکید وزیر راه و ترابری و اعضای شورای معاونین وزارتخانه در سال ۱۳۸۲، اجرای طرح ماورا (پیاپی مهندسی ارزش در وزارت راه و ترابری) توسط معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری را در برنامه کار خود قرار داد.

این وزارتخانه با تکیه بر دوره ۳ ساله انجام این طرح و بهره گیری از دستاوردهای آن، درصدد قرار گرفت تا در دومین مرحله از پیاده سازی مهندسی ارزش، نسبت به استقرار کامل این فناوری و نظام در دوره ای ۱۴ ساله در سطح بخش حمل و نقل همت گمارد.

در این راستا سند راهبردی مهندسی ارزش در وزارت راه و ترابری تدوین و مجدداً مورد تصویب شورای عالی فنی در ۲۷ آبانماه ۱۳۸۶ و تاکید ویژه وزیر وقت راه و ترابری قرار گرفت.

این سند به جهت ترسیم دورنما و تشریح فعالیت های کلی جهت توسعه بکارگیری مهندسی ارزش در مجموعه وزارت راه و ترابری، با استفاده از بسترها و زیرساخت های فراهم شده تدوین گردیده است و تلاش دارد تا مجموعه ای هماهنگ، همراه و گسترده را در زمینه مهندسی ارزش در این وزارتخانه ایجاد نماید.

در این مقاله به مفاد و راهکارهای مطرح در این سند پرداخته شده و اثرات آن مورد ارزیابی قرار گرفته است.

**کلمات کلیدی:** سند راهبردی - سیاست گذاری - زیربخش ها - برون سپاری - ساختار - فرهنگ سازی - دبیرخانه



## مقدمه

مهندسی ارزش راهی است به‌سوی ایجاد تعادل بین هزینه‌ها و کارکردهای یک محصول یا پروژه. مهندسی ارزش با حفظ کارکردها، روش‌هایی را در اختیار قرار می‌دهد که هزینه‌های اضافی را حذف نموده و روش‌های کم‌هزینه‌تر را با کیفیت و کارکرد بالاتر جایگزین روش‌های قبلی می‌نماید. به‌عبارت دیگر مهندسی ارزش روشی است سازمان‌یافته و خلاقانه که با تجزیه و تحلیل کارکردهای محصول، پروژه و خدمات به هدف موردنظر که عبارت است از تحقق کارکرد موردنظر با کمترین هزینه و بدون مصالحه در خصوص کارایی، قابلیت اطمینان، قابلیت تعمیرات و نگهداری و کیفیت نائل می‌شود.

این روش نزدیک به ۵۰ سال است که در دنیا مورد استفاده قرار گرفته و با وجود گذشت زمانی طولانی از آغاز آن، اکنون به‌عنوان یکی از ۱۰ روش برتر در فعالیتهای فنی و مهندسی در ایالات متحده آمریکا از آن یاد می‌شود. در این رابطه فقط در طی ۸ سال در بخش راه و ترابری آمریکا ۲۷۰۰ مطالعه مهندسی ارزش انجام شده است که نسبت صرفه‌جویی (با حفظ یا افزایش کیفیت و کارکرد) به هزینه این مطالعات به‌طور میانگین ۱۱۳ دلار به ازاء هر دلار هزینه بوده است. مقبولیت و اهمیت بهره‌گیری از این روش در حدی بوده‌است که در کشورهایی چون عربستان با درآمدهای هنگفت نفتی از ۲۵ سال پیش موضوع مهندسی ارزش مورد توجه قرار گرفته و از این رو میلیاردها دلار صرفه‌جویی موثر حاصل گشته است.

با توجه به این امر و توجه به موضوع مهندسی ارزش از سال‌های پایانی دهه ۷۰ شمسی در کشور و تهیه دستورالعمل‌های لازم در این زمینه، برنامه‌های سوم و به‌ویژه برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (دربند ج ماده ۳۱) بر لزوم استقرار نظام و رویکرد مهندسی ارزش در فرآیند پروژه‌های مختلف به‌ویژه عمرانی در کشور تصریح کرد. انعکاس این تاکید و تصریح در بند (ص) تبصره ۲۰ قانون بودجه سال ۸۶ در قالب موظف شدن دولت به انجام مهندسی ارزش برای پروژه‌های تملک‌داری و سرمایه‌ای بیش از یکصد میلیارد ریال مشاهده می‌شود. افق اثرات ویژه و صرفه‌جویی‌های مصوب مهندسی ارزش در کشور در همین مدت کوتاه به گونه‌ای است که اثرات بی‌بدیل مهندسی ارزش در پروژه‌ها، خود را عیان ساخته و اجرای گسترده و برنامه‌ریزی موثر برای بهره‌گیری از آن، خصوصاً برای ارتقاء طرح‌ها و کاهش هزینه‌های آن‌ها مورد نظر اغلب کارشناسان و مدیرانی که با آن مواجه بوده‌اند، قرار گرفته است.

در این رابطه وزارت راه و ترابری با مصوبه شورای عالی فنی (عالی‌ترین مرجع مصوبات) خود و با اهتمام و تاکید وزیر راه و ترابری و اعضاء شورای معاونین وزارتخانه در سال ۱۳۸۲، اجرای طرح ماورا (پیاده‌سازی مهندسی ارزش در وزارت راه و ترابری) توسط معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری را در برنامه کار خود قرارداد و با تکیه بر دوره ۳ ساله انجام آن و بهره‌گیری از دستاوردهای آن، از جمله: بررسی و ارزیابی اجرای مهندسی ارزش برای ۲۰ پروژه متنوع بخش حمل و نقل، فرهنگ‌سازی وسیع از ابعاد گوناگون و متنوع، تجهیز گسترده و چندجانبه با آموزش ۱۰۰۰ نفر ارزشجو و تهیه دستورالعمل‌ها و راهنماهای لازم و مستندات فراوان مبتنی بر تجربیات داخل و خارج کشور، اکنون درصدد است در دومین مرحله از طرح پیاده‌سازی مهندسی ارزش مرحله نسبت به استقرار کامل این فناوری و نظام در دوره‌های ۱۴ ساله در سطح بخش حمل و نقل همت گمارد. در این راستا سند راهبردی مهندسی ارزش در وزارت راه و ترابری تدوین و مجدداً مورد تصویب شورای عالی فنی در ۲۷ آبان‌ماه ۱۳۸۶ و تاکید ویژه مقام عالی وزارت راه و ترابری جناب آقای مهندس رحمتی قرار گرفت. در این سند سیاست‌ها، راهبردها و ساز و کار و برنامه مهندسی ارزش وزارت راه و ترابری تا افق ۱۴۰۰ تدوین گردیده است.

## ۱- اهداف سند راهبردی مهندسی ارزش

این سند به جهت ترسیم دورنما و تشریح فعالیتهای کلی جهت توسعه به‌کارگیری مهندسی ارزش در شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و ترابری با استفاده از بسترها و زیرساخت‌های فراهم شده تدوین گردیده است و تلاش دارد تا مجموعه‌ای هماهنگ، همراه و گسترده را در زمینه مهندسی ارزش در این وزارتخانه ایجاد نماید.



در این رابطه در این سند به دنبال آنست تا فعالیتی گسترده، واقع بینانه و موثر در بهره‌گیری از مهندسی ارزش به صورتی گام به گام و بطئی و قابل اتکاء شکل دهد و برای افزایش اثر بخشی و حفظ پویایی آن، ساز و کار اصلی را مبتنی بر انجام همه فعالیت‌های مهندسی ارزش در شرکت‌ها و سازمان‌ها به صورتی مستقل و نه در ساختاری بوروکراتیک و طولی قرار دهد.

از سوی دیگر این سند به جهت تعیین سیاست‌های مهندسی ارزش وزارت راه و ترابری و نیز تعیین و تامین عوامل حمایتی آن در ستاد وزارت راه و ترابری تدوین گردید.

## ۲- سیاست‌ها:

با توجه به موارد فوق سیاست‌های وزارت راه و ترابری در استقرار مهندسی ارزش در ستاد، سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته در ادامه تعیین شد.

وزارت راه و ترابری به دنبال آن است تا از مؤسسات و شرکت‌های وابسته خود برای اجرای برنامه‌های مهندسی ارزش حمایت جدی نماید و برای آن‌ها شرایطی ایجاد نماید که در روندی سهل و پویا و به دور از چالش‌های مطرح، در این زمینه فعالیت نمایند.

در این خصوص به پشتیبانی از انجام مهندسی ارزش با سیاست تامین نیازهای سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و حقوقی (دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی مهندسی ارزش) اقدام نموده و تلاش می‌کند تا شرایط اجرای موفق مطالعات و برنامه‌های پیاده سازی مهندسی ارزش را فراهم نماید و حرکت براساس برنامه‌ای منسجم در این موضوع با اعمال این سند و اجرای مهندسی ارزش بر اساس استانداردها، ضوابط و مقررات یکسان در مهندسی ارزش در جهت حفظ و ارتقای کیفیت مربوطه در مؤسسات و شرکت‌های وابسته از سیاست‌های وزارتخانه بوده و تلاش دارد تا به این وسیله هماهنگی ویژه‌ای در برنامه مهندسی ارزش به وجود آید.

در راستای کاهش تصدی‌گری، هزینه‌ها و حجم وزارت راه و ترابری، از بخش خصوصی در انجام مطالعات مهندسی ارزش حمایت کرده و شرایط را برای برون‌سپاری آن فراهم سازی می‌نماید.

## ۳- راهبردها

راهبردهای وزارت راه و ترابری برای دستیابی به سیاست‌های مطرح شده در مهندسی ارزش را باید در تمرکز در سیاست‌گذاری و کنترل و ظرفیت‌سازی برای برون‌سپاری فعالیت‌های پیاده‌سازی، پشتیبانی، نظارتی و اجرایی مطالعات مهندسی ارزش دانست.

در این راستا وزارت راه و ترابری به دنبال نظام‌مند شدن تعامل مؤثر ستاد و سازمان‌ها در خصوص فرآیند بهبود ارزش بوده و تلاش دارد تا توانایی انجام مطالعات مهندسی ارزش را در خارج از سازمان به صورت مجموعه‌های حقوقی و مهندسان مشاور ارزش توسعه دهد.

از سوی دیگر برای توسعه بهره‌گیری از فرایندهای بهبود ارزش در ابعاد غیرمهندسی، حل مسائل و بهبود ارزش سازمان‌ها و فرآیندها بایستی زمینه‌سازی مناسبی صورت گیرد تا از گستره کاربرد مهندسی ارزش بهره‌های بیشتر و بهتری برده شود.

این روند نیازمند توسعه منابع انسانی مرتبط و مورد نیاز مهندسی ارزش در ابعاد مختلف اعم از سیاستگذاران، مدیران ارشد، مدیران اجرایی، عوامل اجرایی، عوامل کنترل و پایش، عوامل آموزشی، مجریان مهندسی ارزش و غیره می‌باشد که ناگزیر بایستی زمینه‌سازی مناسب برای آن فراهم گردد.



دستیابی به افقی چنان بلند لازمه ترسیم و ایجاد دورنمایی روشن و شفاف در توسعه فرآیندهای بهبود ارزش و به کارگیری متدولوژی ارزش بوده که نشان دهنده مسیر حرکت آن باشد و به طور مستمر بر اساس شرایط واقعی سازمان مورد تدقیق و تکمیل قرارگیرد تا از انحراف حرکت جلوگیری و انگیزه‌های لازم را ایجاد نماید که در این رابطه بایستی بازنگری و بهنگام سازی سیاست‌ها و راهبردها مورد نظر قرارداشته باشد.

در خارج از سازمان نیز بایستی ظرفیت‌سازی لازم برای برون سپاری فعالیت‌های اجرایی مهندسی ارزش اعم از پیاده‌سازی و انجام مطالعات صورت پذیرد تا اتکا پذیری مناسبی در واگذاری فرایندها و گسترش توان اجرای کار فراهم گردیده و ظرفیت لازم در اجرای مهندسی ارزش با استفاده از نیروهای متخصص کشور ایجاد گردد.

با توجه با این امر ضروری است تا دستورالعمل‌ها و ضوابط تشخیص صلاحیت واحدهای خدمات مهندسی ارزش نیز تدوین شده تا علاوه بر کنترل کیفیت فعالیت‌ها و ایجاد راهنماهای مناسب در افزایش اثربخشی آن‌ها، انگیزه‌های لازم را نیز ایجاد نموده و از سوی دیگر نیز عوامل بازدارنده ویژه و نیز تنبیهاتی را در برابر کاهش کیفیت فعالیت‌های مهندسی ارزش پیش‌بینی نماید.

در این رابطه انجام اقدامات انگیزشی شامل اعطای جوایز و انجام تقدیرها در سطوح مختلف عوامل درگیر با مهندسی ارزش نمود یافته و از سوی دیگر نیز برنامه‌ریزی برای انجام حمایت‌های لازم جهت تشویق واحدهای برتر سازمانی و مشاوران مجری خدمات مهندسی ارزش بایستی صورت پذیرد.

همه آنچه که آمد بدون حمایت مدیریتی و توجیه مدیران در این زمینه سرانجامی نخواهد داشت و از این رو ایجاد اطمینان در سطوح مدیریتی سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه وزارت راه و ترابری و فرهنگ‌سازی مهندسی ارزش در سطوح مختلف و خصوصاً مدیران ارشد ضرورت جدی داشته و بایستی برنامه‌ریزی ویژه‌ای در این خصوص انجام پذیرد.

#### ۴- نحوه استقرار و ساختار

مؤسسات و شرکت‌های وابسته ظرف مدت یک‌ماه پس از تصویب سند یکی از واحدهای موجود را به‌عنوان مسئول پیگیری برای استقرار مهندس ارزش مشخص می‌نمایند. این واحد مسئول تولید و تدوین برنامه‌های اجرایی، ترویجی مهندسی ارزش و تعیین پروژه‌ها برای مطالعات مهندسی ارزش نیز می‌باشد.

در این رابطه در ادارات کل استانی وزارت راه و ترابری یک نفر به انتخاب مدیرکل استان مسئولیت فوق را بر عهده خواهد داشت.

مدیر واحد مذکور در بند ۱/۴ به‌عنوان مسئول مهندسی ارزش تلقی شده و دارای وظایف زیر می‌باشد:

- مسئول تشکیل جلسات کارگروه مهندسی ارزش
- مسئول پیگیری برنامه‌ها و فعالیت‌های مهندسی ارزش
- مسئول اجرای پروژه‌های مهندسی ارزش
- مسئول پیگیری مصوبات کارگروه
- مسئول دبیرخانه مهندسی ارزش در سازمان
- عضو شورای دبیرخانه عملیاتی مهندسی ارزش وزارت راه و ترابری به‌عنوان نماینده سازمان و عامل ارتباطی سازمان با دبیرخانه عملیاتی فوق

در هر مؤسسه و شرکت وابسته کارگروه مهندسی ارزش با ترکیب (نمایندگان زیربخش‌های مرتبط سازمان، آشنا به فرایندهای مهندسی ارزش، به انتخاب مدیر زیربخش‌های مرتبط و حداقل ۲ نفر کارشناس مهندسی ارزش از داخل



## سومین کنفرانس ملی مهندسی ارزش

۱۳۸۷ آذرماه

سازمان و دارای تجربه حضور در حداقل یک کارگاه واقعی و یا آموزشی ۴۰ ساعته مهندسی ارزش به انتخاب مدیر کارگروه سازمان) با وظایف زیر تشکیل می‌شود:

- بررسی کارشناسی بر روی پروژه‌ها و انتخاب آن‌ها برای اجرای مهندسی ارزش بر اساس شرایط پروژه و جداول نظامنامه برای تصویب توسط هیأت مدیره سازمان
  - اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس جداول تطبیق یافته نظامنامه در سازمان برای ترتیب اجرای مهندسی ارزش
  - تصویب ترکیب اعضای تیم‌های مهندسی ارزش هر پروژه
  - بررسی و نظارت بر روند انجام مطالعات از نظر اعمال متدولوژی ارزش و نتایج آن
  - تنظیم برنامه‌های اجرا، ترویج و توسعه مهندسی ارزش در سازمان
  - انتخاب مشاور برای اجرای مهندسی ارزش و یا برنامه‌های مرتبط
  - نظارت بر روند اجرای مهندسی ارزش هر پروژه
  - پیگیری اجرای نتایج مطالعات مهندسی ارزش
- معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری مؤظف است برای استقرار مهندسی ارزش بر اساس این سند اقدامات زیر را با همکاری معاونت‌ها، موسسات، سازمان‌ها، شرکت‌های وابسته و ادارات به عمل آورد:
- ایجاد تسهیلات برای استقرار سند راهبردی
  - مرجع تشکیل دبیرخانه هماهنگی مهندسی ارزش و برگزارکننده شورای دبیرخانه عملیاتی مربوطه
  - تعیین کننده رییس و دبیر شورای دبیرخانه عملیاتی
  - عامل حمایتی کارگروه‌ها و رفع چالش‌های بین سازمانی مهندسی ارزش
  - ارائه معیارهای اولویت‌بندی طرح‌ها و پروژه‌ها و نحوه بازنگری آن
  - فعالیتهای پشتیبانی و حمایتی شامل:
    - نظارت و کمک در آموزش‌های مهندسی ارزش لازم برای تربیت تیم‌های مهندسی ارزش و کارگروه‌ها (به درخواست سازمان‌ها)
    - نظارت و کمک در آموزش و راه‌اندازی واحدهای اجرای مهندسی ارزش
    - فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی در زمینه مهندسی ارزش
    - تشکیل بانک‌های اطلاعاتی مورد نیاز مهندسی ارزش
    - ارائه مدارک و مستندات فنی در زمینه مهندسی ارزش
    - تهیه دستورالعمل‌های مورد نیاز
    - بررسی وضعیت واحدهای اجرای مهندسی ارزش و ارائه فهرست به‌هنگام توانایی‌های آن‌ها به کارگروه‌های مهندسی ارزش برای بهره‌گیری از خدمات آن‌ها
  - فعالیتهای کنترلی و نظارتی شامل:
    - نظارت بر اجرای سند راهبردی
    - نظارت بر اجرای مهندسی ارزش در ستاد
    - تهیه گزارش‌های ادواری سه ماهه و ارائه به مقام عالی وزارت

### ۵- اولویت‌بندی پروژه‌های مهندسی ارزش:

معیارهای اولویت‌بندی و انتخاب پروژه‌های مهندسی ارزش در کوتاه مدت (۲ ساله)، میان مدت (۴ ساله)، بلند مدت (۷ ساله) از جدول زیر تبعیت خواهد کرد:



## سومین کنفرانس ملی مهندسی ارزش

۱۳۸۷ آذرماه

**کوتاه مدت:** در هر مرحله (هر ستون جدول)، پروژه‌هایی که تمام معیارهای پنج‌گانه (هر سطر جدول) را دارا باشند باید مورد انجام فرایند بهبود ارزش قرار گیرند.

**میان مدت:** در هر مرحله پروژه‌هایی که یکی از معیارهای پنج‌گانه را دارا باشند باید مورد انجام فرایند بهبود ارزش قرار گیرند.

**بلند مدت:** در هر مرحله پروژه‌هایی که یکی از معیارهای پنج‌گانه و یا معیارهای مندرج در آیین‌نامه سازمان مدیریت (یا دستورالعمل‌های طرح ماورا) را دارا باشند بایستی مورد انجام فرایند بهبود ارزش قرار گیرند.

Archive of SID

معیار/مرحله	امکان سنجی	طراحی اولیه	طراحی جزئیات	ساخت و اجرا	بهره برداری و نگهداری
هزینه پروژه (برمبنای سال ۸۶)	_____	پروژه بیش از ۱۰۰ میلیارد ریال (در پایانه یا ابنیه بیش از ۵۰ میلیارد ریال)	پروژه بیش از ۲۰۰ میلیارد ریال (در پایانه یا ابنیه بیش از ۱۰۰ میلیارد ریال)	پروژه بیش از ۷۰۰ میلیارد ریال (در پایانه یا ابنیه بیش از ۲۰۰ میلیارد ریال)	پروژه بیش از ۱۰۰ میلیارد ریال (در پایانه یا ابنیه بیش از ۵۰ میلیارد ریال)
زمان	_____	زمان اجرا < ۲ سال یا فاصله امکان سنجی از طراحی بیش از ۵ سال	زمان اجرا < ۳ سال یا فاصله طراحی اولیه از طراحی جزئیات بیش از ۳ سال	زمان اجرا < ۵ سال یا فاصله اجرا از طراحی بیش از ۵ سال	زمان اجرا < ۱ سال یا لزوم بازسازی سریع بعد از بحران یا فاصله زمانی بازسازی بیش از ۱۰ سال
پیچیدگی (حداقل یکی از موارد)	ارتباط با چند شیوه حمل و نقل یا تاثیر جدی زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی	ارتباط با چند شیوه حمل و نقل یا تاثیر جدی زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی	ارتباط با چند شیوه حمل و نقل یا مشکل زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی یا تداخل با سازمان های مختلف یا استفاده از فناوری های جدید یا کم نظیر بودن پروژه یا وضعیت توپوگرافی پیچیده یا وجود بیش از ۳ مشاور یا وجود مشاور خارجی یا نداشتن آیین نامه داخلی یا عمر بیش از ۱۰ سال آیین نامه داخلی	تاثیر و مشکل جدی زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی در اجرا یا تداخل اجرا با سازمان های مختلف یا استفاده از فناوری های جدید یا کم نظیر بودن پروژه یا وجود بیش از ۲ مشاور یا وجود مشاور خارجی	ارتباط با چند شیوه حمل و نقل یا تاثیر جدی زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی یا تداخل با سازمان های مختلف یا استفاده از فناوری های جدید یا کم نظیر بودن پروژه یا وجود پیمانکار خارجی یا بیش از ۳ پیمانکار یا نداشتن آیین نامه داخلی نگهداری و بهره برداری یا عمر بیش از ۱۰ سال آیین نامه داخلی



سومین کنفرانس ملی مهندسی ارزش  
۱۳۸۷ آذرماه

ارتقای بیش از ۲٪ شاخص‌های بخش حمل و نقل یا اثر بر بیش از ۵ میلیون نفر در سال یا حساسیت در میان مدیران عالی یا تاثیر بین‌المللی یا شریان یا پایانه حیاتی استان یا دارای تکرارپذیری بالا یا محدودیت زمانبندی یا منابع یا بحران‌سازی در صورت بهره‌برداری و نگهداری ضعیف	یا تاثیرگذاری بین‌المللی یا جزو پروژه‌های ویژه یا دارای تکرارپذیری بالا یا مشکل در زمانبندی و آغاز بهره‌برداری یا محدودیت منابع یا تاثیر بر بهره‌برداری پروژه‌های ملی	ارتقای بیش از ۱ درصد شاخص‌های بخش حمل و نقل یا اثر بر بیش از ۵ میلیون نفر در سال یا حساسیت در میان مدیران عالی یا تاثیر بین‌المللی یا جزو پروژه‌های ویژه یا دارای تکرارپذیری بالا	ارتقای بیش از ۲ درصد شاخص‌های بخش حمل و نقل یا اثر بر بیش از ۲ میلیون نفر در سال یا حساسیت در میان مدیران عالی یا تاثیر بین‌المللی یا جزو ۱۰ پروژه اول استان یا دارای تکرارپذیری بالا	ارتقای بیش از ۵ درصد شاخص‌های بخش حمل و نقل یا اثر بر بیش از ۵ میلیون نفر در سال یا حساسیت در میان مدیران عالی یا تاثیر بین‌المللی	اثرگذاری و حساسیت (حداقل یکی از موارد)
منطقه‌ای	دو استان و بیشتر	دو استان و بیشتر	منطقه‌ای	ملی	بعد، سطح و وسعت

مفاد جدول فوق با مصوبه شورای دبیرخانه عملیاتی و با ابلاغ وزیر راه و ترابری قابل تغییر می‌باشد.