Government of India
Ministry of Railways
(Railway Board)

No. 99/RS(G)/709/1/Pt. **New Delhi, 13.1.2015**

The General Manager, All Indian Railways & PUs including NF(C).
The General Manager, CORE, Allahabad.
The General Manager, Metro Railway, Kolkata.
The Director General, RDSO, Lucknow & NAIR, Vadodara.
CAO/Workshop Projects organisation, 1st Floor, Chamber Bhawan, J.C. Road, Patna -800001.
CAOs of DMW, Patiala , COFMOW, New Delhi , RCF/RBL and RWP/Patna.

Subject: Development of vendors.

Ref:
(i) Railway Board's letter No.68/Dev. Cell/IGRI/48 dated 01.07.1969.
(ii) Railway Board's letter No.77/RS(G)/779/17 dt. 23/27-1-1979.
(iii) Railway Board's letter No.99/RS(G)/709/1 dt. 6.9.99.
(iv) Railway Board's letter No. 99/RS(G)/709/1 dated 16.9.99
(v) Railway Board's letter No2001/RS(G)/779/4 dated 5.8.2002
(vi) Railway Board's letter No.99/RS(G)/709/1 dt. 3.5.2005
(vii) Railway Board's letter No.2005/RS(G)/709/1 dt. 17/11/2006
(viii) Railway Board's letter No.99/RS(G)/709/Pt.1 dated 29.6.2007.

1. Indigenisation and economy in purchase have been emphasised in Railway Budget 14-15. Both necessitate a re-look at the current policy norms for development of vendors. Accordingly the following will be the policy for development of vendors in supercession of all previous instructions on the subject.

2. **Placement of development order should be considered only -**

(i) where the approved sources are not adequate and it is desirable to develop more sources for bringing in more competition or improvement in quality or indigenisation.

(ii) Where the rates received from new sources are lower than those applicable to approved sources and where new source are having potential for supply of quality material and are having infrastructure of plant and machinery and testing equipment.

3. **Developmental orders can be categorized in two broad categories as indicated (A and B) below:-**

AVM

A. Placement of developmental order in regular tenders-

(i) When the vendor approving/registering agency grades vendors in Part-I and Part-II firms:

(a) The developmental order quantity on a firm in such cases can be upto 5% of the net procurable quantity (NPQ) The quantity ordered as developmental order can be within or outside NPQ.

(b) However, for such items, where the number of sources is considered inadequate or for developing indigenous sources for imported items, the quantity restriction of 5% will not apply. For such items, the total quantity to be ordered on new sources can exceed 5% limit (outside NPQ). For this, a special condition will be incorporated in the tender document indicating the quantity which can be considered for placement as developmental order. This special condition will be incorporated after the quantity to be specified has been duly justified and the proposal has been concurred by Finance. As a guideline, the quantity which can be ordered as a developmental order on a vendor may be the minimum quantity required for approval of a vendor as part I/ part II status.

(ii) When the vendor approving/registering agency grades vendors only as registered/approved vendor (i.e. there is no system of dividing the firms into Part-I and Part-II categories):

Developmental order can be given upto 20% of the NPQ on unregistered/untried firms about whom Railway is prima facie satisfied that they are capable of executing the order. This 20 % quantity will be within the NPQ. However, there may be some cases of procurement of materials where Railways may not be willing to undertake the risk of the failure on the part of the supplier on whom the developmental orders have been placed. In such cases, Railway may go in for increased purchase quantity in consultation with Finance and keeping in view budgetary and other aspects so that 100 percent order could be placed on registered/approved suppliers and quantity not more than 20% of NPQ could be placed as a developmental order outside the NPQ.

(iii) It is considered advisable even to permit differential rates within reasonable limits to different firms, as it is in the railways interest to develop multi sources.

B Placement of developmental order through developmental tender:

(i) This is done where the number of sources is considered inadequate or for developing indigenous sources for imported items or for new product development.

(ii) In such cases, it is considered advisable even to permit differential rates within reasonable limits to different firms, as it is in the railways interest to develop multi sources.

(iii) The quantity ordered in a developmental tender should be enough for an entrepreneur to acquire or develop the know-how and also to absorb the expenses of making investment in M&P. The facility of pre-bid conference can be used to get an understanding of such quantity .

A special condition will be incorporated in the tender document with Finance concurrence indicating the quantity which can be considered for placement as a developmental order.

AVM

(iv) To ensure that only capable vendors participate, a suitable eligibility criteria will be incorporated in the bid documents. The facility of pre-bid conference can aid in the understanding of adequacy of eligibility criteria.

(v) Approved vendors for an item will not be permitted to quote in developmental tender of that item.

4. Procedure for identification of firms for development:

(i) The system of open tendering followed on Indian Railways provides an opportunity towards development of new sources. Wherever offers from new sources are received and such sources are prima-facie suitable to develop a particular item, they should be developed in a time bound manner. The source approving authority should ascertain the capacity/capability of such sources in shortest possible time say within 6 months of advice from purchase authority.

(ii) For issue of developmental tender, Railways may call for expression of interest by giving wide publicity for development of sources.

(iii) The approval of sources should be done after ensuring acceptable Quality Assurance Programme, technical capability, adequate testing equipment for maintaining quality standards, adequate capacity and financial status. The approving agency should also lay down the process of manufacture, requirement of stage inspection, inspection procedure and the facilities necessary to maintain the quality level.

5. Upgradation:-

Vendor approving authorities are advised to ensure that transparent procedure, time frame and criteria for upgradation are laid down. After a firm has executed developmental order(s) fulfilling the required criteria and with satisfactory performance, it should be upgraded as approved vendor.

6. Nomenclature:

It is clarified that trial/developmental/educational orders have been inter changeably used in past. To avoid ambiguity, the term 'developmental order' should be used for all such orders and should be written on all such purchase orders.

This is issued with the concurrence of Finance Directorate.

JCTaneja

(J.C. Taneja)
Dy. Director Railway Stores (G)-I,
Railway Board

No. 99/RS(G)/709/1/Pt. **New Delhi, 13.1.2015**

1. FA&CAOs, All Indian Railways & Production Units
2. PCEs, All Indian Railways & PUs, WPO/Patna, RCF/RBL, COFMOW, DMW
3. The ADAI(Railways), New Delhi (with 10 spares copies)
4. The Director of Audit, All Indian Railways

AM

for Financial Commissioner / Railways

No. 99/RS(G)/709/1/Pt. **New Delhi,13 .1.2015**

1. COSs, CMEs, CEEs, CSTEs, All Indian Railways & PUs, RCF/RBL/NDLS, COFMOW, CORE, WPO and RWP/Bela
2. The Directors–
   (a)Indian Railway Institute of Sig. Engg. & Telecom, Secunderabad
   (b)Indian Railway Institute of Mech. & Elec. Engg., Jamalpur
   (c)Indian Railway Institute of Elect. Engg., Nasik
   (d)Sr. Prof. (Material Management), NAIR, Vadodara
   (e)Indian Railway Institute of Civil Engg., Pune
   (f)Indian Railway Institute of Traffic Management, Lucknow
3. Director, Iron & Steel, 3, Koila Ghat Street, Kolkata
4. Executive Director (Stores), RDSO, Lucknow
5. Chief Commissioner, Railway Safety, Lucknow
6. Zonal Railway Training Institute, Sukadia Circle, Udaipur

Jtaneja

(J.C. Taneja)
Dy. Director Railway Stores (G)-I,
Railway Board

No. 99/RS(G)/709/1/Pt. **New Delhi,13. 1.2015**

Copy to :

1. The Genl. Secy., AIRF, Room No. 248, & NFIR Room No. 256-C, Rail Bhavan
2. The Secy. Genl., IRPOF, Room No. 268, FROA, Room No. 256-D & AIRPFA, Room No. 256-D Rail Bhavan

Jtaneja

(J.C. Taneja)
Dy. Director Railway Stores (G)-I,
Railway Board

Copy to:- Sr. PPSs / PPS / PS to :

1. MR, MOS(R)
2. CRB, FC, ME, ML, MM, MS, MT, SECY., DG (RHS), DG (RPF)
3. All AMs, Advisors & Executive Directors of Railway Board

दिनांक 13-1-2015 को
बोर्ड द्वारा जारी किए गए समसंख्यक पत्र का हिन्दी अनुवाद

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

सं. 99/आरएस(जी)/709/1/पार्ट

नई दिल्ली, दिनांक 22.01.2015

महाप्रबंधक, सभी भारतीय रेलें एवं उत्पादन इकाइयां, पूर्वोत्तर सीमा(निर्माण) सहित।
महाप्रबंधक, कोर, इलाहाबाद।
महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे, कोलकाता।
महानिदेशक, अ.अ.मा.सं. लखनऊ एवं भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वडोदरा।
मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/ वर्कशाप परियोजना संगठन, प्रथम तल, चैम्बर भवन, जे. सी. रोड, पटना-800001.
मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, डीएमडब्ल्यू, पटियाला, कॉफमो, नई दिल्ली, आरसीएफ/रायबरेली और आरडब्ल्यूपी/पटना

विषय:- वेंडरों का विकास।

संदर्भ:
1. **बोर्ड का दिनांक 01.07.1969 का पत्र सं. 68/डेव.सेल/आईजीआरआई/48.**
2. **बोर्ड का दिनांक 23/27-1-1979 का पत्र सं. 77/आरएस(जी)/779/17.**
3. **बोर्ड का दिनांक 6.9.99 का पत्र सं. 99/आरएस(जी)/709/1.**
4. **बोर्ड का दिनांक 16.9.99 का पत्र सं. 99/आरएस(जी)/709/1.**
5. **बोर्ड का दिनांक 5.8.2002 का पत्र सं. 2001/आरएस(जी)/779/4.**
6. **बोर्ड का दिनांक 3.5.2005 का पत्र सं. 99/आरएस(जी)/709/1.**
7. **बोर्ड का दिनांक 17/11/2006 का पत्र सं. 2005/आरएस(जी)/709/1.**
8. **बोर्ड का दिनांक 29.06.2007 का पत्र सं. 99/आरएस(जी)/709/पार्ट.1.**

1. रेल बजट 14-15 में स्वदेशीकरण और खरीद में मितव्ययिता पर जोर दिया गया है। इन दोनों उद्देश्यों के लिए वेंडरों के विकास की वर्तमान नीतिगत मानदण्डों की समीक्षा करना आवश्यक है। तदनुसार, इस विषय से संबंधित पूर्ववर्ती सभी अनुदेशों का अधिक्रमण करते हुए वेंडरों के विकास की नीति निम्नानुसार होगी:

2. **विकासात्मक आदेश प्रस्तुत करने के संबंध में निम्नलिखित पर ही विचार किया जाना चाहिए:-**
   (i) जहां अनुमोदित स्रोत पर्याप्त नहीं हैं और अधिक प्रतिस्पर्धा लाने के लिए या गुणवत्ता में सुधार अथवा देशीकरण लाने की आवश्यकता को देखते हुए अधिक स्रोतों का विकास करना वांछनीय हो।

   (ii) जहां नए स्रोतों से प्राप्त दर अनुमोदित स्रोतों के लिए लागू दर से कम हो और नए स्रोत के पास गुणवत्तापरक सामग्री आपूर्ति करने की संभावना हो और जिनके पास संयंत्र एवं मशीनरी संबंधी अवसंरचना तथा गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम के अनुसार जांच करने के उपकरण हों।

3. **विकासात्मक आदेशों को नीचे दी गई दो व्यापक कोटियों (क और ख) में कोटिबद्ध किया जा सकता है:-**

क. नियमित निविदाओं में विकासात्मक आदेश प्रस्तुत करना :-

(i) जब वेंडर का अनुमोदन/पंजीकरण करने वाली एजेंसी, वेंडरों को पार्ट-I और पार्ट-II में श्रेणीबद्ध करती है:

अशोक

सन्तोष मित्तल

(क) ऐसे मामलों में किसी फर्म को दी जाने वाली विकासात्मक आदेश की मात्रा शुद्ध खरीद मात्रा (एनपीक्यू) का 5% तक हो सकती है। विकासात्मक आदेश के रूप में आदेश दी गई मात्रा एनपीक्यू के भीतर या बाहर हो सकती है।

(ख) बहरहाल, ऐसे मदों जहां स्रोतों की संख्या अपर्याप्त समझी जाती है या आयातित मदों की स्वदेशी स्रोतों का विकास करने के लिए, 5% की मात्रा सीमा लागू नहीं होगी। ऐसे मदों के लिए, नए स्रोतों को दी जाने वाली कुल आदेश की मात्रा 5% सीमा से अधिक (एनपीक्यू के बाहर) हो सकती है। इसके लिए मात्रा, जिसपर आदेशात्मक आदेश के रूप में प्रस्तुत करने के लिए विचार किया जा सकता है, को दर्शाते हुए निविदा दस्तावेज में एक विशेष शर्त शामिल की जाएगी। इस विशेष शर्त को तभी शामिल किया जाएगा जब विनिर्दिष्ट की जाने वाली मात्रा के संबंध में विधिवत रूप से औचित्य सिद्ध हो जाए और प्रस्ताव को वित्त द्वारा सहमति दे दी जाए। दिशानिर्देश के रूप में, किसी वेंडर को विकासात्मक आदेश के रूप में दी जा सकने वाली मात्रा को भाग I/भाग II स्थिति के रूप में किसी वेंडर के अनुमोदन के लिए अपेक्षित न्यूनतम मात्रा हो सकती है।

(ii) जब वेंडर का अनुमोदन/पंजीकरण करने वाली एजेंसी, वेंडरों को केवल पंजीकृत/अनुमोदित वेंडर के रूप में श्रेणीबद्ध करता है (अर्थात् फर्मों को पार्ट-I और पार्ट-II कोटियों में विभाजित करने की कोई प्रणाली नहीं है):

अपंजीकृत/पहली बार सेवा ली जाने वाली ऐसी फर्मों, जिनके बारे में रेलवे प्रथम दृष्टया संतुष्ट हो कि वे आदेश निष्पादित करने में सक्षम हैं, को एनपीक्यू का 20% तक विकासात्मक आदेश दिया जा सकता है। यह 20% मात्रा एनपीक्यू के भीतर होगी। बहरहाल, सामग्रियों की खरीद के कुछ ऐसे मामले हो सकते हैं जहां रेलें उस आपूतिकर्ता जिसे विकासात्मक आदेश दिए गए हैं, की ओर से होने वाली विफलता का जोखिम नहीं उठाना चाहेंगी। ऐसे मामलों में, बजटीय एवं अन्य पहलुओं को ध्यान में रखते हुए रेलवे द्वारा वित्त विभाग के परामर्श से ज्यादा खरीद मात्रा के लिए निर्णय लिया जा सकता है ताकि पंजीकृत/अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं को 100 प्रतिशत आदेश दिए जा सके और एनपीक्यू का अधिक-से-अधिक 20% मात्रा विकासात्मक आदेश के रूप में एनपीक्यू के बाहर दिया जा सके।

(iii) विभिन्न फर्मों को यथोचित सीमा के भीतर अलग-अलग दरों की अनुमति देना भी उचित समझा गया है, क्योंकि विविध स्रोतों का विकास करना रेलवे के हित में है।

ख. विकासात्मक निविदा के माध्यम से विकासात्मक आदेश प्रस्तुत करना:

(i) यह वहां किया जाता है जहां स्रोतों की संख्या अपर्याप्त समझी जाती है या जहां आयातित मदों के लिए स्वदेशी स्रोतों को विकसित किया जाना होता है अथवा ऐसे नए उत्पादों का विकास करने के लिए किया जाता है।

(ii) ऐसे मामलों में, अलग-अलग फर्मों को उपयुक्त सीमा के भीतर अलग-अलग दर की अनुमति दिया जाना भी उचित समझा जाता है, क्योंकि अनेक स्रोतों का विकास करना रेलवे के हित में है।

(iii) विकासात्मक आदेश में आदेश दी गई मात्रा किसी व्यवसायी को अनुभव या जानकारी प्राप्त करने अथवा उससे विकसित करने और एम एण्ड पी में निवेश करने के लिए व्यय को समाहित करने के लिए पर्याप्त होनी चाहिए। इस प्रकार की मात्रा की जानकारी प्राप्त करने के लिए बोलीपूर्व विचार-विमर्श की सुविधा का प्रयोग किया जा सकता है।

अशोक

सन्तोष मित्तल

वित्त विभाग की सहमति से निविदा दस्तावेज में मात्रा को दर्शाने के संबंध में एक विशेष शर्त शामिल की जाएगी जिसपर विकासात्मक आदेश के रूप में आदेश प्रस्तुत करने के लिए विचार किया जा सकता है।

(iv) यह सुनिश्चित करने के लिए कि केवल सक्षम वेंडर ही भाग लें, बोली दस्तावेजों में एक उपयुक्त योग्यता मानदण्ड शामिल किया जाएगा। बोलीपूर्व विचार-विमर्श की सुविधा, योग्यता मानदण्ड की उपयुक्तता समझने में सहायक हो सकती है।

(v) किसी मद के लिए स्वीकृत वेंडर को उस मद को विकासात्मक आदेश में उद्धृत करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

4. विकास के लिए फर्मों की पहचान करने की प्रक्रिया:

(i) भारतीय रेल पर अपनाई जा रही खुली निविदा की प्रणाली नए स्रोतों के विकास के लिए अवसर मुहैया कराती है। जहां कहीं नए स्रोतों से प्रस्ताव प्राप्त होते हैं और ऐसे स्रोत प्रथम दृष्टया किसी विशेष मद के विकास के लिए उपयुक्त पाए जाते हैं, तो उनका विकास समयबद्ध तरीके से किया जाना चाहिए। स्रोत का अनुमोदन करने वाले प्राधिकारी को न्यूनतम संभव समयसीमा उदाहरण के लिए खरीद प्राधिकारी से सुझाव प्राप्त होने के 6 माह के भीतर, ऐसे स्रोतों की क्षमता सुनिश्चित करनी चाहिए।

(ii) विकासात्मक निविदा जारी करने के लिए, रेलें स्रोतों के विकास के बारे में व्यापक प्रचार करके रूचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित कर सकती हैं।

(iii) स्वीकार्य मात्रा आश्वासन कार्यक्रम, तकनीकी योग्यता, गुणवत्ता मानक बनाए रखने के लिए पर्याप्त जांच उपकरण, पर्याप्त क्षमता और वित्तीय स्थिति सुनिश्चित करने के बाद ही स्रोतों का अनुमोदन किया जाना चाहिए। अनुमोदन करने वाली एजेंसी को गुणवत्ता स्तर बनाए रखने के लिए निर्माण की प्रक्रिया, चरणबद्ध आधार पर निरीक्षण की आवश्यकता, निरीक्षण प्रक्रिया और आवश्यक सुविधाएं भी निर्धारित करनी चाहिए।

5. अपग्रेडेशन :-

वेंडर स्वीकृत करने वाले प्राधिकारियों को सलाह दी जाती है कि वे यह सुनिश्चित करें कि अपग्रेडेशन के लिए पारदर्शी प्रक्रिया, समय-सीमा और मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं। किसी फर्म द्वारा अपेक्षित मानदण्ड को पूरा करके और संतोषजनक कार्य-निष्पादन के साथ विकासात्मक आदेशों को निष्पादित किए जाने के बाद ही उसे स्वीकृत वेंडर के रूप में अपग्रेड करना चाहिए।

6. नामावली :-

यह स्पष्ट किया जाता है कि विगत में परीक्षण/विकासात्मक/शैक्षणिक आदेशों का अंतर-बदल करके प्रयोग किया जाता रहा है। अस्पष्टता से बचने के लिए, ऐसे सभी आदेशों के लिए "विकासात्मक आदेश" शब्दों का प्रयोग किया जाना चाहिए और इसे ऐसे सभी खरीद आदेशों पर स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिए।

इसे वित्त निदेशालय की सहमति से जारी किया जाता है।

अशोक

संतोष मित्तल

(संतोष मित्तल)

उप निदेशक रेल भण्डार (सा.)-I

रेलवे बोर्ड

सं. 99/आरएस(जी)/709/1/पार्ट

नई दिल्ली, दिनांक 22.01.2015

प्रतिलिपि प्रेषित:

1. वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी, सभी भारतीय रेलें एवं उत्पादन इकाइयां।
2. पीसीई, सभी भारतीय रेलें और उत्पादन इकाइयां, डब्ल्यूपीओ/पटना, आरसीएफ/आरबीएल, कॉफमो, डीएमडब्ल्यू।
3. एडीएआई (रेलें), नई दिल्ली (10 अतिरिक्त प्रतियों सहित).
4. लेखा निदेशक, सभी भारतीय रेलें।

अशोक

कृते वित्त आयुक्त/रेलें

सं. 99/आरएस(जी)/709/1/पार्ट

नई दिल्ली, दिनांक 22.1.2015

1. सीओएस, सीएमई, सीसीई, सीएसटीई, सभी भारतीय रेलें एवं उत्पादन इकाइयां, आरसीएफ/आरबीएल/नई दिल्ली, कॉफमो, कोर, डब्ल्यूपीओ और आरडब्ल्यूपी/बेला।
2. निदेशक:-
   - क. भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी एवं दूरसंचार संस्थान, सिकंदराबाद।
   - ख. भारतीय रेल यांत्रिक एवं बिज़ली इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर।
   - ग. भारतीय रेल बिजली इंजीनियरी संस्थान, नासिक।
   - घ. वरिष्ठ प्रो. (सामग्री प्रबंधन), रेलवे स्टाफ कॉलेज, वडोदरा।
   - ड. भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान, पुणे।
   - च. भारतीय रेल यातायात प्रबंधन संस्थान, लखनऊ।
3. निदेशक, लौह एवं इस्पात, 3, कोयला घाट स्ट्रीट, कोलकाता।
4. कार्यपालक निदेशक (भंडार), अ.अ.मा.सं., लखनऊ।
5. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, लखनऊ।
6. क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, सुकाडिया सर्कल, उदयपुर।

संतोष मित्तल

(संतोष मित्तल)

उप निदेशक रेल भण्डार (सा.)I

रेलवे बोर्ड

सं. 99/आरएस(जी)/709/1/पार्ट

नई दिल्ली, दिनांक 22.1.2015

प्रतिलिपि प्रेषित:

1. जनरल सेक्रेटरी, एआईआरफ, कमरा नं. 248, एवं एनएफआईआर, कमरा नं. 256-सी, रेल भवन।
2. सेक्रेटरी जनरल, इरपोफ, कमरा नं. 268, फ्रोआ, कमरा नं. 256-डी और एआईआरपीएफए, कमरा नं. 256-डी, रेल भवन।

संतोष मित्तल

(संतोष मित्तल)

उप निदेशक रेल भंडार (सा.)-I

रेलवे बोर्ड