

משרד התחבורה - נמל תעופה לוד

התפתחות נמל התעופה

מאז שנת 1956 משתדל משרד התחבורה למצוא פתרון לבעיה, איך להתאים את נמל התעופה לוד לדרישות של נמל תעופה ברמה בינלאומית, מול מספר הנוסעים ההולך ורב משנה לשנה, אף מעל התחזיות, שנעשו על ידי משרד התחבורה, כפי שמתברר מהטבלה הבאה:

תנועת הנוסעים דרך נמל התעופה

בשנים 1960/61 — 1962/63

התקופה	מספר הנוסעים לפי תחזית משרד התחבורה	מספר הנוסעים למעשה
31.3.1961 — 1.4.1960	200,000	241,647
31.3.1962 — 1.4.1961	230,000	297,882
31.3.1963 — 1.4.1962	262,000	* 263,994

* עד 31.12.1962

המשרד בא לידי מסקנה, שבית הנתיבות הקיים אינו מסוגל עוד לקלוט את התנועה המוגברת, והחליט להקים בית נתיבות חדש; יחד עם זה התחיל המשרד בשינויים בבניין הקיים כדי להתאימו לתנועת הנוסעים במשך תקופת המעבר עד לגמר בניית בית הנתיבות החדש.

בדו"ח השנתי 12 (עמ' 210—211) הצביע מבקר המדינה על ליקויים בתכנון ובביצוע של השינויים בבית הנתיבות הקיים וציין במיוחד: המשרד אמנם נקט צעדים לביצוע שינויים, אולם לא ראה בממדים נכונים את התפתחות הנמל; המשרד החליט באוקטובר 1961 לבצע בבית הנתיבות הקיים באופן דחוף שינויים נוספים.

בחודשים ספטמבר עד נובמבר 1962 נערכה ביקורת על ביצוע תכניתו של משרד התחבורה להקים בית נתיבות חדש ועל המשך ביצוע השינויים בבית הנתיבות הקיים.

בית הנתיבות החדש

1. לפי תכנית האב, שהוכנה בשנת 1960 על ידי אדריכלים צרפתיים וישראליים, יוקם נמל התעופה החדש בתקופה שבין 1962 עד 1966. מיקומו של בית הנתיבות החדש נקבע בשדה התעופה הקיים, בקצה השדה שלעבר תל אביב. באופן כזה תשרת אותה רשת מסלולים הקיימת כעת — לרבות מסלול התעופה החדש שנבנה בשנת 1960 לקליטת מטוסי סילון — גם את הנמל החדש. לפי אותה תכנית אב יועבר מרכז התעופה הפנים-ארצית, הנמצא כעת בשדה דב על יד תל אביב, לנמל התעופה לוד, ותוקם עד חודש יולי 1963 תחנה לטיסות פנים-ארציות במסגרת בית הנתיבות החדש.

בשנת 1961 פורסם מכרז רעיוני על תכנון בית הנתיבות החדש. במכרז זכתה חברה אדריכלית ישראלית, שקיבלה על עצמה לבצע את התכנון בשותפות עם האדריכל של שדה תעופה פריז, שהיה ממתכנני תכנית האב.

2. לפי חישובי המתכננים יסתכמו כל ההשקעות הדרושות לבניית בית הנתיבות החדש, לפי תכנית האב משנת 1961, ב־31,300,000 ל"י (לפני שינוי שער הלירה). עד סוף שנת 1961 הוצא—בעיקר על מסלול התעופה החדש לקליטת מטוסי סילון—סכום של 5,660,000 ל"י, והוצאת הסכומים הנותרים תוכננה כפי המתואר בטבלה הבאה:

השנה	באלפי לירות
1962/63	6,913
1963/64	7,035
1964/65	6,715
1965/66	4,980
סה"כ	25,643

הסכום של 7 מיליון ל"י בקירוב, שהיה דרוש לפי תכנית זו לבניית נמל התעופה החדש בשלב הבנייה 1962/63, הוצאתו תוכננה בעיקר לעבודות הבאות: בניית כביש גישה חדש; הקמת מגדל פיקוח; התחלת התקנתו של משטח חנייה מבטון למטוסים; התחלת התקנתו של מסלול הסעה וחיבורים למסלולים הקיימים; התחלת בניין בית הנתיבות, לרבות בית הנתיבות לתעופה פנים-ארצית.

בתקציב הפיתוח לשנת 1962/63 נכללו הכספים הדרושים לביצוע העבודות, שתוכננו לשנה זו, רק בחלקם: במקום 6,913,000 ל"י הוקצבו 2,923,000 ל"י. מסכום זה הוצאו עד סוף שנת 1962 כ־400,000 ל"י בלבד, בעיקר לעבודות התכנון; ובביצוע רוב העבודות, שבעבורן הוקצב הכסף, טרם הוחל. בינתיים הועברו 600,000 ל"י מתקציב זה למימון השינויים בהרחבת בית הנתיבות הקיים. בהצעת התקציב לשנת הכספים 1963/64 נכלל סך של 775,000 ל"י בלבד להמשך בנייתו של נמל התעופה החדש במשך שנת הכספים 1963/64.

3. החוזה עם האדריכלים המתכננים, שזכו בתחרות הרעיונית לתכנון נמל התעופה החדש בספטמבר 1961, עוד לא נחתם. החתימה מתעכבת בגלל חילוקי דעות בין משרד התחבורה לבין מע"צ בדבר הסמכויות והתפקידים של מע"צ בתחום התכנון והפיקוח על הביצוע של העבודה.

4. השלמת בית הנתיבות החדש בנמל הייתה מתוכננת לשנת 1966. הפיגור בהתחלת העבודה גרם, שלדעת משרד התחבורה יופעל בית הנתיבות החדש בשנת 1967 לכל המוקדם, ואף זה בתנאי, שהחל משנת 1964/65 יוקצבו הסכומים המתאימים, שיאפשרו לגשת לביצוע הבנייה בקצב מזורז.

משרד התחבורה הודיע, שהעיתוי של בניית בית הנתיבות החדש יובא להכרעה בפני ועדת השרים לענייני כלכלה.

שינויים בבית הנתיבות הקיים

1. ביצוע השלב הראשון של השינויים, שכלל שיפורים פנימיים בבית הנתיבות הקיים, הסתיים בתחילת שנת 1962 והוצאותיו הסתכמו בלמעלה מ־800,000 ל"י. ביצוע השלב השני, בו תוכננה הרחבתו של הבניין הקיים ושעל ביצועו הוחלט באוקטובר 1961, היה צריך להסתיים בסתיו 1962, והוצאותיו נאמדו ב־1.3 מיליון ל"י. ההרחבות ייגמרו לא לפני אביב 1963, ולפי אומדן משרד התחבורה יעלו ההוצאות ל־1.7 מיליון ל"י בקירוב.

בשנת 1962 החליט משרד התחבורה לבצע הרחבות נוספות על ידי הוספת שורת חנויות בחזית בניין בית הנהלים.

2. התכנון והביצוע של השכלולים, שנעשו בשנים 1959–1961 בשלב הראשון של העבודה, נתקלו בקשיים בגלל חוסר תיאום מספיק בין משרד התחבורה לבין מע"צ, (ראה דו"ח 12, עמ' 211). כאשר הוחלט – בסוף שנת 1961 – לבצע באופן דחוף שינויים נוספים נרחבים בבית הנהלים הקיים, החליטה הנהלת משרד התחבורה לא להשתמש בשירותי מע"צ אלא לקחת על עצמה את האחריות לביצוע העבודה ולטיל את התפקידים השונים הכרוכים בכך על מנגנון המשרד. למעשה אגף התעופה האזרחית ובעיקר יחידת מהנדס שדות התעופה בנמל התעופה לוד, שהם עוסקים בעבודות ההרחבה, מיועדים למילוי תפקידים ספציפיים, ואינם ערוכים, ואינם צריכים להיות ערוכים, לביצוע עבודות בנייה גדולות. מתפקידה של יחידת מהנדס שדות התעופה לטפל בעבודות התחזוקה של שדות התעופה ובהפעלתם (ממצאי הביקורת על יחידה זו ראה להלן עמ' 299).

3. האגף לתעופה אזרחית הוציא מכרזים על מסירת חלקי עבודות שונים, בלי שהיה בידי התכנון המפורט. ביצוע העבודה ואספקת החומרים לא נמסרו כנהוג לקבלן ראשי אחד או למספר מצומצם של קבלנים גדולים, אלא פוצלו בין כ-20 קבלנים וספקים; התקופות, שהוקצו לקבלנים להגשת הצעותיהם היו קצרות מהמקובל, וגם זמני הביצוע, שניתנו להם, היו קצרים ביותר, ואף נקבעו פיצויים גבוהים במקרה של פיגור בביצוע.

התקופות הקצרות, שניתנו לקבלנים להציע את הצעותיהם, צמצמו את הסיכויים לקבל מספר גדול של הצעות, ובזה הוקטן מתח ההתחרות. פיצול יתר של העבודה הביא להתייקרותה: ההיקף הקטן יותר של העבודה, שכל קבלן היה צריך לבצע, גרם הגדלת ההוצאות לחומרים, התארגנות, הובלה, ניהול העבודה ופירוק. יש להניח, שהצעות הקבלנים היו יקרות יותר בגלל הסיבה הנוספת, שהיה עליהם להתחשב בסיכון המיוחד, שבא מחמת התקופות הקצרות לביצוע העבודות והקנסות הכבדים, שנקבעו במכרזים.

בהכנת מכרזים נודעת חשיבות מיוחדת לאומדן כספי מציאותי של העבודה, שישמש קו מנחה לוועדת ההכרזות לשם הערכת ההצעות של הקבלנים. השוואת אומדני המתכננים למחירים, שהוצעו על ידי הקבלנים המתחרים, העלתה במקרים מספר הבדלים כה ניכרים, שוועדת ההכרזות המרכזית לא יכלה להיעזר בהם לשם בדיקת סבירות ההצעות שנתקבלו.

להלן דוגמאות:

האומדן של המתכננים להכנת מרצפות היה 11,000 ל"י, ואילו מחירן של שתי הצעות שהוגשו הגיע ל-23,000 ל"י ו-25,000 ל"י; במכרז על עבודות קונסטרוקציה גדולות נאמד המחיר של העבודה ב-93,000 ל"י, ואילו בשתי ההצעות שהוגשו נדרשו 120,000 ל"י ו-123,000 ל"י.

לקבלנים, שזכו במכרז, ניתנו הוראות להתחלת העבודה, שהיו במקרים רבים מחוסרות משמעות, כיוון שבזמן מתן ההוראה להתחלת העבודה היה ברור, שאין כל אפשרות לגשת לעבודה בתאריך שנקבע בהוראה. המשרד גם לא הצליח לשלב את ביצוע העבודות השונות על ידי הקבלנים השונים בצורה מתוכננת ויעילה, ובזה גרם, שקבלן אחד הפריע את השני והעבודות לא נסתיימו במועדן, שלא באשמת הקבלנים. במצב זה ניטלה משמעותם של תנאי החוזה בנוגע לתקופות הביצוע ותנאי הקנסות הכבדים. להלן דוגמאות:

ביום 15 במאָרס 1962 ניתנה הוראה להתחיל באספקת "קונביירים" (מתקנים להובלת מזוודות) והרכבתם, כשעוד לא נגמרו עבודות הקונסטרוקציה באולם, בו הייתה צריכה להיעשות ההרכבה; עד דצמבר 1962 לא נגמרה התקנת הקונביירים. ההוראה להתחיל בשלב ב' של התקנת מיוזג אוויר ניתנה ל-15.6.1962, כאשר שלב א' של התקנת מיוזג האוויר עוד לא נגמר, ושלד האולם עצמו לא היה גמור; עד דצמבר 1962 לא נגמר שלב א' ולא הוחל בשלב ב' של התקנת מיוזג אוויר.

*

משרד התחבורה החליט על הקמת בית הנתיבות חדש בלוד והתחיל בביצוע תכנית זו עוד בשנת 1961. בשנת 1962 נדחו עבודות הביצוע וגם בהצעת התקציב לשנת 1963/64 אין הקצבה מתאימה לכך. פירוש הדבר, שהפעלת בית הנתיבות החדש נדחתה, אם בכלל יוקם בעתיד הקרוב, ל-1967 לכל המוקדם.

במצב זה, כשהקמת בית הנתיבות החדש תיגמר בכל אופן באיחור רב, מקבלות התכניות לפתרון הביניים של שיפורים בבית הנתיבות הקיים חשיבות יתר. אפשר להבין, שמשרד התחבורה היה מוכן לנקוט צעדים מיוחדים ולהוציא הוצאות מיוחדות כדי להחיש את עבודת השיפורים. מטרה זו לא הושגה.

לדעת הביקורת, לא היה מן הנכון לגשת לעבודות ההרחבה הדרושות שלבים שלבים, ללא תכנית כוללת קבועה מראש, ולמסור את ביצוע ההרחבות בידי מנגנון משרד התחבורה. מן הצורך היה למסור את ביצוע העבודות לגוף המוסמך, דהיינו למחלקת עבודות ציבוריות, שהיא משמשת כיחידה מרכזית לשם ביצוע עבודות בנייה כלליות המבוצעות על ידי הממשלה. אם קיימים, כפי שמסביר משרד התחבורה, חילוקי דעות עקרוניים בינו לבין מע"צ, צריך למצוא דרכים ליישב חילוקי דעות כאלה בין יחידות שונות של הממשלה.

מדי פעם בפעם מעלה הביקורת ליקויים חמורים הנובעים מכך, שיחידות הממשלה או מוסדות המדינה, שאינם עוסקים בפעולות בנייה בדרך כלל, מבצעות עבודות בנייה הדרושות לצורכיהן, בעצמן ולא באמצעות מע"צ (ראה גם להלן, "המוסד לביטוח לאומי", בניין המוסד ביפו). נכון יהיה, אם הממשלה תתן דעתה על תופעה בלתי רצויה זו.

מחלקות ההנדסה והאפסנאות

הנהלת נמל התעופה לוד, הממונה על ההפעלה והתחזוקה של נמל התעופה לוד ושדות התעופה בתל אביב ובאילת, ממלאת את תפקידיה באמצעות חמש מחלקות: הנהלה ושירותים מינהליים; מבצעים; הנדסה; אלקטרוניקה; ואפסנאות.

בחודשים מארס—אוגוסט 1962 נערכה ביקורת במחלקות ההנדסה והאפסנאות של נמל התעופה לוד. הביקורת התרכזת בבדיקת הארגון של מחלקות אלה ושיטות העבודה הנהוגות בהן.

1. הנדסה

1. מחלקת ההנדסה אחראית לתחזוקה תקינה של מתקני ההנדסה של שדות התעופה (פרט לציוד אלקטרוני) ולפיקוח על עבודות הנעשות בשדות התעופה על ידי קבלנים. בראש המחלקה מהנדס שדות התעופה ולידו פועלים משרד טכני ו-5 יחידות משנה לביצוע התחזוקה בתחומים השונים כגון: מבנים, מסלולים וכבישים, מתקני חשמל ומים.

המחלקה מונה 47 עובדים קבועים וזמניים; היא גם מעסיקה בדרך כלל 20–30 עובדים ארעיים וכ-10 עובדי דחק, ששכרם משתלם בעיקר על ידי משרד העבודה. בשנת 1962/63 נקבע למחלקה תקציב בסך 516,100 ל"י, מזה כ-230,000 ל"י משכורת עובדים קבועים וזמניים, 115,000 ל"י בקירוב להעסקת עובדים ארעיים, והיתר לחומרים וכיוצא בזה.

תכנון וביצוע

העבודות המוטלות על מחלקת ההנדסה הן בעיקרן עבודות תחזוקה. עבודות אלה מתחלקות לשני סוגים עיקריים: תחזוקה מונעת של מתקנים ואובייקטים שונים הבאה להבטיח את פעולתם התקינה; תחזוקה שוטפת — עבודות תיקונים ועבודות הנדסיות חד-פעמיות, הנעשות בהתאם לצרכים המתעוררים מדי פעם בפעם. כוח האדם הקבוע של המחלקה — עובדים קבועים וזמניים — נועד בעיקרו לביצוע התחזוקה המונעת, ואילו לביצוע העבודות הכרוכות בתחזוקה השוטפת נועד בעיקר כוח האדם הארעי.

המחלקה אינה מכינה תכנית עבודה תקופתית לביצוע עבודות התחזוקה המונעת. כל העבודות, הן אלו של התחזוקה המונעת והן אלו של התחזוקה השוטפת, מבוצעות על סמך פקודות עבודה, שמנהלי העבודה בתחומים השונים עורכים אותן ומהנדס שדות התעופה מאשר אותן. פקודות עבודה אלה ניתנות בצורה כללית ואינן מכילות אלא את מספר העובדים, שעסקו בביצוע העבודה, ואת אומדן ההוצאות לחומרים ולשכר עבודה; חסרים בהן פרטי העבודה, מספר האובייקטים שיטפלו בהם, ממדיהם ומועדי הביצוע; חסרים גם נתונים מפורטים, שיראו, על מה מתבססים אומדני ההוצאות על שכר עבודה וחומרים. העדר הפרטים מקשה על בדיקת פקודות העבודה ואישורן על ידי מהנדס שדות התעופה. פקודות העבודה מחמת כלליותן מקשות על פיקוח הבא להבטיח ביצוע העבודה ברמה נאותה.

כיוון שאין תכנון והפרטים הקשורים בביצוע כל עבודה ועבודה אינם נקבעים מראש במידה הדרושה, אין גם אפשרות לעמוד על עומס עבודתם של העובדים הקבועים והזמניים ולקבוע, אם הם מועסקים במלוא זמן עבודתם בביצוע התחזוקה המונעת, או שניתן להטיל עליהם גם את ביצוע המלא או החלקי של עבודות התחזוקה השוטפת, הנעשות כיום על ידי העובדים הארעיים.

לדעת הביקורת יש לעבד תכנית עבודה תקופתית מפורטת לתחזוקה של רכוש נמל התעופה לרבות המחזוריות הדרושה לביצוע עבודות התחזוקה המונעת. יש להקפיד, שפקודות העבודה יכללו את כל הפרטים הדרושים לביצוע העבודה ולפיקוח עליה.

בעקבות הביקורת הונהג במחלקת ההנדסה כתב כמיות, הבא כנספח לפקודות העבודה של תחזוקה שוטפת, בו נכלל פירוט כמיות החומרים והעבודה הנדרשים.

פיקוח על עבודות

המחלקה אינה מנהלת רישומים נאותים על מהלך הביצוע של העבודות ויחידות המשנה אינן ממציאות בסדירות למחלקה דו"חות על התקדמות הביצוע. כיוון שכך, אין למהנדס שדות התעופה ידיעה מספקת על התקדמות הביצוע של העבודות, ואין ביכולתו לנקוט צעדים להחשת הביצוע, אם יש צורך בכך.

חיוב עבודות

ההוצאות לחשבון העבודות השונות נזקפות על סמך הרישומים הנעשים בצדו השני של טופס פקודת העבודה. משכורת העובדים הקבועים והזמניים נזקפת כולה לחובת עבודות התחזוקה המונעת, אף כי למעשה הם מועסקים בחלק מזמנם גם בביצוע עבודות תחזוקה שוטפת. מחמת שיטה זו של חיוב, אין הנהלת החשבונות משקפת אל נכון את העלות של עבודה מסוימת.

2. הביקורת הצביעה על העובדה, שמהנדס שדות התעופה עסוק במרבית זמנו בפיקוח על עבודות פיתוח, הנעשות על ידי קבלנים, ומשום כך אין באפשרותו להתפנות במידה מספקת לטיפול בעבודות התחזוקה של הנמל.

לתיקון המצב המליצה הביקורת לשקול מיזוגן של חמש יחידות המשנה של המחלקה לשתי יחידות — הנדסה אורחית והנדסת חשמל ומכונות — והצבת עובד מקצועי ברמה נאותה. בראש כל אחת משתי היחידות, שיוכל להקדיש את כל זמנו לתכנון וביצוע של התחזוקה בתחומו.

2. אפסנאות

מחלקת האפסנאות של נמל התעופה מופקדת על שני תחומי פעולה: האחד — ניהול נכסים וטיפול בזכיונות; והשני — ניהול המחסן, האיננוטר ועריכת קניות. במחלקה מועסקים 7 עובדים. בדיקה, שנערכה בשנת 1960, על הטיפול בזכיונות, תוצאותיה סוכמו בדו"ח השנתי 11 (עמ' 270).

קניות

סדרי הטיפול בבקשות לקניית סחורות — הבאות מהמחסן או מהיחידות הצורכות — לא הבטיחו טיפול מהיר בהזמנות ואספקת סחורות תוך תקופה סבירה: לא נוהל רישום נאות של בקשות לקניית סחורות, שיוכל לשמש לצורך מעקב אחרי ביצוען. דבר זה הביא בין השאר לפיגורים, שנעו בין 1 ל-4 חודשים, באספקת הסחורות, שברובן נרכשו מספקים מקומיים. אף לא היה נהוג משלוח הודעות ליחידות המזמינות על קבלת הסחורות במחסן, כך שהן נאלצו לעקוב בעצמן אחרי הספקת הסחורות שהזמינו.

המחסן והאיננוטר

סדרי האחסנה של הסחורות. מחסן נמל התעופה — מחסן ראשי וכמה מבנים קטנים — תופס שטח של כ-1,000 מ"ב. במחצית שנת 1962 היו רשומים בכרסטת המחסן כ-11,500 סוגים של סחורות, שמחיר הקנייה שלהן הסתכם ב-420,000 ל"י בקירוב.

חלק מהסחורות, שאינן מאוחסנות במחסן המקורה, מפורזות בחצר, המגודרת רק בחלקה ואין כל מניעה להיכנס אליה; חלק מהמבנים הקטנים, שהם צריפים, רעועים, קירותיהם ודלתותיהם שבורים.

פריטי האינוונטר המאוחסנים במחסן ובמבנים הקטנים היו מונחים בצפיפות וללא סדר, דבר שהקשה על איתורם ועל הגישה אליהם; מצב זה אף הגדיל את הסיכון במקרה של שריפה.

בעקבות הביקורת נקטה הנהלת נמל התעופה צעדים לשיפור סדרי האחסנה של הסחורות. ניהול המלאי. בדיקת מדגם של כרטיסי המלאי של הסחורות שכללה 1135 כרטיסים — 10% מכלל הכרטיסים — העלתה, שב-25% מהכרטיסים לא נרשם כל ניפוק של סחורה מאז שנת 1959, דהיינו במשך שלוש וחצי שנים. יתר על כן, במרבית הכרטיסים האלה לא נרשמה כל הנפקה של סחורה מיום רכישתה עוד לפני שנת 1959.

החזקת סחורות ללא תנועה, ובמיוחד בממדים כה ניכרים, גורמת, מלבד הוצאות אחסנה ורביית על ההון המושקע, קשיים ללא צורך בסדרי המחסן ולעתים לירידת ערכן של הסחורות מחמת התיישנותן. חשיבות העניין הוכרה על ידי הנהלת נמל התעופה, שמינתה בחודש מאי 1961 ועדה לטיפול בעניין זה והטילה עליה להגיש את המלצותיה תוך שלושה חודשים. הוועדה התכנסה פעמים מספר והפסיקה את פעולתה, בלא שהגישה סיכומים והמלצות.

כדי להסדיר את חידוש מלאי הסחורות ולמנוע מחסור בסחורות, בעת שיהיה צורך בהן, נקבע בתקנון הכספים והמשק (תכ"ס) של החשב הכללי, שבכרטיסי המלאי של הסחורות יירשמו כמויות המינימום והמאכסימום, שיש לאחסן מכל סחורה. נתברר, שרק בכ-25% מהכרטיסים נעשו רישומים כאלה. קביעת הכמויות הנדרשות ורישומן נעשו לפני 7 שנים, והן מבוססות על הצרכים באותו זמן. הכרטסת פסקה אפוא לשמש מכשיר יעיל להבטחת רמות מלאי נאותות.

מן הראוי, שהנהלת נמל התעופה תתן דעתה מחדש לעניין רמות המלאי הרצויות שבמח"סניה: מן הראוי לבדוק, אילו פריטים יש להמשיך בהחזקתם במלאי ואילו ניתנים למכירה. יש גם לקבוע את כמויות המינימום והמאכסימום של הפריטים השונים, שיש להחזיק במחסן, ולעדכן קביעה זו כל תקופת זמן, שתוחלט עליה כדי להבטיח את שינויי הכמויות בהתאם למסיבות המשתנות.

ניהול האינוונטר. אינוונטר שדות התעופה מונה 17,500 פריטים, שמרביתם נמצאים ביחידות השונות וחלקם במחסן.

הבדיקה העלתה:

— הרישומים בכרטסת האינוונטר של המחסן נעשו בפיגור של חודש וחצי והרישומים של אספקת ציוד ליחידות בגליונות האינוונטר שלהם — בפיגור של למעלה משנה.

— הוראות תקנון הכספים והמשק (התכ"ס) של החשב הכללי קובעות, שיש לבדוק באופן שוטף וסדיר, ולפחות פעמיים בשנה, אם כל המלאי נמצא בהתאם לרישום בספרים. מאז שנת 1956/57 לא נערכה ספירה של האינוונטר המצוי במחסן וביחידות, וכתוצאה מכך

אין לדעת, אם כל האיגונוטר שבמחסן, או זה שנמסר ליחידות או לעובדים בודדים, עדיין קיים.

במשך תקופה ארוכה לא נערכה ספירת מלאי, ויש לראות בכך ליקוי חמור במיוחד בנמל התעופה לוד, בו נעשו שינויים ושיפוצים רבים במשך הזמן, שהיו כרוכים בהעברות רבות של ציוד וריהוט. יש גם לשים אל לב, שתנועת הקהל בנמל התעופה היא רבה.

בעקבות הביקורת חוסל הפיגור ברישום האיגונוטר בכרטסת והוחל בספירת מלאי של הציוד והריהוט, שנמסר ליחידות או לעובדים בודדים.

תיקון ליקויים

התפתחות למפעל עסקי

ד"ח שנתי 12, עמ' 210

במערכת החשבונות של נמל התעופה לא הוכנסו השינויים המתחייבים מהתפתחותו של הנמל לקראת מפעל עסקי. חשבונותיו של הנמל מתנהלים כחשבונות של יחידות ממשלתיות ארגוניות, דהיינו על פי שיטת מזומנים. הפנקסים מנוהלים על ידי משרד התחבורה שבירושלים וחשב המשרד מבצע את התשלומים של מינהלת הנמל. כדי לאפשר למינהלת הנמל לעמוד על מצב החשבונות של לקוחותיו הונהגו בנמל הסדרי רישום נפרדים מחוץ למערכת החשבונות המרכזית של המשרד בירושלים. הסדרים אלה לא הביאו לתוצאות חיוביות, כיוון שהרישומים אינם ניתנים לאימות בשיטות הבידוק המקובלות.

מבקר המדינה ציין שמן הראוי לבחון, איזו צורה ארגונית יש לשוות לנמל, כדי שאפשר יהיה לנהלו על בסיס עסקי תוך שמירה על הפיקוח הממשלתי, הדרוש בשל תפקידיו הממלכתיים — ובתוכם הבטחוניים — והכלל-ציבוריים של הנמל.

טרם נעשו צעדים לשינוי מעמדו הארגוני של הנמל. בחודש דצמבר 1962 מינה שר התחבורה ועדה משרדית, עליה הוטל להציע הצעות שתכליתן לאפשר הגדרת מעמדו של הנמל.

אשר למערכת החשבונות, הודיע משרד התחבורה בחודש דצמבר 1962, שיגש לפתרון הבעיה, לאחר שיוגדר מעמדו של הנמל.

סדרי השמירה בנמל תעופה לוד

ד"ח שנתי 12, עמ' 212

רכושה של המדינה, של חברות התעופה, ובעלי הזכויות בנמל תעופה לוד נשארו בלא שמירה בלילות, בשבתות ובחגים, כשצוותות עובדי הנמל אינם במקום.

בחודש נובמבר 1962 הוטל על יחידת הכבאים של נמל התעופה לוד לקיים שמירה על הרכוש בלילות, בשבתות ובחגים.