الجمهورية اللبنانية

مجلس النواب

دولة رئيس مجلس النواب الاستاذ نبيه بري المحترم

الموضوع: سؤال الى الحكومة يتعلق بعدم تشغيل معملي المحركات العكسية في الذوق والجية، والكلفة المالية والاقتصادية المترتبة على ذلك، وتحديد المسؤوليات.

المستند: المادة ١٢٤ من النظام الداخلي لمجلس النواب.

استناداً إلى أحكام الدستور والنظام الداخلي لمجلس النواب لا سيما المادة ١٢٤ منه، حق النائب في توجيه الأسئلة إلى الحكومة، أتوجه بالسؤال الآتي:

حيث إن مؤسسة كهرباء لبنان تؤمّن حالياً تغذية محدودة للمواطنين، تدور في حدود ساعتين إلى أربع ساعات يومياً، ويمكن اعتماد نحو ٣ ساعات يومياً كمعدل تقريبي لأغراض المقارنة.

وحيث إن الجزء الأساسي من الإنتاج المتاح يأتي حالياً من معملي دير عمار والزهراني العاملين على الغاز أويل.

وحيث إن معملي المحركات العكسية في الذوق والجية، بقدرة إجمالية تقارب ٢٧٠ ميغاوات، لا يزالان خارج الخدمة.

وحيث صدر بتاريخ ٢٠٢٦/٣/٣١ عن النيابة العامة التمييزية القرار المرفق الذي ألزم مشغّل معملي المحركات العكسية في الذوق والجية، بالاستمرار في أعمال حفظ التجهيزات Preservation في المعملين إلى حين تسليمها إلى مؤسسة كهرباء لبنان حسب الأصول، كما سمح للمؤسسة بالكشف على المنشآت والمخازن وقطع الغيار للتأكد من استمرار أعمال الحفظ.

وحيث إن عملية التسليم النهائي لم تتم، بحسب المعطيات المتوافرة، حتى تاريخه، كما أن مخزون الفيول موجود في خزانات المعملين بما يتيح إعادة التشغيل متى اتخذ القرار بذلك.

وحيث إن الفارق في أسعار الوقود أصبح كبيراً جداً، إذ بلغ وفق أحدث تقييم منشور متاح حتى ١٢ أيلول ٢٠٢٦، والعائد إلى ١٠ أيلول، نحو ٦٢٧ دولاراً للطن للفيول أويل ١%، مقابل نحو ١,٥٣٦ دولاراً للطن للغاز أويل ٠,١٪

وحيث إنه، عند تطبيق هذه الأسعار على معدلات استهلاك الوقود المعروفة لهذه المعامل، تصبح كلفة الوقود وحده لإنتاج الكهرباء تقريباً نحو ١٢,٣ سنتاً أميركياً للكيلوواط ساعة في محركات الذوق والجية، مقابل حوالي ٢٧سنتاً في الزهراني، و ٣١ سنتاً في دير عمار، أي بمتوسط يقارب ٢٩سنتاً للكيلوواط ساعة للإنتاج على الغاز أويل.

وبعبارة أبسط:

الكهرباء من محركات الذوق والجية تكلف من حيث الوقود أقل من نصف كلفة الكهرباء المنتجة حالياً من دير عمار والزهراني على الغاز أويل.

وحيث إن تشغيل قدرة معملي الذوق والجية البالغة نحو ٢٧٠ ميغاوات على مدار ٢٤ ساعة ينتج حوالي ٦,٤٨ ملايين كيلوواط ساعة يومياً، وهي كمية يمكن، بحسب الحمل الفعلي على الشبكة، أن تعادل تقريباً ساعتين إلى ثلاث ساعات تغذية إضافية يومياً للمواطنين.

وحيث إن أثر تشغيل المعملين لا يقتصر على إضافة ساعات تغذية، بل يؤدي أيضاً إلى خفض متوسط كلفة الكهرباء المنتجة.

ففي سيناريو وسطي ومبسّط، تكون فيه التغذية الحالية حوالي ٣ ساعات يومياً بمتوسط كلفة وقود يقارب ٢٩ سنتاً للكيلوواط ساعة، ويضيف تشغيل الذوق والجية ما يعادل حوالى ساعتين ونصف من التغذية بكلفة تقارب ١٢,٣ سنتاً، يصبح الوضع كما يلي:

الوضع الحالي، نحو ٣ ساعات تغذية يومياً، بمتوسط كلفة وقود يقارب ٢٩ سنتاً/ ك.و.س.

بعد تشغيل الذوق والجية، نحو ٥,٥ ساعات تغذية يومياً، فيما ينخفض متوسط كلفة الوقود الموزونة لمجمل الكهرباء المنتجة إلى نحو ٢١,٤ سنتاً/ ك.و.س.

أي انخفاض يقارب ٢٦٪ في متوسط كلفة الوقود، وفي الوقت عينه ترتفع التغذية بحوالي ٨٣٪ تقريباً، من ٣ إلى ٥,٥ ساعات يومياً.

وحيث إن هذه النتيجة تبقى جوهرية حتى مع تغير عدد ساعات التغذية، ففي حال كانت التغذية الحالية بين ساعتين وأربع ساعات، وأضاف تشغيل الذوق والجية ما يعادل ساعتين إلى ثلاث ساعات، يمكن أن ينخفض متوسط كلفة الوقود من حوالي ٢٩ سنتاً إلى نطاق يقارب ١٩ إلى ٢٣,٤ سنتاً للكيلوواط ساعة، أي بخفض يتراوح تقريباً بين ١٩ و ٣٥٪ بحسب السيناريو.

وحيث إن الأثر المالي المباشر يظهر أيضاً عند مقارنة كلفة إنتاج الـ ٦,٤٨ ملايين كيلوواط ساعة يومياً بما يلي:

كلفة وقود إنتاجها من الذوق والجية تقارب ٧٩٧ ألف دولار يومياً، في حين أن إنتاج الكمية نفسها على الغاز أويل، بمتوسط كلفة يقارب ٢٩ سنتاً للكيلوواط ساعة، يكلف حوالي ١,٨٨ مليون دولار يومياً، أي بفارق اقتصادي يقارب ١,٠٨ مليون دولار يومياً أو حوالي ٣٢,٥ مليون دولار شهرياً.

ويمثل هذا الرقم الكلفة الإضافية التي كان يمكن تجنبها إذا جرى إنتاج الكمية نفسها على الغاز أويل بدلاً من إنتاجها بواسطة المحركات العكسية، ولا يشكل حكماً خسارة محققة إلا بقدر ما تكون هذه الطاقة قد استعيض عنها فعلياً بإنتاج أعلى كلفة.

وحيث إن المشكلة لا تتوقف عند مؤسسة كهرباء لبنان، لأن عدم توفير ساعتين إلى ثلاث ساعات إضافية من كهرباء الدولة يعني بقاء المواطنين مضطرين إلى الاعتماد خلال هذه الساعات، كلياً أو جزئياً، على المولدات الخاصة.

وحيث حددت وزارة الطاقة والمياه تعرفة المولدات الخاصة لشهر آب ٢٠٢٦ في المدن والمناطق الواقعة دون ٧٠٠ متر بـ ٤٨,٢٤١ ليرة لبنانية لكل كيلوواط ساعة، أي ما يعادل حوالى ٥٣,٨ سنتاً أميركياً للكيلوواط ساعة وفق سعر صرف ٨٩,٧٠٠ ليرة للدولار المعتمد في التسعيرة .

وحيث إن قيمة ٦,٤٨ ملايين كيلوواط ساعة يومياً وفق تعرفة المولدات الخاصة تبلغ حوالي ٣,٤٩ ملايين دولار يومياً، في حين أن كلفة الوقود لإنتاج الكمية نفسها من الذوق والجية تقارب ٠,٨٠مليون دولار يومياً. أي بفارق مرجعي يصل إلى نحو ٢,٦٩ مليون دولار يومياً.

أو حوالي ٨٠,٧ مليون دولار شهرياً، وهذا الرقم لا يمثل هدراً مباشراً في المال العام، لأن تعرفة المولدات تشمل عناصر كلفة وربحاً تتجاوز كلفة الوقود، لكنه يبيّن بوضوح حجم العبء الاقتصادي الذي يتحمله المواطنون والاقتصاد نتيجة عدم إنتاج هذه الطاقة من معامل مؤسسة كهرباء لبنان واضطرارهم إلى تأمينها من مصادر خاصة أعلى كلفة.

وحيث إننا نكون بالتالي أمام معادلة يصعب تجاهلها:

تشغيل المعملين يمكن أن يرفع التغذية، في السيناريو الوسطي، من حوالي ٣ ساعات إلى حوالي ٥,٥ ساعات يومياً، أي بزيادة تقارب ٨٣٪.

وفي الوقت عينه يخفض متوسط كلفة الوقود للكهرباء العامة من حوالي ٢٩ سنتاً إلى حوالي ٢١,٤ سنتاً للكيلوواط ساعة، أي بنحو ٢٦٪ ويحد، في الوقت عينه، من عبء اقتصادي محتمل على المواطنين قد يصل، في السيناريو الأقصى للمقارنة مع المولدات الخاصة، إلى حوالي ٨٠,٧ مليون دولار شهرياً.

وحيث إن استمرار عدم تشغيل المعملين، لا يمكن عندئذ اعتباره مجرد شأن تشغيلي أو خلاف تعاقدي، بل يصبح مسألة تتعلق مباشرة بحسن إدارة المال العام، وكلفة الكهرباء، والأعباء التي يتحملها المواطنون، والمسؤولية الإدارية والمالية عن تفويت وفر بهذا الحجم.

وحيث إن المسؤولية، عند ثبوت الضرر، لا تقتصر على من اتخذ قراراً صريحاً بعدم التشغيل، بل تشمل أيضاً من امتنع عن اتخاذ القرار اللازم، أو تسبب في تأخير غير مبرر، أو أبقى هذا الوضع قائماً رغم علمه بنتائجه المالية والاقتصادية.

لذلك نسأل الحكومة:

١. ما هو السبب الفعلي الذي حال حتى اليوم دون تشغيل معملي المحركات العكسية في الذوق والجية، في ظل عدم إتمام عملية التسليم النهائي، واستمرار وضع الـ Preservation، وتوافر الوقود في خزانات المعملين؟

٢. ما هي الكلفة الفعلية للكيلوواط ساعة من حيث الوقود في كل من الذوق والجية والزهراني ودير عمار، وفق الأسعار الحقيقية التي تدفعها مؤسسة كهرباء لبنان؟

٣. هل تؤكد الحكومة أن تشغيل المعملين يؤدي إلى خفض متوسط كلفة الوقود لمجمل الكهرباء المنتجة؟ وما هو هذا المتوسط قبل تشغيلهما وبعد تشغيلهما؟

٤. ما هو الوفر المالي الفعلي الذي كان يمكن تحقيقه منذ توقف المعملين، وما هي الكلفة الإضافية التي تحملتها مؤسسة كهرباء لبنان، إن وجدت، نتيجة الاعتماد على إنتاج أعلى كلفة؟

٥. ما هي كلفة الفرصة الضائعة على الاقتصاد والمواطنين نتيجة عدم تأمين الساعات الإضافية واضطرار المواطنين إلى الاعتماد على المولدات الخاصة؟

٦. من اتخذ قرار إبقاء المعملين خارج الخدمة، أو وافق عليه، أو تسبب في استمراره؟ وهل تم قبل اتخاذ هذا القرار أو استمرار العمل به احتساب الأثر المالي والاقتصادي المترتب عليه؟

٧. هل كان للنزاع المالي أو التعاقدي بين مؤسسة كهرباء لبنان والمشغّل، أو للتأخير في إنجاز عملية التسليم، أي أثر في عدم تشغيل المعملين؟ وإذا كان الجواب إيجاباً، فمن يتحمل مسؤولية السماح لخلاف تعاقدي أو إداري بأن ينعكس كلفة على المال العام والمواطنين؟

٨. وفي حال تبين أن تشغيل المعملين كان ممكناً وأن عدم تشغيلهما أدى إلى تفويت وفر مالي أو تحميل الدولة والمواطنين أعباء كان بالإمكان تجنبها، فمن يتحمل المسؤولية الإدارية والمالية عن ذلك، وما هي الإجراءات التي ستتخذها الحكومة لتحديد المسؤوليات ومحاسبة المقصرين واسترداد أي ضرر لحق بالمال العام؟

وعليه، نطلب من الحكومة جواباً واضحاً ومحدداً بالأرقام، ولا سيما عن الأسئلة الآتية:

لماذا تبقى قدرة إنتاجية تكلف حوالي ١٢,٣ سنتاً للكيلوواط ساعة خارج الخدمة، فيما يتم الإنتاج على وقود يكلف حوالي ٢٩ سنتاً للكيلوواط ساعة كمعدل؟

لماذا يحصل المواطن على نحو ٣ ساعات تغذية إذا كان تشغيل هذه القدرة يمكن أن يرفعها إلى نحو ٥,٥ ساعات، وفي الوقت نفسه يخفض متوسط كلفة الوقود بحوالي ٢٦٪؟

وما هو الوفر الذي فُوّت حتى اليوم، وما هو حجم العبء الاقتصادي الذي ترتب على المواطنين، والذي يمكن أن يصل في المقارنة المرجعية مع المولدات الخاصة إلى نحو ٨٠,٧ مليون دولار شهرياً، ومن يتحمل مسؤولية ذلك؟

بيروت فيه: ٢٠٢٦/٩/١٤ النائب

بلال عبدالله