

# НА ЧАЕС НЕМАЄ ПРОСТИХ РОБІТ

**В процесі експлуатації Чорнобильської АЕС на складі свіжого ядерного палива (СЯП) накопичилося 68 складок дефектного палива і 3 ТВЕЛи, які раніше були одержані як зразки. З них 36 складок були перевезені з приміщення зберігання й підготовки палива (ПЗПП) четвертого блоку, де знаходилися на момент аварії 1986 року. Частина палива була пошкоджена в процесі технологічних операцій при експлуатації й перевезеннях. Питання, що робити з цим паливом, постійно виникало в процесі експлуатації ЧАЕС, але з різних причин його рішення відкладалося. Врешті-решт, настав момент, коли відкладати проблему надалі було вже неможливо. Подробицями поділився начальник відділу ядерної безпеки Євгеній Лебедев:**

– Коли 2002 року Чорнобильська АЕС одержала спеціальну ліцензію, там, у числі особливих умов її дії, було вже конкретно передбачено звільнення складу свіжого палива. Після цього ми були зобов'язані зайнятися цим питанням інтенсивніше. Нами розглядалося декілька варіантів поводження з пошкодженим паливом. Один з варіантів – відправка на завод-виробник, другий – розміщення його у СВЯП-2, що будувалося. У 2005 році був підписаний контракт із заводом-виробником (причому завод був готовий заплатити за повернене паливо). Відповідно, другий варіант, який вимагав внесення змін до проекту й виготовлення додаткових модулів, відпав сам собою. Але й перший варіант вимагав рішення цілого комплексу проблем.

## **– Наприклад?**

– Свого часу паливо на станцію завозилося по тій же вітці, якою ми їдемо на роботу. Ми припускали, що так само його й відправимо. Але, як ви пам'ятаєте, нам доводиться перетинати невелику ділянку території Білорусі. Почали листу-

вання з Промтехнаглядом Республіки Білорусь – і отримали відмову, яка була обґрунтована нібито тим, що між Україною й Білоруссю відсутня міждержавова угода про транзит радіоактивних матеріалів і ядерного палива. Ми почали розглядати варіант перевезення палива в обхід Білорусі, по залізничній вітці, яка йде через станцію Янів, але, на жаль, виявилось, що ця вітка непридатна до експлуатації, її ремонт оцінювався в декілька десятків мільйонів гривень – природно, цей варіант теж автоматично відпадав. Залишався останній варіант – транспортування автомобільним транспортом до найближчої працездатної залізничної станції. Було ухвалене відповідне рішення – і почалася інтенсивна робота. Слід зазначити, що вона починалася з нуля, оскільки ЧАЕС раніше не виконувала відправку свіжого ядерного палива ні автомобільним транспортом, ні навіть залізничним. Це зумовило необхідність отримання ліцензії на перевезення СЯП автотранспортом, для чого потрібно було підготувати документ що-

до обґрунтування безпеки, виконати дооснащення транспортного засобу спеціалізованою платформою – і багато іншого. У результаті, в ліцензії був унесений пункт, що дозволяє транспортування дефектного свіжого ядерного палива автомобільним транспортом. В той же час, за умовами контракту, ми могли перевозити в наданих контейнерах тільки паливо з герметичними ТВЕЛами. У нас, на жаль, було паливо, де оболонка опинилася пошкодженою. Тому передусім була проведена дезактивація всього палива і досягнуті ті контрольні рівні, які нам регламентував виробник. Далі була розроблена процедура і виготовлено пристосування для витягання негерметичних ТВЕЛів з тепловиділяючих складок. З машинобудівним заводом була досягнута домовленість про те, що вони приплюють нам окремих спеціалізований контейнер для перевезення негерметичних ТВЕЛів, тому нам довелося додатково розробляти обґрунтування на перевезення даного контейнера. Врешті-решт, 2008 року ми були готові до завершення цього процесу, але, на жаль, експертиза з українського боку дещо загальмувалася, і ми не встигли вчасно подати заявку на завод для включення до графіка перевезень. Тому 2008 року ми не зуміли здійснити те, що планували. Завдання плавно перейшло на 2009 рік, а це означало продовження всього і вся, в тому числі й ліцензії на імпорт ядерних матеріалів російською стороною.

**– Але і в 2009-му вивіз провести не вдалося?**

– Минулого року процес продовження ліцензії на імпорт з боку росіян затягнувся, причому регулюючий орган РФ

заявив, що якщо за цією ліцензією не буде здійснено перевезення СЯТ з Чорнобильської АЕС, то далі ліцензія продовжена не буде. Таким чином, у нас залишалася остання можливість вивезти паливо зі станції. Проте, російська сторона попросила тайм-аут до 2010 року – у зв'язку з тим, що їм потрібно було провести ревізію і доукомплектацію контейнерів.

Склад з порожніми контейнерами (у тому числі і спеціалізованим, – під наші негерметичні Твेलи) прибув на станцію Вільча 26 лютого. Після прибуття складу на станцію призначення почалася безпосередня робота з переупаковки палива з наших контейнерів у заводські. До речі, ті контейнери, які були в нас на складі, в принципі, схожі на заводські, але на них відсутні сертифікати безпеки – в Росії перевезення палива на АЕС проводяться тільки в сертифікованих контейнерах. Виникли деякі проблеми, тому в перший день ми змогли тільки привезти контейнери, але завантажити їх не вдалося. Треба сказати, що з боку машинобудівного заводу був досить прискіпливий представник по радіаційній безпеці. Він постійно був присутній при проведенні робіт і, в частині забезпечення радіаційної безпеки, вимагав виконання контракту в повному об'ємі. З іншого боку, ми тепер спокійні: завод уже не може пред'явити нам жодних претензій. Наступного дня перна партія з трьох контейнерів з паливом пішла на станцію Вільча. Наш персонал все це вантажив на залізничні платформи. Виникали певні затримки, пов'язані зі складністю самого процесу вантаження контейнерів, проте у нас був визначений кінцевий термін відправки, і ми робили все, щоб у нього вкластися.