

О Стратегии развития патентной экономики, изобретательства и трейдинга запатентованных инноваций авиакомплекса

On the Strategy for the Development of the Patent Economy, Invention and Trading of Patented Innovations of the Aviation Complex

doi 10.26310/2071-3010.2021.275.9.001

Н. П. Селиванов,

д. т. н., профессор, вице-президент, академик Российской инженерной академии (РИА), патентный поверенный РФ и ЕАПО, руководитель проекта «Стратегия», Москва
✉ fidia@bk.ru

N. P. Selivanov,

PhD in Technology, Professor, Vice President, Academician of the Russian Academy of Engineering (RIA), Patent Attorney of the Russian Federation and EAPO, Head of the Strategy project, Moscow

Б. Б. Леонтьев,

д. э. н., профессор, генеральный директор ООО «Федеральный институт сертификации и оценки интеллектуальной собственности и бизнеса», академик РАЕН, эксперт НЦПИ Минюста РФ

B. B. Leontiev,

PhD in economics, Professor, Director General of the Federal Institute for Certification and Evaluation of Intellectual Property and Business, Academician of the Russian Academy of Natural Sciences, expert of the NCPI of the Ministry of Justice of the Russian Federation

О. В. Шишкова,

начальник управления интеллектуальной собственности ОКБ им. А. Льюльки филиал ПАО «ОДК-УМПО» (2002-2021), руководитель центра компетенций по работе с результатами интеллектуальной деятельности ОДК (2019-2021), членкор РИА (2022)

O. V. Shishkova,

Head of the Department of Intellectual Property, OKB im. A. Lyulki branch of UEC-UMPO (2002-2021), head of the competence center for working with the results of intellectual activity of the UEC (2019-2021), corresponding member of RIA (2022)

А. С. Вдовенко,

директор инициативной школы патентования ПАО «Ил» в 2018-2020 гг.

A. S. Vdovenko,

director of the initiative school of patenting «IL» in 2018-2020

В. Н. Селиванов,

членкор Российской инженерной академии, патентный поверенный РФ

V. N. Selivanov,

Corresponding Member of the Russian Academy of Engineering, Patent Attorney of the Russian Federation

М. С. Селиванова,

академический советник Российской инженерной академии, референт по экономике интеллектуальной собственности

M. S. Selivanova,

academic adviser of the Russian Academy of Engineering, lecturer in the economics of intellectual property

Д. А. Ситишко,

к. ю. н., членкор РИА

D. A. Sitishko,

PhD in Law, Corresponding Member of RIA

В статье рассказывается о разработанной авторами концепции стратегии развития патентной экономики через расширение изобретательства, патентования и трейдинга запатентованных инновационных результатов интеллектуальной деятельности на авиационном предприятии.

Фундаментальным результатом инновационной политики развития патентной экономики является совершенствование творческого мышления и профессионального мастерства сотрудников, рост изобретательства, эффективности патентуемых технических решений и приравненных к ним других результатов интеллектуальной деятельности, постоянное формирование новых и повышение результативности модернизируемых действующих технологий в авиастроении.

The article describes the concept of the patent economy development strategy developed by the authors through the expansion of invention, patenting and trading of patented innovative results of intellectual activity in an aviation enterprise.

The fundamental result of the innovation policy for the development of the patent economy is the improvement of creative thinking and professional skills of employees, the growth of invention, the effectiveness of patented technical solutions and other equivalent results of intellectual activity, the constant formation of new and the improvement of the effectiveness of modernized existing technologies in the aircraft industry.

Ключевые слова: стратегия развития, патентная экономика, трейдинг, изобретательство, инновационная политика, авиакомплекс.

Keywords: development strategy, patent economy, trading, invention, innovation policy, airline complex.

1. Проблемы инноваций авиапрома

К важнейшим показателям инновационной экономики авиационного предприятия, авиакомплекса относятся материальные и нематериальные активы, их наличие и соотношение в инновациях в стоимостном и удельном выражении, динамика роста и развития. Материальные активы характеризуют базовую состав-ляющую активов, мощность производственной базы предприятия, возможность выпуска и обслуживания авиационной техники — летательных аппаратов.

Нематериальные активы — наиболее динамичный вид активов авиапредприятий, отражающий динамику роста инновационных технологий, интеллектуальный вклад в совершенствование основных показателей выпускаемой продукции. Нематериальные активы улучшают в целом структуру активов, их

объем, рентабельность, стабильный прирост активов предприятия, образуя базу для патентной и, соответственно, инновационной экономики на основе интеллектуальной собственности. Для развития этой базы на авиапредприятиях необходим постоянный прирост числа запатентованных результатов интеллектуальной деятельности, имеющих экономически значимую рыночную стоимость патентов и ноу-хау. Согласно законодательству Российской Федерации при выполнении НИОКР завершённым признается результат интеллектуальной деятельности, подтвержденный патентами или свидетельствами.

К сожалению, в настоящее время на среднем-статистическом авиакомплексе нет достаточного количества экономически значимых действующих патентов на изобретения, полезные модели, промышленные образцы и других юридически оформленных прав на интеллектуальную собственность, включая

компьютерные программы, базы данных и средства индивидуализации. Такая ситуация может свидетельствовать об упущенной экономической выгоде предприятия. В авиакомплексе, впрочем, и не только в нем одном, обстоятельного подхода к патентованию результатов интеллектуальной деятельности, как к средству наработки и наращивания нематериальных активов и оздоровления инновационной экономики, пока не выработано. Видимо, пока не найдены ответы на простые и жизненно важные вопросы: «Что и зачем патентовать? Что дадут инновационной экономике предприятия запатентованные результаты интеллектуальной деятельности, кроме расходов на вознаграждения авторов и поддержание действия патентов?».

На первый взгляд, судя по числу зарегистрированных прав, прорывных результатов интеллектуальной деятельности, перспективных инновационных технологий в авиастроении пока явно недостаточно. Однако, в действительности это не совсем так. Опираясь на многолетний опыт решения эвристических и экономических задач, берем на себя смелость утверждать, что на каждом российском авиапредприятии, разрабатывающем, производящем, испытывающем или эксплуатирующем крылатые машины, можно при необходимости дополнительно выявить и запатентовать множество ценных технических решений. Просто на них следует посмотреть внимательным профессиональным взглядом, творчески доработать, довести до ума и представить экспертизе. Но на среднестатистическом авиапредприятии пока никто об этом всерьез не задумывался. От управленцев можно порой услышать: «Жили как-то без нее и теперь обойдемся». Однако, мировой опыт показывает, что уже «не обойдемся». Пренебрежительное отношение интеллектуальной собственности, чревато крупными провалами в экономике предприятия. Постоянно рождаемые и вводимые в экономику инновации — это единственно верный способ выживания в условиях необходимости импортозамещения.

Нынешняя ситуация характеризуется недостаточным развитием патентования изобретений, отсутствием достойного или просто заметного в экономике авиакомплекса числа действующих патентов и свидетельств на объекты авторского права — компьютерные программы, базы данных и средства индивидуализации, не говоря уже о явных проблемах развития торговли (трейдинга) в сфере интеллектуальной продукции. Эти неблагоприятные обстоятельства накапливались в течение длительного времени. Это произошло и происходит в том числе из-за недостатка гносеологических, эвристических и патентно-экономических знаний у менеджеров всех рангов, экономистов и технических специалистов — конструкторов и технологов, не знающих реальных возможностей и многогранной роли патентования изобретений. У экономистов нет реального понимания требуемого предприятиям количества действующих патентов с экономически весомыми объемами исключительного права, необходимого и достаточного для достойного развития современного авиастроения и авиации на базе патентной экономики предприятий

авиапрома. Пока еще нет понимания истинной роли никем не разбуженной отрасли патентной экономики интеллектуальной собственности, без которой нет признанных законом инноваций и никакой достойной конкурентоспособности.

2. Решение проблемы

Одной из важнейших задач текущего периода является требование научиться изобретать и патентовать изобретения на уровне, отвечающем не только всем условиям охраноспособности, но и еще одному, пожалуй, самому главному условию максимальной экономической эффективности — быть используемыми в производстве и, следовательно, участвовать в повышении рентабельности экономики предприятия. Решить ее можно лишь при поисках и использовании возможностей превращения патентов в высокорентабельные системообразующие нематериальные активы как фундамент инноваций авиапрома.

Следующей должна быть поставлена задача выйти на уровень развития патентной экономики авиационного бизнеса за рубежом. Так, известно, что у корпораций типа «Boeing» два-три десятка лет назад уже было более 3 тысяч патентов, у «Airbus» — более 5 тысяч. Сегодня эти цифры существенно выше.

Мы готовы оказать необходимую помощь, передать весь не самый маленький полувекковой опыт изобретательства, патентования, трейдинга интеллектуального продукта. Наконец, мы предлагаем стратегию развития инноваций на основе изобретательства, патентования и патентной экономики интеллектуальной собственности (далее — Стратегия) для авиакомплексов, для всего дивизиона транспортной авиации, для любых других крупных предприятий Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

3. Стратегия

Важнейшей функцией предлагаемой Стратегии является то, что она объединяет и обосновывает всем участникам адекватные требованиям времени комплексы взаимосвязанных работ.

Цель Стратегии — объединить интеллектуальные ресурсы, начиная с руководства, а также объяснить как начинающим, так и опытным специалистам оптимальные возможности и проверенные многолетней практикой на отдельных предприятиях авиастроительной и других отраслей пути решения основных задач практической патентной экономики.

В частности, речь идет о технологиях выявления и творческой доработки потенциально значимых объектов в сфере патентной экономики. Одной из важнейших задач Стратегии является реализация потребности научить творческим приемам доведения ценных технических решений до охраноспособного уровня с обязательным их патентованием и дальнейшей постановкой исключительных прав интеллектуальной собственности на баланс предприятия.

Наземные и летные испытания создаваемых или прошедших ремонт летательных аппаратов (далее — ЛА) выявляют слабые места в конструктивных реше-

ниях и инженерных системах, степень соответствия требуемому уровню надежности, оптимальности аэродинамических форм ЛА и его отдельных элементов — крыла, фюзеляжа и хвостового оперения, и других узлов ЛА, в том числе выявленные в процессе эксплуатации ЛА. Комплексные результаты испытаний могут служить базой для доработок, включаемых в реестры НИОКРов, а также в реестры объектов для выполнения по Стратегии служебных и охраноспособных учебных изобретений и приравненных к ним объектов интеллектуальной собственности.

На их основе корректируют требующие улучшения существующие технологии производства и формируют инновационные разработки. Таким образом, Стратегия с разработанными в ней эффективными инновационными приемами приобщения к массовому изобретательству конструкторов, технологов и представителей других специальностей, обретает форму механизма системного обновления техники и технологий с одновременным повышением эвристической, патентно-экономической и трейдинговой квалификации сотрудников авиакомплекса.

Попытаемся рассказать о путях превращения запатентованных технических решений в инструмент инновационной политики предприятия и далее в объекты рентабельных торговых (трейдинговых) операций, начиная с взаимовыгодных патентно-экономических отношений между предприятиями ОАК.

4. Возможности стратегии

Разработанная и предлагаемая к исполнению Стратегия открывает различные возможности качественного решения следующих инновационных задач на примере экономики среднестатистического авиакомплекса с параллельным распространением на другие предприятия ОАК:

- наработку экономически значимых пакетов действующих патентов на изобретения и другие объекты интеллектуальной собственности, необходимых для снижения экономических рисков и, в итоге, общей оптимизации баланса авиакомплекса;
- повышение экономического и финансового рейтинга авиационной отрасли в России и за рубежом;
- уменьшение упущенной выгоды путем введения патентов в экономику предприятий по более высокой коммерческой стоимости;
- повышение патентной грамотности и экономической квалификации руководящих и инженерно-технических работников путем обучения профессиональному мышлению, направленному на углубленное изучение и детальное понимание инновационной сущности как ранее разработанных материальных объектов авиационной техники, так и разрабатываемой текущей конструкторской документации, технологических регламентов и регламентов эксплуатации на новые самолеты;
- своевременное и качественное импортозамещение дефицитных комплектующих, ранее получаемых из-за рубежа, на свои, российские, стабильно поставляемые комплектующие;

- выработку нового современного высокопрофессионального отношения руководителей всех рангов, конструкторов и технологов крылатой техники к уровню и качеству своей квалификации и патентной грамотности;
- понимание важности всеобщего повышения патентно-технической грамотности на базе отфильтрованной Стратегией информации, необходимой и достаточной для ответов на вопросы начинающих изобретателей-авиаконструкторов на тему: «Как разработать охраноспособную формулу изобретения на самолет, его часть, технологию и самому подготовить заявку на патент?»;
- превращение рутинного воспроизводства летательных аппаратов с быстро устаревающими техническими решениями в инновационно активное и обновляемое воспроизводство.

5. Условия успеха

Сегодня остро требуются не только смелость, но и наставничество для вхождения в инновационную сферу отношений и остродефицитную науку эвристику, обучающую изобретать. Смелость, активность и компетентность всегда дают свои замечательные плоды успешной инновационной деятельности. И потому все получится. Всегда важно помнить девиз изобретателя: «Не боги горшки обжигают».

Создание нового самолета — это всегда дело высокого интеллекта, умелых рук человека и хорошо организованной инновационной инфраструктуры. Во все исторические времена первыми все новое и лучшее делали изобретатели и инновационные менеджеры-технари, движимые неугасимым желанием подарить людям очередную новинку, содержащую своего рода «вершину материализованной творческой мысли» своего времени. Данная Стратегия — это интегратор интеллектуалов и важнейший профессиональный помощник в развитии творческих способностей и использования инновационных возможностей предприятия и персонала. В Стратегии предусматривается постоянно действующий Корпоративный центр обучения изобретательству и патентованию в авиационном комплексе (далее — *Корпоративный центр*). Он необходим для развития современной высококонкурентной инновационной экономики компаний отрасли и роста технического уровня специалистов авиакомплекса и отрасли. Разумеется, Корпоративный центр начнет работать с момента его утверждения официальным решением руководства отрасли либо президента компании, корпорации.

6. Главное — патентная экономика

Необходимо включить деятельность Корпоративного центра в состав всех плановых работ по изобретательству и инновационной деятельности с нормальным финансированием и регулярным контролем со стороны руководства. Для стабильного наращивания капитала компании предлагаем использовать девиз Стратегии — «минимум два изобретения в год от каждого слушателя Корпоративного центра и каж-

дого технического работника предприятия». Это будет способствовать финансовому благополучию всех российских авиапредприятий, экономика которых перестанет «прихрамывать» из-за отсутствия персонала, обученного изобретать и внедрять инновации. А также поможет всем руководителям, исполнителям НИОКР, которые будут обязаны в плановом порядке завершать патентованием полученные в НИОКР результаты интеллектуальной деятельности. И будет по нарастающей восполнять отсутствие патентной экономики в отрасли через введение и развитие взаимовыгодного трейдинга интеллектуальной собственности.

Предлагаем еще раз перечитать подпункт б) п. 3 Положения по бухгалтерскому учету «Учет нематериальных активов» ПБУ 14/2007. Там достаточно ясно определено, «что не признаются российским законодательством и не могут приниматься на учет в качестве нематериальных активов незаконченные и незапатентованные результаты интеллектуальной деятельности». Это не имущество, а упущенная выгода. И пока нет на них оформленных исключительных прав, у них нет достойной коммерческой ценности. Такие работы фиксируются у финансистов как затраты де-факто, не получившие никакой выгоды для будущего развития компании.

Обращаем внимание читателей, что затраты на получение запатентованной интеллектуальной собственности, образующие ее себестоимость, составляют примерно 2–3% от рыночной стоимости патента. Спрашивается, где еще, в каком виде промышленной деятельности можно получить абсолютно легитимный продукт с таким соотношением себестоимости и рыночной стоимости продукта?

Занявшись серьезной массовой разработкой и патентованием изобретений, мы начинаем создавать своей фирме, корпорации добавочный капитал, прибавочную стоимость. Она выражается в виде официально оформленного, запатентованного и получившего законную силу исключительного права на технические решения, представляющие собой новый самолет, вертолет, на любую другую летающую технику, узлы и запчасти к ней. Словом, на все технологии, которым мы обеспечиваем патентную охрану. Тем самым мы получаем право запрещать незаконно производить и торговать нашей продукцией, самолетами и запчастями к ним. А если будут намечаться выгодные сделки по продаже получивших хорошую репутацию военных и гражданских, пассажирских и транспортных самолетов в другие страны, то необходимо безотлагательно организовать патентование нашей техники за рубежом, в странах экономических интересов России — всего, что будет включено в прайс-лист продажи самолета и запчастей к нему.

Однако, к сожалению, в российском авиапроме пока еще остается незыблемой практика, когда в многотысячном коллективе крупного авиапредприятия можно насчитать всего одного-двух, трех и, о чудо, если пятерых специалистов, которые вообще могут составить формулу и описание изобретения. А патентоведов и специалистов по экономике промышленной собственности чаще всего вообще на предприятии

ни одного. При такой практике можно забыть о росте нематериальных активов и возможных экономических победах на интеллектуальном фронте инновационного развития предприятий. И сегодня, и тем более в обозримом будущем!

7. Стратегия поможет

Исправить положение поможет наша Стратегия. Чтобы повысить патентно-техническую грамотность и понимание роли охраняемых патентами результатов интеллектуальной деятельности в экономике средне-статистического авиакомплекса ОАК руководящими и техническими работниками всех уровней, необходимо на базе ранее действовавшей инициативной школы патентования ПАО «Ил» создать официальный Корпоративный центр изобретательской деятельности, патентования, торговой (трейдинговой) политики с привлечением к обучению наиболее широкого круга специалистов. Этому центру необходимо придать статус важнейшего звена для стратегического инновационного развития всех предприятий ОАК. Слушатели Корпоративного центра должны получать в сжатой форме информацию, необходимую для разработки самых разных изобретений по тематике авиастроения. Им также необходима информация о проведении патентования этих изобретений, о составлении документов заявки и о взаимодействиях с патентно грамотными экспертами.

Отметим, что разработку и реализацию ценного изобретения предваряют подготовительные мероприятия:

- углубленное детальное изучение рабочих чертежей и разделов технологических регламентов, относящихся к конкретным изобретениям;
- консультации, в деталях вскрывающие пути к решению каждой новой инновационной задачи, построенные в виде активных живых диалогов будущих авторов или соавторов учебных или рабочих изобретений в составе творческих коллективов слушателей Корпоративного центра;
- такие консультации должны проводиться тематическими командами слушателей Корпоративного центра во главе с главным специалистом предприятия по стратегическому развитию патентной экономики авиакомплекса, вместе с командами главного конструктора, главного технолога, главных и ведущих специалистов — разработчиков данного самолета.

Единственное, чего на таких занятиях в Корпоративном центре не должно быть, так это учителей и лекторов-неспециалистов, формально назначенных и не имеющих успешного личного опыта в создании и реализации инноваций.

8. Секреты патентования

Отметим, что сбор информации для осмысления и составления формулы патентуемого изобретения — важнейшая часть работы патентоведа-наставника Корпоративного центра. Сбор информации — это что-то вроде гарантии надежности формулы, которую

будущему патентоведу и изобретателю надо и собрать, и самому обработать. Важно внимательно составлять и проверять существенные отличительные признаки, которые в формуле обязательно должны работать на итоговый технический результат, на эффект. И поскольку важно всегда разрабатывать экономически значимые изобретения, то необходимо постоянно контролировать два очень важных правила:

- объект изобретения должен относиться к производственной авиационной тематике предприятия;
- в формуле изобретения не должно присутствовать ни одного существенного отличительного признака, отсутствующего в патентуемом самолете или способе, связанном с технологиями рождения, производства и эксплуатации самолета, и других ЛА.

В противном случае даже при получении патента будет рожден охранный документ, экономическая ценность которого для текущего периода экономики предприятия будет равна нулю. Поскольку такое запатентованное изобретение любым серьезным аудитом будет признано не используемым в производстве и ляжет лишней нагрузкой на себестоимость основной продукции и даже будет влиять на снижение рентабельности предприятия. Важно помнить об этом и всегда быть внимательным.

Технический результат после подачи заявки ни автору, ни заявителю никто изменять не позволит. Так что, работая над триадой «задача — формула изобретения — технический результат», сразу следует выдать простой, но «золотой» результат и существенные отличительные признаки, соответствующие ему в наибольшей степени. Важно заявку подготовить как результат, «не убиенный» государственной патентной экспертизой. В этом состоит главная трудность и главный эффект для шлифования эвристического мастерства и для решаемой проблемы повышения рентабельности экономики предприятия.

Разработанный пример реализации и работы объекта изобретения слушатель Корпоративного центра должен представлять высококвалифицированному патентно-грамотному руководителю, обсуждая с которым, они будут составлять и тщательно шлифовать формулу изобретения и будущий патент. Чрезвычайно важно, чтобы каждый существенный отличительный признак изобретения, как и все его «побратимы» изначально присутствовали и в формуле, и в материальном самолете, в его узле или технологическом переделе — объекте или объектах изобретения. Тогда такое изобретение и полученный на него патент автоматически попадают в ранг используемых или использованных в производстве на данном авиационном предприятии и на всех других предприятиях на территории страны патентования, использующих всю совокупность признаков данной формулы, то есть подпадающих под эту совокупность.

9. Системность технического знания

На конкретном примере конструктивного решения в целом самолета как сложного изделия

или его детали, конструктивного узла необходимо исследовать внутренние и внешние связи объекта. Требуется тщательно проанализировать детали формы и основные закономерности ее пространственных эволюций и переходов. Необходимо пытаться выявить и уловить малейшие признаки полифункциональности конструкции в целом или отдельных деталей защищаемого объекта. Кто знает, может, именно они послужат причиной внесения изобретения в Государственный реестр изобретений Российской Федерации. Затем следует разработать частный инновационный вариант изобретения — самолета, крыла, фюзеляжа, хвостового оперения, деталей этих узлов, системы. Здесь следует расширять выявленные существенные отличительные признаки на объем исключительных прав и переводить их в формулу изобретения.

На этом этапе слушатель получает углубленные системные знания и практические представления о языке формулы изобретения, адекватном требованию охвата максимального объема исключительных прав. При этом, в соответствии с ранее подписанным соглашением о конфиденциальности, он не должен допускать разглашения третьим лицам действительных конкретных значений параметров получающего охрану исключительных прав относительно на самолет, его узлы, конструкции и отдельные элементы. После этого необходимо упростить примеры реализации и работы изобретения до уровня, достаточного для проведения экспертизы, чтобы установить соответствие условию «промышленная применимость».

Цель интеллектуальной деятельности конструктора состоит в создании единственного технического решения среди множества других. Конструктор создает модель самолета безопасного, мощного, долговечного, удобного, красивого, способного летать в небе, отвечающего всем требованиям жизнеобеспечения экипажа и пассажиров. Но он беззащитен от конкурентов, пока не имеет надежной и экономически весомой патентной брони, желательной подкрепленной несколькими ноу-хау.

Разработчик охраноспособной версии того же самолета выполняет совершенно иную работу, а именно разрабатывает максимальный объем исключительного права.

10. Типичные заблуждения

Многие считают, что патенты нужны только для охраны и вероятной защиты в судах нового рожденного интеллектом конструктора самолета от конкурентов. Безусловно, это важно. Но не менее важно, чтобы затем в случае реорганизации не растащили целостную экономику корпорации по кусочкам, без учета патентов авиакомплекса и корпорации в целом.

Патент, помимо охранный функции, это к тому же еще и наделенный всеми имущественными правами и техническими свойствами мощный эквивалент денег. За стоимость патентов, имеющих ограниченный срок действия, можно посредством торговых (трейдинговых) операций приобрести акции с бессрочным действием. Можно обменять на недвижимость и мно-

гое другое. Пакеты патентов в виде нематериальных активов могут служить денежным эквивалентом для пополнения уставного капитала предприятия. А их коммерциализация в процессе встречных трейдинговых операций может много лет приносить предприятию прибыль.

11. Оформление заявки

Далее на практических занятиях в Корпоративном центре по предусмотренному Стратегией повышению квалификации в гносеологическом поиске и анализе найденных и эвристически доработанных существенных признаках до обеспечения максимально возможного объема исключительных прав в формуле разрабатываемого изобретения, слушатель выполняет доводку формулы до охраноспособного уровня по рекомендациям Стратегии.

После разработки формулы на основе полученной слушателем информации о ее структуре, руководствуясь при этом Правилами и Требованиями к документам заявки на изобретение, а также действующими по близкой тематике патентами-аналогами, слушатель далее разрабатывает остальные части заявочной документации. Все эти документы в итоге дополняют заявлением установленного образца на выдачу патента и отправляют в ФИПС Роспатента.

Если необходимо, для улучшения и понимания сущности изобретения или других объектов интеллектуальной собственности, то дополнительно оформляют графические материалы. Так формируют полный комплект заявочной документации, включая квитанцию об уплате патентной пошлины.

12. Слушатель становится изобретателем

Затем слушатели Корпоративного центра на лекциях получают от руководителя проекта представление об основах политики трейдингового введения в оборот запатентованных изобретений, других объектов патентного права — полезных моделей, промобразцов и авторского права — компьютерных программ, баз данных и средств индивидуализации, осуществляемого путем заключения встречных договоров о купле-продаже лицензий или отчуждения патентов. Слушатели центра обязательно должны получать информацию о видах лицензий и их применении в практическом лицензировании, а также об отчуждении патентов на изобретения и другие объекты промышленной собственности. В дальнейшем слушатели могут участвовать в разработке документации по реальным лицензиям на примере созданного каждым изобретения.

Заключение

Пройдя этот нелегкий, но очень увлекательный путь рабочего усвоения положений и рекомендаций Стратегии, слушатель поднимается на новую ступень квалификации в своей основной специальности авиационного инженера. Он получает ценнейшие знания и практические навыки изобретателя и, при необходимости, инновационного менеджера. Полагаем, что Стратегия способна стать реальным инструментом развития патентной экономики на основе разработки, патентования и трейдинга инноваций в виде получившей патентную охрану объектов интеллектуальной собственности, авиакомплексов и предприятий ОАК.

Список использованных источников

1. Н. П. Селиванов. Патент на упущенную выгоду//Российская газета, 04.12.2007.
2. С. М. Миронов, Б. В. Гусев, Н. П. Селиванов. Интеллектуальная собственность — резерв отечественной экономики//Деловая слава России. Спецвыпуск. М., 2006.
3. Н. П. Селиванов. Турбонасос на патентном фундаменте//В сб. трудов VII международной научно-технической конференции «Разработка, производство и эксплуатация турбо-, электронасосных агрегатов и систем на их основе». Воронеж: Научная книга, 2013.
4. А. М. Матвеев, Н. П. Селиванов, В. Н. Селиванов, В. С. Субботина. Тактика патентования сложных объектов в авиационном двигателестроении//Патенты и лицензии. Интеллектуальные права. № 12. 2018. С. 16–26.
5. Н. П. Селиванов. Антропозологические основы космической архитектуры обитаемых объектов//Космическая антропозология: техника и методы исследования. Л., 1988.
6. И. Н. Вишняков, Я. В. Каплун, Н. П. Селиванов, И. В. Смирнов. Патент РШ 2709976 С1. П/обладатель ПАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина», «Крыло самолета, кессон крыла самолета, центроплан, лонжерон (варианты)», дата регистрации 23.12.2019.
7. Б. Б. Леонтьев. Экономические проблемы управления интеллектуальной собственностью в России//Инновации. № 3. 2006.
8. Б. Б. Леонтьев, В. И. Алексеев. Моделирование инновационного развития бизнеса с позиции институционального подхода//Инновации, № 6, 2010. С. 28–43.
9. Б. Б. Леонтьев. Импортзамещение в инновационной экономике//Инновации, № 10, 2014. С. 24–30.
10. Б. Б. Леонтьев, В. Б. Леонтьева. Системные решения в формировании инновационной системы//Инновации, № 9, 2017. С. 8–19.

References:

1. N. P. Selivanov. Patent forlost profits//Rossiyskaya Gazeta, 04.12.2007.
2. S. M. Mironov, B. V. Gusev, and N. P. Selivanov. Intellectual property is a reserve of the domestic economy//Delovaya Slava Rossii. Special issue. M., 2006.
3. N. P. Selivanov. Turbopump on a patent foundation//In Sat. Proceedings of the VII International Scientific and Technical Conference «Development, production and operation turbo-, electric pump units and systems based on them. Voronezh: Scientific book, 2013.
4. A. M. Matveenko, N. P. Selivanov, V. N. Selivanov, and V. S. Subbotina. Tactics of patenting complex objects in aircraft engine building//Patents and licenses. Intellectual rights. No 12. 2018. P. 16–26.
5. N. P. Selivanov. Anthropoecological foundations of the space architecture of habitable objects//Space anthropoecology: technique and research methods. L., 1988.
6. I. N. Vishnyakov, Ya. B. Kaplun, N. P. Selivanov, and I. V. Smirnov. Patent RSH 2709976 C1. P/owner of PJSC «Aviation Complex named after. S. V. Ilyushin», “Aircraft wing, aircraft wing box, center section, spar (options)”, registration date 12/23/2019.
7. B. B. Leontiev. Economic problems of intellectual property management in Russia//Innovations. No 3. 2006.
8. B. B. Leont'ev and V. I. Alekseev. Modeling of innovative business development from the standpoint of institutional approach//Innovations, No 6, 2010. P. 28–43.
9. B. B. Leontiev. Import substitution in the innovation economy//Innovations, No 10, 2014. P. 24–30.
10. B. B. Leont'ev, V. B. Leont'eva. System solutions in the formation of an innovation system//Innovations, No 9, 2017. P. 8–19.