

山东海瓷文化股份有限公司总经理郭春森:

在创新与回归中探寻瓷器的“生活美学”

滨州日报/滨州网记者 刘志勇



编者按:

改革开放走过40年时间,我国社会经济发展迎来了由量到质的转变。这种变化是宏大的,也是细微的,渗透在社会生活的方方面面,“美好生活”成为了国人一致的追求。面对这一巨变,瓷器作为中国文化的标志物之一,它的市场、产业、文化也迎来了新的挑战 and 机遇。

如何定位市场、引领消费?如何创新工艺技术、产业模式?如何让瓷器以艺术的形式融入百姓生活?如何让中国的瓷器文化复兴、崛起?一系列的问题萦绕着国内庞大的瓷器产业。

带着疑问,记者日前走进山东海瓷文化股份有限公司,对海瓷发明人郭春森先生进行了深入采访。

海岱塔下,大觉寺前,海瓷艺术展销厅坐落于浓郁的历史文化氛围之中。走进其中,海瓷艺术品琳琅满目,让你感到精美与韵味扑面而来。在一间简单的办公室里,郭春森先生在茶桌前娴熟地泡茶待客,茶具淳朴雅致,茶香清淡宜人。

说明采访来意后,郭春森拿起手边的茶具,向记者道:“你在家怎么喝茶?用什么茶具?”

记者问:“玻璃杯,大杯泡茶。”郭春森说:“瓷文化的复兴,瓷产业的崛起需要生活的土壤和氛围。与你一样,很多人在生活中并没有真正去欣赏瓷文化,所以,国内瓷业依然任重道远。当然,这也意味着潜力无限。”

一句话让记者陷入了沉思。未等记者消化完这句话,郭春森打开话匣,向记者进行详细解读。

改革开放以来,生活在变,市场在变。紧跟时代不断创新,是海瓷诞生与发展的基石



郭春森讲述海瓷艺术。

改革开放的春风吹开了市场经济的大门,商机涌现,产业笋生。然而,打开国际视野的中国瓷业人发现,历史上辉煌全球的中国瓷器已经摔下了神坛,技术、工艺、质量等各方面都贴上了“落后”这一标签。于是,引进技术、创新工艺、提升质量,国内瓷业开始奋起直追。在这种大背景下,拥有贝壳烧制历史和贝壳资源优势的无棣县也将贝壳产业开发列入了议事日程,开始研制添加贝壳钙质和珍珠成分,能够媲美骨瓷的高端瓷种。

“上世纪90年代初期,国家推动产学研结合,大批专家学者进入市场。借此机会,贝壳研制与清华大学、西安交大等多所院校建立了合作关系。1995年,经过3年多的研发,‘薄如纸、白如玉、声如磬’的海洋贝壳问世,并先后获得国家发明专利、国家技术发明二等奖,实现了‘化贝为瓷’的第一次飞跃。”郭春森介绍,“当时国内的酒店业正在快速发展,而且开始引进国际先进的酒店管理,对相关产品的档次要求很高。贝壳作为优质高档瓷种,其市场也就被我们锁定在了高档酒店用瓷上。”

有了优质的产品,有了明确的市场定位,几年时间里,海洋贝壳的产品就进入1000多家高级酒店,市场遍布全国。海瓷公司同时还推出了高端礼品瓷,也取得了不错的销售业绩。市场不是固定的,商机也在不断

变换。郭春森介绍:“2006年左右,酒店业发展走向了成熟期,新酒店建设大幅度减少,酒店用瓷的增长量降低,市场竞争加剧,海瓷及时调整经营方向,瞄准了艺术瓷。当时,随着居民生活条件的改善,艺术品消费快速增长。2009年,海瓷公司以贝壳瓷为基础成功研制出了‘宣瓷’瓷胎和海洋七彩,宣瓷瓷胎具有宣纸的效果,海洋七彩能够在高温烧制过程中保持极高的稳定性,完美呈现国画的水墨效果。如此,集名家绘画、珍稀海瓷和美术工艺于一体的海瓷艺术瓷成为了艺术品新贵,实现了‘化海瓷为艺术’的第二次飞跃。中国文联副主席、中国美术家协会主席刘大为先生欣然将其命名为‘中国海瓷艺术’,海瓷艺术品也在外事访问中成为了代表中国瓷器艺术的‘国礼’。”

时至今日,社会经济发展带来了由量到质的巨变,海瓷公司的经营战略不可避免地再一次进入了调整期。对此,郭春森认为,海瓷发明后的20多年来,公司一直在适应市场、追逐商机,但是在经济高速发展的情况下,很多市场都是不成熟、不理性的,这为企业经营既带来机会也带来了困扰,其实这也是国内企业诞生、消亡频率高,缺乏百年品牌的原因之一。比如海瓷经历过的两个主要市场,酒店用瓷快速放量显然是一种阶段性状态,高档艺术瓷收藏也必然是小众消费,

而且还会受到社会风气、市场时尚的巨大影响。如今社会发展逐步进入健康、稳定期,“大众消费理性升级,追求高品质生活”的市场凸显了出来,这才是真正的潜力市场,大众消费越理性,这一市场越成熟。

郭春森说:“在历史文化的影响下,每一个中国人都有浓厚的瓷文化情结,只是限于经济条件、生活压力、生活理念等因素,这种情结没有激发出来。当前,随着个性化、精致化、艺术化的生活成为一种趋势,瓷文化将重新成为一种生活化的文化,从‘阳春白雪’变成百姓寻常生活的一部分。优秀传统文化向大众生活回归,这也是社会经济发展到一定阶段的必然现象。出于这种认知,从2012年开始,海瓷公司调整经营战略,提出了‘艺术生活化、生活艺术化’的思路,推动大众参与的‘海瓷文创’活动,探索新的业态。”

新时代来临,美好生活成为全民诉求,“让高雅艺术回归日常生活”随之成为海瓷产业发展的新方向

“艺术生活化需要创新,生活艺术化需要引领。依靠瓷文化创新,引领瓷文化消费,就是海瓷目前的战略方向。这一战略不再是被动地适应市场需求,而是在瓷文化回归大众生活的潮

流下,强化技术创新、工艺创新、品质创新,来创造市场。”郭春森说,如何看待这一战略,还需要从国际对比着眼。

他向记者提供了几个对比案例。中国现如今是世界上陶瓷产销量和出口量最大的国家之一,然而一个事实却不容忽视:据海关数据,2016年我国各类陶瓷出口2126.7吨,出口总额165.06亿美元;陶瓷进口12.8万吨,进口总额6.07亿美元。以此计算,我国进口陶瓷的单价是出口陶瓷单价的6倍有余;另外,在美国陶瓷市场上,20头中的档陶瓷用品,日本产的价格为80.30美元,而我国产的仅有13—34美元,单件创汇我国平均仅有0.2美元,远低于世界平均出口创汇0.87美元的水平,只相当于英国、日本的1/7,法国的1/3。也就是说,无论在国内还是国外,中国陶瓷都遭遇着“价不如人”的境况。

市场格局如此,再来看普通家庭生活:居民生活水平提高了,好房子、好装修,但生活所用的茶具、餐具却是五花八门,搪瓷制品、密胺制品、塑胶制品、不锈钢制品,凡是市场上出现过的,每个家庭中几乎都有“备货”。而在很多其他制瓷大国,稍有条件的家庭都有几套精美陶瓷茶具,咖啡具和餐具,有的甚至非常讲究——喝红茶用英国瓷,喝绿茶用日本瓷,喝意大利浓缩咖啡用意大利小咖啡杯,喝美式咖啡用“驴饮”大杯,喝咖啡才用玻璃杯。对比之下,说明国内很多家庭虽然富裕了,但真正懂瓷爱瓷、享受瓷文化的消费群体还没形成。

“陶瓷业内人士将我国陶瓷价格低缺乏竞争力的原因归结到品牌意识和品牌塑造上。目前,烧制技术、产品品质方面,国内瓷业与国外的差距已经不是很大,影响品牌塑造的主要因素反而是产品的艺术含量和文化内涵,这恰恰是最考验企业经营理念、运营管理水平两个方面,也是需要社会氛围和民间土壤的两个方面。”郭春森表示,只有当陶瓷的文化性消费和“柴米油盐酱醋茶”一样成为众多家庭日常消费的时候,陶瓷产业才能真正具备“肥沃的土壤”。

当前,文化和旅游产业在行政管理层面合二为一。郭春森认为,这是国家在“文化艺术生活化”方面的一种引导,借助与百姓生活更加密切的旅游市场,推动文化性消费,同时将更加丰富的文化内容渗透到旅游产业中,促进百姓生活文化含量的提升。

海瓷目前打造的“海瓷艺术文创产业”这一新业态,走的也是这种融合与引导的路子。自2014年澳大利亚文化艺术节上,海瓷艺术手绘体验活动轰动南澳之后,海瓷就在国内开始探索“海瓷艺术文化创意体验”走入日

常生活的路子。经过几年的实践,目前已经形成了相对稳定的模式。海瓷与艺术馆、博物馆、文化馆等城市场馆合作,在济南、青岛、大连、成都、杭州、桂林等众多城市设立了海瓷艺术文创中心,还与新华书店达成战略合作,借助新华书店的体系推广海瓷艺术手绘体验活动。近两年来业态不断完善,产业不断壮大。

以人为本是改革开放的核心精髓,只有让瓷器和瓷器艺术更加人本化,海瓷产业才能百尺竿头更进一步

“毫无疑问,尽管人们的生活需求、生活理念在转变,但是‘生活艺术化’的实现也并非易事。除了引导消费之外,实现目标的最大助力就是产品创新,借工艺创新丰富产品的艺术含量,借技术创新提升提升瓷器的质量和功能。”郭春森说,“大部分消费行为都有很实际的功能性需求,因此从陶瓷材质本身入手,对接生活细节需求,运用现代科技,使陶瓷的功能更加丰富,更加‘人本化’,是推动瓷器消费、引导‘生活艺术化’的一个重要渠道。”

2017年,海瓷公司成功研制出了生物海瓷,具有亲水排油、抗菌、活化水的功能,属于国内首创,其生产技术和相关产品一举获得了7项发明专利和十几项实用新型专利。

“从生活细节上看,生物海瓷餐具在清洗时完全不需要洗洁精就能洗得非常干净,而且生物海瓷的抗菌功能非常强大,细菌灭杀率达到了96%以上。这不仅能够节省家庭购买洗洁精的开支,最主要的是保障了绿色健康。另外,发挥生物海瓷的活化水功能,我们开发了白酒醒酒器。生活中少不了喝酒,但白酒中含有的一些物质会导致口感辛辣,饮后上头、口干,白酒醒酒器恰恰能加速这些物质的挥发,10分钟的时间,就可以让白酒拥有十年陈酿的口感效果。”

郭春森笑着说:“生物海瓷除了自身绿色健康外,随着产品品种的丰富与推广,洗洁精用量减少,也可以减少水污染和水消耗,为环保事业作出贡献。”

对于生物海瓷产品,郭春森决定不走高端市场路线,坚持定位于大众消费普遍升级这一范围内。他说:“在生物海瓷和海瓷艺术文创产业上,我们不追求高价、高利润,目标是满足大众生活需求,提升大众生活品质,让百姓同样能够享受最优质的产品,享受高端的艺术,让百姓的日子拥有更多的健康和文化。我相信,只有如此更加‘人本化’的瓷器经营,才能更符合社会经济发展的时代要求,才能使瓷器产业百尺竿头更进一步。”

滨州港,一座自强不息的丰碑

(上接第五版)

特殊的地理条件,不仅决定了滨州港建设工程量之大国内罕见,也决定了滨州港施工难度之大国内罕见

以“两区”开发为契机,滨州港进入新一轮建设高潮。2010年,疏港路工程成为全市最大的基础设施建设项目。2011年,滨州港建设被确立为全市“一号工程”,以有效工作日每天内1000万元的投资强度全力推进,高峰时每天抛石量超过13万立方米。

2013年10月12日,从烟台驶向滨州港的“冠金1号”“兴华8号”“通达698号”三艘5000吨—7000吨巨轮依次落锚滨州港2×3万吨级散杂货码头。当隆隆的门吊卸下第一斗进口货物的铝矾土,标志着滨州港海港区一期工程圆满完成建设任务,进入试航阶段。滨州港海港区一期工程累计完成投资超过43亿元,包括两个3万吨级码头、11公里引堤、防波堤一期、港区一级公路、南防波堤、1#锚地和滨州港运营管理调度中心主体工程的七个项目全部高标准完成。其中,长达17公里,创造性地集合了防波堤、挡沙堤、深水岸线,以及涵盖公路、铁路、管道三种运输方式的集疏运通道等多功能于一体的“神州第一堤”,支撑起了滨州港的大框架。

由于特殊的建港方式,海港区工程量巨大。据统计,仅仅“神州第一堤”工程,抛石量就达到1800多万立方米,相当于把60多座嵩山填到海里。这些基石、碎石、砂砾,全部是从莱州、龙口、河北秦皇岛、辽宁绥中等地用船运过来的。工程高潮期,每天抛石作业的船有上百条。“神州第一堤”尽头,深入大海17公里的2×3万吨级码头,由808块巨型方块累加构成。每块方块超过200吨,摆了五层,加起来足足有6层楼高。这么大的预制方块滨州生产不了,全部由莱州一家公司制造,再由

海上运输过来。王京生回忆道:“因为建港所用的材料大多需要远距离船运过来,有人曾形象地说,滨州港是从海上漂来的。”

滨州港建设远非一个“漂”字那么简单。特殊的地理条件,不仅决定了滨州港建设工程量之大国内罕见,也决定了滨州港施工难度之大国内罕见。

滨州港海港区主体是离岸双堤堤抱式港池,建设过程几乎全部是海上高强度施工,大兵团作战。在风浪、潮涌等险恶环境中进行重锤、浮吊等作业,建设者面对的施工条件之恶劣、施工难度之大可想而知。特别是海上全年三分之一时间是风浪天气,无法作业,为了抢时间,港航局从党委委员到普通工作人员都盯在一线随时待命,条件一旦允许就立即开工。常年生活奋战在荒无人烟的盐碱滩涂,严寒酷暑、风吹日晒,时常断电、断水。没有节假日、星期天,一切都服务抢抓工程进度。大家都有一个信念:我们干的是一项开创性工程,滨州几代人的建港梦在这一代人身上实现,这是一种荣耀!

充满困难和挑战的建港实践,磨炼锻造了“不畏艰难、顽强拼搏”的滨州建港精神,铸就了一支敢打硬仗、善打硬仗的港航铁军

资金极度紧缺,工况极端恶劣,除此以外,大海的喜怒无常还令几代建港人不得不时时面对生与死的考验。

20年过去了,曾经担任滨州地区建港指挥部副总指挥、港口建设办公室主任的李金华,对“5.19”抢险历历在目。“1998年5月份,疏导防沙堤进入施工的黄金期,工程鏖战正急。5月19日下午,我参加完行署专员张执政同志主持召开的港口建设资金协调会后准备返回港口。刚进入无棣县政府大门,忽然接到码头打来电话,说海上刮起了九级大风。黄骅港务工程公司正在西导堤北侧干砌施工作业的建设新等6

名施工人员没能及时撤离。”施工人员出海使用的小木机船被海浪冲击底漏倾覆在导堤上,潮水已经开始上涨,6人危在旦夕。

“风大浪急,小型渔船根本出不了海。指挥部紧急联系青岛筑港公司从部队退役的小型登陆艇。6点30分,我赶到码头时,登陆艇刚刚靠上码头,建设办公室主任张忠华和工程科科长李文明已跳上登陆艇。我刚刚跳上船,忠华同志喊,你不能去,你在码头坐镇指挥。话还没说完,登陆艇已迎着风浪脱离码头。我望着淹没在风浪中的登陆艇,那一刻,真有一种生离死别的感受。”

那是一个不眠之夜。惊涛骇浪拍击码头,轰鸣声震人心魄。除了驶出码头的公路还没有被淹没,四周已是一片汪洋。“凌晨两点,忠华同志在对讲机中告知,六名被困人员已救上登陆艇。5点多钟,登陆艇靠上了码头。在码头上等候的我们和忠华、李文明等同志紧紧拥抱,满眶都是激动的泪水。这既为抢救成功的喜悦,也为生死离别后的重逢。”

事后才知道,面对铺天盖地的狂风巨浪,6名被困人员已经绝望。他们用绳子把自己捆在大石头上,以求不被风浪卷走,落个完尸。登陆艇到来,为他们带来了希望。可是风大浪高登陆艇根本靠不上导堤。几次猛冲,致使两个螺旋桨被石块刮坏了个,只好远抛缆绳将他们六人一个一个拽到艇上。因为只有两个螺旋桨,返回途中登陆艇稳不住方向,只能在滔天巨浪中摇摇欲坠,难以前行。更致命的是,抢险时艇底被撞破,海水不断涌入。幸亏李文明长年海上工作,经验比较丰富,指挥大家用潜水泵排水,用衣服、被子堵漏。登陆艇冒着随时可能倾覆的危险,艰难行进近两个小时,才得以返回岸上。

“我们找了几瓶白酒为他们庆功、压惊。我端起一杯杯酒敬道:‘同志们,祝贺六名施工人员死里逃生并为大家祝福’,说完一饮而尽。在场的每一

位同志都动了感情,一个个全部喝干,就连平时不喝酒的同志也没能例外。”

“为抢工期,同志们工作都是夜以继日。行署副专员、建港指挥部总指挥周竹坤同志也时常深入现场,每周至少一次上一线现场指挥施工,有好几次还夜间出海检查工程质量。”李金华回忆道,“为检查干砌石是否牢固,他每每亲自动手脚试验。有一次,他的鞋竟被石块卡掉了后底,手被石头划破,鲜血滴在干砌石块上。”

充满困难和挑战的建港实践,磨炼锻造了“不畏艰难、顽强拼搏”的滨州建港精神,铸就了一支敢打硬仗、善打硬仗的港航铁军。他们在荒无人烟的盐碱滩涂,用艰苦卓绝的付出赢得了一场与时间赛跑、与天地争夺的竞赛。市委书记、市人大常委会主任张光峰每每谈及滨州港,常以“惊天地、泣鬼神”评价。而原省领导王仁元到滨州港调研时也由衷感叹:“滨州港精神”可歌可泣。有了这种精神,相信任何事情都能做成!”

晋身国家一类对外开放口岸,滨州港终于拿到了融入世界的“国际通行证”。滨州开启了“面向大海、走向世界”的崭新篇章

滨州港一期工程累计完成投资超过43亿元,主要依靠银行贷款、企业垫资、国家扶持和财政从“牙缝中挤”等几个渠道。随着二期工程的展开,这种方式已经无法支撑滨州港的后续开发建设。2014年5月20日,滨州市委、市政府进行重大战略性调整,在原滨州港务有限责任公司的基础上,通过资产重组、增资扩股组建成立滨州港务集团有限责任公司,统一协调和管理港口建设。滨州港迎来了“政府主导、市场化运作、公司化经营”的全新运作模式,进入边运营边建设的可持续发展轨道。

2014年8月,滨州港与青岛港签订战略合作框架协议,并于同年12月15

日签订合资合同,共同出资设立滨州港青岛港国际码头有限公司,对滨州港2个3万吨级码头进行合作运营。“自2015年6月26日开航运营以来,我们积极拓展各条海运航线,加深与各船公司、贸易公司的合作。”时任滨州港青岛港国际码头有限公司副总经理的都洪滨介绍说,“滨州港2个3万吨级通用散杂货码头一年时间就累计实现吞吐量近200万吨,集装箱1000标箱,实现营业收入2500余万元。”2017年,滨州港货物吞吐量突破1000万吨。

在借鉴利用PPP模式、发行企业债,全力争取国家资金扶持的同时,滨州港与交通银行、建设银行、光大银行等银行合作,不断拓展融资渠道,保障港口建设资金投入。港口基础设施建设不断加快。截至2017年底,滨州港海港区已建成东、西两条防波堤及17公里集疏运通道,3万吨级航道建成通航,建成并投入运营3万吨级散杂货泊位2个、3万吨级液体化工泊位(结构预留5万吨级)2个。连同正在积极推进2个5万吨级油品泊位、5万吨级航道、输油管道等40余个建设项目,滨州港已初步搭建起亿吨大港发展框架和临港产业集聚的平台。

2017年12月22日,国务院正式批复同意滨州港一类口岸对外开放。滨州港终于拿到了融入世界的“国际通行证”,实现了直接与大洋彼岸160多个国际码头的互联互通。从此,滨州开启了“面向大海、走向世界”的崭新篇章。

滨州港左联京津冀都市群,右挽山东半岛都市群,拥有广阔的经济腹地和发展空间。按照2012年3月山东省政府批复的《滨州港总体规划》,滨州港可形成深水码头岸线42.5公里,吞吐量达亿吨以上。经济腹地跨三省八市,面积10万平方公里,人口6000万人。滨州港晋身国家一类对外开放口岸,济南、德州、淄博、聊城等兄弟城市,乃至河北南部地区,山西、陕西西部区域都将得有一条最便捷的出海通道。

用心血和智慧铸就的这座大港,凝聚了一座城市自强不息的光辉历史,也承载着滨州人民追求美好未来的希望

滨州港的建设,始终遵循着“港区联动,以港带区,区荣港兴”的战略构想,被寄予着拉动滨州北部崛起的厚望。借助这个出海通道,一大批治盐化工、金属冶炼、食品加工、批发的物流等产业企业围绕滨州港谋篇布局。“港、产、城”有机联动,以港促产、以产兴城、港产城一体化发展推动滨州北部沿海快速崛起。根据测算,滨州港建成投运后,港口及相关产业对GDP的直接贡献将达到20%—30%。

“加快滨州港建设发展,不仅将有力助推我市五千亿级产业集群,特别是新型化工产业集群壮大发展,同时对缓解我市能源紧张局面、带动产业转型升级,推进新动能转换工作起到重大而深远的影响。”市港航局局长杨学峰说,“新旧动能转换,为滨州港建设再次创造了历史性机遇。我们将充分利用山东省新旧动能转换综合试验区建设和滨州港一类对外开放口岸获批的有利条件,在项目用海、规划调整、项目竣工验收、港口环保建设和设施保安等方面全力争取上级政策支持,支持指导港务集团开展工作,解决好历史遗留的问题,补齐港航基础设施规模总量小的短板,努力把滨州港打造成为拉动滨州经济发展的新引擎,成为引领我市新旧动能转换的‘特色港’。”

“随着海港港区港口功能逐步完善和套尔河区生产稳定增长,滨州港对腹地经济的拉动作用开始彰显。根据测算,到2020年,我市港口吞吐量将达到6640万吨,比‘十二五’末增长三倍,货运量及货物周转量平均增速将在30%以上。”杨学峰对滨州港的未来充满信心,“届时2个5万吨级液体化工泊位、4个5万吨级散杂货泊位,以及5万吨级深水航道工程、防波堤延长工程、1#锚地工程竣工,滨州港将初步达到国家中部港口生产规模,真正成为拉动滨州沿海发展的龙头。”

滨州港,推动一个城市由“背靠大海封闭发展”向“面朝大海开放发展”转身,也拉开了滨州经济社会版图深层重构的序幕。