

溢達：可持續時尚 非面子工程

着重社會責任 桂林建廠盼除「污」名

2015年11月12日 | 經濟日報

時尚消費跟可持續，製衣廠跟山水甲天下的桂林，彷彿都存在着某種先天性矛盾。但溢達集團偏偏在此設廠，上周五更在桂林召開第二屆「十如論壇」，探討衣食住行的可持續性。

溢達董事長楊敏德表示：「父親（按：創始人楊元龍）自小教我，做生意一定要看重人與社會責任。中國服裝企業不少靠節省成本作為核心競爭力，我們集團內亦有人視可持續發展為面子工程，這種想法如不改變，最終只會招致滅亡。」

紡織及印染業素來「污」名遠播，楊敏德亦不諱言，常有人問她怎麼會在桂林開廠。

翻閱《溢達可持續報告 2014》，裏面清楚列明：在中國工業界中，紡織業廢水排放佔第 3 位（30 億噸），COD（化學需氧量）負荷佔第 2 位。再對照中國印染行業協會會長陳志華在《可持續時尚：是否真的重要？》分組討論中所言：「過去 10 年，印染水平不斷提升。但始終化學加工、熱加工、濕加工等印染工序，耗能巨大，紡織界 7 成水、8 成 COD 都耗在這上頭，所以在工業鏈中責任重大。」

改進印染工藝 保育青山綠水

今年在綠色供應鏈 CITI 指數中排名第 7 的溢達，現下正在廣西桂林九美橋施工建廠，聲稱會發展成為生態旅遊、環保工廠一體化的基地，目前地盤中北邊的原濕地生態，及野雞、河魚與蛇等生態資源將會保留。更重要的是，介紹人員指投產後將落實零排放（無廢水，無碳排），問到以現時印染工藝怎麼可能辦得到？原來是策略性將印染工序留在廣東高明廠。

前新加坡外交部長、嘉里物流聯網主席楊榮文是今屆論壇嘉賓之一。他透露老友楊敏德數月前一開口，他就立即答應出席，因為當今製衣業人人追逐廉價員工，嫌中國沿海城市貴麼，就瞄準中國內

陸、南亞、非洲的「最低工資」不斷搬廠，楊敏德卻反其道而行，在中國打造生產基地。而且他與桂林睽違已久，83年與父母首度來華至今逾30載，始重臨舊地，只見煙囪消失了，山水的輪廓依然似舊時（楊榮文訪問詳見另文——「嘉里：綜合物流服務吃香」）。

溢達是世界上其中一個最大型的襯衫生產商，2014年，它在全球20家廠共生產1.1億件恤衫，相當於每天生產30萬件。下單的大客包括：Ralph Lauren、Tommy Hilfiger、Nike等名牌，銷售總額近14億美元，較13年增逾6%。玩色是時尚感重要一環，品牌商絕不可能接受不染色衣物，小組研討中提到的自然染、天然染料也許是出路？

溢達有個自主品牌PYE（派），根據集團梭織業務發展董事總經理黃坤宇所言：「其熱銷的白色梭織衣服，因為採用了更好後續染色及後處理程序，將耗水量大降8成，化工用料大減約8成半。」數字比起過去5年，集團平均耗水量降2成6顯然更高。

現在炙手可熱的可持續發展（Sustainability），並非一開始就受大企青睞，高盛亞太區主席Tim Freshwater出席論壇時坦承，過往專心追逐金錢流動，而不知道可持續發展為何物。「現在市場上有1,000億美元的綠色基金。6成9的基金經理認同負責任投資。」各地政府都已動起來，澳洲、新加坡、韓國政府強制要求企業提交可持續發展報告；韓國、巴西、印度交易所要求企業公布進度。他預計：「2020年綠色家園市場總產值達1萬億美元。」13年數字，美國一共有365個可持續發展議案，在股東大會上被討論。

德奢侈品牌 棄用瀕危兔皮毛

企業投入可持續發展的懷抱，早已不是為錢，節能減耗，更多是實際考慮，及要「綠化」它們在投資者心目中的印象。德國奢侈品牌Hugo Boss是溢達長期客戶、其全球首席品牌官Christoph Auhagen表示：「集團在12年加入杜瓊斯可持續發展指數：由零開始攀升到15年的70點，預期節節上升。」又指今年棄用瀕危安哥拉兔的皮毛，2020前減4成耗水量、3成溫室氣體排放量，雖然本周Boss公布其第三季度中國地區銷量跌2成，預期16年中美銷情仍見疲軟，相信不會改變綠色初衷吧。

衣食住行 皆可持續創新

時尚擺明是消費，與可持續發展如何平衡？壇東道主溢達透露，過去幾年，蘋果公司向其採購了逾100萬件回收棉T恤，給員工及客戶穿着。

另外也有採用回收紗綫造衣物牌子及袋子。用玉米纖維造衣物牌子。

盡管現代傳播時尚編輯總監葉曉薇也承認：「可持續發展勢不可擋，可時尚編輯鮮少在雜誌探討這一方面，理由是題材不夠性感。」但其實時裝巨頭卻不乏將可持續時尚提升到創意層面的例子。

旗下有 BV、Gucci 等大牌的開雲集團（Kering Group）計劃在 16 年之前 100%採用可序持續的衣料。其中星二代設計師 Stella McCartney 向來走「森林友善策略」，她本人茹素，設計上亦向來不用皮革、皮草與毛皮。她曾公開說過：「每年有 5,000 萬隻動物因為時尚衣櫃而喪命。」

另一時尚巨擘 LVMH 也，旗下奢侈珠寶品牌 Bulgari 於 12 年取得 Responsible Jewellery Council 認證，證明所用黃金及鑽石等物料皆來自負責任源頭。

綠色供應鏈 料成新常態

至於其他研討環節還談論到：有機食材由農場到餐桌、綠色建築概念、無人車及可持續汽車能源等。中國國家發展和改革委員會學術委員會秘書長張燕生激賞港鐵，認為是一種公共服務創新，平均 4 成半港人（7 成半港島人）居於港鐵 500 米範圍內，建造時沒向政府要錢，建成後更透過物業發展帶來逾千萬元收入。

工業和資訊化部原黨組成員、總工程師朱宏任則指十三五規劃已點明，「2015 至 2020 年，國家將堅持綠色發展，既要金山銀山，也要綠水青山。」預計綠色金融、綠色貿易、綠色供應鏈將會成新常態。

嘉里：綜合物流服務吃香

《哈佛商業評論》2015 年最佳 CEO 除財務表現外，添加了各家公司的 ESG（環境、社會及管治）指標，亞瑪遜創辦人兼行政總裁 Jeff Bezos 由去年第 1 名，大跌至第 87 名，排名低於前大眾汽車總裁。

在第二屆「十如論壇」遇上嘉里物流聯網主席楊榮文，請教物流業與 ESG、或可持續發展的關係，他說物流是甚麼？無非是將一個東西由 A 地運送到 B 地，只要綠色供應鏈做得好，肯定可減低碳足跡。

好消息是：物流管理做得好，往往先慳錢再減碳足跡，符合企業慳錢的本能。客戶突然加單會打亂綠色物流路綫，嘉里的策略是多建貨倉。

中台商貿增 中緬泰印路綫待興

「一帶一路」開通引發商界策略轉變，包括加強在越南的高科技電子配件生產，就因為成本較在中國大陸便宜。講到物流成本，楊榮文指往往繫於於清關政策、貨幣兌換、車隊限制、關稅、道路稅、保險等，「只要一跨境，成本就高。假想中國與東盟是一個國家，物流肯定又快又便宜，可現在十個國家十套語言、十套政策、文化、稅制與通關系統。」中國車隊限進越南，越南車隊到深圳後不可直上，都是成本限制。

目前東南亞是嘉里最大的貿易夥伴，楊榮文預期日後物流網絡會趨向更加一體化。08年昆曼（昆明到曼谷）國際公路開通後，連接的市場馬上變化。他預期中台之間會有更多商貿，中緬、中泰、緬印間數年後會加倍活躍。

運送高級食材 訓練有素

跨境電商高速發展，論壇不少人指這是物流的黃金十年，對此楊榮文說，C2C（客對客）競爭激烈，非他們所長，嘉里強於B2B（商對商）及B2C（商對客）業務。送貨到家，時間管理複雜，反為24小時便利店、油站交收會更興旺。目前嘉里的龍頭優勢在於綜合物流服務（Complex Logistics），「比如你買一個iPhone，或奢侈品牌，如晚裝，需要有頂級配套服務，例如放進漂亮盒子，由對的人送上門。」又如高級餐廳訂購需要冷藏的酒、龍蝦等高級食材，處理要求多多，但嘉里在港已訓練有素，未來中國高檔物流需要增加，嘉里便會更吃得開。楊榮文預計這塊業務將有持久性增長。

詳細報導：

<http://www.hket.com/eti/article/11db5a83-cb26-4ad8-bd01-10bda97684f3-282885?section=011>
<http://www.hket.com/eti/article/b0b7c645-76c5-4b2c-b5f7-f46285aa724f-282891?section=011>
<http://www.hket.com/eti/article/7b2492c4-9a28-48c5-9839-027d03643a99-282896?section=011>