

## 国内外供应链现状如何，有何影响？

证券研究报告

2022年04月10日

## ● 核心结论

2021年欧美供需矛盾突出且不断推升通胀，除需求强劲外，疫情引发供应链冲击的影响更甚。今年以来全球供应链有所改善：1) 1-2月欧美内运渐从奥密克戎疫情中修复。奥密克戎疫情下美国国内客运货运流量在12月大幅下降，随着疫情得控，2月出行数据回升，目前基本修复至本轮疫情暴发前水平。欧洲主要国家出行数据1月后回暖。2) 美国港口拥堵问题改善，3月海运效率提升显著。美国海运供应链矛盾逐渐化解，主要港口拥堵显著改善，船舶在港等待时间下降，准班率提升。欧洲国家港口或仍有一定压力，各国表现不一，3月份洛杉矶港的准班率已超过鹿特丹、汉堡等欧洲主要港口。3) 1月下旬至2月中旬全球主要航线海运价格相继回落。CCFI美东、美西、南美、欧洲、日韩、澳新、地中海、波红航线以及东南亚航线指数陆续在1月下旬至2月中旬迎来拐点，转为回落。

海外供应链虽有改善，但触发通胀回落仍需时日：1) 美国批发商、零售商的库存仍修复受阻。2) 运输服务价格通胀仍在走高，美国运输和仓储服务通胀分项保持高位，欧元区CPI交通服务分项通胀相对温和。

国内供应链现状：疫情影响下物流不畅问题加剧。1) 供应商交货时间显著放缓。3月制造业和非制造业供应商配送时间指数显著回落，双双刷新2020年2月疫情暴发以来新低。2) 4月公路货运降幅继续扩大。3月全国整车货运流量指数同比下降2.6%，4月降幅继续扩大。3) 货物枢纽吞吐量增速明显放缓。4) 市内交通拥堵缓解，侧面反映物流配送运行不畅。1-2月、3月、4月(截至8日)百城拥堵指数同比分别为3.3%、-4.7%、-7.2%。5) 疫情对八大枢纽港口物流影响相对有限。

若全国疫情短期未能出现拐点，预计将下拉一季度全国GDP增速1个百分点至4.6%，且加剧CPI同比的上行风险。3月1日至4月9日，上海整车货运流量指数同比下降19.27%；全国整车货运流量指数同比下降6.51%。我们认为若4月中下旬全国疫情未出现拐点，对公路货运的冲击或将进一步扩大。此外疫情还会通过供需影响整个宏观经济情况，我们根据最新掌握数据更新此前预测，预计本轮疫情将下拉一季度GDP 1个百分点至4.6%。

风险提示：国际局势变化超预期；国内疫情扩散超预期

## 分析师



张静静 S0800521080002



13716190679



zhangjingjing@research.xbmail.com.cn



宋进朝 S0800521090001



15701005636



songjinchao@research.xbmail.com.cn

## 联系人



裴明楠



15000203635



peimingnan@research.xbmail.com.cn

## 相关研究

## 索引

### 内容目录

一、全球供应链现状：内运活动修复，海运价格回落 .....	4
（一）各国内运：渐从奥密戎疫情中恢复 .....	4
（二）港口近况：美国效率提升，欧洲仍有压力 .....	6
（三）全球主要航线海运价格在 3 月份回落 .....	7
（四）海外供应链虽有改善，但触发通胀回落仍需时日 .....	8
二、国内供应链现状：疫情影响下物流不畅问题加剧 .....	10
（一）供应商交货时间显著放缓 .....	11
（二）公路货运降幅继续扩大 .....	12
（三）货物枢纽吞吐量增速明显放缓 .....	12
（四）市内交通拥堵缓解 .....	13
（五）疫情对港口物流影响相对有限 .....	13
三、疫情对国内物流及 GDP 及 CPI 有何影响？ .....	14
四、风险提示 .....	14

### 图表目录

图 1：美洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7 日移动平均，万例） .....	4
图 2：欧洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7 日移动平均，万例） .....	4
图 3：纽约市地铁和巴士的载客量 .....	5
图 4：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020 年 1 月 1 日=100） .....	5
图 5：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020 年 1 月 1 日=100） .....	6
图 6：洛杉矶港锚泊地等待船舶数量 .....	6
图 7：美国长滩港和洛杉矶港的港口准班率 .....	7
图 8：欧洲主要港口准班率（%） .....	7
图 9：欧洲主要港口挂靠数（个） .....	7
图 10：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 11：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 12：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 13：Drewry 全球综合集装箱指数 .....	8
图 14：美国制造业 PMI：供应商交付指数 .....	9
图 15：美国非制造业 PMI：供应商交付指数 .....	9
图 16：美国制造业、批发商、零售商库存销售比 .....	9
图 17：美国运输服务 PPI 和 CPI 同比增速 .....	10
图 18：欧元区 HICP(调和 CPI)交通项同比增速 .....	10
图 19：全国本土当日新增确诊和无症状感染者病例数（例） .....	11

图 20: 制造业和非制造业 PMI 供应商配送时间指数 .....	11
图 21: 全国及部分地区整车货运流量指数情况 .....	12
图 22: 整车公路物流指数及同比增速 .....	12
图 23: 公共物流园吞吐量指数及同比增速 .....	13
图 24: 主要快递企业分拨中心吞吐量指数及同比增速 .....	13
图 25: 重点城市拥堵指数变化情况 .....	13
图 26: 八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增速 (%) .....	14

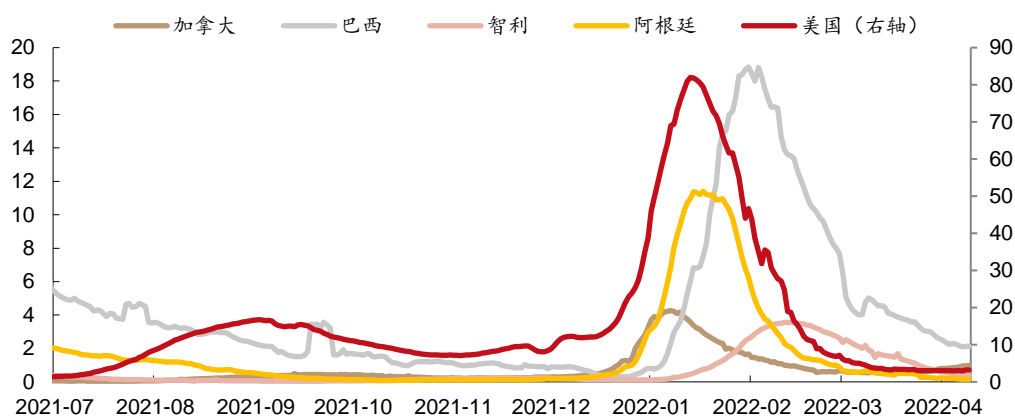
4月以来，海外局势依然动荡，布查事件引发俄乌冲突再度升温，巴以地区暴力事件频发导致紧张局势加剧；国内疫情仍未出现拐点，上海全面封控延续，疫情防控措施影响下多地货运受阻，为此交通运输部4月7日召开物流保障协调工作机制会议，研究部署做好货运物流保通保畅工作。一系列事件加剧了市场对全球供应链的担忧，我们在3月23日的报告《疫情对物流影响几何？》中从高频数据角度观察了疫情对交通运输和物流行业的影响。本文我们结合近期变化，从宏观和高频数据角度对目前全球供应链情况进行梳理。

## 一、全球供应链现状：内运活动修复，海运价格回落

2021年欧美供需矛盾突出且不断推升通胀，除需求强劲外，疫情引发供应链冲击的影响更甚。今年以来全球供应链有所改善。

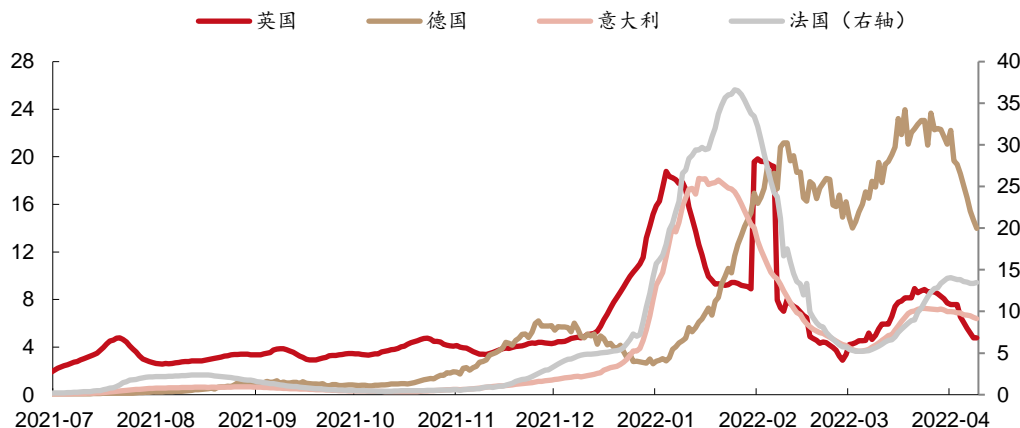
美洲主要国家的奥密克戎疫情集中暴发于2021年12月至2022年2月，4月上旬已经基本稳定，美国、加拿大、巴西、智利等国的每日新增确诊均回落至低位，且尚未反弹。欧洲主要国家的疫情形势不一，英、法、意的疫情在3月小幅反弹；德国每日新增仍在较高水平。今年一季度全球疫情演变，叠加地缘政治冲突，对海外运输业造成明显影响。

图1：美洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7日移动平均，万例）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图2：欧洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7日移动平均，万例）

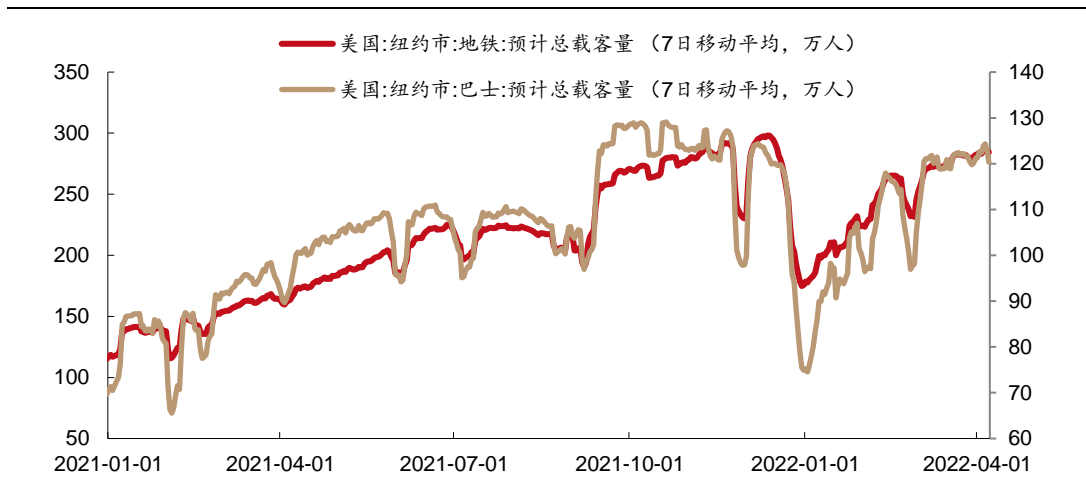


资料来源：Wind，西部证券研发中心

### （一）各国内运：渐从奥密克戎疫情中恢复

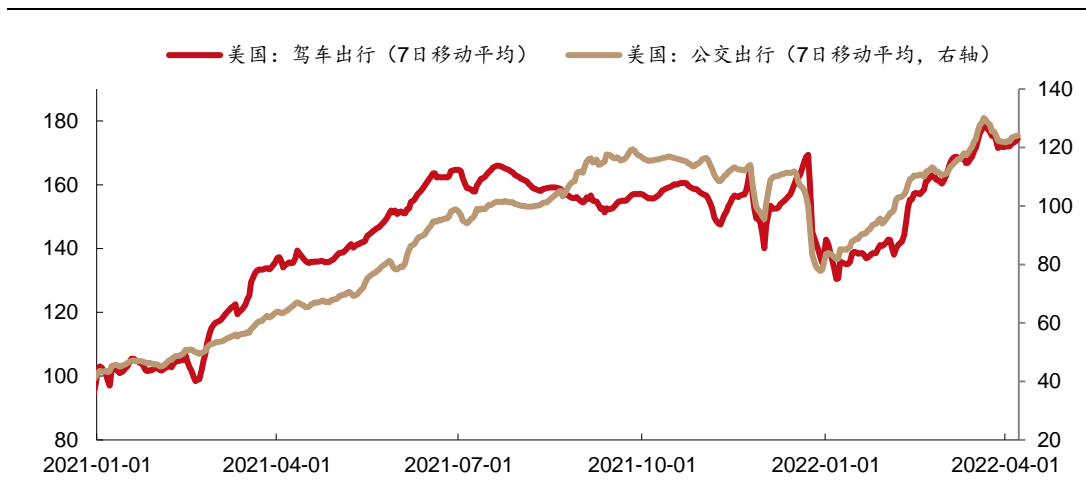
截至4月，美国国内出行数据基本从奥密克戎疫情中恢复。12月疫情暴发导致美国国内出行大幅减少，1月开始国内客运流量逐渐恢复，3月底基本恢复至奥密克戎疫情暴发前的水平。根据 Apple Maps 美国交通活动趋势数据，驾车出行活动指数（7MA）在1月6日从此前高点170附近降至130.5，3月16日该指数重返170以上。纽约市地铁载客量（7MA）在12月中旬和下旬持续下降，12月30日降至174.8万人，较此前高点减少41.4%；今年一季度地铁载客量逐渐回升，截至4月7日升至284.5万人。纽约市巴士载客量同样也先快速减少40.1%，后逐步回升，在4月份基本恢复。

图3：纽约市地铁和巴士的载客量



资料来源：Wind，西部证券研发中心

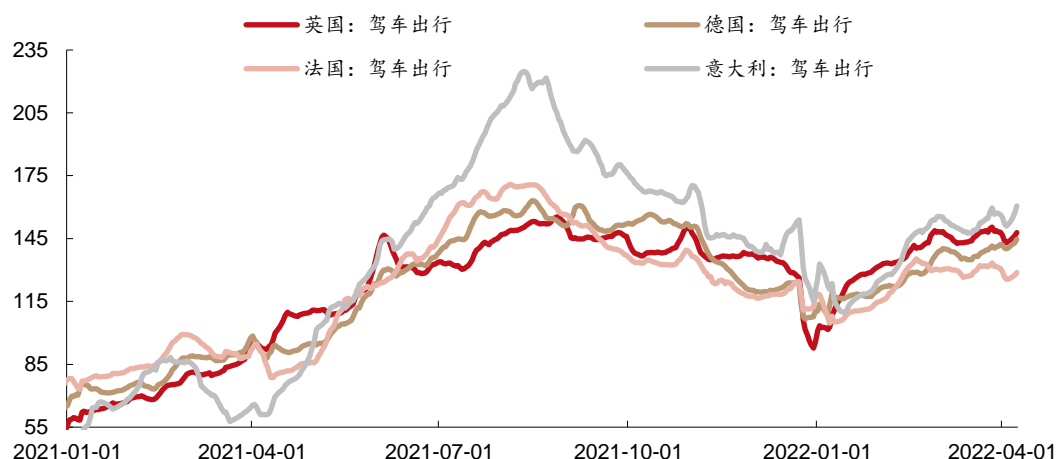
图4：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020年1月1日=100）



资料来源：Apple Maps，西部证券研发中心

欧洲主要国家的出行数据在1月迎来拐点。根据 Apple Maps 交通活动趋势数据，英国、德国、法国、意大利的驾车出行活动指数（7MA）先后在12月下旬至1月中旬迎来拐点，转为上行。截至4月8日，英、德、法、意的驾车出行活动指数（7MA）分别较此前低点回暖59.5%、35.6%、23.0%、46.4%。

图 5: Apple Maps 交通活动趋势指数 (2020 年 1 月 1 日=100)



资料来源: Apple Maps, 西部证券研发中心

## (二) 港口近况: 美国效率提升, 欧洲仍有压力

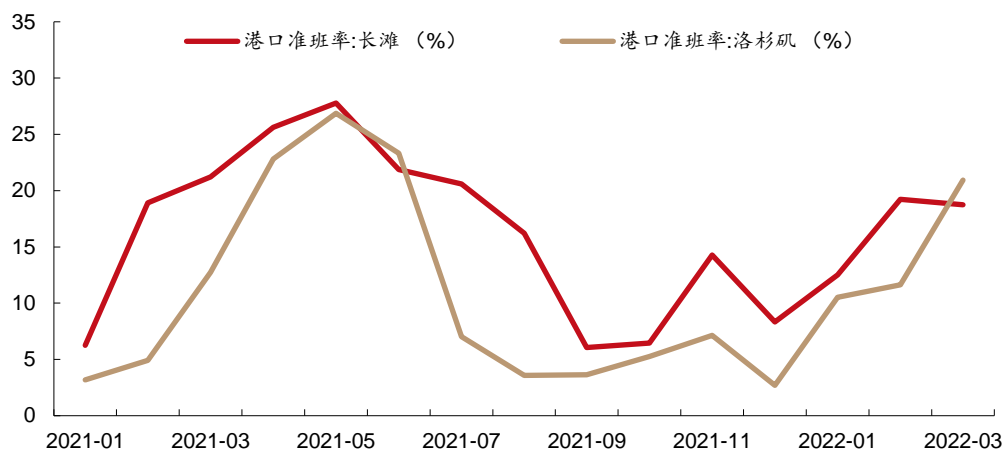
**美国港口拥堵问题改善, 海运效率提升。**2021 年三、四季度美国经历了严重的港口拥堵问题, 进口需求高、集装箱和劳动力短缺等因素导致大量货船拥堵在西岸的长滩-洛杉矶港口。随着节日后购物需求降温 and 劳动力供给增多, 拥堵在港口等待的船舶数量大幅下降, 今年一季度美国港口效率明显提升。2021 年 11 月, 美国长滩港、洛杉矶港的船舶平均在港时间分别为 15.29 天、16.27 天; 今年 3 月已经分别降至 5.44 天、6.12 天。去年 12 月, 长滩港和洛杉矶港的准班率分别为 8.33%、2.70%, 今年 3 月分别提升至 18.75%和 20.93%。

图 6: 洛杉矶港锚泊地等待船舶数量



资料来源: Wind, 西部证券研发中心

图7：美国长滩港和洛杉矶港的港口准班率

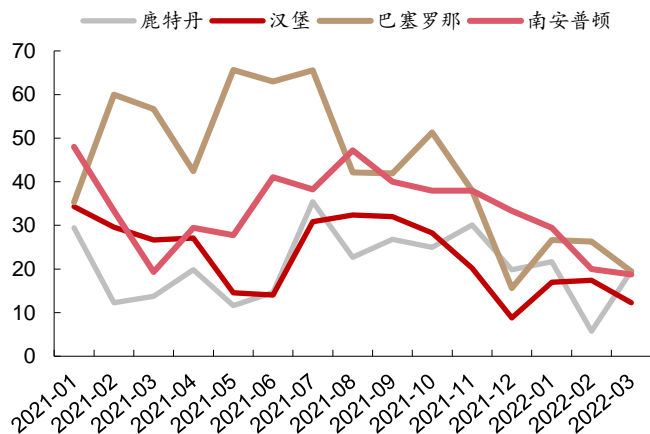


资料来源：Wind，西部证券研发中心

欧洲国家港口或仍有一定压力，各国表现不一。2022年3月荷兰鹿特丹港准班率上升，而汉堡港、巴塞罗那港、南安普顿港的准班率均较2月环比下降。3月份，鹿特丹港、汉堡港、巴塞罗那港、南安普顿港的港口挂靠数分别较前月环比增长30.19%、18.07%、33.33%、18.52%。

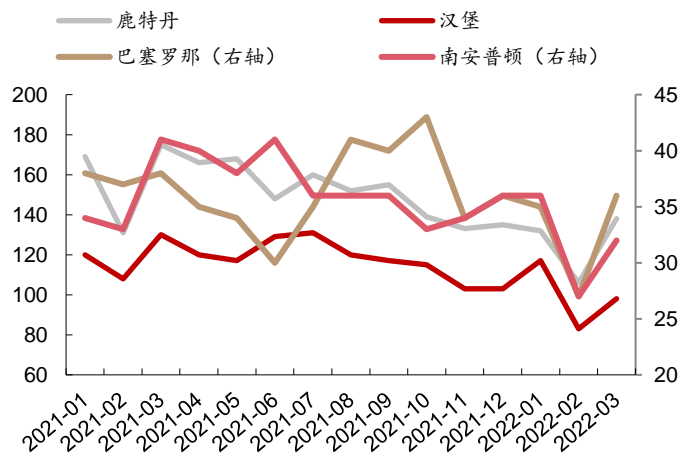
欧美国家横向对比，3月份美国洛杉矶港的准班率上升至20.93%，已经高于欧洲的鹿特丹（19.57%）、汉堡（12.24%）、巴塞罗那（19.44%）和南安普顿（18.75%）。

图8：欧洲主要港口准班率 (%)



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图9：欧洲主要港口挂靠数 (个)



资料来源：Wind，西部证券研发中心

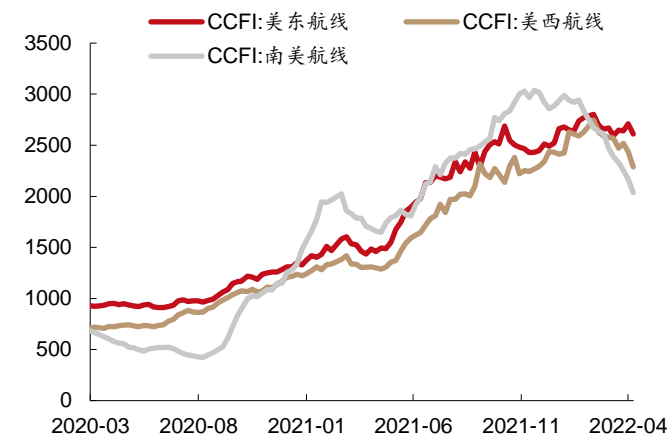
### (三) 全球主要航线海运价格在3月份回落

随着美国港口问题逐渐化解，中国出口美国集装箱运价回落。中国出口集装箱运价指数（CCFI）美西航线、美东航线从去年5月开始连月上涨，均在今年2月11日当周出现拐点，2月11日至今呈下降趋势。截至4月8日当周，美西航线CCFI录得2286.79，较2月11日峰值回落16.7%，美东航线CCFI录得2608.64，较峰值回落6.9%。



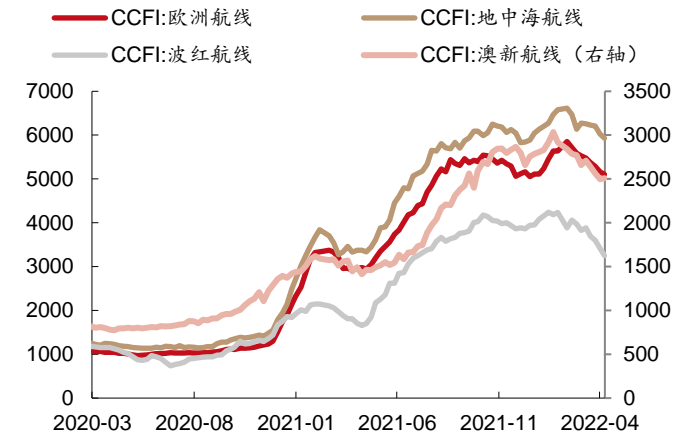
除了中美国航线以外，3月份全球海运价格总体呈下降走势。Drewry 全球综合集装箱指数在 2021 年 11 月 4 日至 2022 年 2 月 24 日窄幅波动，3 月份开始指数加速下行，截至 4 月 7 日当周降至 8042 (\$/40ft)，较 2 月 24 日累计下降 15.14%。CCFI 南美航线、欧洲航线、地中海航线、波红航线、澳新航线、日韩航线、以及东南亚航线的指数陆续在 1 月下旬至 2 月中旬迎来拐点，转为回落。

图 10：中国出口集装箱运价指数（CCFI）



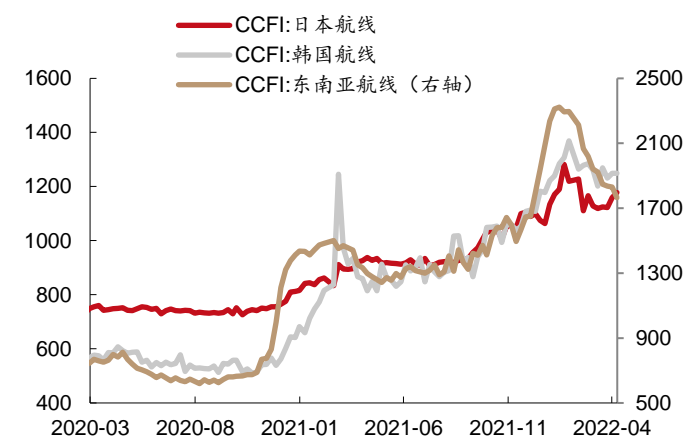
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 11：中国出口集装箱运价指数（CCFI）



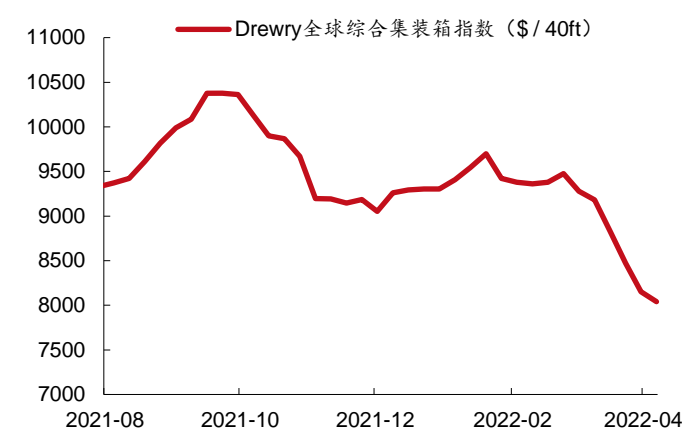
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 12：中国出口集装箱运价指数（CCFI）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 13：Drewry 全球综合集装箱指数



资料来源：Drewry，西部证券研发中心

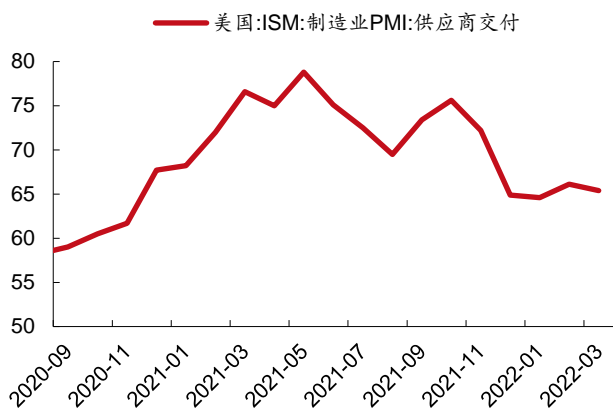
#### （四）海外供应链虽有改善，但触发通胀回落仍需时日

目前海外主要经济体供应链改善类似于对供需二阶导的修复，但供需仍存一阶导矛盾，因此触发通胀回落仍需时日。

美国 PMI 供应商交付指数，在去年 12 月至今年 3 月处于较低水平。制造业 PMI 供应商交付分项在去年 12 月环比大幅下降，从 72.2 降至 64.9；今年一季度维持低位徘徊，3 月份录得 65.4。非制造业的情况与制造业类似，去年 12 月供应商交付 PMI 从前值 75.7 骤降至 63.9，今年 1-2 月小幅回升，3 月份再次下降至 63.4。在海运港口效率提升的同时，供应商交付能力边际下滑，或更多与内运问题相关。

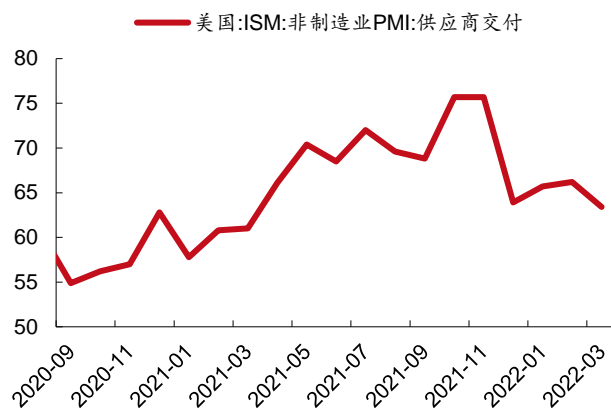


图 14：美国制造业 PMI：供应商交付指数



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 15：美国非制造业 PMI：供应商交付指数

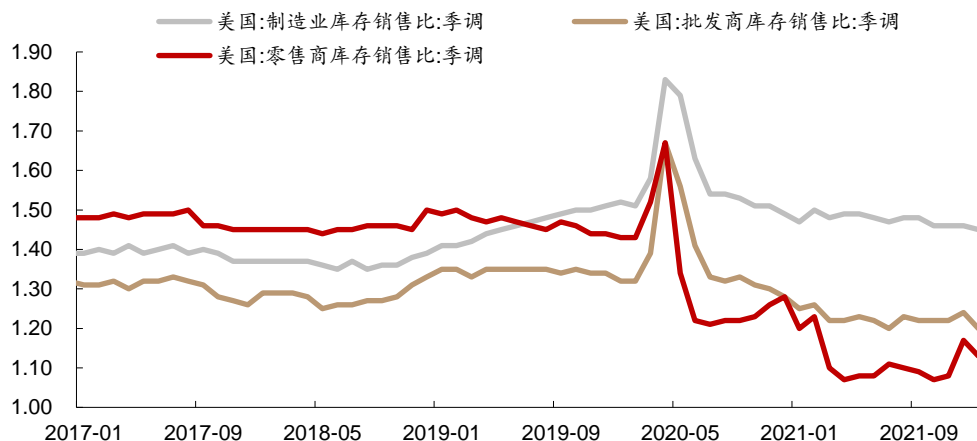


资料来源：Wind，西部证券研发中心

物流问题对批发商和零售商的库销比修复造成阻碍，该趋势尚未扭转。美国从 2021 年开始凸显的供应链矛盾，主要体现在运力供给无法满足对运输服务的需求。美国企业尤其是批发商和零售商的库存规模在 2020 年二季度大幅下降，叠加此后消费需求上升，批发商和零售商的库存销售比受损严重，而物流服务供应不足，对企业库销比的恢复造成阻碍。

截至今年 1 月，美国批发商库存销售比为 1.20，与去年 7 月并列为 2014 年以来最低值；零售商库存销售比为 1.13，较去年 12 月环比下降 0.04，离 2019 年水平仍有较大差距。

图 16：美国制造业、批发商、零售商库存销售比



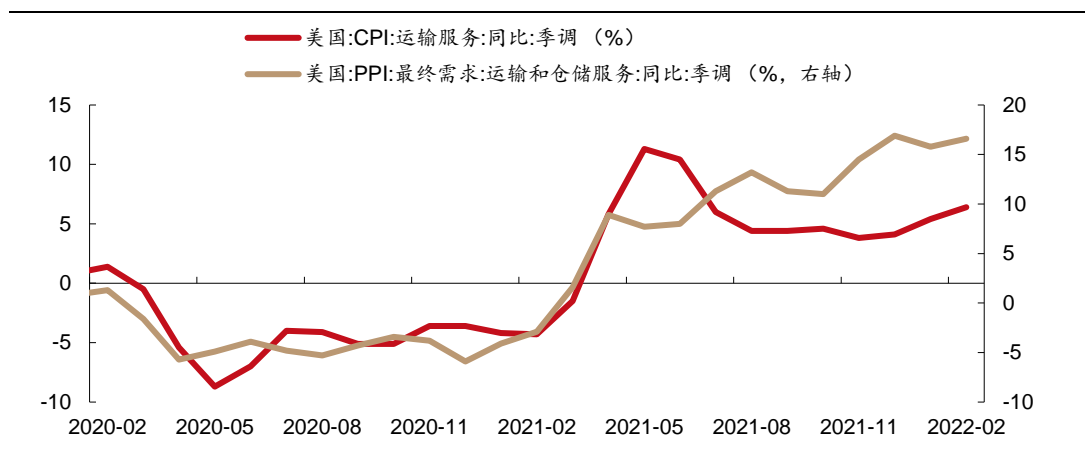
资料来源：Wind，西部证券研发中心

物流问题的另一直接影响为推升运输服务价格通胀，目前尚未见缓解。2022 年 2 月美国运输服务 CPI 同比 6.4%，同比增速连续第三个月上升。美国运输和仓储服务 PPI 同比增速在去年 12 月达到历史峰值 16.9%，今年 2 月为 16.6% 仍在高位，远高于服务类 PPI 总体水平 7.8%。分类型看，运输和仓储服务 PPI 共包括六个细分项，2 月份同比由高到低分别为：卡车货运 19.1%、航空客运 16.8%、航空货运 12.6%、快递和邮政运输服务 8.4%、铁路货运和邮件运输 8.4%、铁路客运 0.8%。

与美国相比，欧元区消费者价格的交通服务通胀程度相对较轻。交通项 HICP 同比在去年 10 月升破 10%，今年 2 月份录 10.3%，但主要由个人运输设备操作推动，而交通服务分

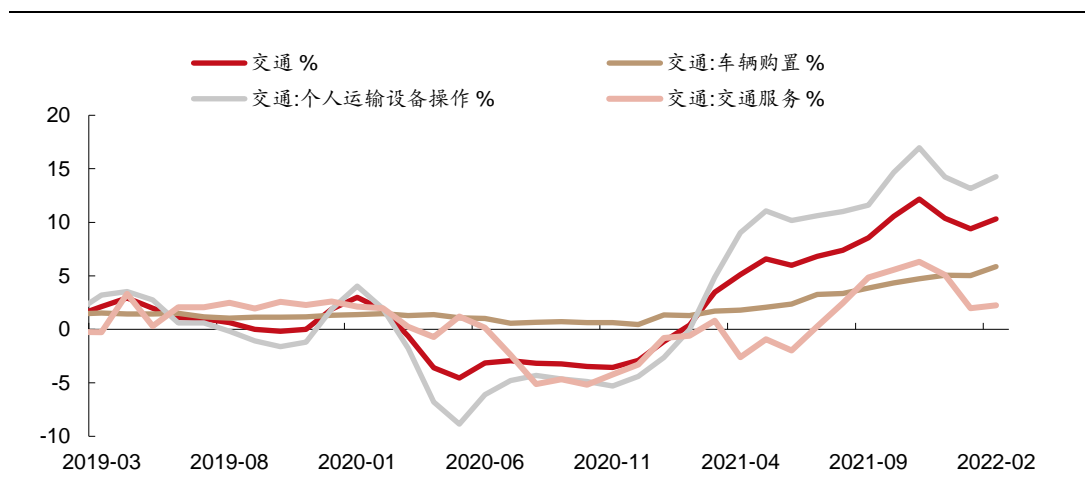
项同比 2.3%。

图 17：美国运输服务 PPI 和 CPI 同比增速



资料来源: Wind, 西部证券研发中心

图 18：欧元区 HICP(调和 CPI)交通项同比增速

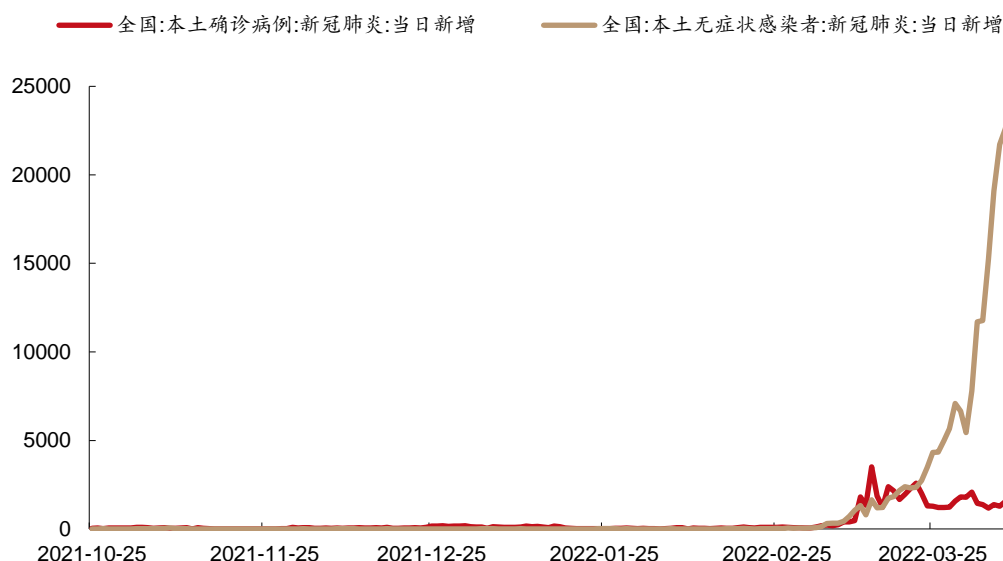


资料来源: Wind, 西部证券研发中心

## 二、国内供应链现状：疫情影响下物流不畅问题加剧

4 月以来，国内疫情尚未出现拐点，目前全国单日新增确诊病例数基本稳定在一千余例，但无症状感染者人数几乎直线上升。截至 8 日，已突破 23000 例，究竟何时出现拐点，目前难以判断，但严密封控措施下，对物流行业的影响已经体现在了许多方面，具体如下：

图 19：全国本土当日新增确诊和无症状感染者病例数（例）

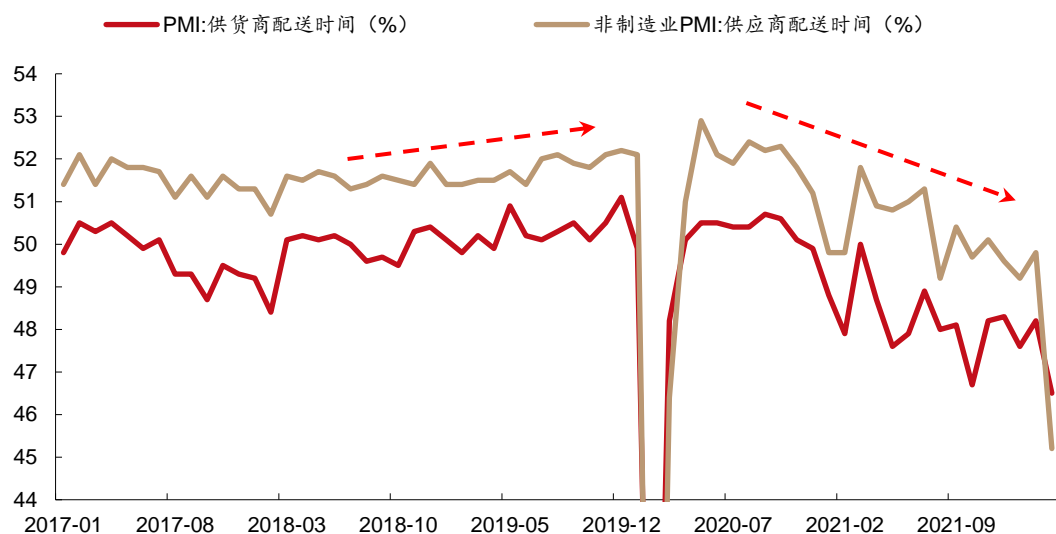


资料来源：Wind，西部证券研发中心

### （一）供应商交货时间显著放缓

国家统计局公布数据显示，3 月制造业和非制造业供应商配送时间指数分别为 46.5% 和 45.2%，较前值分别回落 1.7 和 4.6 个百分点，双双刷新 2020 年 2 月疫情暴发以来新低，表明制造业和非制造业交货时间继续放慢。我们注意到，疫情前无论制造业还是非制造业，其供应商配送时间指数均保持稳中有升，疫情之后两者中枢转而趋势回落，或反映出疫情反复冲击下，防控措施强化对物流运输效率的持续拖累。

图 20：制造业和非制造业 PMI 供应商配送时间指数

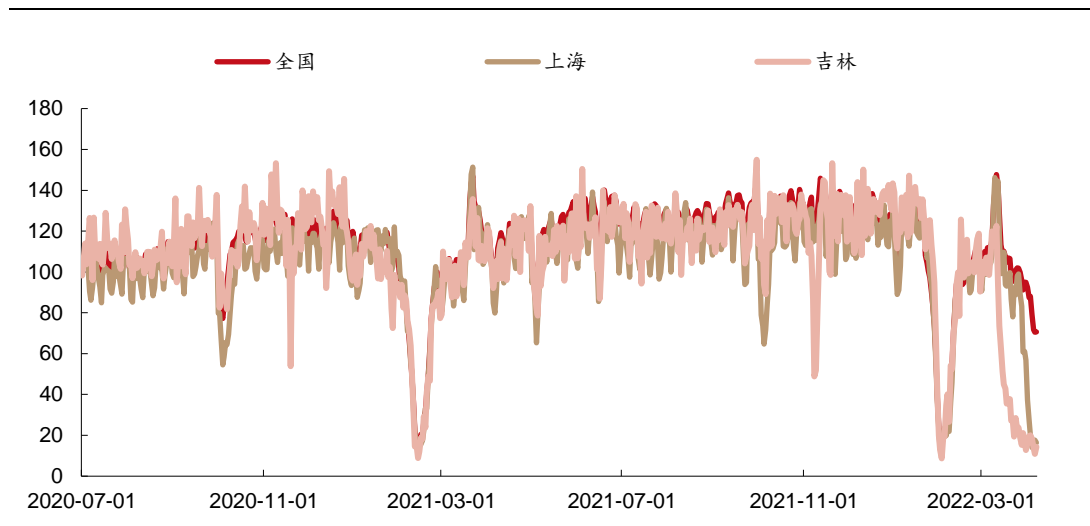


资料来源：Wind，西部证券研发中心

## （二）公路货运降幅继续扩大

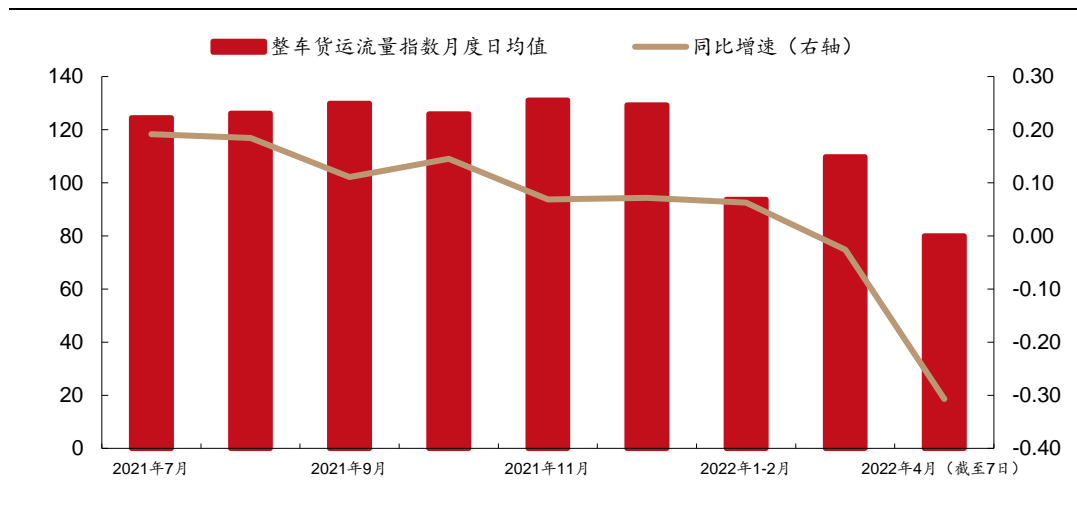
在多地疫情封控措施影响下，公路货运明显受阻。3月全国整车货运流量指数日均值为109.7，同比下降2.6%，较1-2月6.2%的增速大幅回落。截至7日，4月全国整车货运流量指数同比降幅继续扩大至25%。从具体区域来看，上海、吉林等疫情严重省份对全国公路货运量形成显著拖累，且冲击程度几乎与春节假期影响相当。

图 21：全国及部分地区整车货运流量指数情况



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 22：整车公路物流指数及同比增速

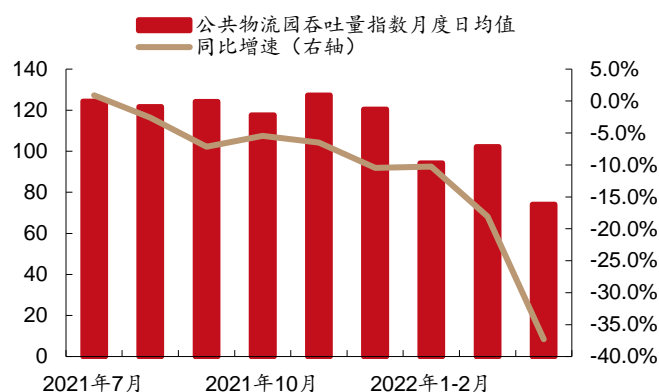


资料来源：Wind，西部证券研发中心

## （三）货物枢纽吞吐量增速明显放缓

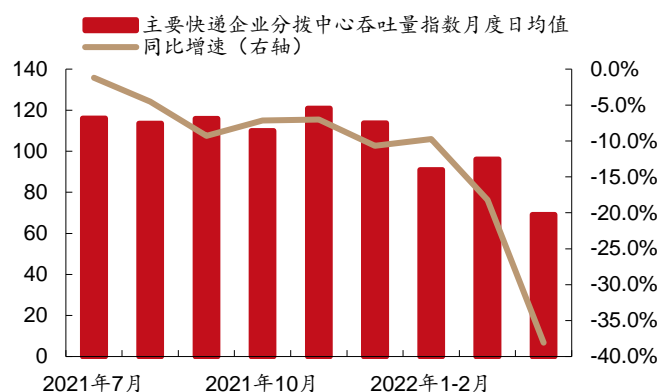
3月全国主要公共物流园区的吞吐量指数日均值为102.2，同比下降18.1%，较1-2月同比增速回落7.8个百分点；3月主要快递企业分拨中心的吞吐量指数日均值为96.1，同比下降18.2%，降幅较1-2月扩大8.5个百分点。4月两个指数则出现更明显回落，截止4月7日，主要公共物流园区的吞吐量指数日均值为74.1，同比下降37.3%，主要快递企业分拨中心的吞吐量指数日均值为69.1，同比下降38.1%。

图 23：公共物流园吞吐量指数及同比增速



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 24：主要快递企业分拨中心吞吐量指数及同比增速

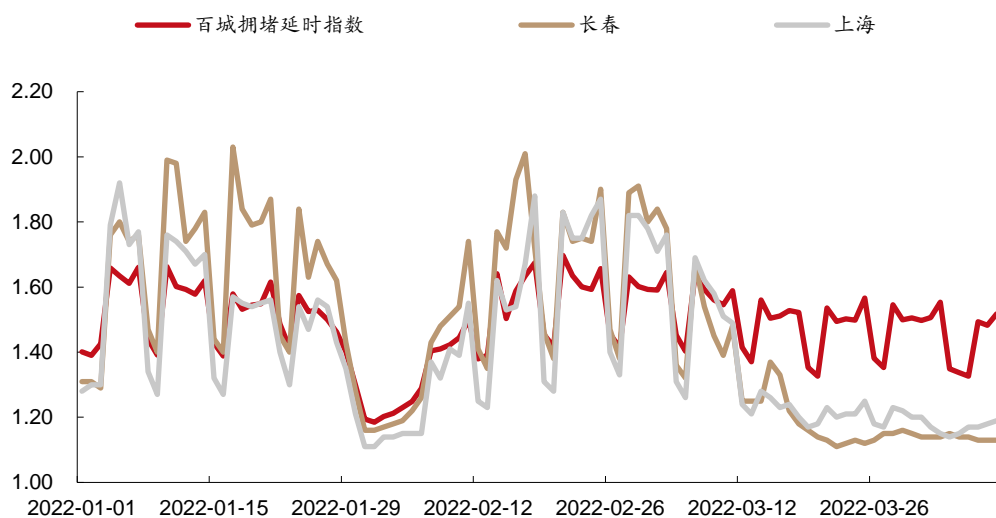


资料来源：Wind，西部证券研发中心

#### （四）市内交通拥堵缓解

交通运输方面来看，受疫情影响城市车辆出行受限，市内拥堵程度通常会显著回落。1-2月、3月、4月（截至8日）百城拥堵指数同比分别为3.3%、-4.7%、-7.2%，反映市内交通运行节奏放缓，也侧面反映物流配送运行不畅。其中，3月以来（截至4月8日）上海、长春拥堵指数同比分别为-24%和-30%，远高于百城降幅。

图 25：重点城市拥堵指数变化情况



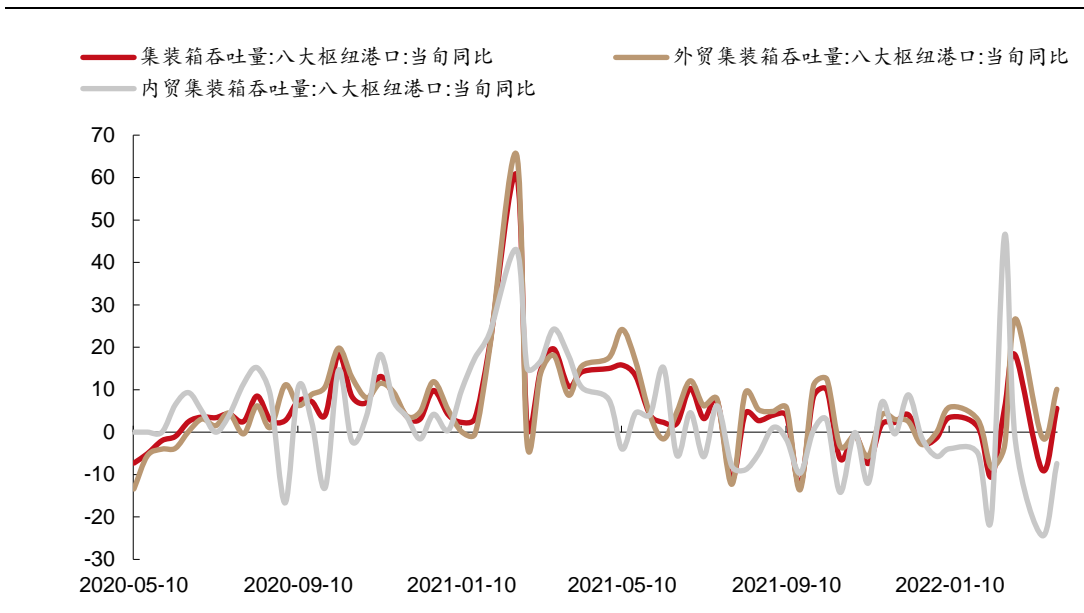
资料来源：Wind，西部证券研发中心

#### （五）疫情对港口物流影响相对有限

3月，八大枢纽港口集装箱吞吐量同比为-1.65%，2月为4.43%，但从旬度数据变化来看，和疫情严重程度之间并无显著关系。2月下旬，该指标同比增速达到18.1%，3月中旬下降至-8.9%，3月下旬又反弹至5.6%，疫情对港口物流的影响可能并不是这一变化的主因。另据中港协披露，近期，深圳、上海等地新冠肺炎疫情对码头生产有一定影响。但据港口

反馈，目前出口货源仍较充足<sup>1</sup>。

图 26：八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增速（%）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

### 三、疫情对国内物流及GDP及CPI有何影响？

3月1日至4月9日，上海累计新增本土确诊病例数为6402例，累计新增无症状感染者人数超过15万例，同期整车货运流量指数同比下降19.27%；全国累计新增本土确诊病例数为51466例，累计新增无症状感染者人数超过20万例，整车货运流量指数同比下降6.51%。我们认为若4月中下旬全国疫情未出现拐点，5月未明显改观，对公路货运的冲击或将进一步扩大。如果4月中下旬能够迎来疫情拐点，公路货运或将于5月逐步修复。

此外，疫情不仅影响物流，还会通过供需两端影响整个宏观经济情况，我们曾在3月25日报告《疫情对一季度经济影响几何？》中估算疫情对经济造成的影响。根据截至3月31日掌握的更为全面的疫情数据，我们对测算进行更新，预计3月疫情对一季度社零的冲击将扩大至2.90%，对一季度GDP的下拉将扩大至1个百分点。我们此前曾将一季度预计的GDP增速由5.6%下调至4.7%，根据最新数据进一步下修至4.6%。

进一步看，我们在3月8日报告《怎么看国内通胀前景？》中曾估算，Q2国内CPI同比大约在1-2%，Q3存在破3%风险、Q4则有破4%可能。根据去年至今海外供应链冲击引发通胀走高的事实来看，若国内疫情持续时间超预期，则CPI通胀的上行风险亦将加剧。

### 四、风险提示

国内疫情超预期；稳增长政策力度及效果不及预期

<sup>1</sup> <http://www.port.org.cn/info/2022/210170.htm>

## 联系我们

联系地址：上海市浦东新区耀体路 276 号 12 层

北京市西城区月坛南街 59 号新华大厦 303

深圳市福田区深南大道 6008 号深圳特区报业大厦 10C

联系电话：021-38584209

## 免责声明

本报告由西部证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格）制作。本报告仅供西部证券股份有限公司（以下简称“本公司”）机构客户使用。本报告在未经本公司公开披露或者同意披露前，系本公司机密材料，如非收件人（或收到的电子邮件含错误信息），请立即通知发件人，及时删除该邮件及所附报告并予以保密。发送本报告的电子邮件可能含有保密信息、版权专有信息或私人信息，未经授权者请勿针对邮件内容进行任何更改或以任何方式传播、复制、转发或以其他方式使用，发件人保留与该邮件相关的一切权利。同时本公司无法保证互联网传送本报告的及时、安全、无遗漏、无错误或无病毒，敬请谅解。

本报告基于已公开的信息编制，但本公司对该等信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告出具日的观点和判断，该等意见、评估及预测在出具日外无需通知即可随时更改。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。同时，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。对于本公司其他专业人士（包括但不限于销售人员、交易人员）根据不同假设、研究方法、即时动态信息及市场表现，发表的与本报告不一致的分析评论或交易观点，本公司没有义务向本报告所有接收者进行更新。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供投资者参考之用，并非作为购买或出售证券或其他投资标的的邀请或保证。客户不应以本报告取代其独立判断或根据本报告做出决策。该等观点、建议并未考虑到获取本报告人员的具体投资目的、财务状况以及特定需求，在任何时候均不构成对客户私人投资建议。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素，必要时应就法律、商业、财务、税收等方面咨询专业财务顾问的意见。本公司以往相关研究报告预测与分析的准确，不预示与担保本报告及本公司今后相关研究报告的表现。对依据或者使用本报告及本公司其他相关研究报告所造成的一切后果，本公司及作者不承担任何法律责任。

在法律许可的情况下，本公司可能与本报告中提及公司正在建立或争取建立业务关系或服务关系。因此，投资者应当考虑到本公司及/或其相关人员可能存在影响本报告观点客观性的潜在利益冲突。对于本报告可能附带的其它网站地址或超级链接，本公司不对其内容负责，链接内容不构成本报告的任何部分，仅为方便客户查阅所用，浏览这些网站可能产生的费用和风险由使用者自行承担。

本公司关于本报告的提示（包括但不限于本公司工作人员通过电话、短信、邮件、微信、微博、博客、QQ、视频网站、百度官方贴吧、论坛、BBS）仅为研究观点的简要沟通，投资者对本报告的参考使用须以本报告的完整版本为准。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“西部证券研究发展中心”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。如未经西部证券授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。本公司保留追究相关责任的权力。

所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

本公司具有中国证监会核准的“证券投资咨询”业务资格，经营许可证编号为：91610000719782242D。