

THEO DÕI

Giá mục tiêu 2024:

85.000 VND

Upside:

7%

Cập nhật:

19/08/2024

TRIỂN VỌNG 2024

Tích cực: Hoạt động xuất nhập khẩu và thu hút FDI của Việt Nam giữ được đà tăng trưởng tốt trong nửa đầu năm.

Tiêu cực: Các đối tác kinh tế chính như Mỹ, Trung Quốc, EU có dấu hiệu phục hồi chậm hơn dự báo.

Rủi ro đầu tư: Căng thẳng địa chính trị chưa được kiểm soát gia tăng rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng và gây ảnh hưởng đến vận tải biển.

	Q2/2023	Q2/2024	2024F
DTT	912	1.181	4.333
% YoY	-7%	29%	13%
LNST	1.717	418	1.449
% YoY	413%	-76%	-43%

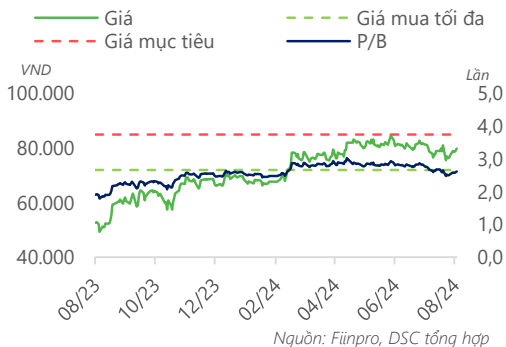
Đơn vị: tỷ VND

Tổng quan doanh nghiệp

Công ty cổ phần Gemadept (GMD) là doanh nghiệp dẫn đầu trong lĩnh vực Cảng biển và logistics tại Việt Nam. Hoạt động khai thác cảng đóng vai trò chủ chốt trong cơ cấu doanh thu, đóng góp chủ yếu bởi các cảng nước sâu nằm trong khu vực trọng tâm phát triển của cả nước là Nam Đình Vũ (Hải Phòng) và Gemalink (Cái Mép - Thị Vải).

Dữ liệu thị trường

Ngành nghề:	Kho bãi, hậu cần và bảo dưỡng
Giá hiện tại:	79.800 VND
Vốn hóa:	24.777 tỷ VND
Số lượng CPLH:	310,5 triệu cp
EPS 4 quý gần nhất:	4.021 VND
P/E:	19,8 lần
Cổ tức tiền mặt 2024:	12,0%
Cổ tức cổ phiếu 2024:	0,0%



Nguồn: Finpro, DSC tổng hợp

GMD

CTCP Gemadept

DSC

KHUYẾN NGHỊ

DSC ước tính doanh thu đạt 4.333 tỷ (+13% YoY), lợi nhuận sau thuế đạt 1.448 tỷ (-43% YoY).

Với kì vọng (1) ngành cảng biển Việt Nam tiếp tục tăng trưởng tốt trong giai đoạn tới (2) các dự án hạ tầng quy hoạch tại Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải sớm hoàn thành và đưa vào khai thác (3) lợi nhuận công ty liên doanh liên kết tăng mạnh với đóng góp chính từ Gemalink và SCS. DSC ước tính mức giá mục tiêu năm 2024 của GMD đạt 85.000 VND/cổ phiếu.

Chúng tôi khuyến nghị THEO DÕI cho GMD với mức giá mục tiêu 85.000 VND.

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Dư địa tăng trưởng ngành cảng biển Việt Nam còn lớn

Ngành cảng biển Việt Nam vẫn còn nhiều dư địa phát triển với tiềm năng tăng trưởng lớn từ kim ngạch xuất nhập khẩu. Hiện tại, Việt Nam sở hữu nhiều lợi thế cạnh tranh vượt trội, nhất là khi chính phủ vẫn thúc đẩy ký kết, tham gia các hiệp định thương mại, hứa hẹn sẽ tiếp tục là điểm đến hấp dẫn với dòng vốn FDI.

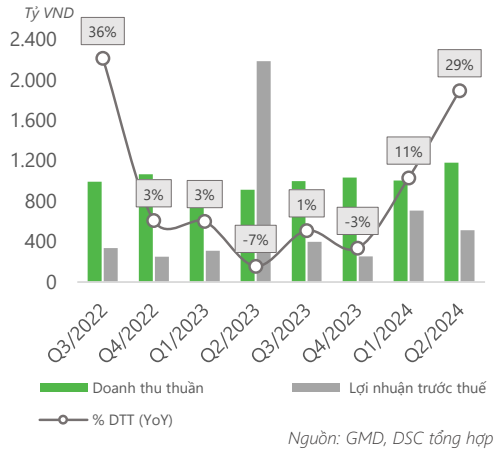
Hưởng lợi từ quy hoạch các khu vực cảng lớn

Các cụm cảng lớn của Gemadept tại miền Bắc (Nam Đình Vũ) và miền Nam (Gemalink) đều nằm ở các vị trí chiến lược, thuộc các khu vực được Chính phủ quy hoạch và định hướng phát triển trọng tâm. Những khu vực này đang được ưu tiên hoàn thiện các dự án hạ tầng giao thông và phát triển các khu công nghiệp. Khi đi vào hoạt động, sản lượng hàng hóa qua thông qua sẽ được thúc đẩy, góp phần nâng cao hiệu quả mảng kinh doanh cốt lõi của GMD trong dài hạn.

Tiềm năng trong dài hạn đến từ "siêu cảng" Gemalink

Siêu cảng nước sâu Gemalink tại Cái Mép - Thị Vải, với công suất dự kiến đạt 3 triệu TEU khi hoàn thành giai đoạn 2, sẽ trở thành cảng nước sâu lớn nhất cả nước. Vị trí đắc địa nằm tại cửa sông Cái Mép, đồng thời sở hữu những lợi thế cạnh tranh vượt trội, kỳ vọng sẽ giúp Gemalink nhanh chóng lấp đầy công suất và là điểm nhấn trong kết quả kinh doanh của GMD trong những năm tiếp theo.

KẾT QUẢ KINH DOANH



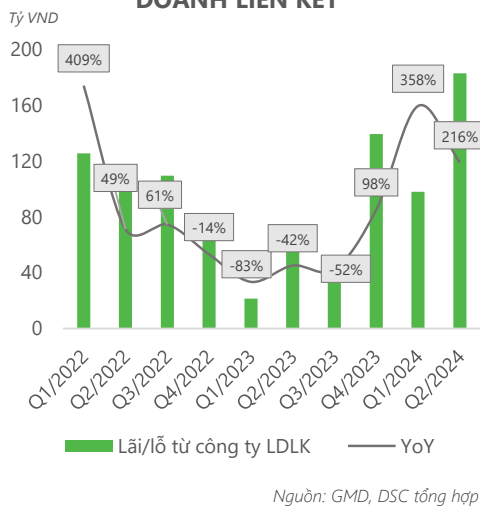
KẾT QUẢ KINH DOANH

Hoạt động kinh doanh cốt lõi tiếp tục khởi sắc

Doanh thu thuần Q2/2024 của GMD tiếp tục cho thấy mức tăng trưởng ấn tượng từ nền thấp đầu năm 2023. Doanh thu tăng 29% YoY, với đóng góp chính từ mảng khai thác cảng (77%) khi doanh thu mảng này tăng 35% YoY. Động lực cho sự tăng trưởng này đến từ sản lượng hàng hóa thông qua các hệ thống cảng GMD tăng 22% YoY. Tuy nhiên, doanh thu mảng Logistic lại sụt giảm 15% YoY xuống mức 195,7 tỷ.

Lợi nhuận trước thuế giảm so với cùng kỳ năm 2023, chủ yếu do trong năm trước, GMD đã ghi nhận khoản doanh thu tài chính đột biến lên đến 1.840 tỷ đồng từ việc thoái vốn cảng Nam Hải Đình Vũ.

LÃI/LỖ TỪ CÔNG TY LIÊN DOANH LIÊN KẾT



Lợi nhuận công ty liên doanh liên kết tăng trưởng tốt

Lợi nhuận từ công ty liên doanh, liên kết của GMD tăng trưởng ấn tượng 216% YoY, đạt 187 tỷ, được thúc đẩy mạnh mẽ bởi sự bứt phá từ lợi nhuận của Gemalink và SCS.

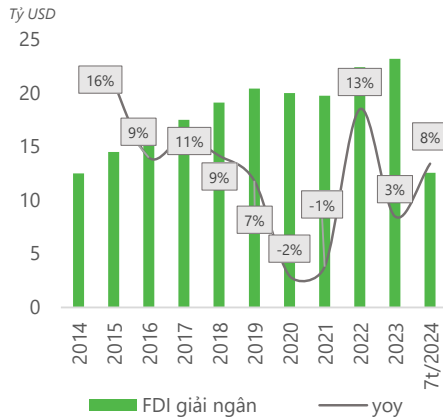
Gemalink tiếp tục báo lãi trong quý 2, nhờ sản lượng hàng hóa thông qua tăng 91% YoY, đạt hơn 450 nghìn TEU nâng tổng sản lượng container thông qua 6 tháng đầu năm vượt 800 nghìn TEU. Đà tăng trưởng tích cực đến từ sự ủng hộ cao của các hãng tàu đối tác cũng như đóng góp của các tuyến dịch vụ mới từ Q4/2023. Những tuyến dịch vụ này đã nhanh chóng đánh dấu các dấu cột mốc mới với Gemalink khi liên tiếp đón các "siêu tàu" thuộc liên minh the Alliance như HaNoi Express, Singapore Express,... trong nửa đầu năm 2024.

SCS ghi nhận lợi nhuận Q2/2024 tăng 46%, đạt 189 tỷ đồng, tạo ra khoản lợi nhuận 68,8 tỷ đồng cho GMD. Kết quả kinh doanh ấn tượng đến từ sự bùng nổ về khối lượng hàng hóa xếp dỡ sau khi giành được hợp đồng từ Qatar Airways trong tháng 2. Sản lượng hàng hóa thông qua trong Q2/2024 đạt 58.432 tấn (+50% YoY), trong đó hàng hóa quốc tế tăng mạnh 61% YoY, quốc nội tăng 25% YoY. Trong nửa cuối năm 2024, chúng tôi tiếp tục lạc quan về KQKD của SCS với bối cảnh nhu cầu thị trường phục hồi.

LUẬN ĐIỂM 1:

Dư địa tăng trưởng ngành cảng biển Việt Nam còn lớn

FDI GIẢI NGÂN VÀO VIỆT NAM



Nguồn: GSO, DSC tổng hợp

So sánh giá cước dịch vụ cảng biển Việt Nam

	Hải Phòng	Cái Mép - Thị Vải	TP HCM
USD/container	20'	20'	20'
Việt Nam	33	52	41
Singapore	111	111	111
Việt Nam so với Singapore	-70%	-53%	-63%
Thailand	59	59	59
Việt Nam so với Thailand	-44%	-12%	-31%
Taiwan	65	65	65
Việt Nam so với Taiwan	-49%	-20%	-37%
Hong Kong	130	130	130
Việt Nam so với Hong Kong	-75%	-60%	-68%
China	97	97	97
Việt Nam so với China	-66%	-46%	-58%
Cambodia	56	56	56
Việt Nam so với Cambodia	-41%	-7%	-27%
Myanmar	165	165	165
Việt Nam so với Myanmar	-80%	-68%	-75%
Indonesia	92	92	92
Việt Nam so với Indonesia	-64%	-43%	-55%

Nguồn: Vinamarine, DSC tổng hợp

GMD

CTCP Gemadept

DSC

Xuất nhập khẩu là động lực tăng trưởng chính cho ngành cảng biển Việt Nam

Ngành cảng biển Việt Nam phụ thuộc nhiều vào tình hình xuất nhập khẩu và thương mại trên toàn cầu, trong đó FDI đóng góp phần lớn với hơn 70% kim ngạch xuất khẩu và 65% kim ngạch nhập khẩu. Việt Nam sở hữu nhiều lợi thế trong thu hút FDI như vị trí chiến lược tiếp giáp biển Đông, cầu nối trung chuyển hàng hóa quan trọng của thế giới. Ngoài ra, các yếu tố như lực lượng lao động trẻ, chi phí cạnh tranh cùng với các chính sách ưu đãi về thuế quan đã giúp Việt Nam trở thành điểm đến hấp dẫn với FDI.

Bên cạnh đó, việc chính phủ đẩy mạnh ký kết các hiệp định thương mại như 16 hiệp định FTA giúp hàng hóa XNK của Việt Nam được cắt giảm thuế suất với các đối tác tại thị trường lớn như Liên minh châu Âu, Hàn Quốc, Nhật Bản,... đã kích thích các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài gia tăng mở rộng sản xuất tại Việt Nam. Những năm gần đây, nước ta còn được hưởng lợi lớn bởi xu hướng đa dạng hóa sản xuất của các doanh nghiệp lớn trên thế giới nhằm giảm thiểu các rủi ro do chiến tranh thương mại Mỹ - Trung. Trong đó có thể kể đến những cái tên như Apple, Intel, TCL, Mitsubishi, Goertek, Microsoft,...

Nâng giá cước xếp dỡ tác động dài hạn lên doanh thu cảng

Hiện tại, giá cước xếp dỡ container tại Việt Nam thấp hơn nhiều so với mức trung bình của khu vực, nguyên nhân chủ yếu là do áp lực cung lớn tại các cảng và sức mạnh đặt giá nghiêng về phía chủ tàu. Do đó, thông tư 39/2023/TT-BGTVT nhằm tăng mức giá là cần thiết để giúp các cảng Việt Nam nâng cao khả năng đàm phán với các hãng tàu nước ngoài, từ đó cải thiện doanh thu và biên lợi nhuận của các doanh nghiệp cảng. Mặc dù vậy, sự tác động phân hóa ở các khu vực, các cảng nước sâu có thể thấy rõ sự thay đổi, trong khi các khu vực như sông Cấm không có nhiều biến động do tình trạng dư cung lớn.

Tuy nhiên, chúng tôi đánh giá lộ trình tăng giá nhanh, sớm tiệm cận khu vực là khó khi ở nhiều khu vực lượng cung tiếp tục tăng. Đồng thời, việc tăng giá cước sẽ ảnh hưởng tới lợi nhuận các hãng tàu và ở chiều ngược lại, phí THC có thể bị nâng lên gây ảnh hưởng tới hoạt động XNK của Việt Nam. Chính vì vậy, chúng tôi kỳ vọng giá cước sẽ tăng chậm, theo lộ trình và Việt Nam cần có biện pháp giúp kim hãm, chủ động hơn trong việc đàm phán giá với các hãng tàu nước ngoài.

LUẬN ĐIỂM 2:

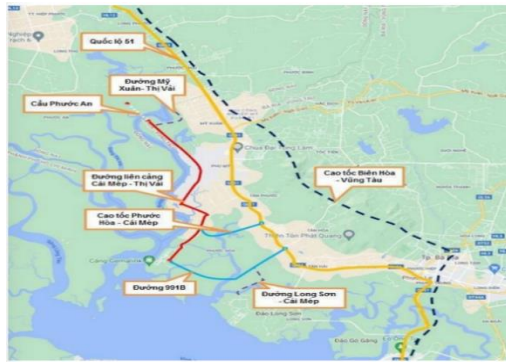
Hưởng lợi từ quy hoạch các khu vực cảng lớn

Các dự án giao thông đường bộ kết nối Hải Phòng và khu vực

Dự án	Ghi chú
Đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (Kết nối Trung Quốc và cảng Hải Phòng)	Khởi công trước 2030
Cao tốc Bắc Ninh- Hải Phòng	Thực hiện năm 2023- 2026
Đường vành đai 2 đoạn tuyến Tân Vũ - Hưng Đạo - đường Bùi Viện	Hoàn thành năm 2026

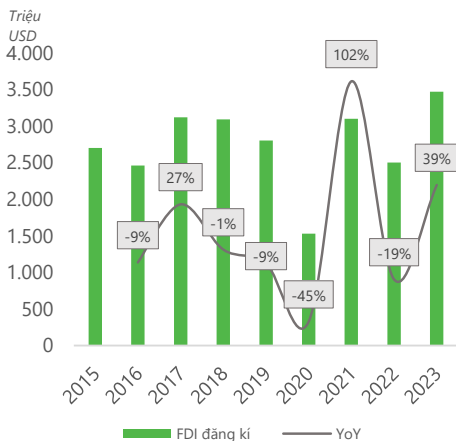
Nguồn: bộ GTVT, DSC tổng hợp

Các dự án giao thông kết nối khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải



Nguồn: sở GTVT tỉnh Vũng Tàu, google map, DSC tổng hợp

FDI ĐĂNG KÝ VÀO HẢI PHÒNG



Nguồn: GSO, DSC tổng hợp

GMD

CTCP Gemadept

DSC

Hoàn thiện hạ tầng giao thông, trợ lực dài hạn cho ngành cảng biển

Khu vực Hải Phòng

Hàng loạt các dự án hạ tầng giao thông tại Hải Phòng sẽ được hoàn thiện và triển khai trong những năm tới. Những dự án này sẽ giúp kết nối cụm cảng Hải Phòng, trung tâm cảng phía Bắc tới các khu vực lân cận và xa hơn là Trung Quốc nhằm cải thiện hiệu suất ngành Logistics.

Khu vực Cái Mép – Thị Vải

Hàng loạt các dự án đang được hoàn thiện trong khu vực:

- (1) Dự án cầu Phước An, dự kiến hoàn thành năm 2027.
- (2) Dự án Cao tốc Biên Hòa, dự kiến đi vào hoạt động từ T9/2025.
- (3) Dự án đường 991B, dự kiến hoàn thành trong năm 2024.

Các dự án hạ tầng giao thông khi hoàn thiện sẽ giúp thúc đẩy lượng hàng hóa vận chuyển, giảm tắc nghẽn và tối ưu chi phí cũng như thời gian.

Gần các trung tâm công nghiệp và điểm đến hấp dẫn với FDI.

Khu vực Hải Phòng

Trong tương lai gần, Hải Phòng sẽ hình thành nhiều khu công nghiệp lớn, đem lại tiềm năng tăng trưởng cho mảng xuất nhập khẩu cũng như dịch vụ Logistics (1) KCN Thủy Nguyên; (2) KCN Trảng Duệ 3; (3) KCN Giang Biên II; (4) KCN Nam Trảng Cát; (5) KCN Xuân Cầu. Hải Phòng nhiều năm liên tiếp nằm trong top các tỉnh thu hút FDI nhiều nhất cả nước. Việc hình thành các khu công nghiệp sẽ thúc đẩy mạnh mẽ hàng hóa thông qua, góp phần tích cực tới kinh doanh ngành cảng.

Khu vực Cái Mép - Thị Vải

Bên cạnh quyết định quy hoạch Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm quan trọng trong khu vực châu Á và quốc tế, khu vực này còn được hưởng lợi từ hệ thống cảng Sài Gòn khi tiếp nhận luồng hàng dịch chuyển theo quy hoạch của chính phủ. Sự dịch chuyển này hứa hẹn giúp các cảng trong khu vực sớm hoạt động hết công suất, đặc biệt là Gemalink khi đưa giai đoạn 2 vào khai thác.

LUẬN ĐIỂM 3:

Tiềm năng trong dài hạn đến từ Gemalink

Cảng	Công suất thiết kế (TEUs/năm)	Ghi chú
Gemalink 1	1.500.000	Đưa vào khai thác năm 2021
Gemalink 2A	600.000	Dự kiến đưa vào khai thác T12/2025
Gemalink 2B	900.000	Ước tính xây dựng sau khi giai đoạn 2A đạt 80 - 85% công suất

Nguồn: GMD, DSC tổng hợp

GMD

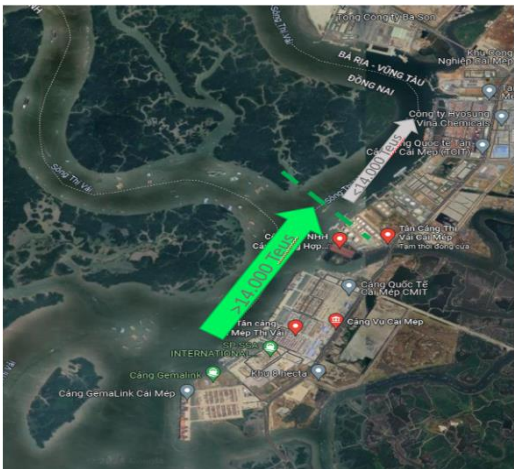
CTCP Gemadept

DSC

Cảng Gemalink

Cảng Quốc tế Gemalink là liên doanh giữa Tập đoàn Gemadept, Việt Nam (75%) và đối tác hàng đầu thế giới, CMA Terminals của Pháp (25%). Gemalink được xếp hạng trong Top 19 thương cảng hàng đầu thế giới, đủ khả năng tiếp nhận cỡ tàu Megaship lớn nhất hiện nay với trọng tải lên đến 250.000 DWT. Cảng Gemalink đang trong quá trình triển khai xây dựng giai đoạn 2, khi hoàn thiện sẽ nâng tổng công suất thiết kế lên 3 triệu Teu và trở thành cảng nước sâu lớn nhất cả nước.

Cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải



Nguồn: Google map, DSC tổng hợp

Lợi thế cạnh tranh trong khu vực

Việc nằm tại cửa sông cũng giúp Gemalink đón được các tàu lớn, chiếm lợi thế so với các cảng nằm sâu trong khu vực. Đi vào khai thác giai đoạn 1 năm 2021 nhưng đến năm 2022 và 2023, sản lượng container thông qua cảng Gemalink chỉ đứng sau cụm cảng TCIT + TCCT của Tân cảng Sài Gòn và duy trì ngưỡng công suất đạt trên 65% trong bối cảnh ngành cảng biển 2023 gặp khó khăn.

Hiện tại, việc mở rộng các cảng lớn tại khu vực này đang gặp thách thức lớn do hạn chế về quỹ đất. Hạn chế này mở ra lợi thế vô cùng to lớn khi Gemalink vẫn còn khả năng mở rộng và gia tăng công suất để có thể đón những lượt tàu mới tới làm hàng.

Các hãng tàu lớn trên thế giới

Hãng tàu	Thị phần	Liên Minh trước t2/2025	Liên minh sau t2/2025
MSC	19,80%	2M	-
Maersk	14,60%	2M	Gemini
CMA CGM	12,70%	Ocean	Ocean
COSCO Sh	10,80%	Ocean	Ocean
Hapag-Llo	6,90%	The Alliance	Gemini
Evergreen	5,80%	Ocean	Ocean
ONE	6,30%	The Alliance	The Alliance
HMM	2,80%	The Alliance	The Alliance
YangMing	2,50%	The Alliance	The Alliance
ZIM	2,20%	-	-
Khác	15,60%		

Nguồn: Alphaliner, DSC tổng hợp

Gemalink liên kết với nhiều hãng tàu lớn, đảm bảo khả năng lấp đầy công suất cảng

Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực khai thác vận hành cảng biển làm việc trực tiếp với các hãng tàu và việc này sẽ quyết định tới việc lấp đầy công suất của các cảng. CMA- CGM, hãng tàu sở hữu 25% cổ phần của Gemalink đang là hãng tàu lớn thứ 3 thế giới.

Câu chuyện thay đổi liên minh các hãng tàu trong đầu năm 2024 cũng cho thấy một bức tranh toàn cảnh mới khi liên minh Ocean (liên minh có CMA - CGM) sẽ trở thành liên minh chiếm thị phần lớn nhất trên thế giới. Gemalink với việc liên kết cùng liên minh OCEAN sẽ đảm bảo lượng tàu làm hàng ổn định và nhanh chóng lấp đầy khi đưa vào khai thác giai đoạn 2.

DỰ PHÓNG & ĐỊNH GIÁ

Dự phóng kết quả kinh doanh

(Tỷ VND)	2022	2023	2024F
Doanh thu thuần	3.898	3.846	4.333
% DTT (YoY)	22%	-1%	13%
Lợi nhuận gộp	1.718	1.778	1.734
Lợi nhuận sau thuế	1.161	2.534	1.449
% LNST (YoY)	61%	118%	-43%

Định giá FCFF

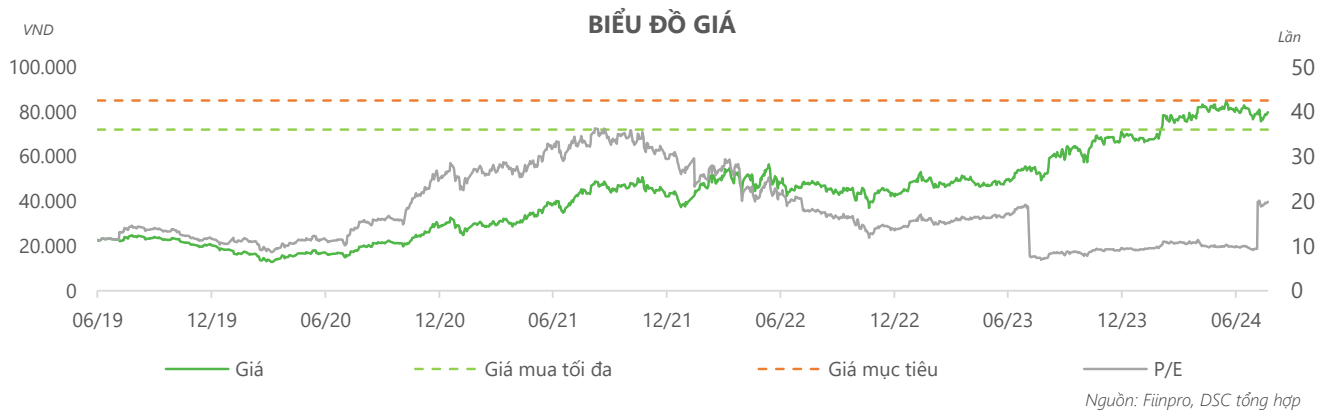
Giá trị hiện tại công ty (tỷ VND)	27.895
Trừ: nợ vay (tỷ VND)	(2.790)
Cộng: Tiền (tỷ VND)	1.160
Giá trị hiện tại vốn chủ sở hữu (tỷ VND)	26.264
Số cổ phiếu lưu hành	310.486.957
Giá trị cổ phiếu (VND)	84.589

DSC ước tính kết quả kinh doanh 2024 của GMD đạt 4.333 tỷ đồng tương đương mức tăng 13% YoY và lợi nhuận trước thuế đạt 1.739 tỷ, giảm 45% YoY do năm 2023 ghi nhận doanh thu tài chính tăng vọt từ bán cảng Nam Hải Đình Vũ (1.840 tỷ đồng) trong khi đó, năm 2024 chỉ ghi nhận khoản này ở mức 336 tỷ từ thoái vốn cảng Nam Hải. Nếu không ghi nhận khoản doanh thu tài chính này, lợi nhuận trước thuế của GMD ước đạt 1.403 tỷ đồng, tăng 7,5% YoY. Trong đó, doanh thu mảng cảng đạt 3.343 tỷ đồng (+15% YoY) và mảng Logistics là 988 tỷ đồng (+5,5% YoY).

Định giá

DSC sử dụng phương pháp định giá chiết khấu dòng tiền (DCF) với dòng tiền tự do FCFF cùng kỳ vọng sản lượng cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 1 và 2 được lấp đầy trong năm 2024, đồng thời, Gemalink cũng đạt công suất khai thác 90% tương đương mức tăng 32% YoY và lấp đầy công suất giai đoạn 1 trước khi giai đoạn 2A được đưa vào khai thác trong Q4/2025. Mức giá mục tiêu năm 2024 DSC xác định cho cổ phiếu là 85.000 VND/cổ phiếu.

Thống kê BCPT gần nhất của các CTCK, bình quân giá mục tiêu 12 tháng của GMD là 87.000 VND/cổ phiếu.



GMD

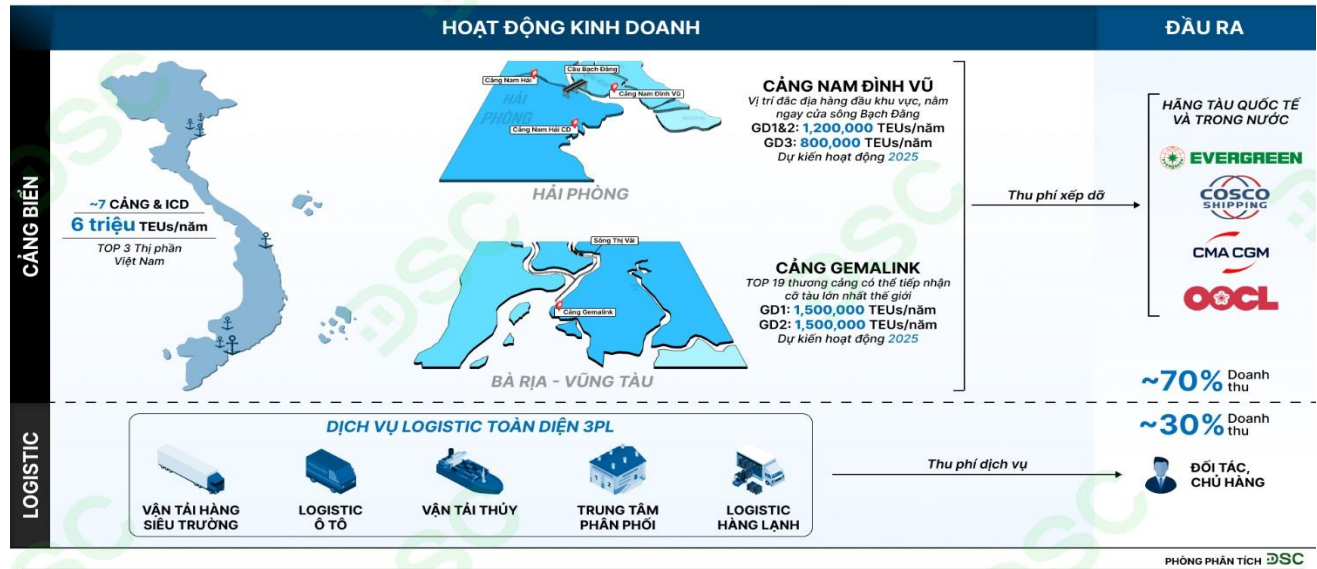
CTCP Gemadept

DSC

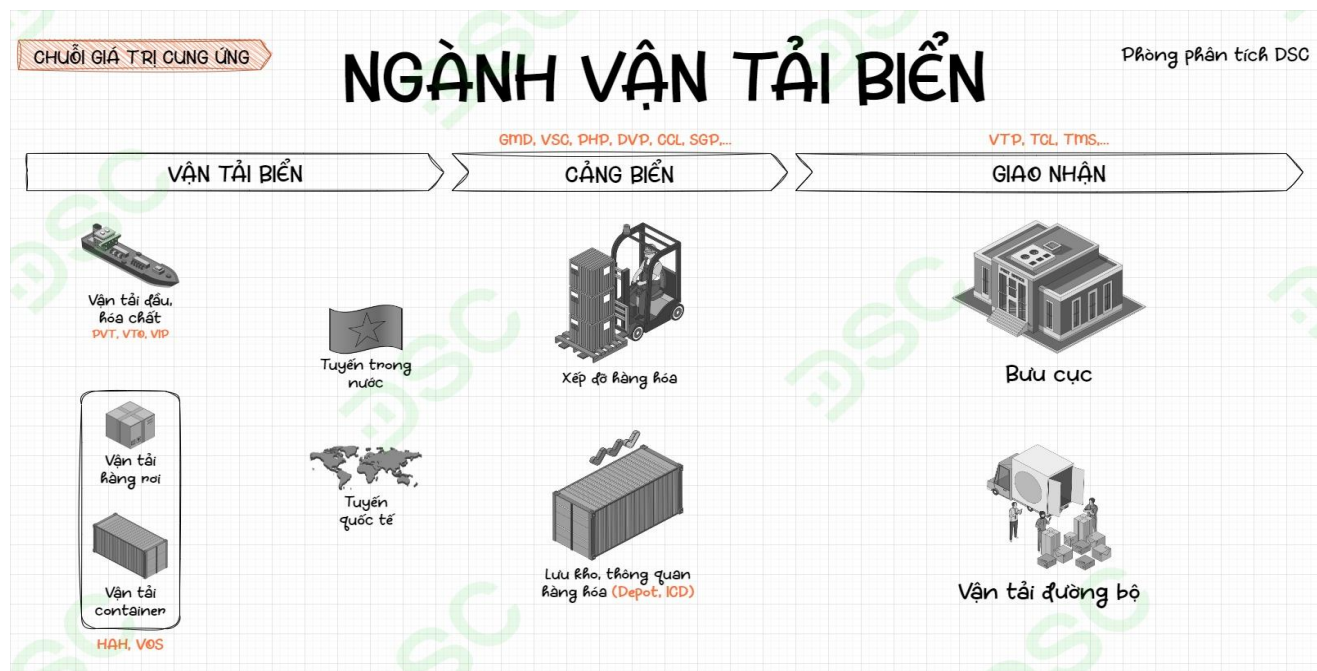
MÔ HÌNH KINH DOANH

MÔ HÌNH KINH DOANH CTCP GEMADEPT (GMD)

GEMADEPT
GEMADEPT CORPORATION



MÔ HÌNH HOẠT ĐỘNG NGÀNH



Xác nhận của chuyên viên phân tích

Chúng tôi xác nhận rằng những quan điểm được trình bày trong báo cáo này phản ánh đúng quan điểm cá nhân của chúng tôi. Chúng tôi cũng xác nhận rằng không có phần thù lao nào của chúng tôi đã, đang, hoặc sẽ trực tiếp hay gián tiếp có liên quan đến các khuyến nghị hay quan điểm thể hiện trong báo cáo này. Các chuyên viên phân tích nghiên cứu phụ trách các báo cáo này nhận được thù lao dựa trên nhiều yếu tố khác nhau, bao gồm chất lượng, tính chính xác của nghiên cứu, và doanh thu của công ty, trong đó bao gồm doanh thu từ các đơn vị kinh doanh khác như bộ phận Môi giới tổ chức, hoặc Tư vấn doanh nghiệp.

Báo cáo miễn trừ trách nhiệm

Báo cáo này được viết và phát hành bởi Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC. Báo cáo này được viết dựa trên nguồn thông tin đáng tin cậy vào thời điểm công bố. Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC không chịu trách nhiệm về độ chính xác của những thông tin này. Quan điểm, dự báo và những ước lượng trong báo cáo này chỉ thể hiện ý kiến của tác giả tại thời điểm phát hành. Những quan điểm này không thể hiện quan điểm chung của Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC và có thể thay đổi mà không cần thông báo trước. Báo cáo này chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin cho các tổ chức đầu tư cũng như các nhà đầu tư cá nhân của Công ty Cổ phần chứng khoán DSC và không mang tính chất mời chào mua hay bán bất kỳ chứng khoán nào được thảo luận trong báo cáo này. Quyết định của nhà đầu tư nên dựa vào những sự tư vấn độc lập và thích hợp với tình hình tài chính cũng như mục tiêu đầu tư riêng biệt. Báo cáo này không được phép sao chép, tái tạo, phát hành và phân phối với bất kỳ mục đích nào nếu không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC. Xin vui lòng ghi rõ nguồn trích dẫn nếu sử dụng các thông tin trong báo cáo này.

Liên hệ - Trung tâm phân tích DSC

Trương Thái Đạt,


GD. Trung tâm Phân tích
dat.tt@dsc.com.vn

Đào Đức Anh,

Chuyên viên Phân tích
anh.dd@dsc.com.vn

HỘI SỞ CHÍNH

 Tầng 2, Thành Công Building, 80 Dịch Vọng Hậu, Cầu Giấy, Hà Nội

 (024) 3880 3456

 info@dsc.com.vn