

BÁO CÁO PHÂN TÍCH NGÀNH SẼM LỚP

I. Giới thiệu ngành sẽm lốp:

1. Lịch sử hình thành và quá trình phát triển.

Ngành công nghiệp lốp xe được phát triển như một kết quả tất yếu của ngành công nghiệp cao su. Nhiều người đồng ý rằng lịch sử của ngành công nghiệp lốp xe bắt đầu vào năm 1843 với việc thành lập Công ty cao su Hoa Kỳ, còn được biết đến là U.S Royal.

Năm 1946, ngành công nghiệp lốp xe đã có một bước đột phá khi Michelin, một công ty Pháp, phát triển loại lốp radial (lốp xe có bộ tời tròn – sử dụng cho xe chạy ở tốc độ cao), chính là loại lốp radial mà chúng ta vẫn sử dụng hiện nay, nó giúp ổn định hơn. Michelin đã không bán loại lốp này ở thị trường Mỹ cho đến những năm 1960, nhưng những năm cuối của thập niên 1900 Michelin đã trở thành một trong những nhà sản xuất lốp ô tô lớn nhất thế giới. Bridgestone, một công ty lốp xe nổi tiếng khác, cũng bắt đầu khởi nghiệp vào những năm 1900.

Ngành công nghiệp sản xuất lốp xe của VN hiện khá non trẻ so với thế giới, chỉ mới bắt đầu từ năm 1960 với nhà máy lốp xe đạp của Michelin và một số nhà sản xuất lốp xe hơi, xe tải nhẹ như Châu Bá, Lê Văn Hậu, Nhà máy cao su Sao Vàng. Cho đến nay, nước ta đã có 6 đơn vị sản xuất lốp ô tô; trong đó Tổng công ty Hóa chất Việt Nam có 3 đơn vị tham gia sản xuất sẽm lốp ô tô là Công ty Cao su Sao Vàng (SRC), Công ty Cao su Đà Nẵng (DRC), Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam (CSM); cả 3 công ty này đều được niêm yết trên sàn chứng khoán. Năng lực sản xuất sẽm lốp ô tô hiện nay của Tổng công ty khoảng 2 triệu bộ/năm.

Việt Nam hiện là thị trường màu mỡ cho các doanh nghiệp (DN) sẽm lốp. Các tên tuổi lốp xe lớn trên thế giới như Bridgestone hay Michelin... đều đã đầu tư xây dựng nhà máy tại VN.

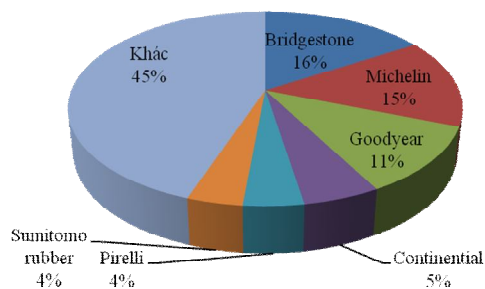
II. Tổng quan ngành sẽm lốp:

1. Thế giới:

a. Sản xuất:

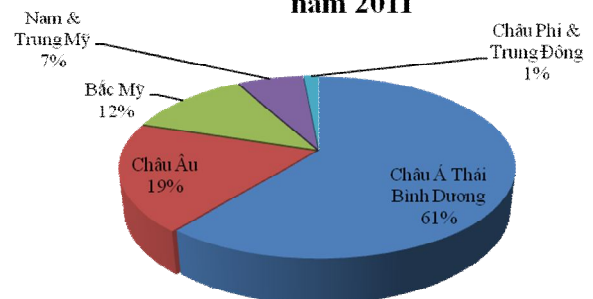
Thị phần ngành sẽm lốp thế giới bị chiếm lĩnh bởi 3 doanh nghiệp hàng đầu: Bridgestone (Nhật), Michelin (Pháp), Goodyear (Mỹ) trên 40% thị phần. Nếu xét theo khu vực, thì Châu Á Thái Bình Dương chiếm đến 60% thị phần sản xuất sẽm lốp do thế mạnh nguồn nguyên liệu dồi dào và chi phí nhân công rẻ nên hầu hết các công ty hàng đầu thế giới đều đặt nhà máy tại khu vực này đặc biệt là Trung quốc, Ấn Độ và Thái Lan.

Thị phần sẽm lốp thế giới năm 2011



Nguồn: Tire Business

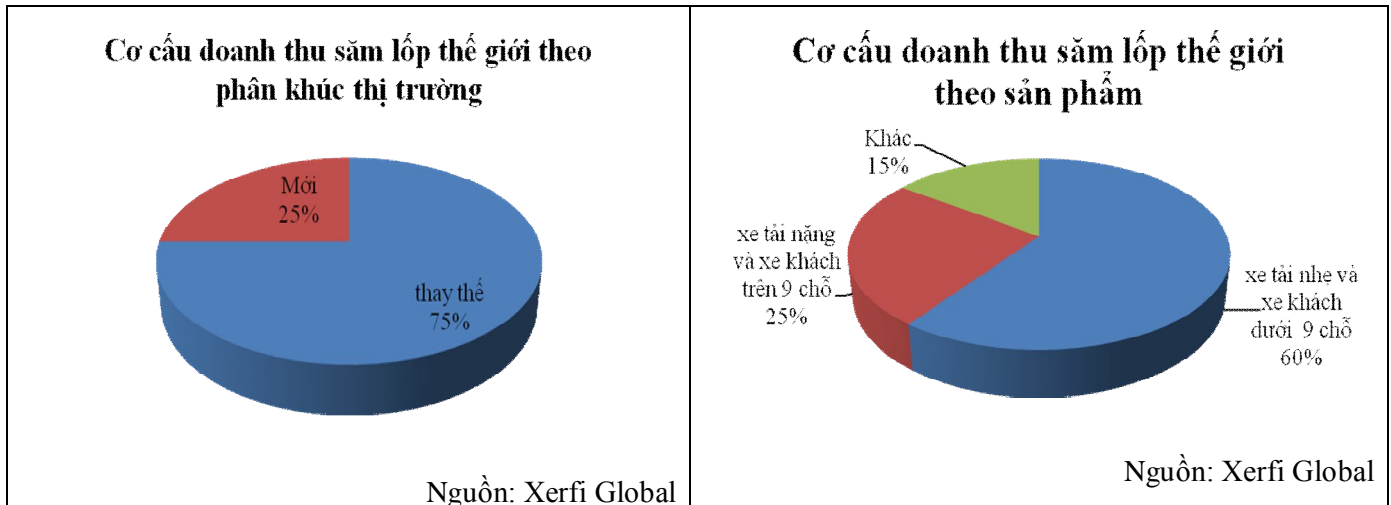
Thị phần sẽm lốp thế giới theo khu vực năm 2011



Nguồn: IRSG

b. Tiêu thụ:

Theo Sumitomo hãng sản xuất lốp xe lớn thứ 2 của Nhật Bản. Nhu cầu tiêu thụ lốp xe ô tô trên thế giới hiện nay khoảng 1.3 tỷ lốp/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân là 2%/năm. Nhu cầu thay thế chiếm hơn 75% doanh thu ngành sẽm lốp, 25% còn lại đến từ thị trường lắp mới. Trong đó sẽm lốp cho xe tải nhẹ và xe khách dưới 9 chỗ chiếm hơn 60%, xe khách trên 9 chỗ và xe tải nặng chiếm 25%; được tiêu thụ hầu hết bởi các nước phát triển thuộc 3 châu lục : Châu Âu, Châu Á và Châu Mỹ.



2. Việt Nam:

Ngành sản phẩm Việt Nam chủ yếu phục vụ nhu cầu trong nước, xuất khẩu chỉ chiếm khoảng 15% doanh thu toàn ngành.

a. Sản Phẩm:

Sản phẩm sản phẩm trên thị trường Việt Nam rất phong phú và đa dạng: sản phẩm xe đạp, xe máy, ô tô, đến các sản phẩm đặc chủng dành cho sản xuất nông nghiệp, công nghiệp...

Sản phẩm sản phẩm của Việt Nam đang chịu sự cạnh tranh khá gay gắt của các thương hiệu nước ngoài như Kumho, Bridgestone, Michelin... Điều đáng lo ngại là trong khi các doanh nghiệp trong nước chủ yếu sử dụng máy móc, thiết bị nhập khẩu từ Trung Quốc, Đài Loan..., thì các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài lại sử dụng công nghệ từ chính công ty mẹ như: Kumho sử dụng công nghệ Hàn Quốc, Bridgestone hay Michelin đều sử dụng công nghệ của châu Âu và Mỹ hiện đại.

Bên cạnh đó sản xuất lốp ô tô, các doanh nghiệp trong nước hầu hết sản xuất lốp bias truyền thống không phù hợp với nhu cầu hiện nay, còn các doanh nghiệp ngoại tập trung chiếm lĩnh thị phần sản phẩm lốp radial có nhu cầu ngày càng tăng.

b. Năng lực sản xuất:

Đến năm 2014, khi nhà máy lớn nhất của Bridgestone đi vào hoạt động và Cuối năm 2013 dự án sản xuất lốp radial của casumina (CSM) hoàn thành, năng lực sản xuất sản phẩm của Việt Nam sẽ tăng đáng kể so với hiện nay. 26/3/2013, DRC sản xuất thành công lốp radial toàn thép với công suất nhà máy khi đi vào hoạt động là 600,000 chiếc/năm, đây là dự án đầu tiên có quy mô lớn nhất trong ngành sản phẩm Việt Nam với 2,950 tỷ đồng.

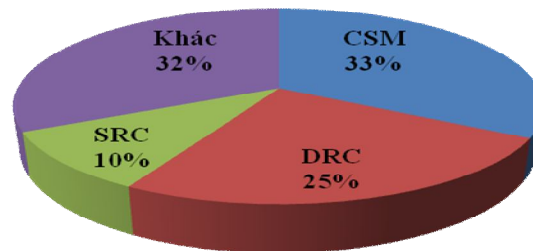
Loại lốp bán thép PCR - LTR dành cho xe con, xe tải nhẹ và lốp bias (mành chéo) dành cho xe tải có công suất 3 triệu chiếc/năm, lốp xe máy 40 triệu chiếc/năm, lốp xe đạp 20 triệu chiếc/năm, các loại lốp chuyên dụng trong nông nghiệp, công trình là 100,000 chiếc/năm.

c. Thị Phần:

Theo báo cáo của CSM, tính đến cuối năm 2012 thị phần tính chung cả sản phẩm như sau: CSM chiếm 33%, DRC chiếm 25%, SRC chiếm 10%, 32% còn lại thuộc các doanh nghiệp trong và ngoài nước đang kinh doanh trong ngành. Trong đó CSM vượt trội trong phân khúc sản phẩm ô tô, xe máy. DRC chiếm lĩnh thị trường lốp xe tải nhẹ, nặng, xe chuyên dụng. SRC thế mạnh về lốp xe đạp.



Thị phần sản phẩm tại thị trường Việt Nam

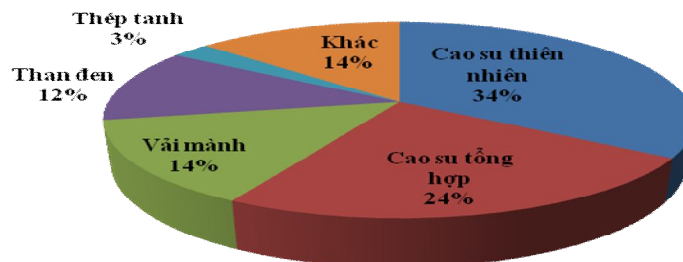


Nguồn: CSM

d. Nguyên liệu đầu vào:

Nguyên liệu chính để sản xuất của các doanh nghiệp sản phẩm bao gồm: Cao su thiên nhiên, cao su tổng hợp, vải mảnh, than đen, thép tanh, các loại hóa chất và nhiên liệu khác. Trong đó cao su tự nhiên và tổng hợp chiếm tỷ trọng lớn nhất đến 58% cơ cấu chi phí. Phần lớn các nguyên liệu đều nhập khẩu ngoại trừ cao su tự nhiên.

Cơ cấu nguyên vật liệu đầu vào



Nguồn: CSM

3. Các yếu tố ảnh hưởng đến ngành sản phẩm:

a. Rủi ro về kinh tế.

Ngành sản phẩm luôn gắn liền với tăng trưởng của nền công nghiệp ô tô. Một nền kinh tế có sức khỏe tốt thì ngành ô tô mới phát triển bền vững được. Trong những năm gần đây, nền kinh tế nước ta gặp rất nhiều khó khăn, sản xuất trì trệ, tồn kho cao, thâm hụt ngân sách, lạm phát... ảnh hưởng không nhỏ đến triển vọng ngành ô tô và sản phẩm.

b. Biến động giá nguyên liệu đầu vào.

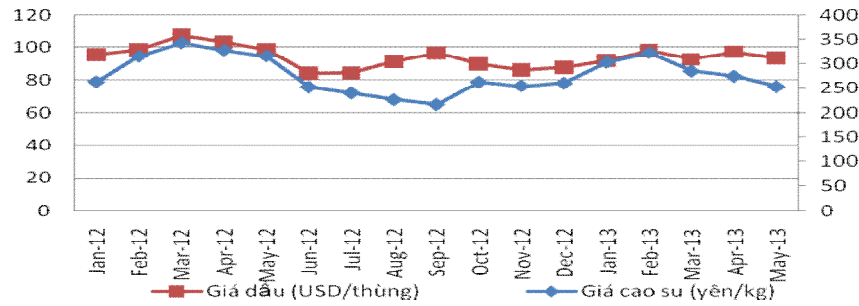
Than đen, vải mảnh, cao su tổng hợp, hóa chất... đều có nguồn gốc từ dầu mỏ. Như vậy biến động giá cao su và giá dầu sẽ ảnh hưởng lớn nhất đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp sản phẩm. Hiện nay giá cao su tự nhiên và cả giá dầu đang trong đà giảm giá, rất thuận lợi cho các doanh nghiệp sản phẩm.

Thị trường cao su thế giới liên tục biến động tăng giảm tuy nhiên, xu hướng chung vẫn là sụt giảm đáng kể. Mức giá cao su ngày 03/06/2013 tại sàn Tocom – Tokyo đóng cửa ở mức 257 yên/kg giảm 15% so với giá cao su đầu năm 2013. Nguyên nhân chủ yếu vẫn là do giá cao su giảm do khủng hoảng nợ công kéo dài tại châu Âu, tăng trưởng kinh tế chậm ở các quốc gia tiêu thụ cao su chính như Trung Quốc, Ấn Độ và tồn kho cao tại Trung Quốc.

Giá dầu thô cũng nằm trong xu thế giảm so với mức giá đầu năm, giảm nhẹ 5% hiện đang ở mức 93.10 USD/thùng.



Mối tương quan giữ giá cao su và giá dầu

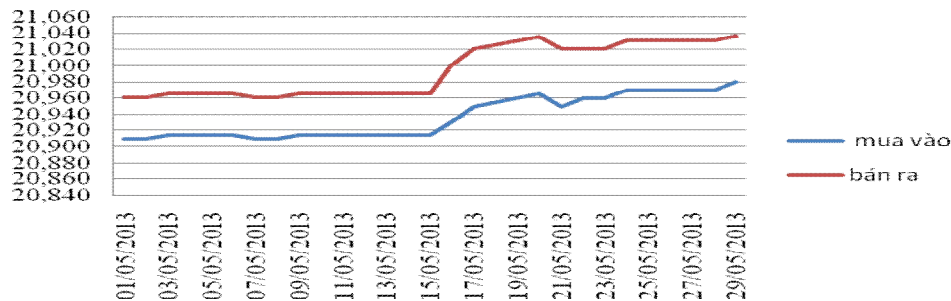


Nguồn: PNS tổng hợp

c. Tỷ giá.

15% doanh thu của ngành sẫm lớp đến thì xuất khẩu sang các nước thuộc Châu Á, Châu Âu. Bên cạnh đó các doanh nghiệp sẫm lớp còn phải nhập khẩu nguyên liệu đầu vào, máy móc, trang thiết bị... vì vậy biến động tỷ giá phần nào ảnh hưởng đến doanh thu và lợi nhuận của công ty.

**Giao động tỷ giá trong tháng 5/2013
(đồng/USD)**

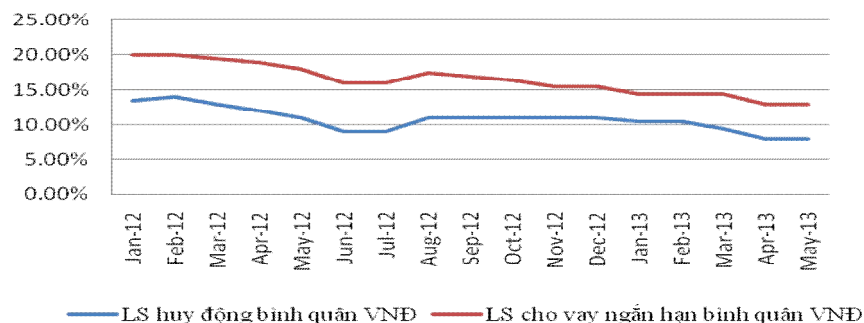


Nguồn: Vietcombank

d. Lãi suất.

Tỷ lệ nợ của ngành sẫm lớp khá cao, lên đến 51%. Vì vậy biến động lãi suất ảnh hưởng rất lớn đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp trong ngành. Vì vốn đầu tư vào máy móc công nghệ rất tốn kém nên tỷ lệ nợ ngành này khá cao. Đây cũng là rủi ro khi đầu tư vào cổ phiếu ngành sẫm lớp. Hiện nay lãi suất đang trong xu hướng giảm, lãi suất cho vay doanh nghiệp xoay quanh 13-15% rất thuận lợi cho các doanh nghiệp sẫm lớp cũng như các doanh nghiệp khác có tỷ lệ nợ vay cao.

Diễn biến lãi suất qua các tháng



Nguồn: PNS tổng hợp

4. Triển vọng ngành:

Nhu cầu sắm lốp ô tô:

Ngành công nghiệp ô tô hiện nay vẫn chưa kịp hồi phục kể từ sau cuộc khủng hoảng. Năm 2012, sản lượng ô tô sụt giảm 35 – 40%. Trong 4 tháng đầu năm 2013, doanh số bán xe toàn thị trường (gồm cả xe lắp ráp và nhập khẩu) chỉ đạt 30,414 chiếc, tăng không đáng kể so với con số 29,503 chiếc của cùng kỳ năm 2012. Tính đến nay số lượng xe ô tô đang lưu hành tại Việt Nam đã trên 2 triệu chiếc xe.

Theo đánh giá của nhóm công tác, Việt Nam có dân số gần 90 triệu người và dự kiến sẽ tăng lên 100 triệu trong vòng 10 năm tới, tương ứng GDP đầu người là 1,300 USD và dự kiến đến năm 2020 sẽ tăng lên 4,000 USD. Cùng với đó, mật độ xe hiện nay trên 1,000 dân chỉ ở mức 2 chiếc ô tô, nên tiềm năng, cơ hội phát triển vẫn rất lớn.

Như vậy trong ngắn hạn ngành sắm lốp ô tô sẽ gặp khó khăn do nhu cầu ô tô mua mới không tăng trưởng so với năm ngoái, tuy nhiên lượng sắm lốp thay thế vẫn ổn định nên ảnh hưởng không lớn lắm.

Về dài hạn, đây là thị phần màu mỡ mà các doanh nghiệp sắm lốp Việt Nam phải có kế hoạch giành lại thị phần từ các doanh nghiệp sắm lốp nước ngoài đang chiếm khoảng 50% thị phần sắm lốp ô tô.

Nhu cầu sắm lốp xe máy:

Hiện số lượng xe máy của cả nước đã vượt xa so với quy hoạch của ngành Giao thông vận tải. Quy hoạch của ngành này đưa ra, sau 7 năm nữa (năm 2020), số xe máy tại Việt Nam sẽ vào khoảng 36 triệu chiếc. Nhưng tính đến quý 1/2013, số lượng xe máy đang lưu hành đã lên đến 37 triệu chiếc.

Số liệu của Tổng cục Thống kê cho thấy, năm 2012, chỉ số tồn kho ngành công nghiệp xe máy tăng 42.1% và có xu hướng tăng dần trong vài năm gần đây. Năm 2013, dự báo sức mua của thị trường cũng đang thụt lùi dần so với tốc độ tăng trưởng sản xuất. Như vậy, nhu cầu lốp xe máy trong nước sẽ tăng trưởng chậm trong những năm tới do nhu cầu của ngành công nghiệp xe máy bị sụt giảm.

Nhu cầu sắm lốp xe đạp:

Sản lượng sắm lốp xe đạp đã bão hòa gần 5 năm năm trở lại đây, xoay quanh mức 24 triệu chiếc lốp/năm. Bên cạnh đó giá trị và mức lợi nhuận biên của sản phẩm này khá thấp xoay quanh mức 3% vì vậy các doanh nghiệp sắm lốp đang thu hẹp sản xuất đối với sản phẩm này.

Kết luận:

Trong ngắn hạn, các doanh nghiệp sắm lốp sẽ chịu ảnh hưởng do khó khăn của nền kinh tế trong và ngoài nước làm giảm nhu cầu tiêu thụ sắm lốp.

Về dài hạn, sắm lốp xe máy và xe đạp đã đi vào giai đoạn bão hòa, mảng sắm lốp ô tô sẽ là sản phẩm chính giúp ngành gia tăng doanh thu trong những năm tiếp theo.

III. Cổ phiếu khuyến nghị:

Trên sàn chứng khoán hiện có 3 doanh nghiệp sắm lốp đang niêm yết: Công ty Cao su Đà Nẵng (DRC), Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam (CSM), Công ty Cao su Sao Vàng (SRC).

So sánh giữa các doanh nghiệp niêm yết:

A. Hoạt động kinh doanh.

1. DRC - Công ty Cao su Đà Nẵng:

Tiền thân từ một xưởng đắp vỏ xe ô tô. Hoạt động chính trong lĩnh vực sản xuất và sắm và lốp; đắp và tái chế lốp cao su; kinh doanh xuất nhập khẩu các sản phẩm cao su và vật tư thiết bị cho ngành công nghiệp cao su. DRC hiện nay là doanh nghiệp thuộc top đầu ngành sắm lốp cả về quy mô và năng lực sản xuất với vốn điều lệ 692 tỷ đồng. DRC chuyên sản xuất lốp xe tải nhẹ, nặng, xe chuyên dụng chiếm đến 80% cơ cấu doanh thu của công ty. DRC chủ yếu chiếm lĩnh thị trường sắm lốp trong nước, xuất khẩu chỉ chiếm 9.4% cơ cấu doanh thu năm 2012.

Về năng lực sản xuất:

Năm 2013, có thể nói là năm đánh dấu sự tăng trưởng vượt bậc về năng lực hoạt động của DRC, khi dự án sản xuất lốp xe tải radial công suất 600,000 lốp/năm và dự án di dời xí nghiệp sản xuất lốp ô tô từ Bắc Mỹ An và khu công nghiệp Liên Chiểu hoàn thành.

Đơn vị: chiếc/năm	Năm 2012	Năm 2013F
Lốp ô tô	500,000	1100,000
Săm ô tô	400,000	800,000
Lốp xe máy	2,000,000	2,000,000
Săm xe máy	2,000,000	2,000,000
Lốp xe đạp	6,000,000	6,000,000
Săm xe đạp	3,000,000	3,000,000

2. CSM - Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam:

CSM thành lập vào năm 1976, cổ phần năm 2006 với vốn điều lệ 90 tỷ đồng. Hiện CSM đang niêm yết trên sàn Hose với vốn điều lệ 585 tỷ đồng. Hoạt động kinh doanh chính của CSM là sản xuất và kinh doanh các sản phẩm sản xuất lốp với thế mạnh là dòng sản phẩm lốp ô tô và xe máy, điều này thể hiện rõ qua cơ cấu doanh thu các năm, mảng sản xuất lốp xe máy thường chiếm khoảng 39 -41%, mảng sản xuất lốp ô tô 49 -50%. CSM rất chú trọng đến thị trường xuất khẩu chiếm 25% tổng doanh thu. Các nước Asean là thị trường chính của CSM đặc biệt là Campuchia, Myanmar.

Về năng lực sản xuất:

CSM dẫn đầu ngành về năng lực sản xuất. Dự án lốp radial của CSM 1 triệu lốp/năm cũng dự kiến sẽ đi vào hoạt động vào quý 4. 2013. Hiện CSM đang hoạt động khoảng 80% công suất.

Đơn vị: chiếc/năm	Năm 2012	Năm 2013F
Lốp ô tô	1,200,000	2,200,000
Bias	900,000	900,000
Radial	300,000	1,300,000
Săm ô tô	800,000	800,000
Lốp xe máy	6,000,000	6,000,000
Săm xe máy	22,000,000	22,000,000
Lốp xe đạp	5,000,000	5,000,000
Săm xe đạp	8,000,000	8,000,000

3. SRC - Công ty Cao su Sao Vàng:

Tiền thân là nhà máy Cao su Sao vàng thành lập vào năm 1960. Hoạt động kinh doanh chính là sản xuất và kinh doanh các sản phẩm sản xuất lốp. Lợi thế của SRC là dòng sản phẩm sản xuất lốp xe đạp. Vốn điều lệ của công ty hiện nay là 162 tỷ đồng. SRC hoạt động kinh doanh chủ yếu ở miền Bắc.

Về năng lực sản xuất:

SRC dẫn đầu công suất sản phẩm sản xuất lốp xe đạp. Tuy nhiên dòng sản phẩm này đang có xu hướng bão hòa nên SRC đang dần dần sang lĩnh vực sản xuất lốp ô tô. Hiện SRC chỉ hoạt động khoảng 50% công suất.

Đơn vị: chiếc/năm	SRC
Lốp ô tô	500,000
Săm ô tô	500,000
Lốp xe máy	2,500,000
Săm xe máy	7,000,000

Lốp xe đạp	10,000,000
Săm xe đạp	8,000,000

B. Doanh thu và lợi nhuận

Kết quả kinh doanh quý 1/2013 của các doanh nghiệp sản lốp có điểm chung là doanh thu đang có xu hướng giảm nhưng lợi nhuận sau thuế của các doanh nghiệp tăng trưởng khá ấn tượng.

	Doanh thu Q1/2013(tỷ đồng)	Doanh thu Q1/2013 so với cùng kỳ	LNST Q1/2013(tỷ đồng)	LNST Q1/2013 so với cùng kỳ
DRC	608.00	-12.96%	78.00	35.46%
CSM	701.00	0.00%	68.60	76.00%
SRC	228.00	-23.58%	18.30	93.91%

Doanh thu các doanh nghiệp sản lốp giảm là do chịu ảnh hưởng chung khó khăn của nền kinh tế, ngành ô tô trong nước và thế giới vẫn chưa hồi phục. SRC có mức giảm lớn nhất, CSM là doanh nghiệp kinh doanh ổn định nhất.

Dù doanh thu thuần giảm nhưng nhờ sự sụt giảm giá cao su tự nhiên trên phạm vi toàn cầu, giá vốn các doanh nghiệp cũng giảm đáng kể, bình quân giảm tới 17%. SRC là doanh nghiệp giảm giá vốn ấn tượng nhất, 27.5%.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp sản lốp còn thắt chặt các chi phí hoạt động, tiết giảm chi phí bán hàng, quản trị doanh nghiệp, chi phí tài chính cũng giảm do lãi suất giảm. Vì vậy LNST của 3 doanh nghiệp niêm yết tăng trưởng vượt bậc, đặc biệt là SRC.

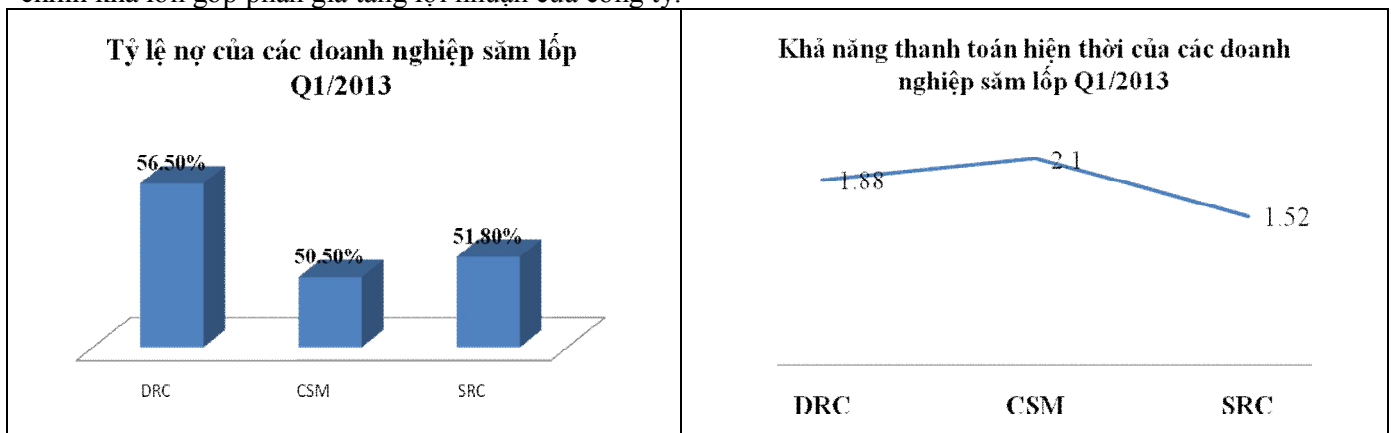
C. Khả năng sinh lời

	DRC	CSM	SRC	TB NGÀNH
ROA (Doanh lợi tài sản)	13%	14%	9%	12%
ROE (Doanh lợi Vốn CSH)	27%	26%	19%	24%

Theo số liệu cuối năm 2012, tỷ lệ sinh lời của ngành sản lốp khá cao, ROA trung bình ngành 12%, ROE trung bình ngành 24%. Đây là con số đáng mơ ước của nhiều ngành trong thời buổi khó khăn hiện nay. DRC và CSM có ROA và ROE vượt trội hơn so với SRC.

D. Cơ cấu nợ

Các doanh nghiệp sản lốp dùng đòn bẩy tài chính khá cao do các công ty này đang đầu tư vào những dự án có vốn đầu tư khá lớn nhằm tăng năng lực sản xuất nhưng khả năng thanh toán vẫn được đảm bảo, hệ số thanh toán hiện thời lớn hơn 1. Lãi suất cho vay đang giảm sẽ giúp các doanh nghiệp này giảm được một khoảng chi phí tài chính khá lớn góp phần gia tăng lợi nhuận của công ty.



Nguồn: PNS tổng hợp

KẾT LUẬN:

Mặc dù nền kinh tế đang gặp khó khăn phần nào ảnh hưởng đến doanh thu của các doanh nghiệp sản xuất. Tuy nhiên hiện nay giá nguyên liệu cao su đầu vào giảm, giá dầu giảm bên cạnh đó lãi suất cho vay cũng đang có xu hướng giảm. Tất cả nhân tố này tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp sản xuất gia tăng lợi nhuận. Vì vậy triển vọng của ngành sản xuất khá khả quan. Trong 3 doanh nghiệp sản xuất niêm yết trên sàn, chúng tôi khuyến nghị nhà đầu tư quan tâm đến CSM, là doanh nghiệp sản xuất hoạt động khá hiệu quả so với DRC và SRC.

KHUYẾN CÁO:

Nội dung bản tin này do Công ty Cổ phần Chứng khoán Phương Nam (PNS) cung cấp chỉ mang tính chất tham khảo. Mặc dù mọi thông tin đều được thu thập từ các nguồn tin đáng tin cậy, nhưng PNS không đảm bảo tuyệt đối độ chính xác của thông tin và không chịu trách nhiệm đối với bất kỳ vấn đề nào liên quan đến việc sử dụng bản tin này.

Các ý kiến, dự báo và ước tính chỉ thể hiện quan điểm của người viết tại thời điểm phát hành, báo cáo chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin tham khảo chứ không mang tính chất mời chào mua hay bán và nắm giữ bất cứ cổ phiếu nào.

Báo cáo này là tài sản của Công ty Cổ phần Chứng khoán Phương Nam (PNS). Không ai được phép sao chép, tái sản xuất, phát hành cũng như tái phân phối báo cáo này vì bất cứ mục đích nào nếu không có sự đồng ý của PNS. Xin vui lòng ghi rõ nguồn khi trích dẫn các thông tin trong báo cáo này.

PNS RESEARCH

Trưởng phòng	: Tô Bình Quyền	quyen.to@chungkhoanphuongnam.com.vn
Phó phòng	: Đặng Thị Thanh Bình	binh.dang@chungkhoanphuongnam.com.vn
Chuyên viên phân tích	: Huỳnh Thị Diệu Linh	linh.huynh@chungkhoanphuongnam.com.vn

LIÊN HỆ

Phòng Phân tích – Công ty cổ phần chứng khoán Phương Nam

Địa chỉ: 28 – 30 – 32 Nguyễn Thị Nghĩa, P. Bến Thành, Q.1, Tp.HCM.

Tel: (848) 62556518 – Fax: (848) 62556519

Email: info@chungkhoanphuongnam.com.vn

Website : www. Chungkhoanphuongnam.com.vn