

<b>European transport systems 1990-2010</b>			
	<b>Câu hỏi</b>	<b>Câu đáp án trong bài</b>	<b>Đáp án</b>
	<b>HEADINGS</b>		
14	Although modern information technologies can reduce the demand for physical transport by facilitating teleworking and teleservices, the requirement for transport continues to increase. [...] The number of cars on European Union (EU) roads saw an increase of three million cars each year from 1990 to 2010, and in the next decade the EU will see a further substantial increase in its fleet.	viii. The rapid growth of private transport	VIII
	Mặc dù ngành công nghệ thông tin hiện đại có thể làm giảm nhu cầu vận chuyển vật lý bằng cách tạo điều kiện cho các dịch vụ làm việc từ xa nhưng nhu cầu về giao thông vận tải vẫn luôn tiếp tục tăng. [...] Số lượng xe hơi trên đường ở Liên minh Châu Âu (EU) chứng kiến một sự gia tăng ba triệu xe mỗi năm từ năm 1990-2010, và trong thập kỷ tới EU sẽ chứng kiến một sự gia tăng đáng kể hơn nữa trong đoàn xe của mình.		
15	This phenomenon has been emphasised by the relocation of some industries, particularly those which are labour intensive, to reduce production costs, even though the production site is hundreds or even thousands of kilometres away from the final assembly plant or away from users.	iii. Changes affecting the distances goods may be transported	III
	Hiện tượng này đã được nhấn mạnh bởi việc di dời của một số ngành công nghiệp, đặc biệt là những ngành đòi hỏi nhiều nhân công, phải giảm chi phí sản xuất, mặc dù các nơi sản xuất cách xa nhà máy lắp ráp cuối cùng hay xa người dùng hàng trăm hay thậm chí hàng ngàn km.		

16	The strong economic growth expected in countries which are candidates for entry to the EU will also increase transport flows, in particular road haulage traffic.	xi. Transport trends in countries awaiting EU admission	XI
	Sự tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ dự kiến ở các nước cho phép nhập cảnh vào EU cũng sẽ làm tăng lưu lượng giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ.		
17	However, a new imperative - sustainable development - offers an opportunity for adapting the EU's common transport policy. [...] The ambitious objective can only be fully achieved by 2020, but proposed measures are nonetheless a first essential step towards a sustainable transport system which will ideally be in place in 30 years' time, that is by 2040.	i. A fresh and important long-term goal	I
	Tuy nhiên, một sự phát triển bắt buộc bền vững mới sẽ cung cấp một cơ hội để thích nghi với chính sách giao thông chung của EU. [...] Mục tiêu đầy tham vọng này chỉ có thể đạt được hoàn toàn vào năm 2020, nhưng các biện pháp đề xuất này dù sao cũng là một bước quan trọng đầu tiên hướng tới một hệ thống giao thông bền vững mà lý tưởng là sẽ được diễn ra trong thời gian 30 năm vào năm 2040.		
18	Once again, road transport is the main culprit since it alone accounts for 84% of the CO2 emissions attributable to transport.	v. The environmental costs of road transport	V
	Một lần nữa, vận tải đường bộ là thủ phạm chính khi một mình nó chiếm 84% lượng khí thải CO2 gây ra bởi ngành vận tải		

19	The first approach would consist of focusing on road transport solely through pricing. [...] In the short term it might curb the growth in road transport through the better loading ratio of goods vehicles and occupancy rates of passenger vehicles expected as a result of the increase in the price of transport.	x. Restricting road use through charging policies alone	X
	Cách tiếp cận đầu tiên sẽ bao gồm tập trung vào vận tải đường bộ chỉ thông qua giá cả. [...] Trong ngắn hạn việc này có thể kiềm chế sự tăng trưởng trong vận tải đường bộ do tỷ lệ tải hàng khi dùng xe tốt hơn cũng như tỷ lệ lấp đầy các loại xe chở khách dự kiến sẽ làm tăng giá vận chuyển.		
20	The second approach also concentrates on road transport pricing but is accompanied by measures to increase the efficiency of the other modes (better quality of services, logistics, technology).	ii. Charging for roads and improving other transport methods	II
	Cách tiếp cận thứ hai cũng tập trung vào giá cả vận tải đường bộ nhưng được đi kèm với các biện pháp để nâng cao hiệu quả của các phương thức khác như chất lượng các dịch vụ, hậu cần, công nghệ tốt hơn.		
21	The third approach comprises a series of measures ranging from pricing to revitalising alternative modes of transport and targeting investment in the trans-European network	iv. Taking all the steps necessary to change transport patterns	IV
	Phương pháp thứ ba, không phải là mới, bao gồm một loạt các biện pháp khác nhau, từ giá cả đến việc làm sống lại các phương thức thay thế của phương tiện giao thông và nhắm tới đầu tư vào mạng lưới xuyên Châu Âu.		
<b>TRUE - FALSE - NOT GIVEN</b>			

22	The need for transport is growing, despite technological developments.	Although modern information technologies can reduce the demand for physical transport by facilitating teleworking and teleservices, the requirement for transport continues to rise.	TRUE
		Mặc dù ngành công nghệ thông tin hiện đại có thể làm giảm nhu cầu vận chuyển vật lý bằng cách tạo điều kiện cho các dịch vụ làm việc từ xa nhưng nhu cầu về giao thông vận tải vẫn luôn tiếp tục tăng.	
23	To reduce production costs, some industries have been moved closer to their relevant consumers.	This phenomenon has been emphasized by the relocation of some industries, particularly those which are labour intensive, to reduce production costs, even though the production site is hundreds or even thousands of kilometres away from the final assembly or away from users.	FALSE
		Hiện tượng này đã được nhấn mạnh bởi việc di dời của một số ngành công nghiệp, đặc biệt là những ngành đòi hỏi nhiều nhân công, phải giảm chi phí sản xuất, mặc dù các nơi sản xuất cách xa nhà máy lắp ráp cuối cùng hay xa người dùng hàng trăm hay thậm chí hàng ngàn km.	
24	Cars are prohibitively expensive in some EU candidate countries	EU candidate countries are only mentioned in paragraph C. But the author does not provide any information about the price of these countries' cars or indicate whether they are expensive or not. So, the statement is NOT GIVEN.	NOT GIVEN
25	The Gothenburg European Council was set up 30 years ago.	The Gothenburg European Council only appears in paragraph D, but the author does not mention when it was established or how long it has been in existence. So, the statement is NOT GIVEN.	NOT GIVEN
26	By the end of this decade, CO2 emissions from transport are predicted to reach 739 billion tonnes.	According to the latest estimates, if nothing is done to reverse the traffic growth trend, CO2 emissions from transport can be expected to increase by around 50% to 1,113 billion tonnes by 2020, compared with the 739 billion tonnes recorded in 1990	FALSE
		Theo ước tính mới nhất, nếu không có gì được thực hiện để đảo ngược xu hướng phát triển giao thông thì lượng khí thải CO2 từ các phương tiện giao thông có thể được dự kiến sẽ tăng khoảng 50% lên 1,113 tỷ tấn vào năm 2020, so với 739 tỷ tấn được ghi nhận trong năm 1990.	