

Ải Nam Quan trong hiện tại

Mai Thái Lĩnh

Bài viết này là phần thứ hai của một tiểu luận mà phần đầu là bài viết “Ải Nam Quan trong lịch sử” (đã được công bố trên các trang mạng *talawas* và *Bauxite Việt Nam* vào đầu tháng 8 năm 2009). Thế nhưng, khi bước vào tìm hiểu tình hình của khu vực ả Nam Quan hiện nay, bất cứ ai cũng gặp phải khó khăn trong việc sưu tầm tư liệu. Đề tài này cho đến nay vẫn còn thuộc lĩnh vực “bí mật Nhà nước”, các cấp có thẩm quyền của cả hai phía Việt Nam và Trung Quốc đều tìm cách bưng bít, che giấu sự thật. Điều này có thể ảnh hưởng ít nhiều đến tính chất khách quan, khoa học của quá trình nghiên cứu.

Vì thế chỉ có thể coi đây là một nỗ lực khiêm tốn nhằm phá thủng bức màn sương khói đã phủ lên khu vực này từ hơn nửa thế kỷ nay. Trên con đường tìm ra “sự thật về ả Nam Quan”, có lẽ cần có sự đóng góp nhiều hơn nữa của những người Việt Nam yêu nước. Tác giả hy vọng sẽ có sự tiếp tay của những người cộng sản yêu nước – nhất là những người nắm trong tay những bằng chứng xác thực, không thể chối cãi nhưng cho đến nay, vì những lý do nào đó, vẫn chưa thể hoặc chưa dám nói lên toàn bộ sự thật.

Tác giả

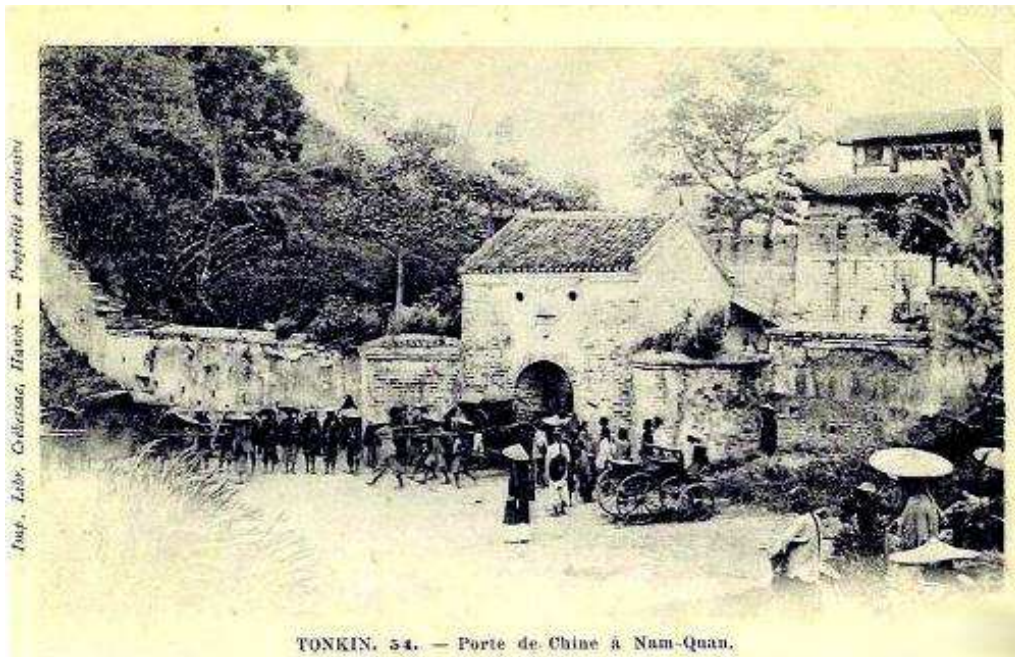
PHẦN I

Vào cuối thế kỷ XIX, do Việt Nam bị mất chủ quyền vào tay thực dân Pháp, cuộc thương lượng để phân định đường biên giới đã diễn ra không phải giữa nhà Nguyễn và nhà Thanh mà là giữa Chính phủ Pháp với nhà Thanh. Do hoàn cảnh chính trị của thời đó, các văn kiện ký kết về biên giới không phải là một hiệp ước bất bình đẳng gây bất lợi cho nhà Thanh như phía Trung Quốc thường rêu rao mà trong thực tế, đã gây thiệt hại cho phía Việt Nam. Mãi đến hơn mười năm sau, nghĩa là sau cuộc chiến tranh Trung-Nhật (1894-1895), Trung Quốc mới chịu thiệt thòi gây ra bởi sức ép của Nhật Bản và các cường quốc phương Tây. Không thể đánh đồng Hiệp ước Thiên Tân năm 1885 với các hiệp ước bất bình đẳng sau này.

Sau khi Hiệp ước Thiên Tân được ký kết (9.6.1885), một Ủy ban phân định biên giới được thành lập, bao gồm các thành viên được chỉ định của hai bên Pháp và Trung Hoa. Việc phân định ranh giới đã diễn ra từ cuối năm 1885 cho đến giữa năm 1887. Ngày 26.6.1887, một văn kiện xác định đường biên giới mới được ký kết tại Bắc Kinh giữa Chính phủ Pháp

và nhà Thanh, có tên gọi là *Công ước về việc phân định đường biên giới giữa Trung Hoa và Bắc Kỳ (Convention relative à la délimitation de la frontière entre la Chine et le Tonkin)*. Đến năm 1895, hai bên ký thêm một *Công ước bổ sung (Convention additionnelle)* nói riêng về đoạn biên giới giữa Bắc Kỳ và tỉnh Vân Nam. Cả hai công ước này là những văn bản pháp lý chính thức xác định đường biên giới Việt-Trung mãi cho đến cuối thế kỷ XX.

Như tôi đã trình bày trong bài viết trước đây, tại khu vực ải Nam Quan, đường biên giới đã bị đẩy lùi về phía Nam, làm cho Việt Nam mất đi 100 m ngay trước cửa ải Nam Quan. Nhưng sự thiệt hại này là không đáng kể, vì về phía lãnh thổ Việt Nam, người Pháp vẫn còn giữ được các điểm cao khống chế ải Nam Quan. Mặt khác, nhìn vào các tấm ảnh chụp vào đầu thế kỷ 20 (**ảnh 1**), chúng ta thấy khoảng cách giữa cổng nhỏ (của Việt Nam) và cổng lớn (của Trung Quốc) rất ngắn, từ bờ tường thứ nhất có thể nhìn thấy bờ tường thứ hai bằng mắt thường một cách dễ dàng.



Ảnh 1: ải Nam Quan đầu thế kỷ XX

Câu hỏi đặt ra là: *hơn 100 năm sau, liệu đường biên giới pháp lý được ấn định bởi Công ước Pháp-Thanh có được giữ vững hay không?*

D) MẤT ĐẤT TẠI ẢI NAM QUAN - TỪ TIN ĐÒN ĐÉN SỰ THẬT:

Vào khoảng đầu năm 2001, dư luận về việc “mất đất tại ải Nam Quan” đã bùng lên từ trong nước ra đến hải ngoại. Cuộc tranh luận đó đã không thể đem đến kết quả rõ ràng, bởi lẽ do thông tin bị bung bít, cả phía bên vực lẫn phía chống đối đều không có được những tài liệu khách quan. Trong khi đó, Đảng và Chính phủ của Việt Nam vẫn một mực khẳng định “không có chuyện mất đất”, rằng dư luận về việc mất đất chỉ là tin đồn vô

căn cứ do luận điệu xuyên tạc, có ác ý của những phần tử *cơ hội, bất mãn* trong nước hoặc những người phần tử *phản động* tại hải ngoại.

Giờ đây, nhìn lại sự việc một cách khách quan, cần phải thừa nhận rằng dư luận về việc “mất đất” tại khu vực này, bất luận nảy sinh từ đâu, đều dựa trên một thực tế: có sự thay đổi về đường biên giới ngay trước mặt Hữu Nghị Quan. Kể từ khi đường biên giới tại khu vực này được thông thương, rất nhiều người đặt chân đến nơi đây đã nhìn thấy một sự thật: *đứng từ vị trí của cột mốc số 0, người ta không thể nhìn thấy Hữu Nghị Quan bằng mắt thường* như trước nữa; nói cách khác là đường biên giới đã bị đẩy lùi về phía Việt Nam.

1. Những thay đổi diễn ra tại Hữu Nghị Quan:

Đầu năm 2002, khi cuộc tranh luận về ải Nam Quan bắt đầu diễn ra gay gắt, một thanh niên ở Hà Nội đã đến thăm cửa khẩu Hữu Nghị và sau đó gửi bài lên Internet để tường thuật lại cuộc viếng thăm đó, kèm theo một số hình ảnh. Trên trang mạng *Giao điểm*, một tác giả có bút danh là **Bàn Tân Định** đứng trên lập trường bên vực Đảng Cộng sản Việt Nam đã sốt sắng giới thiệu bài viết này cùng một số hình ảnh kèm theo để bác bỏ nguồn tin “Việt Nam mất ải Nam Quan”. Bản thân chàng thanh niên đó cũng hoàn toàn tin tưởng rằng “ải Nam Quan” vẫn còn đó, và đường biên giới không hề thay đổi. Thế nhưng chính lời tường thuật và những tấm ảnh đăng kèm lại trở thành bằng chứng cho thấy đường biên giới bị đẩy lùi về phía Nam, vào trong lãnh thổ của Việt Nam [1].



Ảnh 2: “Cột mốc số 0” và cây si (2002)



Ảnh 3: Trạm xuất nhập cảnh của Trung Quốc (2002)

Dựa vào lời kể của chàng thanh niên có bút danh là Văn Khoa đó, chúng ta được biết tại đường biên giới giữa hai nước có một “cột mốc số 0”, phía sau là một cây si mà theo truyền thuyết là do cố Thủ tướng Phạm Văn Đồng trồng vào năm 1965 (ảnh 2).

Điều đáng nói là đứng từ vị trí của “cột mốc số 0” (thật ra là “cột Km số 0”), người ta không thể nhìn thấy Hữu Nghị Quan mà chỉ có thể nhìn thấy tháp thoáng “tòa nhà mái tròn”, tức Trạm xuất nhập cảnh của phía Trung Quốc (ảnh 3). Phải đứng từ chỗ tòa nhà mái tròn này, chúng ta mới có thể nhìn thấy được Hữu Nghị Quan (ảnh 4). Như vậy, ta có thể ước lượng khoảng cách từ vị trí của cột Km số 0 đến Hữu Nghị Quan tối thiểu phải là 200m - tính theo đường chim bay [2].



Ảnh 4: Hữu Nghị Quan nhìn từ cửa trước của Tòa nhà mái tròn (2002)



Ảnh 5: “Cột mốc số 0” và di tích của “cây si” (2005)

Cuộc tranh luận trên Internet đã diễn ra hết sức gay gắt, kẻ bênh người chống. Chính trong quá trình tranh luận mà một tác giả người Việt ở hải ngoại (Trương Nhân Tuấn) đã gắng công tìm kiếm tư liệu và chứng minh được rằng theo Hiệp ước Pháp-Thanh, khoảng cách đó (giữa ải Nam Quan và đường biên giới) chỉ có thể là 100m, nếu xa hơn thì điều đó có nghĩa là ta đã mất thêm đất đai ở khu vực này.

Có lẽ để đối phó với dư luận, từ năm 2005, phía Trung Quốc đã làm một cuộc đại trùng tu nhằm làm biến dạng hoàn toàn bộ mặt của Hữu Nghị Quan. Trước hết, họ đốn bỏ “cây si Phạm Văn Đồng”, để lại cột Km số 0 cùng với gốc cây si trơ trụi bên vệ đường. Đáng chú ý là trong tấm ảnh này (**ảnh 5**), cột Km số 0 là một cột mốc hoàn toàn khác. Trên cột mốc mới, dòng chữ “HN – Quan” được thay bằng dòng chữ “Hữu Nghị”. Mặt khác, nhằm tạo cho người ta có “cảm tưởng” là đứng từ cột mốc này vẫn có thể nhìn thấy cửa quan, từ năm 2006, phía Trung Quốc đã phá hủy hoàn toàn tòa nhà mái tròn để xây lại một trạm kiểm soát xuất nhập cảnh mới, đồng thời mở rộng toàn bộ khu vực từ cột Km số 0 đến Hữu Nghị Quan, làm thành một quảng trường rộng lớn (**ảnh 6**).



Ảnh 6: Khu vực Hữu Nghị Quan đang được trùng tu (tháng 5 - 2006)



Ảnh 7: Đường hành lang dẫn đến trạm xuất nhập cảnh mới

Để tạo ra vẻ hoành tráng và hiện đại cho khu vực Hữu Nghị Quan, phía Trung Quốc còn xây một hành lang dẫn từ biên giới mới đến trạm xuất nhập cảnh (**ảnh 7**). Mặc dù vậy, cái ảo giác gần gũi với Hữu Nghị Quan cũng không thể che giấu được sự thật: đứng từ cột Km số 0, người ta không thể nhìn rõ Hữu Nghị Quan. Bằng con mắt thường, ta có thể ước lượng khoảng cách đó phải từ 200 đến 300m, lấy mức tối thiểu, khoảng cách đó phải là hơn 200m (xem **ảnh 8**). Và như vậy có nghĩa là *trước mặt*

Hữu Nghị Quan, đường biên giới đã bị đẩy lùi ít nhất là 100m về phía nước ta.



Ảnh 8: Quảng trường trước Hữu Nghị Quan nhìn từ phía TQ

2) Từ “cột Km số 0” đến “điểm nối ray”:

Các cấp có thẩm quyền của Việt Nam đã nói gì về cái-gọi-là “cột mốc số 0”?

Chiều ngày 28.1.2002, ông Lê Công Phụng (lúc đó là Thứ trưởng Bộ Ngoại giao) đã dành cho nữ phóng viên Thu Uyên của trang web *VASC Orient* [3] một cuộc phỏng vấn về vấn đề biên giới Việt-Trung. Bài trả lời phỏng vấn này xuất hiện trên Internet không được bao lâu thì bị bóc gỡ, nhưng nhiều người ở hải ngoại đã kịp chép lại để lưu trữ và cho tới nay vẫn được lưu truyền trên Internet, không thấy ai chính thức lên tiếng phủ nhận.

Lập luận căn bản của ông Lê Công Phụng khi giải thích về đường biên giới tại ải Nam Quan là lý thuyết về “hai cửa khẩu”:

“Trong sử sách, trong văn thơ đều nói đất của chúng ta kéo dài từ mục Nam Quan đến mũi Cà Mau. Mục Nam Quan ở đây nếu nói là cái cổng thì cũng là một cách, nhưng nếu nói là khu vực thì cũng là một cách nói. Giống như đại đa số các cửa khẩu biên giới, “cửa khẩu” theo nghĩa rộng thường bao gồm hai cửa khẩu” [3].

Như tôi đã phân tích trong bài viết “[Ái Nam Quan trong lịch sử](#)”, lý thuyết về “hai cửa khẩu” không xuất phát từ quan niệm của người xưa mà

là “sáng tác” của người thời nay, dựa trên thực tế là ở cửa khẩu biên giới thường có hai trạm gác. Nhưng ông Lê Công Phụng lại dựa vào lý thuyết này để giải thích về đường biên giới tại Mực Nam Quan (tức là tên mới của ải Nam Quan được đặt sau năm 1954):

“Ví dụ như ở Bắc Luân thì hai cửa khẩu cách nhau khoảng 100m. Còn các khu vực trên đất liền, sát với sông suối, thì tùy địa hình của từng bên. Chúng ta cũng biết là ải Nam Quan là cuối khúc sông. Nếu chúng ta bắt đầu tính biên giới từ chân tường hoặc chia đôi cửa mực Nam Quan thì cũng không được. Còn cột mốc số không - nhân dân Lạng Sơn báo cáo với Trung ương, Chính phủ và các nhà đàm phán rằng cột mốc có từ khi những người già còn chưa ra đời. Chúng ta tôn trọng cơ sở pháp lý đã có, tôn trọng thực tiễn, nhất là vì lâu nay quản lý đã như vậy. Cho nên hiện nay chúng ta công nhận mực Nam Quan là của Trung Quốc, cách cột mốc số 0 trên 200m. Tính cột mốc số 0 trở về phía Nam là lãnh thổ của Việt Nam. Từ cột mốc số 0 trở về phía Bắc là của Trung Quốc”^[5].

Như vậy là theo ông Lê Công Phụng, “cột mốc số 0” cách Mực Nam Quan (tức Hữu Nghị Quan ngày nay) trên 200m. Nói cách khác, *đại diện của Chính phủ Nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam chính thức thừa nhận Việt Nam mất thêm hơn 100 m ngay phía trước Hữu Nghị Quan.*

Điều khiến nhiều nhà nghiên cứu thắc mắc là tại sao ông Lê Công Phụng chỉ nói đến “cột mốc số 0” mà không nói đến “cột mốc số 18”? Bởi vì “cột mốc số 18” mới là cột mốc biên giới ở ải Nam Quan, còn “cột mốc số 0” thật ra chỉ là “cột Km 0”, một trụ xi-măng của ngành giao thông dựng bên lề đường để đánh dấu điểm khởi đầu của con đường bộ xuyên-Việt. *Trụ Km của ngành giao thông không thể thay thế cho cột mốc biên giới*, vì trụ Km có thể thay đổi vị trí khi người ta thay đổi đường giao thông, trong khi trụ địa chính lại có tọa độ địa lý chính xác trên bản đồ.

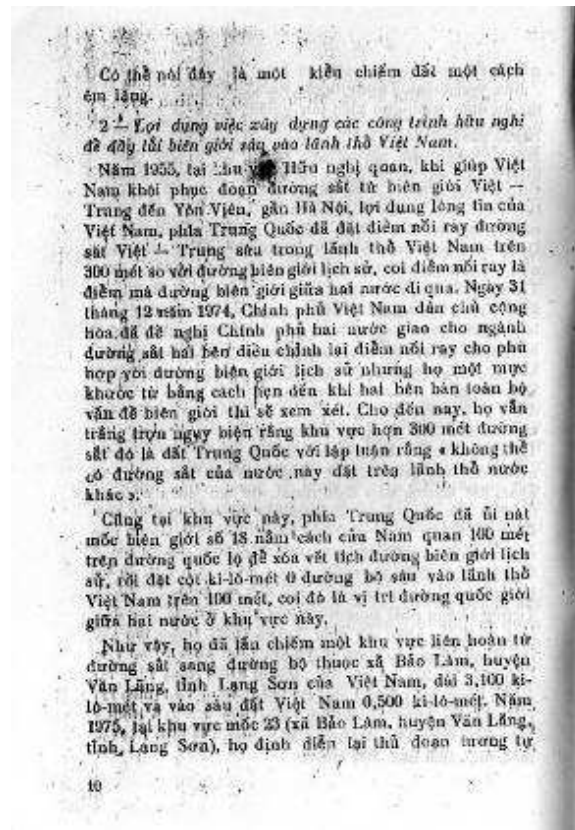
Bảy năm sau, người kế nhiệm ông Lê Công Phụng là ông Vũ Dũng (lúc đó là Thứ trưởng Bộ Ngoại giao) mới đề cập đến “cột mốc số 18”, đồng thời cũng nhắc đến “cột mốc Km 0”, nhưng không nói rõ mối quan hệ giữa hai loại mốc này. Trong cuộc họp báo chiều ngày 24.2.2009, ông tuyên bố như sau:

“Về các mốc Pháp - Thanh, mốc 19 vẫn còn tồn tại và nằm đúng vị trí cũ. Mốc 18 đối diện với mốc 19, do yếu tố thời gian, hai bên đều không thể xác định được. Về điểm nối ray, do bị lệch về phía Việt Nam so với đường biên giới lịch sử, hai bên đồng ý điều chỉnh. Kết quả giải quyết: đường biên giới đi qua Km0 rồi đến mốc 19 cũ và đến điểm cách điểm nối ray 148 mét về phía Bắc”^[6].

Như vậy là theo ông Vũ Dũng, mốc 18 “do yếu tố thời gian” cho nên hai bên không thể xác định được, đành phải dựa vào mốc 19 và cột Km số 0 để xác định đường biên giới. Thế nhưng một cột mốc bằng đá làm sao có thể bị bốc hơi qua thời gian? Hơn nữa, làm thế nào mà cột mốc 18 dựng giữa thanh thiên bạch nhật lại bốc hơi trong khi cũng theo *lời vàng ngọc* của ông Thứ trưởng, cột mốc 19 “vẫn còn tồn tại và nằm đúng vị trí cũ”? Ông Thứ trưởng cũng lờ đi, không giải thích tại sao cột Km 0 lại có thể thay thế cho cột mốc biên giới số 18?

Để có thể giải thích được điều bí ẩn này, chúng ta phải trở lại với những năm tháng “cơm không lành, canh không ngọt”, khi mà quan hệ Việt Nam – Trung Quốc trở thành tồi tệ và Đảng Cộng sản Việt Nam buộc lòng phải nói lên sự thật. Vào năm 1979, Đảng Cộng sản Việt Nam đã đưa ra lời tố cáo rằng tại khu vực Hữu Nghị Quan “... phía Trung Quốc đã ủi nát mốc biên giới số 18 nằm cách cửa Nam Quan 100 m trên đường quốc lộ để xóa vết tích đường biên giới lịch sử, rồi đặt cột ki-lô-mét 0 đường bộ sâu vào lãnh thổ Việt Nam trên 100m, coi đó là vị trí đường quốc giới giữa hai nước ở khu vực này”^[7].

Đoạn văn mà tôi vừa trích dẫn không phải là *lời vu cáo của bọn phản động* mà nằm ngay trong bản “bị vong lục”^[8] do Bộ Ngoại giao nước CHXHCVN Việt Nam công bố ngày 15.3.1979 tại Hà Nội (**ảnh 9**). Dựa vào văn bản này, chúng ta có thể hiểu được phần nào sự thật đã diễn ra trước Hữu Nghị Quan.



Ảnh 9: Nội dung “bị vong lục” ngày 15.3.1979 liên quan đến ải Nam Quan

Sự thật đó là: căn cứ vào Hiệp ước Pháp-Thanh, “mốc biên giới số 18 nằm cách cửa Nam Quan 100 m”; nhưng phía Trung Quốc “đã ủi nát cột mốc số 18 để xóa vết tích đường biên giới lịch sử, đồng thời dời cột mốc ki-lô-mét 0 của đường bộ sâu vào lãnh thổ Việt Nam trên 100m”. Nói cách khác, khoảng cách từ cột mốc km số 0 (bị dời đi) đến ải Nam Quan là *trên 200 m*. Điều này hoàn toàn phù hợp với lời tuyên bố của ông Lê Công Phụng vào năm 2002. Nhưng ông Lê Công Phụng thì một mực cho rằng dư luận về việc mất đất tại ải Nam Quan là do “bà con thiếu thông tin”, còn ông Vũ Dũng thì một mực khẳng định “không có chuyện mất đất!”.

Điều cần lưu ý là trong các cuộc tranh cãi về ải Nam Quan, dư luận thường chỉ chú ý đến khoảng cách phía trước Hữu Nghị Quan, nhưng lại ít chú ý đến một khoảng cách khác tại phía Đông, tức là *điểm nối ray trên đường sắt Đồng Đăng – Bằng Tường*. Đây cũng là một chi tiết cho thấy có chuyện “mất đất”.

Trong cuộc họp báo ngày 24.2.2009, Thứ trưởng Vũ Dũng cho biết: “Về điểm nối ray, do có bị lệch về phía Việt Nam so với đường biên giới lịch sử, hai bên đồng ý điều chỉnh. Kết quả giải quyết: đường biên giới đi qua

Km 0 rồi đến mốc 19 cũ và đến điểm cách điểm nối ray 148 m về phía Bắc”^[9].

Ông Vũ Dũng nói một cách úp mở rằng đường biên giới “bị lệch” ở điểm nối ray, nhưng không thấy phóng viên nào thắc mắc về nguyên nhân làm đường biên giới “bị lệch” ở chỗ này. Không lẽ một điểm nối ray tự nhiên lại bị lệch so với đường biên giới? Trở lại với bản “bị vong lục” năm 1979 của Bộ Ngoại giao Việt Nam, chúng ta thấy nguyên nhân “bị lệch” là như sau:

“Năm 1955, tại khu vực Hữu Nghị Quan, khi giúp Việt Nam khôi phục đoạn đường sắt từ biên giới Việt-Trung đến Yên Viên, gần Hà Nội, lợi dụng lòng tin của Việt Nam, phía Trung Quốc đã đặt điểm nối ray đường sắt Việt-Trung sâu trong lãnh thổ Việt Nam trên 300 m so với đường biên giới lịch sử, coi điểm nối ray là điểm mà đường biên giới giữa hai nước đi qua. Ngày 31 tháng 12 năm 1974, Chính phủ Việt Nam Dân chủ Cộng hoà đã đề nghị Chính phủ hai nước giao cho ngành đường sắt hai bên điều chỉnh lại điểm nối ray cho phù hợp với đường biên giới lịch sử nhưng họ một mực khước từ bằng cách hẹn đến khi hai bên bàn toàn bộ vấn đề biên giới thì sẽ xem xét. Cho đến nay, họ vẫn trắng trợn nguy biện rằng khu vực hơn 300 mét đường sắt đó là đất Trung Quốc với lập luận rằng không thể có đường sắt của nước này đặt trên lãnh thổ nước khác”^[10].

Có lẽ cần phải nói thêm đôi chút về “điểm nối ray”. Vào thời đó, đường sắt ở Việt Nam do người Pháp là đường sắt khổ hẹp (narrow gauge) - khoảng cách giữa hai đường ray chỉ rộng có 1m, trong khi đường sắt ở Trung Quốc là đường sắt tiêu chuẩn (standard gauge), rộng đến 1,435 m. Có lẽ do phía Trung Quốc hứa hẹn giúp đỡ Việt Nam nâng cấp đường sắt lên thành đường sắt tiêu chuẩn cho nên phía Việt Nam mới phớt lờ toàn bộ tuyến biên giới ở ải Nam Quan cho nước bạn. Chính sự sơ hở do “trái tim để lầm chỗ”^[11] đó đã cho phép Trung Quốc “lợi dụng lòng tin”, đưa điểm nối ray vào sâu “trên 300 mét so với đường biên giới lịch sử”. Về nguyên tắc, điểm nối ray là nơi phân chia tuyến đường sắt về mặt quản lý, về sau đã được phía Trung Quốc coi như điểm xác định lãnh thổ.

Căn cứ vào lời của ông Vũ Dũng, qua việc thực hiện Hiệp định biên giới, sau khi “hai bên đồng ý điều chỉnh”, đường biên giới chạy qua một điểm cách điểm nối ray 148 m về phía Bắc. Nhưng ông Thứ trưởng lại cố tình lờ đi, không chịu nói rõ: so với đường biên giới quy định theo Hiệp ước Pháp-Thanh thì ở điểm này, Việt Nam mất đi bao nhiêu mét? Chúng ta hãy nhìn vào tấm ảnh sau đây (**ảnh 10**) - được công bố chính thức nhân cuộc họp báo. Tuyến đường sắt này là đường sắt đôi (double gauge) dùng cho cả hai loại khổ đường 1 m và 1,453 m (ngành đường sắt nước ta gọi

là *đường lồng*). Theo bản bị vong lục, điểm nối ray nằm cách “trên 300 m” so với đường biên giới cũ. Nay ông Vũ Dũng cho biết đường biên giới mới đi “đến điểm cách điểm nối ray 148 m về phía Bắc”. Điều này có nghĩa là trên tuyến đường sắt ở phía đông-nam của ải Nam Quan, *phía Việt Nam vẫn còn mất “trên 152 m”* so với đường biên giới cũ.



Ảnh 10: Đường biên giới mới cách điểm nối ray 148m về phía Bắc

3. Việt Nam mất bao nhiêu đất đai ở khu vực Hữu Nghị Quan?

Trong bản bị vong lục, ngay ở đoạn kế tiếp, sau khi đã tố cáo việc Trung Quốc phá hủy “mốc biên giới số 18”, dời “cột ki-lô-mét 0” và đưa “điểm nối ray” vào sâu trong lãnh thổ Việt Nam, còn có một đoạn tiếp theo: “Nhu vậy họ đã lấn chiếm một khu vực liên hoàn từ đường sắt sang đường bộ thuộc xã Bảo Lâm, huyện Văn Lãng, tỉnh Lạng Sơn của Việt Nam dài 3,1 km và vào sâu đất Việt Nam 0,5 km” [12].

Đoạn này là một đoạn văn cực kỳ khó hiểu, vì trong bản bị vong lục không in kèm tấm bản đồ nào. Người ta có thể đặt câu hỏi: tại sao khu vực lấn chiếm lại dài đến 3,1 km và lấn sâu đến 0,5 km (tức 500 m) trong khi ở đoạn trên, chỉ nói đến con số cao nhất là hơn 300 m? Để có thể hiểu được ý nghĩa của đoạn văn này, có lẽ phải nhờ đến một tấm bản đồ đã được lưu truyền từ nhiều năm qua trên mạng Internet nhưng không ai có thể hiểu rõ được nội dung (**ảnh 11**). Đó là tấm bản đồ của khu vực được gọi tên là khu vực 249 C (Hữu Nghị Quan). C là ký hiệu mà hai bên đàm phán (Việt Nam và Trung Quốc) dùng để chỉ các khu vực có sự tranh chấp.

Khi công bố tấm bản đồ này, trang mạng *Diễn đàn* ở Pháp đã cho biết tấm bản đồ được đính kèm với một bản thông báo “mật” đề ngày 31.3.2002, có chữ ký của ông Phan Diễn, lúc đó là Ủy viên Bộ Chính trị, Thường trực Ban bí thư Trung ương của ĐCSVN^[13]. Chúng ta có thể tin rằng đây là một tấm bản đồ do Trung Quốc vẽ nhưng đã được dùng một cách chính thức trong công tác phân định ranh giới nhằm thực hiện hiệp ước biên giới được ký vào năm 1999.



Ảnh 11: Bản đồ khu vực 249 C (Hữu Nghị Quan)

Trên tấm bản đồ này, vạch màu xanh lá dùng để chỉ đường biên giới mà phía Trung Quốc đòi hỏi, vạch màu đỏ cam là đường biên giới mà Việt Nam yêu cầu (có thể đây chính là đường biên giới cũ theo Hiệp định Pháp-Thanh?); còn vạch màu tím dùng để chỉ đường biên giới hai bên đã thỏa thuận dựa trên hiệp định năm 1999. Nếu tính khoảng cách từ Hữu Nghị Quan đến cột Km 0 trên bản đồ tương đương với 200 m thì khoảng cách lấn chiếm trên tuyến đường sắt là trên 300 m, và vùng lấn chiếm của Trung Quốc (vạch màu xanh lá) tính từ đông sang tây theo chiều ngang xấp xỉ 3,1 Km. Ở khu vực phía Tây Nam của Hữu Nghị Quan, chiều rộng của khu vực bị lấn chiếm ở phía Tây Nam Hữu Nghị Quan có nơi lên đến 700 hoặc 800 m, nghĩa là lớn hơn con số 0,5 Km.

Để có thể nhìn rõ hơn khu vực trước Hữu Nghị Quan, tôi đã trích một phần của tấm bản đồ nói trên và phóng lớn hơn (ảnh 12). Để giúp độc giả dễ theo dõi, các vùng mà phía Trung Quốc vẫn còn lấn chiếm được đánh dấu bằng sọc màu tím trên bản đồ.



Ảnh 12: Các vùng đất bị mất trước Hữu Nghị Quan

Nhìn vào phần trích bản đồ này, chúng ta thấy đường biên giới mới “đi qua Km 0 rồi đến mốc 19 cũ và đến điểm cách điểm nối ray 148 mét về phía Bắc”, đúng như lời ông Vũ Dũng thuyết minh. Tuy nhiên, chúng ta không thể tin vào lời ông Thứ trưởng khi ông này quả quyết rằng “đường biên giới lịch sử tại khu vực này không những đã được tôn trọng mà còn được cụ thể hóa bằng một hệ thống cột mốc mới hiện đại”. Bởi vì căn cứ vào tấm bản đồ này, chúng ta thấy trên tuyến đường bộ, cột Km số 0 đáng lẽ nằm cách Hữu Nghị Quan 100 m (điểm A) đã bị dời đến một điểm cách Hữu Nghị Quan hơn 200 m (điểm B) và cho đến nay, Trung Quốc vẫn không chịu trả lại diện tích đất đã lấn chiếm. Trên tuyến đường sắt, đường biên giới đáng lẽ nằm ở điểm C đã bị dời đến điểm E – cách biên giới cũ hơn 300 m. Sau đàm phán, vì phía Trung Quốc chỉ trả lại 148 m, đường biên giới không thể trở về điểm C mà đi ngang điểm D, nghĩa là vẫn còn cách đường biên giới cũ hơn 152 m.



Ảnh 13: Hai đường hầm cao tốc cạnh Hữu Nghị Quan

Quả đồi mà chúng ta thấy trong tấm ảnh 13 tương ứng với khu đất ở phía Đông Nam Hữu Nghị Quan, nằm giữa các điểm A, B và C, D. Đường biên giới đáng lẽ chạy trên đỉnh hoặc sau lưng quả đồi bây giờ lại chạy phía trước, dưới chân đồi. Vào năm 2005, phía Trung Quốc đã cho đào hai đường hầm dưới chân quả đồi đó để làm đường dẫn từ Hữu Nghị Quan đến đường cao tốc đi Nam Ninh – thủ phủ của tỉnh Quảng Tây. Phiến đá nhìn thấy trên ảnh có ghi dòng chữ “Nam cương quốc môn đệ nhất lộ” (Con đường đầu tiên đi qua cánh cửa của đất nước ở biên cương phía nam); đó là một tên gọi mỹ miều của con đường cao tốc mới xây dựng: *đường cao tốc Nam Ninh–Hữu Nghị Quan (Nanning-Youyiguan Expressway)* [14].



Ảnh 14: Các cột mốc mới trước Hữu Nghị Quan

Nhìn vào tấm ảnh được Bộ Ngoại giao dùng để giải thích các cột mốc mới (**ảnh 14**), chúng ta thấy *cột Km số 0* được thay bằng *hai cột mốc mới 1116 và 1117* nằm đối xứng nhau qua quốc lộ 1A. Sau đó, đường biên giới được nối liền với cột mốc 1118 ở vị trí mà ông Vũ Dũng khẳng định là vị trí của “mốc 19 cũ”. Từ cột 1118 đó, đường biên giới sẽ chạy đến một điểm cách điểm nối ray 148 mét về phía Bắc (tức điểm mà tôi ghi là điểm D trên bản đồ). Trong tấm ảnh sau đây (**ảnh 15**), chúng ta nhìn thấy cột mốc mới mang số 1116 - “vật thay thế” cho cột Km số 0 thời Pháp thuộc:



Ảnh 15: Cột mốc 1116 – “vật thay thế” của cột Km số 0

Người ta cố tình tạo ra vẻ hào nhoáng bên ngoài của cột mốc bằng đá hoa cương này nhằm mục đích che đậy cho việc Trung Quốc chiếm trọn ngọn đồi mà chúng ta nhìn thấy ở phía sau (tức ngọn đồi có hai đường hầm cao tốc chạy dưới chân).

Đến lúc này thì chiếc cột mốc mà ông Lê Công Phụng đã từng gọi là “cột mốc số 0” và sau đó ông Vũ Dũng đính chính lại bằng cách gọi là cột “Km 0”, đã hoàn thành nhiệm vụ lịch sử bạc bẽo của nó. Từ chỗ là *trụ Km số 0* của ngành giao thông, nó đã từng được dùng làm “vật thay thế” cho *cột mốc biên giới số 18* – do chỗ nước lãng giềng vĩ đại đã “lỡ” cho xe ủi nát cái cột mốc “khó thương” này. Để chuẩn bị xóa đi dấu tích, người ta đổ thêm một lớp nhựa đường, biến nó thành một vật vừa xấu xí vừa thừa thãi! (xem **ảnh 16**). Rồi đây, trụ Km nổi tiếng này (thật ra là “vật thay thế”, vì nó không phải là cột mốc biên giới, cũng không giống với trụ Km mà người ta nhìn thấy vào năm 2002, và càng không thể giống với trụ Km của thời Pháp thuộc) sẽ được “phi tang” để người đời sau không còn nhìn thấy cái tang vật có liên quan đến một vụ cướp đất diễn ra ngay trước Hữu Nghị Quan trong thế kỷ XX.



Ảnh 16: Di tích của cột mốc Km số 0

Thật ra, không có gì bảo đảm rằng cột mốc số 19 “vẫn còn tồn tại và nằm đúng vị trí cũ” - như lời ông Vũ Dũng đã khẳng định. Hơn thế nữa, căn cứ vào tấm bản đồ 249 C, chúng ta thấy phía Trung Quốc vẫn còn chiếm giữ nhiều vùng đất ở phía Tây, Tây Nam và Đông Bắc của cửa quan này. Do chỗ chưa đủ tài liệu để đối chứng, chúng ta chưa thể xác định một cách chắc chắn ý đồ của việc lấn chiếm này là gì, nhưng căn cứ vào những gì đã diễn ra ở phía Đông Nam của Hữu Nghị Quan, chúng ta có thể phỏng đoán mục đích của phía Trung Quốc khi chiếm các dải đất này là: *chiếm các cao điểm có thể khống chế khu vực ải Nam Quan.*

Như vậy, thực chất của câu chuyện lấn chiếm biên giới ở khu vực Hữu Nghị Quan không chỉ là vấn đề diện tích đất đai bị mất, mà là tầm quan trọng của “vị trí hiểm yếu” có ý nghĩa về mặt quân sự.

Nhưng đến đây thì câu chuyện lại chuyển sang một hướng khác. Qua việc tìm hiểu diện mạo và lịch sử của ải Nam Quan, chúng ta phải đặt lại vấn đề một cách rõ ràng hơn: **Hữu Nghị Quan ngày nay có đúng là ải Nam Quan ngày xưa hay không?**

(Hết Phần I)

Nguồn: Bài tác giả gửi trực tiếp cho BVN

HT Mạng Bauxite Việt Nam biên tập

Chú thích:

^[1] Bàn Tân Định, “Bàn về biên giới Việt Nam – Trung Quốc: Vấn đề dữ kiện”, *Giao điểm* 2002:

http://www.giaodiemonline.com/thuvien/doithoai/biengioi_one.htm. Bài

viết của sinh viên lấy tên là Văn Khoa được Bàn Tân Định giới thiệu ở chú thích số 12.

[2] Các ảnh chụp được công bố qua bài “Hình ảnh chụp ở Ải Nam Quan giữa tháng Hai năm 2002”, *Giao điểm* 2002:
http://www.giaodiemonline.com/thuvien/doithoai/biengioi_pic.htm

[3] Trang mạng này (có địa chỉ <http://www.vnn.vn>) do Công ty phát triển phần mềm VASC – một thành viên của Tổng Công ty Bưu Chính Viễn thông VNPT khởi xướng, cũng chính là tiền thân của trang mạng *VietNamNet* hiện nay (địa chỉ: <http://vietnamnet.vn>).

[4] Bài phỏng vấn ông nguyên Thứ trưởng Lê Công Phụng do phóng viên Thu Uyên của VASC Orient thực hiện vào ngày 28.1.2002. Tài liệu trích từ Mạng Ý kiến: <http://www.ykien.net>. Mặc dù trang web Ý kiến bị phá hoại, vẫn có thể đọc bài này tại địa chỉ:
<http://home.scarlet.be/mykvn/bnpvhiempinh.html>

[5] Bđd.

[6] Việt-Trung đã phân giới những khu vực nhạy cảm như thế

[7] *Vấn đề biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc*. Nxb Sự thật, Hà Nội, 1979, tr. 10.

[8] *Memorandum*: còn được dịch là *giác thư*, một văn bản ngoại giao không có chữ ký thường được công bố để nói rõ lập trường chính thức của bộ ngoại giao của một quốc gia về một vấn đề nào đó.

[9] “Việt-Trung đã phân giới những khu vực nhạy cảm như thế nào?”, bđd.

[10] *Vấn đề biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc*, sđd, tr. 10.

[11] *Tôi kể ngày xưa chuyện Mỹ Châu,
Trái tim làm chỗ để trên đầu...*
(Thơ Tố Hữu)

[12] *Vấn đề biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc*, sđd, tr. 10.

[13] Tầm bản đồ này được công bố trong bài viết của tác giả Nguyễn Ngọc Giao: “Nam Quan: Ải, cửa ải và biên giới”, *Diễn đàn*, số 128, tháng 4 – 2003). Bài này và bài “Từ Nam Quan đến Bản Giốc”, *Diễn đàn*, số 129 (tháng 5 – 2003) của cùng tác giả hiện nay không còn được lưu giữ trên trang mạng nói trên. Nhưng tầm bản đồ số 249 C đã được nhiều tác giả khác sử dụng. Có thể xem trong bài: Trương Nhân Tuấn, “Vấn đề báo *Du Lịch* tạm đình bản hay là mối nhục Nam Quan”, *Thông Luận*, 19.4.2009:

<http://www.thongluan.org/vn/modules.php?name=News&file=article&sid=3699>

^[14] Đường cao tốc này, khánh thành vào cuối năm 2005, được coi là “đường cao tốc đầu tiên nối liền Trung Quốc với các nước ASEAN”. Thường được các hãng du lịch của nước ta gọi tên là “đường cao tốc Trung Quốc – ASEAN”.