

黄正夏与十堰二汽

十堰市档案馆(十堰市史志研究中心) 仇波

东风汽车集团有限公司的前身是在十堰山沟里建成的中国第二汽车制造厂(简称二汽)。如今,它的脚步不仅跨出十堰,还跨向世界,已名列世界 500 强榜单。

51 年前,中国第二汽车制造厂肩负国家和民族重任,从汉上中游、偏僻的鄂西北山区小镇十堰艰难起步,一路风雨兼程,紧跟时代步伐,日益发展壮大。二汽是完全自主设计、自主建设起来的特大型国有汽车企业,艰苦创业、开拓进取是老一辈十堰二汽人最宝贵的精神,它至今激励着十堰东风人拼搏奋进。

回首二汽 51 年发展史,其重要开拓者和奠基人之一、第二任厂长黄正夏,在改革开放前后,从二汽“开山”鼻祖饶斌手中全面接过二汽,带领全体职工度过艰难,并将二汽走上事业峰巅。他的作为永载史册,并为二汽老同志所称道。黄正夏被二汽员工称为“叱咤风云、解救二汽于危难之中的老厂长”。

黄正夏,1921 年 5 月出生于湖北襄阳,1938 年入党,曾任县(今丹江口市)草店区委书记,开展抗日救亡运动和党的地下工作。1939 年至 1941 年,先后任均县区委书记,均州中心县委书记,均县县委书记,鄂西北工委书记。从那时起,他就同十堰联系在一起。不过,他没想到几十年后他回到了十堰,参与创建一座现代化大工厂,并担任负责人。

一、黄正夏成为筹备处领导成员

1952 年,二汽的创建经历曲折。1950 年,中国政府就二汽项目与苏联谈判达成协议,结果向党中央汇报后,毛主席很重视。1953 年 3 月,一汽开厂汇报方案时,毛主席作出“中国那么大,一个汽车厂不行,要建设第二汽车制造厂”的指示。

1953 年 3 月,国务院正式决定建设第二汽车制造厂。很快一机部就派人到武汉,在苏联专家指导下建设二汽厂址。中共中央决定二汽厂由湖北负责建设。经李先念批准,湖北省委决定,调省委第一副书记刘西尧负责二汽建设筹备工作。

时任中共中央书记处的黄正夏回忆道:“1954 年 1 月,我到省里开会,先念同志找我谈话。他问我今年多大,我回答:‘33 岁。’先念同志笑着说:‘你还蛮年轻嘛,这么年轻就当上了市委书记,又有文化,现在中央要湖北包干建设第二汽车制造厂,这可是国家的大项目,要配一批干部,你去搞汽车怎么样?’他赶上这个机会,参加新中国的大工业建设,当然是件求之不得的好事。先念同志很愿意我去,就说:‘好,省委决定你去帮助湖北搞汽车。你在北京当过领导,受过考验,有工作经验,工作又积极,你去建设汽车厂,我相信会搞出名堂来的。’”

1954 年 4 月,在刘西尧主持下,二汽筹备处领导小组正式成立。选出了 5 名地委书记,8 名地委宣传部长,38 名县委书记,7 名省厅厅长,担任筹备处领导小组成员。刘西尧任主任,黄正夏任副主任。局长、宣传部长大为处长,黄正夏任大为处长。1954 年 4 月 10 日,二汽筹备处正式成立并开始办公,全面开展各项筹备工作。从那时起,黄正夏就与二汽紧密联系在一起。

二汽筹备处在武汉汉口租界的一家名叫“浩洁油”的深洋里。群众给筹备处的工作人员起了一个别名,叫“三信干部”,即吃饭在餐馆,住到招待所,喝水进澡堂。

为培养汽车专业技术干部,1954 年 8 月,黄正夏等人被送到大学学习。

第一次选址,二汽筹备处转辗看了武汉青山区区,各部准备工作陆续展开。苏联援建的中国汽车公司(即后来的武汉钢铁公司)也看中这里。1955 年 5 月 19 日,李先念作出决断,二汽不得再搞青山厂址,转让给华钢。

根据湖北省委意见,二汽又另选定武昌东湖与沙湖之间的水果湖东部的谷王庙地作为厂址,就在武汉重型机床厂东侧。正在各项筹备工作向前推进的时候,苏联专家说:“你们将建立多么新的工厂!都集中在武汉,将来万一发生战争,一轰炸弹就会造成巨大的损失。”根据这一意见,筹备处决定重心转移到四川。

12 个星期后,定址成都东郊。

因国家建设资金大,石油紧缺,加之中央开展“反冒进”,1956 年 8 月,已内定厂址下马,主要负责人均另行安排工作。

1957 年 3 月 27 日,汽车局召开厂长会议,正式宣布国家建委、一机部决定,二汽筹建工作下马。

1973 年 12 月 22 日,湖北省委任命黄正夏为中共二汽党委书记(当时设第一、第二书记和副书记),二汽革委会副主任。这时全国工业学大庆、农业学大寨,实行政企合一,十堰市与二汽叫作一个厂,厂领导也是市领导。1974 年元月 17 日,黄正夏到二汽报到。

黄正夏任书记后,1977 年 10 月 6 日,中央调饶斌兼任一机部副部长(兼汽车局局长),没多久,又任命他为部长。任命虽下了,但他这段时间一直住在十堰着手筹备中国的重型汽车厂建设。他在离开二汽前,和我谈了一次话;中央可能调他到机械部。他走之后,要我负责二汽的党政全面工作,主要精力应该放在抓行政和党的工作上。1978 年元月开始,我开始全面负责二汽的工作。”

二、迎接李先念视察二汽

黄正夏全面负责二汽工作没几天,1978 年元月 10 日,李先念就来到二汽视察。视察接待工作仍由饶斌负责,但黄正夏全程陪同。李先念一直高度关注支持二汽建设。李先念对二区建设表示满意,他说,原来最担心的是二汽在大山沟分散建厂不能生产。现在看来,还不错嘛,能集中生产。

黄正夏回忆道:“当时,饶斌汇报二汽的建设尚未完工,还有很多配套设施,新的铸造厂建设,急需开工建设等等……全部项目还需要 5300 万元。先念同志对我们的计划当即表示同意。”

李先念指示:“要打开国门走出去”,既要学习国际先进技术经验,又要自主创新,建设国际一流企业。这次视察为二汽在大型企业中率先迈出改革开放步伐指明了方向,提供了动力。

三、扭亏为盈

黄正夏开始全面负责二汽时,面临的情况较为严峻:虽然初步建成投产了,但是二汽依然连年亏损。二汽建设的首要任务是生产军用车。二汽的建设预算是年产 10 万辆,其中军用车就占 4.5 万辆,2.5 吨的越野车(“25Y”)EQ240 两吨半军用车越野车 2.5 万辆,3.5 吨的越野车 2 万辆;其余是 5.5 吨的民用车 EQ140。建成并投产的生产能力全是年产 2.5 吨的越野车。

到了上世纪 70 年代后期,2.5 吨越野车订单量每年不足 1000 辆,导致军车大量的产能闲置,而且 5 吨民用车生产能力也没有建成。另外,由于军车成本很高,按当时的价格,一辆 2.5 吨的越野车达二十一万,是不赚钱的。

当时,二汽没向国家交过一分钱利润,还在吃着国家的“基建饭”,每年都要向国家申请“计划亏损”补贴。

1978 年,国家核定二汽“计划亏损”3200 万元,成为“湖北省第一机部系统最大的亏损户”。如何闯过难关,实现扭亏为盈?只有一条路,“靠挣钱”。5 吨民用越野车是二汽走出亏损困境的希望。二汽民用越野车人集中力量,开发 5 吨民用越野车,批准投产,争取取交平衡,甩掉亏损帽子,不再吃“基建饭”,并为国民经济发展作出自己的贡献。

当时有两个有利的条件,一是市场需求大,在 EQ240 的基础上开发民用型 5 吨民用越野车 EQ140,1977 年就已基本研制成功;二是真心参与二汽建设的全国顶级汽车专家袁克少,亲身参与 1977 年 12 月到二汽任厂长、总工程师(后来被聘为中国科学院学部委员)。

袁少农带着技术队伍到厂进行摸底。2.5 吨越野车与 5 吨民用越野车的发动机等很多部件可以通用。从 1969 年到 1977 年底,他们做了 5 轮轻量化试验,试验一次整改一次。5 轮做完,还剩 6 项质量问题,如:车架还做第 6 次试验;结合及 2.5 万公里的道路试验,至少会做半年时间。为此,黄正夏亲自组织人员做“二毛狗”。所有有技术干部都认为存在的都是“二毛狗”,完全能够解决。

黄正夏提出“军品转民品”的道路,全力做强 5 吨民用越野车。1978 年 1 月,黄正夏带领二汽提出“背水一战”的决意,决心进行生产准备。

1978 年 3 月中旬,十堰二汽党委作出“力争在半年内结束吃基建饭、扭亏为盈”的决策,提出“保质量、上能力、超订单、扭亏损”的口号,并及时开展了“大打提高产品质量的翻身仗,大打建设 5 吨民用越野车生产能力的翻身仗,大打全年生产 5000 辆五吨车的翻身仗,大打甩掉亏损帽子的翻身仗”活动。

在计划经济条件下,超产就得请示一机部,结果一机部不同意,说:“你们今年才投产,能生产 2000 辆不错了。”

黄正夏回忆道:“1978 年 3 月 25 日,省里开工作大庆会议,我和王兆国参加。在前两天的会议中我没发言。在会议结束前一天,时任省长钟扬夫给我写了个条子:‘黄正夏同志,你们一定发言,那怕只说一句话,保证今年亏损不超过 3200 万元就行。’于是,我就站起来说:‘首先,我们争取对不超过 3200 万元的计划亏损,第二,我们争取超产 2000 辆 5 吨民用越野车,亏损不超过 2000 万元;第三,我们想争取超产 3000 辆 5 吨民用越野车,力争今年扭亏为盈。’”

“扭亏增盈”的口号,原来是不想对外公开的,现在不仅公开了,而且等于向省领导交了军令状,黄正夏感到压力更大了,没有退路了!根据试验中暴露的问题,他们制订了 64 项质量攻关计划,至少农技师,进行质量大会战,进展很顺利。“大工人、干部和技术人员经过半年苦战,终于攻克了 EQ140、EQ240 两种车型 86 项重大难关。”

1978 年 7 月 15 日,5 吨民用越野车建成部分生产能力,全厂上下十分兴奋。对于中国的汽车工业来说,这是首次以中国人自己的力量设计开发出系列车型。

在黄正夏的艰苦努力下,结果是超预期的。尽管计划部门没有批准二汽的扩产需求,1978 年,二汽却生产 5120 辆民用越野车,比国家计划超 2000 辆,超产 3120 辆,不仅实现了扭亏为盈,还有史以来第一次不要国家补贴,反倒上缴 131 万元利润,全面实现扭亏为盈。至此,二汽开始大批量生产,从 1979 年到 1985 年,每年开始以 1 万辆左右的速度,持续增长。

1978 年 8 月 15 日,为摸清超产 3000 辆能否扭亏为盈,黄正夏找总会计师写信了解情况。写信汇报说,完成 5000 辆,单车成本可从 2.7 万元下降到 2.3 万元,不但能全部扭亏 3200 万元的计划亏损,而且还可净盈 1500 万元。形势实在喜人。于是,黄正夏立即作出新部署:“今年不仅要扭亏‘还赚钱’,还要增盈‘补欠账’。”

黄正夏回忆道:“实际上,我有点私心:超额完成的还有 1500 万元没有上缴。当时二汽在职职工几万人,加上家属十几万人,宿舍只能住 3 万平米。这是什么概念?一个宿舍只能住一个人。我拿出这笔钱来做了两件事,一是给人人盖了 30 多万平米的宿舍,让人人宿舍人均从 3 平米多增加到人均 6 平米;二是修建了 100 多公里 100 多公里,城市公路(十堰到房县)道路多。这下,大家的积极性更高了。”

1978 年 12 月 9 日,二汽接到上级通知,紧急集拢汽车 2000 辆集结待命。全厂进入备战状态,部队 12 月 18 日离开十堰,12 月 26 日,10 辆 5 吨车再加上以前销售给部队的 1000 辆 2.5 吨越野车全部发运完毕。二汽维修保养人员也跟随车出发。后来才知道,这些东风车参加了对越自卫反击战。

东风越野车在对越自卫反击战中显示了优良的质量。有辆车上山摔下地,驾驶员都摔坏了形,照样开着跑,因此部队都争着要这种车。其优越的性能给战士们留下了深刻印象,凡是东风车的连队,都立了大功三等功以上。

东风越野车被部队解放了,二汽维修保养人员也“功臣”“功臣”“功臣”。东风车从此树起口碑。二汽新生产的东风 EQ140、EQ240 以马力大、速度快、耗油低、轻便灵活、视线开阔等先进性很快闻名全国。

四、解放思想,较早地在十堰开展真理标准大讨论

1978 年,黄正夏较早组织开展“实践是检验真理的唯一标准”大讨论。

1978 年 6 月 20 日,二汽党委常委召开会议,结合《光明日报》文章和邓小平小的讲话精神,学习讨论“实践是检验真理的唯一标准”。讨论会上,黄正夏说,这篇好文章,关系思想解放,关系到如何正确对待马列主义、毛泽东思想,关系到党的实事求是作风的大问题,值得我们高度重视。

1978 年 7 月 23 日,黄正夏在十堰市,二汽越级干部大会上发表主旨,主要谈了三个问题:真理的绝对性和相对性;关于敢于探索和探讨和打破“禁区”的问题;要更好地学习毛泽东思想。这些实际上来就是对两个凡是“来说是谈。讲话在内部引起了轰动。

黄正夏说,真理标准问题等在干部中实践和理论的大讨论,二汽党委提出“毛泽东思想是一个科学体系,要解放思想,打破禁区”的意见。

五、“自筹建设”,渡过“停建、缓建”生死关,开创大型企业的先河

1979 年,二汽刚刚有点儿起色,黄正夏即听说二汽要面临第三次“停建、缓建”。

1979 年上半年,国家调整收缩经济,严格控制压缩在建大型国营企业的投资,财政极度困难。二汽面临国家“砍”的“砍”厄运。到 1979 年,国家先后投入二汽 1.67 亿元,而建成 10 万辆车需要 25 亿元,还差 8.3 亿元。

二汽停下来,3 万多职工,2 万多台设备,出路在哪里?为渡过“停建、缓建”难关,黄正夏三日内上报领导。

黄正夏于 1979 年 7 月 16 日和 12 月 1 日两次向省、市委,分别提出通过“以厂建厂、自筹建设”“利润分成加贷款”的方式来解决二汽“二汽”问题。黄正夏在回忆录《艰难历程》中写道:“第一次是 1979 年 7 月 16 日,二汽提出通过‘以厂建厂、自筹建设’的方式来解决、即赚的钱不上交,供一汽发展,到 1987 年企业全面完成后再向国家上缴利润。对此份报告,财政部根本不理睬。”

1979 年下半年,黄正夏得到确切消息,二汽已列入国家调整计划。1979 年 12 月,二汽已向省、市委写了第二份报告,希望以“利润分成加贷款”的方式来解决二汽的问题。国家对二汽的利润对半分,企业用建设下的利润继续投资,不足部分由国家拨款改为企业的银行借款,由此二汽还本付息。

有了前次铺垫,这次黄正夏还二汽工作专班先给国家计委、财政部商量。时任财政部副部长李先念给说:“这个提法我们可以考虑,但首先黄正夏回忆道:“看他们这样说,我觉得二汽支持了二汽的发展。为此,我给李先念写了封信,说明我们的意见。”

黄正夏万万没有想到,大概七八天后,财政部转给一张李先念笔写的借条,说:“目前国家财政这么困难,绝不允许你们在下面乱写什么‘这样一来,财政部当然不敢批了。’”

1980 年 1 月 3 日,得知国家计委、国家经委、国家建委已联合作出“停建缓建”的企业名单通知,黄正夏立即作为“缓建”项目被列入,将停止一切基建投资及设备材料购置费用。

黄正夏接受前两次教训,深思熟虑后,提出折中方案,把国家留在二汽拿不走、不上缴国家的钱捆

绑起来,解决资金问题,将折旧费、利润留利等不上缴国家的钱捆绑起来用。从国家留企业的利润、折旧、大修等资金中,分别抽出 40%-60%、6 个月可以自筹 3.3 亿元,作为 1980-1987 年六年的分期续建和更新资金。接着,召集党政一班人开会讨论,期间,支持这个方案的总会计师曾向主管基建财务的副厂长上报时却遭到批评。

1980 年初,黄正夏再次向国家主管部门创造性地提出“自筹资金,人为去,续建二汽”方案。以二汽和湖北省委名义联合上报国家一机部、计委等有关部门和国务院。“只要政策,不要国拨,不要国家投资和补贴”,利润由国家和企业对半分,企业留下的利润继续投资,不足部分为企业向银行贷款。黄正夏试图打破计划经济体制下“打酱油的钱不能用来买水泥,买水泥的钱不能用来打酱油”的限制。

黄正夏灵活的头脑与坚韧不拔的精神在关键时刻起到了作用。1980 年 1 月 6 日,黄正夏带人奔赴北京,开始了长达一个月的“游说”之旅。合理的方案和他的诚心打动了有关部门领导,纷纷领导表示同意。

在国务院总理李先念同志的热情关怀和大力支持下,方案得到国务院批准。1980 年 3 月 22 日,国务院国发(1980)68 号“关于批准二汽续建”文件正式下发。4 个月后,时任中共中央副主席邓小平视察二汽时,充分肯定了这一决策:“我看过国务院批准二汽续建的文件,这是国家计划和财政管理体制上的革新,是一个创举。”

1980 年到 1985 年 6 年间,二汽自筹 3.3 亿元资金的执行结果是喜人的,六年共自筹资金 4.5 亿元,其中属于增加国家固定资产的达 3.9 亿元,用于生活集体福利、奖金约 5000 万元。二汽实现 10 万辆的生产目标,比计划的 1987 年提前两年。生产汽车 35 万辆,上缴利润 8.4 亿元,上缴税收 4.2 亿元。新建宿舍面积 60 万平方米,建成一个 10 万千瓦自备发电厂,在襄阳建成一个汽车道路试验场。1985 年,二汽不论是汽车产销,还是上缴国家利润和税收,均占全国汽车企业 60%以上,创造了辉煌。二汽人都是,黄正夏的智慧、胆略和锲而不舍的努力,使二汽又一次起死回生,为二汽赢得了生存与发展的机遇。

黄正夏带领二汽渡过“停建缓建”难关,走出自筹资金发展的道路,开创了国家大型企业改革发展的先河。从此,二汽走上自主经营、自我发展、自主建设的道路。

六、邓小平到二汽视察

时任二汽厂长黄正夏回忆:“1980 年 7 月 22 日,小平同志来二汽视察。看完二天后就要直接到河南,时任河南省委书记的段君毅赶到十堰来迎接小平同志。段君毅同志让我到小平同志,第一句话就说:‘小平同志,二汽的厂址路线还是你定的。’小平同志仰起头想了想说:‘啊,有这回事。你们提了以后,我说说,应该这样定。但二汽是毛主席、周总理抓的事,我要报告毛主席、周总理,如果三天不答复你,就算定了。结果那天晚上我就打电话报告周总理,建议将二汽摆在襄黄线上,周总理说:好。但是我要求请主席,如果三天不给你答复,这件事就定了。’所以说,二汽的厂址是小平同志亲自定的,而且经过周总理,又请示了毛主席。于是,二汽选地点由湖南转到湖北襄阳,这才有了后来的二汽厂址十堰。”

小平随后视察了几个专业厂。

当黄正夏汇报国外开始采用组合机床和数控机床时,邓小平说:“一定要加强新产品开发,要注意多品种系列化生产,没有自己的电子产品就不行。国外很多设备,生产线上都是电子产品计算机控制,你们要注意这个动向。”黄正夏汇报邓小平的精神,专门组织到国外考察了电子计算机、数控机床在生产上的应用,引进和建立了总厂计算中心和各分厂的终端机,提高了自动化、智能化集成水平。

黄正夏说:“二汽与军民品的关系,走集团化发展的道路等问题作了指示。这时,困扰集团化发展的道路和发展的,到底是以军品还是民品为主,还是以民品为主的中心,小平明确指出了你们注意军民品当然好,但是长远从根本上来讲,还是搞民用产品,为二汽的长期发展指出了正确方向。”

邓小平说:“要多出去考察,寻找我们的差距,才能锻炼和培养自己的人才,才能更快地赶上国际先进水平。”根据邓小平的指示,黄正夏先后组织到法国、德国、日本、美国、英国考察、院考察生产管理,也学习产品开发、企业经营、管理、销售服务、资本经营等一系列经验。

小平特别关心人才培养和提拔,使用青年干部。当时,黄正夏安排王兆国一起接待工作,也有让青年干部学习中央领导工作方法和工作作风的意图。

黄正夏回忆道:“小平同志来到二汽国国,我介绍他,这是二汽总厂的一位副厂长,今年汽车产销了,李先念曾任湖北省委书记,他应该支持了二汽的发展。为此,我给李先念写了封信,说明我们的意见。”

黄正夏万万没有想到,大概七八天后,财政部转给一张李先念笔写的借条,说:“目前国家财政这么困难,绝不允许你们在下面乱写什么‘这样一来,财政部当然不敢批了。’”

1980 年 1 月 3 日,得知国家计委、国家经委、国家建委已联合作出“停建缓建”的企业名单通知,黄正夏立即作为“缓建”项目被列入,将停止一切基建投资及设备材料购置费用。

黄正夏接受前两次教训,深思熟虑后,提出折中方案,把国家留在二汽拿不走、不上缴国家的钱捆

八、实行“三全面”“分层”经营承包责任制

推行“以全面质量管理为基础,以全面技术进步为核心,以全面经济效益为目标”的“分层”经营承包责任制。

二汽率先实行“三全面”“三全面”生产经营承包责任制,率先推行“厂长负责制”,率先按照现代企业制度要求建立三层企业管理制度,逐步实现了工厂型向公司型的转变,孕育出勃勃生机。

二汽全厂推行“以全面质量管理为基础,以全面技术进步为核心,以全面经济效益为目标”的“分层”经营承包责任制,也叫质量管理体系,使全员都参与到企业管理和承包规划之中。

“三全面”“分层”经营承包责任制,就是总厂第一层,车间第一层,分成两个层次。放手发动工厂的积极性。

“三全面”“分层”经营承包责任制,是二汽结合自己的实际生产首倡的创举。当时国内大部分工厂仍在实行计划经济,当国家推行“一锅饭”制度,黄正夏的思想的确非常超前。

从 1978 年底起,配合企业的各项整顿工作,二汽全力推行和推广了“全面质量管理”。1983 年初,国家批准二汽实行“工缴利润递增挂钩”制,在学习大庆、学习首钢贯彻经营责任制的基础上,提出了贯彻“以全面质量管理为基础的全面技术经济责任制”。1984 年初,进一步提出了技术进步,包括产品开发、目标成本、投入产出、技术改造、节约原材料等一切生产要素改进,一切增加企业效益后的一切生产工作,要以“全面质量管理为基础,全面技术进步为核心,全面经济效益为目标”的分层经营承包制”的试验。

承包制实行的“包死基数,超包全留,确保全留,欠亏自负”方针,极大调动了广大干部职工的积极性。当时,二汽实行了各专厂“经营承包责任制”,进行了“千层饼层层落实,人人头上有指标”的“全员承包制”,直接以“包质量、包技术进步、包效益”三大责任承包为主打方针,兼顾生产、经营开发、技术改造、职工福利、执行 7:2:1 比例分配方案,更大限度地调动了职工的积极性。1984 年,有专业厂提出,在保证二厂总厂利润年递增 15%的前提下,厂厂包自己的建设项目和技术改造,一度出现了资金越用越多,后设备越来越雄厚的局面。

试水过后,1985 年,厂长负责制在全厂厂普遍推行。

1984 年 9 月 10 日,黄正夏在总结二汽 1983 年执行“双全面”经营承包责任制和 1984 年一季度推行“三层”经营承包责任制的同时,高瞻远瞩地提出了今后的设想——“探索提高企业素质迎接新的挑战的途径”。

实行“三全面”经营承包责任制在当时的特大型国有企业中,是一个史无前例的改革创举。而这一次改革,正由黄正夏所期望的那样,有效地使二汽,真正由单纯生产型向经营开发型转变,由内向、封闭式向科技开发型转变,由大而全再生产向依靠内联外联再生产转变,由大而全的一种产品生产系列化、专业化、协作化向的多品种生产转变,由自上而下的单层决策向向统筹部署、分层次、上下结合发展转变,由单个企业及国内市场向联营企业、合资经营及国际市场转变。这六个方面的转变,使二汽在逐步探索企业管理模式的过程中,企业素质有了质的飞跃。

九、离开二汽

1986 年 5 月,65 岁的黄正夏离开二汽。黄正夏被选任湖北省人大常委会副主任,干了两届。

一汽原厂长耿飚后来告诉他:“听说你那么久没见,我们一见面就高兴得跳起来。”

这些年在市场上也兴起的吹捧之声,两家公司兄弟般的合作,先失后上,黄正夏带领的二汽始终领先一步,先失后上,无疑,这赢得了竞争对手耿耿于怀的尊重。

十、发挥余热推进发展电动汽车

1993 年退休后,黄正夏依然在为汽车事业发挥余热。

黄正夏 1992 年起就呼吁:“电动汽车是当前国际汽车发展的新动向,应当是我国汽车产业发展要务的重要方向。”

黄正夏回忆道:“在湖北省人大,我看到汽车的发展方向是电动汽车。2000 年 12 月 1 日,我给当时的国务院总理朱镕基写了封信,提出把电动汽车作为发展和改造传统汽车的重点。希望国家能够推动电动汽车的发展。6 天后,总理批示,国家科技部对总理的批示非常重视,十五高技术研究计划电动汽车列入 12 个重大专项之一,并首批启动 5 个专项项目……”

2009 年 9 月 10 日,黄正夏在武汉去世。他在东风汽车集团有限公司建设 40 周年庆典前 18 天匆匆去世,留下了无尽的悲痛和遗憾……按照他的遗愿,他的骨灰在他深爱并为之奋斗的荆楚大地——长江和武当山。

