

蔣經國的非凡作風

陳樹曦回憶錄之九

● 陳樹曦（自由作家、中外雜誌社特約撰述委員）

蔣經國的七項指示

民國六十一年至六十六年，這一非常時期由於行政院長蔣經國的正確領導，樹立威信，採行非常的作法，特殊作風，推動十大建設。我在十大建設中負責督導有關交通的「四項」建設，都順利進行，與預期進度相符，深自慶幸，平實的解決許多困難問題，頗感快慰。

民國六十四年（一九七五）一月十八日（星期六），上午十時，蔣經國院長輕車簡從的來到台灣省政府。在會議室，先要各廳處首長每人作「十分鐘」的口頭報告。我提出「自用小汽車」與「機器腳踏車」成長太快，將來「南北高速公路」完成後，公路恐將仍不足以應付未來的需要。我列舉數字說明：民國六十二年（一九七三）自用小汽車僅有六萬四千一百一十三輛，民國六十三年（一九七四）增加到八萬六千五百三十五輛，成長率幾達百分之三十五；機器腳踏車民國六十二年為一百一十七萬三千零十五輛，民

國六十三年增加到一百四十三萬六千八百六十八輛，成長率為百分之廿二。因國民所得提高，每個人為便利起見都要購車，如無法限制，則「公路規劃」必須加強，且「公路安全」也為重要課題。大家分別報告後，蔣經國提出往後重要工作七項指示：

- 一、消除「生產者」和「消費者」之間的「中間剝削」。
 - 二、全面肅清「貪污」。
 - 三、加強「職業訓練」，有效消滅「貧窮」。
 - 四、消除「烏腳病」和取締偽「劣」藥。
 - 五、完成「危險教室」的「拆除」與「興建」。
 - 六、肅清「盜竊」維護「治安」。
 - 七、維持良好的「交通秩序」。
- 在這個時候，蔣院長已任職兩年半以上，「十大建設」均在積極進行之中，所提的七項重要工作，可能因為常常深入民間，認為是必須改進的事項。

以消除「生產者」和「消費者」之間的「中間剝削」而論，最顯著者為台北市的「蔬菜」，多來自中部彰化與東部蘭陽平原一帶，在產地價格極廉，運到台北市中央菜場，再分配到各菜場出售，零售價格高過產地數倍。後來，各區公所在各區重要地點，設置超級市場，由農會直接批發到各市場銷售，價格便宜不少。

「全面肅清貪污」一項。自認真重罰以後，如人事行政局長王正誼（與蔣經國有親誼）判處無期徒刑，海關副稅務司兼稽查主任白慶國判處死刑，高雄市長楊金虎判刑五年，政風為之一改，但各縣市中下級公務員仍有受賄情形。

加強「職業訓練」有效消滅「貧窮」一項，原為謝東閔主席所倡導，謝主席就職後，就提出「家庭就是工廠」的口號，鼓勵生產，對於「消滅貧窮」一項，幫助甚大。

消除「烏腳病」和取締偽（劣）藥一項。「烏腳病」怪症產生於嘉義一帶，為台灣特有的一種病例，傳染後很難治好。我有一

位同學孫源楷，畢業於唐山交大一九三〇級，為侯處長家源的學生，曾任公路局嘉義與台中兩地工程處的主任，在嘉義任內染有「烏腳病」，後來將「雙腳鋸掉」，終於不治身亡。人極能幹，甚為可惜。

完成「危險教室」的「拆除」與「興建」一項。每次颱風過後，全省各縣市常發生「教室」被颱風「吹倒」或「破裂」情形，不知是施工的疏忽或是偷工減料，這的確應列為重要工作的一項。

最後「肅清盜竊」與「維持良好交通秩序」兩項，均為警政或交通單位經常應努力的工作，與民衆日常生活安全有關，蔣院長一再提及。

散會後，全體與會人員步行到省府大廈對面的資料館用餐。在步行途中，恰好遇到一輛機器腳踏車，騎車者前後各載小孩一人。院長問我是否違規？我答以規定只限多載一人，但有時逢年過節，夫婦攜兒帶女，前抱後背，多到五、六人共騎一車，非常危險，警察已不勝其取締，話尚未講完，又有一輛機器腳踏車後載一「衣櫃」直衝而過，院長問機器腳踏車有無規定？答以機器腳踏車載物，高度不能超過騎者的雙肩。因為騎者多不大遵守規定，致傷亡率較高，維持良好的交通秩序，的確有待加強。

雷雨聲中總統逝世

民國六十四年（一九七五）四月五日（

星期六），晚十二時左右突然大雷雨，閃電雷震不已，第二天早上八點「華視」廣播，才知道蔣中正總統已於昨晚十一時五十分因心臟病突發去世。七日（星期一）上午九時，省政府在資料館設置靈堂公祭，十時參加省垣各界公祭，十一日返台北，晚八時到國父紀念館，瞻仰蔣中正遺容。民衆排隊入館瞻仰者甚多，有人下跪，痛哭失聲者頗不乏人。

民國六十四年四月十五日（星期二）上午九時，省府各廳處長暨省府委員等在林務局集合，由謝東閔主席率同到國父紀念館參加公祭。下午二時，我約同公路局方副局長恩緒（蔣孝勇的岳父）與第一工程處處長視察大溪至慈湖公路修整情形（十六日靈車經過路線），暨大溪別墅靈堂佈置情形。四時半到公路局修車場，視察以「公路車身」改裝「靈車」（遍佈鮮花）情形。十六日上午八時廿分在台灣銀行省府聯絡處與參加「路祭」同仁集合，到「頭寮」大溪公路邊設置的「路棚」，參與省府同仁「迎靈」的公祭。祭畢俟「靈車」通過後，才返回中興新村省政府。

政經首長親民愛民

蔣中正總統逝世後，由副總統嚴家淦繼任，中國國民黨主席推選蔣經國繼任。民國六十四年（一九七五）六月二十及二十一日，台灣省政府舉行「行政座談會」，各廳

處長暨各縣市長均參加。蔣院長經國也於廿日中午來參加聚餐及講話。廿一日下午自台中搭乘台灣鐵路局二時二十五分開行的對號車返回台北。蔣院長與民衆同乘一車，並未多留座位，隨員有救國團主任李煥等人，都與旅客同車。李煥主任囑我陪院長同坐一排。我藉此機會向蔣院長報告十大建設中省屬四項交通建設的進度，並報告高雄第二港口預訂下（七）月十六日通航，今後十萬噸以上船隻可以進出，對於進出口物資幫助甚大。院長對於高雄港李局長連揮的努力，頗為稱許，並認為軍人擔任首長者有一優點，較易服從命令。記憶所及，蔣院長以後當總統，在他任內，從未要求鐵路開「專車」或掛「包車」，使大家感覺他「親民愛民」的真誠。

高雄第二港口通航

民國六十四年（一九七五）七月十六日（星期三），高雄港務局第二港口舉行「通航」典禮。我於十五日到高雄。第二天早晨七點五十分到八點半，先視察海洋研究船「海功」號，九點以前到達第二港口。九點正，海軍艦艇嚮導船隊入港，九點至十點四十分舉行「通航」儀式，十點四十分至十一點四十分參觀「中國造船公司」。該公司於民國六十五年五月完工，建有世界第三大的造船塢，第一筆業務就為建造四十九萬噸級的大貨輪兩艘，如第二港口不能完成，則將無

法出港。

高雄港第一港口水深僅有十一公尺，只能允許三萬噸級左右船隻入港，對於大宗物資進口，如煤炭、雜糧、礦砂、石油等十萬噸級左右的大船無法進港。第二港口吃水在十五公尺左右，十萬噸級以上大船進出絕無問題，尤以貨櫃船可在兩個港口進出，更為便利。因而高雄港貨櫃進出口的裝卸量，在世界前十名港口，排名總在「第三名」左右，也因「第二港口」開闢成功所致。高雄港務局李局長連墀係由海軍少將退役轉業（據聞與馬紀壯在青島海軍官校同期），他在周至柔主席任內，出任高雄港務局長。民國五十三年（一九六四）我同他隨交通部次長費驊應南韓觀光公社的邀請，赴韓國參觀的時候，他已是高雄港務局長，我是鐵路局的副局長。他擔任高雄港務局長任期長達十九年之久，為歷任省政府主席所稱許。他一再被留任，到年滿七十，方准退休。退休後，蔣經國總統仍交馬秘書長紀壯要「交通部」設法安置。後來該部運輸計劃委員會（現改為運輸研究所）任「專家委員」，也有數年之久。足見層峯對他服務的勞績與功勳的懷念與慰勞。

基隆港務局長徐人壽，自台灣光復起，即擔任局長，也有十八年之久，成績卓著，如建設五萬噸的散裝穀倉，疏運舟山撤退國軍與反共義士等，但因安置海軍人員，於民國五十二年二月十一日調任鐵路局長，竟以

黃豆案牽累免職。兩相比較，公務員的幸與不幸，很難論斷。

調解台航世航誤會

民國六十五年（一九七六）一月海軍副總司令鄒堅（曾任總統府侍衛長）升任總司令，另一較鄒「資深」的副總司令池孟彬無適當位置，蔣經國有意調池接任台灣航業公司總經理職位。謝東閔告訴我，台航公司原任總經理陳精文也是「海軍中將」調任，只好另行設法安置。（在這時期招商局台灣航業公司與各航務局的局長，都是安置海軍退役將領的職位。）池調台航總經理後，加上公路局長常撫生，在我所轄單位的首長中就有兩位退役的副總司令，四位港務局長除花蓮港務局長王裕鯨外，均由海軍中少將擔任，即高雄港務局長李連墀，基隆港務局長袁鐵忱（海軍中將），台中港務局長陳鳴錚（海軍中將）。

民國六十五年（一九七六）十月十五日池總經理乘夜快車深夜趕到台中，十六日早八點就在交通處處長室等我。我問他有何急事？他告訴我，台航在美國西岸的代理，原為俞養和（俞大維的長子）所組成的一個世航公司經營，合同五年，今年年底即將到期，俞養和想更換合同改為「全包制」，那時，台航豈不變成「傀儡」？（俞養和與蔣孝章結婚，為蔣院長的女婿。）如他堅持，則台航如何經營？考慮至再，故乘夜車趕到省

府，與我一商。我同俞部長大維雖有多年部屬關係，但這件事也無法向俞報告。我考慮一下，囑池先回台北聽我消息。

我打了一個電話給當時交通部民航局局長瀛初（毛與我在民國四十年同期在陽明山革命實踐研究院第十三期受訓，他擔任隊長），請他出面約俞養和在台北一敘（俞原係空軍退役）。毛很熱心，由他在四海之家（海軍俱樂部）約請俞養和池孟彬與我晚餐。在晚餐時，大家交換意見。

俞養和抱怨台航已往種種不合作情形，使世航代理經營困難。我同他說，五年合同期滿，如不改內容，續約一期，交通處即可核准。如要更改內容，則必須呈報省府，是否通過，尚不敢定。而且議會中如有人知道，提出質詢，則更難處理。最後，我勸俞合同不必改，續約較易，池總經理接事不久，已往如有「違約」情形，池也可負責改善，交通處也願監督台航照約履行。

俞見我出面協調，只好應允。事實上上海運競爭甚烈，利潤有限，經營代理商也不一定有多少好處。我囑池與俞加強合作聯繫，改善已往不遵守合約的誤會，照原約續延一期。

我非常感謝毛局長的支援與熱心，這件事總算很圓滿的解決。我並答應俞養和下次我去美國的時候，必親往西岸瞭解一下雙方合作的情形。（民國六十六年一月我為鐵路電化合約案赴英時，先經美國視察台航與代

理商俞養和間合約履行的情形，並參觀舊金山洛杉磯長堤等港口。

交通人員受到慰勉

民國六十五年（一九七六）一月三十一日星期六（農曆丙辰年正月初一日）晚七點三十分，我突然接到一個電話，是蔣經國院長打來的。他要我轉達各交通單位在農曆新年期間，值班與服務交通人員的辛勞，表示「慰問」的意思。事實上，蔣院長每年除夕的那一天他都要到台北火車站與公路西站，歡送歸家過年的旅客，與慰問車站的員工。（聽說還要到台北市警察局與消防大隊慰問當值的員警。）這一次電話更遍及所有交通單位新年服勤當值的員工。我也連命連撥了幾個電話打給各交通單位的首長，轉達院長「慰勞」之意。

以我個人而論，在台鐵服務二十四年，我每年除夕，都是在台北車站送走了最後的一次列車，才回家睡覺。在交通處服務將近五年半，每年除夕，也是在台北車站度過。客運最忙的一天，是農曆正月初二日，本省習俗這一天是「姑奶奶回娘家拜年」的一天，短途旅客最為擁擠，列車極難調配。新聞記者同我開玩笑，在報上寫出，「陳樹曦就怕正月初二日姑奶奶回娘家」。

汽車工業有待改進

台灣汽車製造工業有裕隆、福特六和、

三富、三陽、羽田等幾家工廠，除福特六和是美國福特汽車公司投資，雖有國人資本，仍屬外國汽車工業外，裕隆創業最早，其創辦人為嚴慶齡，與日本人技術合作，但日本每年更換車型，自製率最多只達百分之四十，一切均操縱在日本人手中，無法自立。三富汽車工廠設在台中距東海大學校園很近，就在該校的斜對面，是一家規模不大的汽車製造廠。民國六十四年十月廿八日我去參觀時，他的董事長李水土親自接待，個子矮矮的，但是他一點也不土。他說：「三富是與日本「速霸陸」合作的，日本人每年改變車型圖樣，實在跟不上，簡直是它的附屬裝配廠，沒有辦法擺脫它的控制！去年就決定從德國進口機器，不變圖樣，一切模仿自製，現在我只能做出一種客貨兩用的箱形小汽車，雖然還是日本人設計的圖樣，但是我的自製率已高達百分之九十八點五，只有「火星塞」與「划合器」兩樣不能做，各種引擎剎車及零配件，我全都可以仿製出來。這種車可以載客（坐六個人），也可以載貨（半噸），在台灣農村非常好銷，每年可生產五千輛，不再受日本人的氣了！」他帶我參觀他的零配件陳列室，也引導我參觀他的汽車製造與裝配廠。我很佩服他的構想做法與勇氣！過了三個星期，我又請謝主席參觀他的工廠。不久，又以直昇機先後接國科會徐主任委員賢修與財政部費部長驊來參觀他的工廠。大家都非常稱讚他，給他很大的鼓勵。

可惜他資本不夠雄厚，無法自己設計製造。不過，他的勇氣與想法，也值得我們大家鼓勵的了。（後來，他將工廠遷到成功嶺對面，購置較大廠地，改與法國雷諾汽車公司合作，在台灣製造「雷諾」汽車。但仍無法自製汽車。）

另外一家較大的汽車公司是裕隆，創辦人嚴慶齡在世的時候，我極力鼓勵他設法自己設計製造，他認為資本與銷售量都沒有辦法支持他自製。一直到他去世以後，由其夫人吳舜文女士接辦，裕隆才發展起來。在苗栗三義山上擴建廠地，增加製造能量，並投資設置汽車設計製造研究所，聘請前教育部長朱匯森之子朱信（留美學航空工程博士）擔任所長。居然研究設計並製造出第一部中國自己的汽車「飛羚號」，惟價格偏高，售價每輛新台幣四十九萬元，「外銷」也未盡理想，但吳女士有這種勇氣，令人欽佩。

趙耀東任經濟部長時，有意成立一家每年能外銷三十萬輛的汽車工廠，想與日人合作而不可得。日本汽車在美國年售達三百萬餘輛，有很高的利潤，當然不願與人分享！這一問題至今尚未能解決。韓國汽車工業雖較我超前，但「外銷」也未盡理想。

談文車禍局長辭職

民國六十五年（一九七六）五月三十日（星期日）鐵路局上行第五十六次對號車到海線（單線）談文火車站時，出發號誌為紅

燈（危險信號），司機竟撞紅燈出站，進入談文竹南區間，與竹南開出南下第一〇七次平快車對面相撞，死傷旅客多人，為鐵路行車犯最大錯誤的車禍。蔣院長親到現場視察並慰問受傷旅客。第五十六次司機及列車長均已殉職，很難查出該列車司機為何犯此最重大的錯誤（撞紅燈開車）？鐵路局長陳德年原在一九七五年二月，已滿六十五歲，本應屆齡退休，因電化工程未完，已延長一年，到一九七六年二月又辦第二次延長。陳局長為了此次重大車禍，引咎辭職，遺缺自六月十六日起，由副局長范銳代理。陳德年係北平大學工學院電機工程系畢業，為一電務專家，因鐵路電氣化工程正在積極進行中，乃改聘為電化工程處顧問。范銳代理局長到八月三十日才真除。鐵路單線司機撞紅燈迎面撞車，為最不可原諒的「行車事故」。在大陸期間，隴海鐵路局長陸福廷也因「撞車」而被免職。

飛機墜落有驚無險

交通處直轄有一直昇機隊，共有直昇機四架，測量用小飛機一架，原為林務局所購置，專做森林探測與省府需要派遣使用隊長朱汝倬及駕駛人員多為空軍退役人員，民國五十六年（一九六七）五月二日正式成立，由交通處指揮管理運用。交通處專設置一室，負責管理直昇機隊的工作，派專門委員王希舜（空軍三期退役）專司其事。

我因為「十大建設」交通處負責「四項」，經常需往返花蓮、蘇澳、宜蘭、台中港各工地視察，為爭取時間起見，以我調用直昇機時最多，從未發生危險。僅有一次，自台北赴蘇澳，遇大風雨，改經基隆沿海邊公路飛抵宜蘭，有驚無險。謝主席也偶而調用，多由我陪同視察。民國六十六年（一九七七年）三月三十日，忽然接到報告，有S—五八型直昇機（一三〇一三號）在林口附近迫降墜毀，機上有林務局許副局長陪同新聞記者台視盛竹如等共十一人，機員四人。直昇機墜落後，並無死傷，為一奇蹟！因此事變很多，人們勸我不要坐直昇機以免危險，我則以「死生有命」，並未在意。民國六十六年（一九七七）五月二日為該隊成立十週年紀念的「隊慶」，我特往「隊部」道賀，並參加聚餐、宴飲盡歡而散。這一批飛行同志任勞任怨，我至今仍懷念他們。

颱風肆虐吊桿全毀

民國六十六年（一九七七）七月廿五日賽路瑪颱風襲台，風速十六級，在高雄港登陸，將碼頭上貨櫃裝卸吊桿固定式設備八具全部摧毀。未過一週，七月卅一日，微拉颱風襲台，風速十七級，又在基隆港登陸，也將碼頭上貨櫃裝卸吊桿固定式設備三具全部摧毀。

世界第二次大戰以後，一萬噸級雜貨船自由輪，逐漸淘汰，而以貨櫃船代替，因雜

貨船論「件」裝卸，費時費事，而貨櫃輪，則先將貨裝入櫃中，論「櫃」裝卸，裝卸快、省時省事，且可縮短船舶在港停留時間，對船東極為有利。我國貨櫃船發展迅速，世界前十名的貨櫃船公司，我國佔了兩名，「長榮」第一，「陽明」第五。世界前十名的貨櫃港口，我國也佔了兩名，高雄港在第三次、四名之間，基隆港則在第九名前後。這兩次颱風使我兩港固定式裝卸吊桿全毀，不僅影響了貨櫃進出口作業，也影響了進出口貿易與國家經濟，問題的嚴重可想而知。我立即召開了緊急會議，採取應變的緊急措施，務使兩港裝卸儘速復舊，並派員與有代表性的中外貨櫃輪船公司交換「應變」意見，各公司均應允商借可移動的「裝卸機具」並今後派有「裝卸設備」的貨櫃船前來，與我國共度「復舊」難關。另於災後第一週起，每週就各港貨櫃裝卸績效，公開發佈新聞。計第一週貨櫃的裝卸率恢復了百分之八十二，第二週恢復了百分之九十一，第三週已超過上半年每週平均的裝卸量，穩定了國內進出口貿易的廠商對國際貿易的信譽，使在華友邦人士視為奇蹟！美駐華大使館並派員至交通部統計處詢問，可見對此事的重視。

除應變措施外，並督促兩港對貨櫃裝卸設備按加強加固的方法，限期改造完成。此後，即未再發生同樣事故。

宿舍小住重度蜜月

民國六十六年（一九七七）九月，我在省政府工作已逾五年，我的另一半黃貺思在華夏塑膠公司退休，來到中興新村我的宿舍小住。我初調省政府的時，貺思因工作關係不同住，覺得很不方便。陳前處長聲簧對她說：「每個週末可以返家，而且台北經常有會議召開，也可以回來。」事實上仍是一聚少離多。這次她退休後，能來小住，等於重慶蜜月。前幾任處長在台中市租的「宿舍」被我退租以後，我就在中興新村與主任秘書郭晉通機要秘書陳德沛同住一棟宿舍，只有三房一廳。郭陳二位調回路局以後，新調來的主任秘書黃志耿與我同住，他也是我在湘黔鐵路訓練班的學生。處裡派有兩位工友：一位老張，負責我們的膳食（正副處長及主秘），一位阿霞，負責宿舍清潔與洗滌。我們夫婦是民國三十七年初到台灣的，民國三十八年十一月，我們又有了第二個男孩勳琦，家中有三個孩子，貺思要照顧孩子，也無法找工作。後來，一個人的收入，始終不夠家中的開支，雖然孩子們很小，夫婦兩人也必須都有工作，才能應敷家用。貺思最初在公路局台北運輸處，找到一個會計員的工作，但因幼兒勳琦必須親自喂乳，中午跑來跑去，非常困難，不得已而辭職。後來，又轉入距家較近鐵路黨部所辦的「暢流半月刊社」擔任會計，月薪僅有新台幣九百元，仍感捉襟見肘。在「暢流」工作十年，又經友人介紹在開利開泰兩個輪船公司（每個

公司只有一條船，專自印尼運木料來台）擔任會計，還要兼辦總務與財務，非常辛苦。最後公司撤消，轉入華夏塑膠公司會計處任職，因工作努力，升任課長，到民國六十六年八月，她請求退休，退休金只有四十幾萬元，她捐了四萬元給教堂。我前文曾提到我們是民國五十年（一九六一）受浸，加入浸信會懷恩堂的。每逢星期日上午九時，我們都去教會做禮拜，在禱告時，總希望能獲得「大陸上父母的消息」，並許下了願。結果，她居然獲得「父親還在」的信息，而且知道他生活非常艱難。後來，託我在香港一位經商的世交湯汝琨七弟按月匯錢接濟她的父親，維持生活。所以她的「捐獻」也是「還願」。這次來宿舍小住，白天無事就去學開車，晚上則到羽球場，為本處男女兩個球隊參加省府中正杯比賽助威，結果我們獲得男女兩組雙料冠軍。晚上舉行慶功晚會，她還被邀請唱歌助興。她說這次「小住」是在台灣卅年來過的最愉快的一個月。

崇德隧道神奇貫通

我前文曾提到十大建設中省府負責的四項交通建設，我另有專文報導，不再重復。不過值得一提的「崇德隧道」完成「按鈕貫通」的一件事。

北迴鐵路工程引用美國「大約翰」開山機失敗之後，經我在行政院院會中報告，改用「鑽堡機」之後，「崇德隧道」是靠花蓮

的第一座隧道，長達兩公里，現在快鑽通了。榮工處處長嚴孝章非常高興，特請榮民輔導委員會趙主任委員聚鈺同我前往工地，親自「按鈕」神奇的炸破最後一小段，舉行「貫通」的慶祝，並邀請了記者同搭飛機，於民國六十六年（一九七七）十月三十日上午七時三十分飛往花蓮。十時在工地洞口與趙主委聚鈺共同主持「崇德隧道貫通按鈕」儀式。趙聚鈺原係交通人員，抗戰時期，在湘桂鐵路局會計處擔任過課長，後轉入中央信託局工作，與蔣院長友誼甚厚，他是湖南人，與湖南大老趙恒惕是本案。趙為人溫文爾雅，在榮民輔導委員會，自秘書長做起，升至主任委員，對於榮民輔導就業安置養老醫護等工作，貢獻很多。當日下午二時五十分同機返回台北。途中我曾談及，我已逾退休年齡（六十五歲），現已延長一年。應該退休，讓給年輕人來做吧。趙認為院長不會讓我離開的。

趙嚴兩位在工地曾舉辦慶功宴，向工作人員敬酒，約我參加。用小碗乾杯，每桌一杯，幾十桌喝下來，非「醉」不可。據說每年年終，嚴孝章到各工地慰問勞工，也是如此喝法！他後來還兼任全國棒球協會理事長，正在我國棒球隊唯一的一次打敗了棒球王國古巴球隊的時候，他卻靜悄悄死在維也納旅館之中，享年僅六十歲，可能喝酒與工作勞累，對他有影響。他同我公私交情俱厚，他的去世，為了國家建設，喪失了一位極能幹的人才！（未完待續）