



*Only a piece of paper, I can fly*



*Only a piece of paper, I can fly*

# 目 录

一. 引言	1
第一章. 出发机场——我是谁?	2
二. 自我认知	2
1. 职业兴趣	2
2. 职业价值观	3
3. 性格特征	5
4. 职业技能	6
5. 自我认知小结	7



第二章. 目标机场——去哪里?	8
三. 职业分析	8
1. 家庭环境分析	8
2. 学校环境分析	9
3. 社会环境分析	13
4. 职业环境分析	14
5. 备选职业分析	26
6. 职业分析小结	27

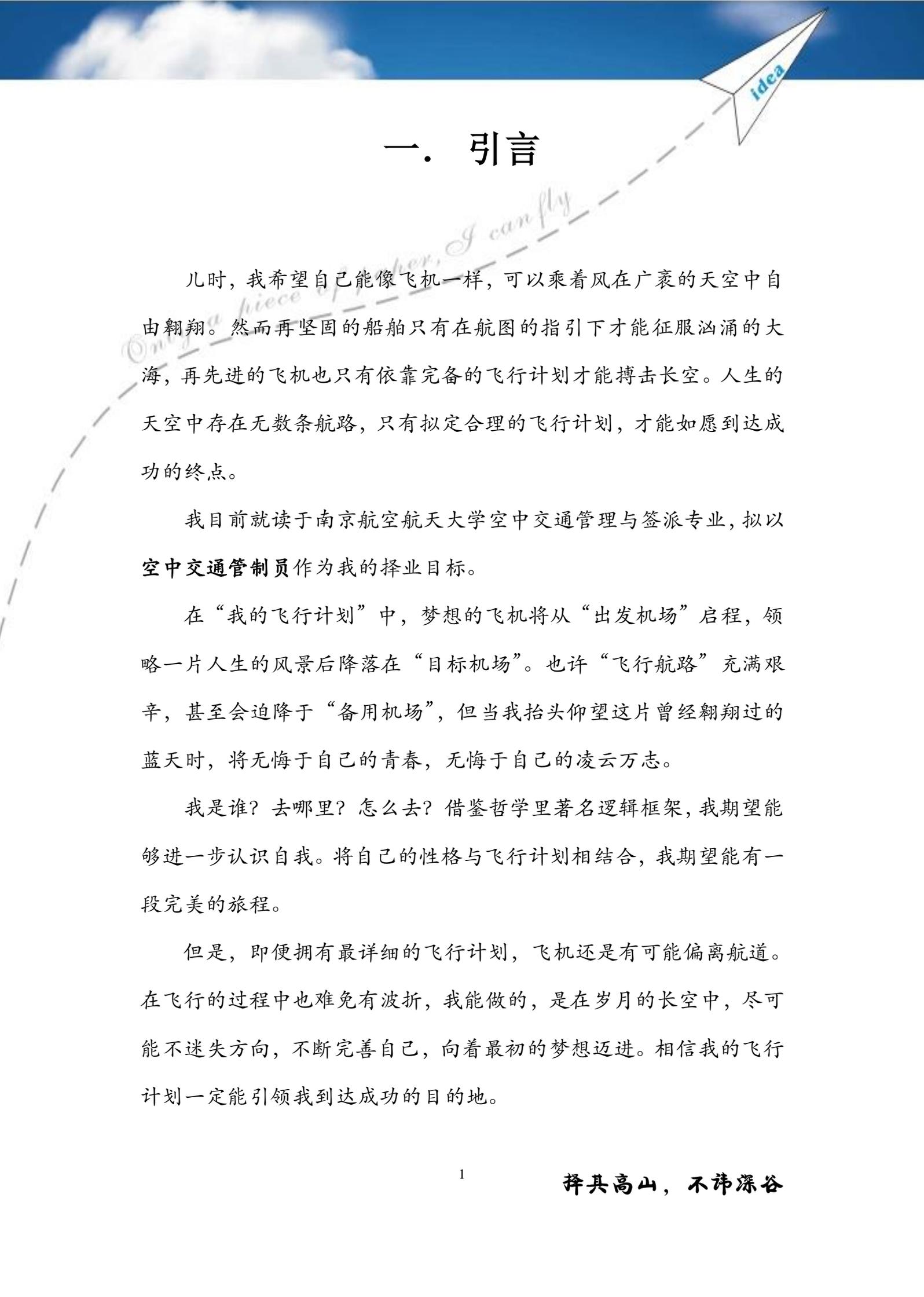


第三章. 飞行航路——怎么去?	28
四. 职业目标与路径设计	28
1. SWOT 策略分析	28
2. 职业规划	29
3. 结论	29
五. 规划与实施计划	30



第四章. 备用机场——评估调整	31
六. 评估	31
1. 评估内容	31
2. 评估时间	32
3. 评估策略	32
七. 结束语	33





# 一. 引言

儿时，我希望自己能像飞机一样，可以乘着风在广袤的天空中自由翱翔。然而再坚固的船舶只有在航图的指引下才能征服汹涌的大海，再先进的飞机也只有依靠完备的飞行计划才能搏击长空。人生的天空中存在无数条航路，只有拟定合理的飞行计划，才能如愿到达成功的终点。

我目前就读于南京航空航天大学空中交通管理与签派专业，拟以**空中交通管制员**作为我的择业目标。

在“我的飞行计划”中，梦想的飞机将从“出发机场”启程，领略一片人生的风景后降落在“目标机场”。也许“飞行航路”充满艰辛，甚至会迫降于“备用机场”，但当我抬头仰望这片曾经翱翔过的蓝天时，将无悔于自己的青春，无悔于自己的凌云万志。

我是谁？去哪里？怎么去？借鉴哲学里著名逻辑框架，我期望能够进一步认识自我。将自己的性格与飞行计划相结合，我期望能有一段完美的旅程。

但是，即便拥有最详细的飞行计划，飞机还是有可能偏离航道。在飞行的过程中也难免有波折，我能做的，是在岁月的长空中，尽可能不迷失方向，不断完善自己，向着最初的梦想迈进。相信我的飞行计划一定能引领我到达成功的目的地。



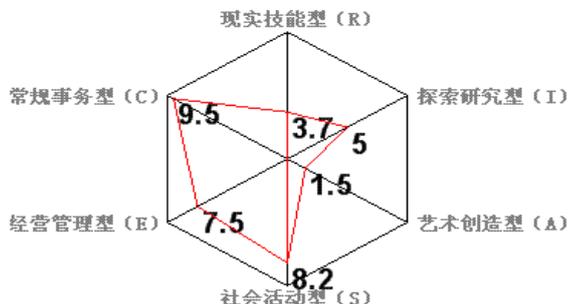
# 第一章· 出发机场——我是谁？

清晰准确地认识自我，是职业生涯规划的前提。只有扬长避短，形成自身的核心竞争力，才能在择业中赢得先机。那么我的长处在哪？我喜欢什么？想要什么？我究竟是谁呢？

## 二. 自我认知

### 1. 职业兴趣

#### 测评结果



我的职业兴趣类型是：  
C-S-E，常规社会经营型。

类型	得分	生活中的我
常规事务型 (C)	9.5分	<ul style="list-style-type: none"> <li>无论是在学习或者生活中，一直保持稳健的风格，在不同的学习阶段都多次获得“三好学生”、“优秀学生干部”等荣誉称号。</li> <li>在学生工作中对于文稿的修改和校对、财务管理等常规型工作比较擅长。</li> <li>较为关注细节，因此在活动中多次担任审核的工作。</li> </ul>
社会活动型 (S)	8.2分	<ul style="list-style-type: none"> <li>中学期间曾长期担任班长、学习委员等职务。大学期间在多个学生组织担任要职，如校团委组织部秘书组组长、院学生会学习部副部长。</li> <li>大学期间曾多次成功组织策划校级院级活动，如“五个一”希望工程、“毕业季爱心漂流”等，颇受好评。</li> </ul>



经济管理型  
(E)

7.5分

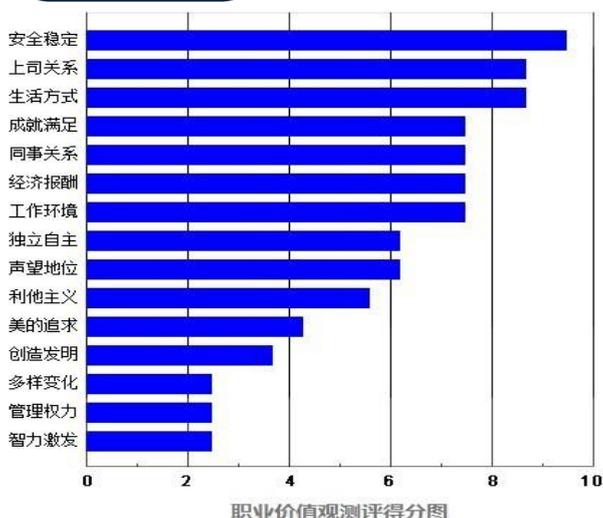
我对于自己的生活很有规划，刚上大学时就制定了大概的计划，简单描述即：大一、大二尽可能多地丰富自己的经历，多参加学生工作。大三在兼顾专业课的同时，寻求相关单位的实习和兼职。同时合理规划时间，提高自身的学习、工作效率。因此，在大二结束时，虽然学生工作有晋升机会，但还是退出了校团委组织部和院学生会，将重心转移至实习兼职，积累社会经验。

### 启示

对于空中交通管制员来说，工作内容相对繁琐且固定，没有太多的变化性，因此需要严谨、细致，且能接受枯燥的工作内容。同时因工作内容涉及航线规划、航班协调等内容，需要较突出的管理能力。通过以上的职业兴趣测评，管制员的工作能满足我的职业兴趣需求。不过在今后的发展道路上，还应该做到精益求精，不断完善。

## 2. 职业价值观

### 测评结果



最看重的是：  
安全稳定、  
上司关系、  
生活方式

最不看重的是：  
多样变化、  
管理权力、  
智力激发

职业价值观测评得分图



类型

生活中的我

**安全稳定** 从小受到家庭的影响，在我做选择时，安全稳定是一个必要的考虑因素。我的父亲是一名国有企业员工，他很看重安全稳定。中考和高考填报志愿时，我和父亲都是先考虑志愿的安全性，是否稳妥，专业是否具有稳定性，是否有助于自身的发展，而没有盲目地选择“冲”名校，“冲”热门专业。平时跟家人讨论就业时，也是以职业的稳定性为出发点。

**上司关系** 我刚上大学时，在学生工作方面没有任何经验，时任校团委组织部副部长朱品儒学长给予我很大的支持。他不仅在工作上耐心地指导我，还给我提供很多锻炼的机会。他在负责“五个一”希望工程时，邀请我加入他的团队，承担统计工作。期间我负责的一份通知出现了很大的纰漏，他对我并没有过多的指责，而是在办公室熬夜帮我修改错误。在他的帮助下，我的能力有很大的提升。因此，对我来说，与上司的关系很重要，它能影响个人发展的高度。

**生活方式** 我是一个比较看重生活质量的人，我不希望工作影响到生活。大二上学期因为同时在两个学生组织任职，工作压力较大，占用了许多学习、休息的时间，因此在大二下学期退出了一个组织。使得学习、工作、娱乐在一个平衡的位置，互不影响。

启示

我的职业价值观中最看重安全稳定、上司关系、生活方式。管制员是属于公务员编制，薪酬待遇较好，因为空管局属于事业单位，工作稳定性较强，同时管制员倒班制的工作时间较为固定，对生活的影晌不大。通过测评，管制员工作的相关特性，符合我的职业价值观，我能够很好地适应这份工作。



### 3. 性格特征

我的 MBTI 类型是： ISTJ 型 [内倾、感觉、思考、判断型]

类型名称	得分	生活中的我
内倾型	3	我是一个比较内敛的人，不善言辞，但很乐于倾听，跟朋友在一起的时候，他们都很乐意跟我说他们的喜怒哀乐，而我也会提出中肯的意见。在学生组织任职时，我在团队内尝试开展“半月谈”的活动，定期与大家单独交流，听听他们的想法，以便于工作更好地开展，同时也提出我对于他们的建议。
感觉型	5	我在叙述和描述具体事务方面的能力较强，小时候曾经学习过一段时间的素描，素描课上会进行对物体特点描述的相关训练，因此我很注意对细节的观察。同时，对事物的描述很全面，也很符合客观事实。
思考型	3	我对人的评价相对较为客观，很少夹杂个人的主观色彩。在学生组织任职期间，每学期结束时的成员评价工作都是由我负责完成。我一般会根据他本学期的表现，如对组织的贡献度、工作量、工作完成率、工作成果、对他人在工作上的支持情况等方面进行评价，成员基本很认可我对他们的评价。
判断型	2	我是个喜欢制定计划的人，当然最重要的还是计划能够完全执行。每天的自习时间都会被我事先安排好，需要看哪些科目、完成哪些任务、每项的时间是多少、什么时候休息，这些都会写在我的记事本上，每完成一项就消去一项，这样可以提高自己的效率，充分利用时间。

#### 启示

管制员的工作性质要求，每个人都需要稳重严谨，做事有条理，完全按照规章制度行事，理性判断要远重于情感。通过性格特征测评，我的性格特征是内倾、感觉、思考、判断，这完全符合管制员对从业人员性格的要求。但是我需要注意的是过犹不及，避免太过极端。

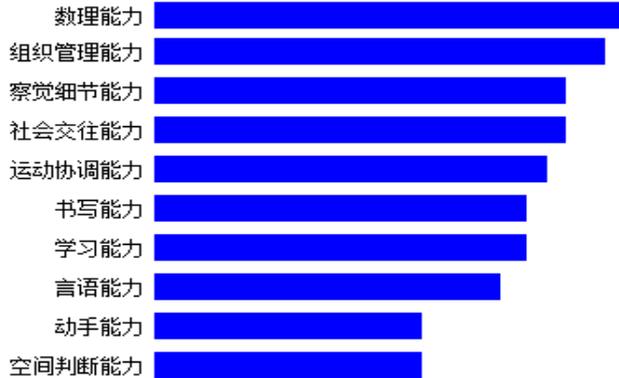


## 4.职业技能

### 测评结果

我的优势能力是：数理能力、组织管理能力、观察细节能力

我的弱势能力是：言语能力、动手能力、空间判断能力



职业能力结构特点

类型	得分	生活中的我
数理能力	7.2	我的计算能力比较好，小学时接受过心算和珠算的训练。同时我也参加过奥数的相关课程学习，并在竞赛中取得了不错的成绩。
组织管理能力	6.9	在大学期间加入了校团委组织部以及院学生会，并且担任领导职位。同时独立组织策划校级院级活动，如民航大师讲坛、“五个一”希望工程宣讲会、“毕业季爱心漂流”活动等，这些都可以说明我有一定的组织管理能力。
观察细节能力	6.3	小时候最喜欢的游戏就是寻找两幅图的不同之处，长大后慢慢迷上拼图，这两样游戏都对观察细节能力有较高要求。长此以往，也使我的此项能力得到提升。在工作总结时，很多时候我都能发现到别人注意不到的问题或者亮点，这也有助于我对其他活动提出更多的建设性意见。
社会交往能力	6.3	我在以往的生活中很少表现主动的一面，在社会交往能力方面略显欠缺。不过在大学期间通过自己有意意识的锻炼，我的社会交往能力有显著提高。在院学生会任职时，学习部的对外联系工作基本上是由我负责。在“毕业季爱心漂流”活动中，我与腾讯微博积极联系，得到了腾讯微博对我们的大力支持。



## 启示

对于管制员来说，观察细节和组织管理是基础能力，只有如此才能合理高效地安排航线，尽可能避免错误。根据测评结果，我这两项能力较为突出，符合职业发展要求。在今后的学习中，要注意提高自己各方面的能力，使自己能更好地适应今后的工作。

## 5. 自我认知小结

通过职业兴趣、职业价值观、性格特征和职业技能等四个方面的分析，我较为适合空中交通管制员这份工作。“择其高山，不讳深谷”是我进行职业规划的原则，因此我还需要使自己的长处更加突出，同时弥补自身的不足之处，使自己更加符合管制员的工作要求，体现自身价值。





## 第二章· 目标机场——去哪里？

李开复曾说过：每个人都应该听从内心深处的召唤。那么我内心深处的目标机场在哪呢？

### 三. 职业分析

#### 1. 家庭环境分析

父亲在事业单位工作，有一份稳定的工资，经济因素没有太多地影响到我的职业选择。父亲与母亲都希望平平稳稳地过日子，我能够健康快乐地生活，在我的成长过程中，他们也没有给我过多的压力。受家庭环境的影响，我更倾向于安全稳定的工作。

我的姑父在民航业工作了近 30 年，对于民航业的发展以及内部运行机制有很深入的认识。他是作机务工作出身，希望我能够走相同的道路。儿时经常会去机场玩，也曾被他带着去参观飞机维修车间，但是我却没有对机务产生兴趣，反而是一次偶然的机会让我接触到空中交通管制员这份工作。

在我 8 岁的时候，合肥机场为了庆祝建国 50 周年，举办了飞机特技表演，我和哥哥被姑父带去观看。为了寻求不错的观看视角，我们去了塔台，在塔台里我看到专业炫目的设备，管制员西装笔挺，很酷地对着对讲机指挥。那时的我觉得管制员很了不起，所有飞机都要听他指挥，也因此对这份职业产生了浓厚的兴趣。





带着儿时的记忆，长大后我主动通过不同的渠道了解管制员的工作，在感叹



管制员责任重大的同时，也觉得管制员对性格、能力等方面的要求，与自身的条件有不少符合的地方。管制工作不仅可以实现我对生活的期望，也能使我自身的特点得到更好的发挥，因此在填报志愿的时候我选择了南京航空航天大学的空中交通管理与签派专业。

## 2. 学校环境分析

### 学校实力

南京航空航天大学（以下简称“南航大”），秉承“航空报国”的办学传统，是具有航空航天民航特色的研究型大学。

学校每年为航空航天业输送大量优秀人才，我所在的民航飞行学院民航色彩浓厚。

目前国内拥有空中交通管理与签派专业的学校仅有三家：南航大、中国民航大学、四川广汉飞行学院。三所学校每年培养出来的空管与签派仅几百人，根本不能满足民航业对人才的需求。而且，南航大作为唯一一所一本院校，再加上良好的地理位置，无疑给本专业的学生增加了优势。





## 我的体验

校园里到处都充满了航空航天的气息。学校针对民航学院开设了“民航概论”这门课程，作为专业选修课，让我们学习民航业的发展历程、飞机的基本构造、以及相关岗位的概况，还记得航概老师带我们去本部近距离观察飞机构架时我激动的心情。学校的很多文体活动也是围绕航空航天的主题，比如机场规划大赛、心路飞航文体节等等。我参加过无动力飞机发射比赛，虽然被淘汰了，但看着自己设计并制作的飞机在天空中滑行，还是很开心。

## 师资力量

学校雄厚的师资力量也让我受益匪浅。空管专业拥有胡明华教授、韩松臣教授等全国著名的专家，在他们的课堂上不仅能学到专业的知识，还能了解国内外空管领域的最新情况以及国家对管制行业的导向解读等等。他们掌握着空管业的第一手资料，为我们加深对职业的理解提供了条件。





## 我的体验

我们专业的导论课老师就是韩松臣教授。韩教授的上课方式很受同学们的喜欢，他上课并不是照本宣科，更多的通过结合他以往接触过的案例来介绍。他也会向我们介绍国外一些先进的做法，拓宽我们的思维。韩教授的教学也很注意实践与理论结合，在课上，他带我们去参观学校的空管实验室和签派实验室，将管制员的工作状态完整地展示在我们面前，并安排老师现场回答我们对于专业的疑惑。韩教授不仅是良师，更是我们的益友。课下我们也会通过邮件与韩教授联系，他对于我们的疑问总是很详细地回答，并给予我们适当的建议。学校的师资力量给我们提供了很好的平台，让我们更好的提升自己。

## 硬件投入

同时学校对硬件设施的大力投入，也让我们有更多的实践机会。今年初，由胡明华教授筹建的国家空管实验室在我校正式挂牌。这不仅标志着我校在空中管制教育研究水平上的一次飞跃，也为我们接触管制最新研究成果提供了契机。**模拟机、空管实验室、签派实验室**，这些都让我们在掌握扎实的专业知识外，强化自身的实践能力，在就业初掌握先机。





## 我的体验

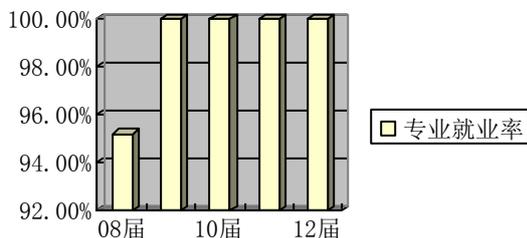
硬件设施的投入是我们拥有充足实践机会的保证。学校的所有硬件设备都是向学生开放的。去年参加了我们学院举办的模拟飞行比赛，比赛的场地就是民航工程训练中心的实验室，比赛内容是利用专业摇杆操作飞机完成五边的飞行，还记得第一次使用摇杆时的兴奋。今年学校还在文化节上设置了模拟飞行的现场体验区，我又做了次飞行员。相比于去年我的技术提高很多，顺利地降落了。空管实验室正式成为国家重点实验室后，学院也在积极策划组织学生前去参观，我希望我能成为第一批幸运儿。

## 实习就业

在就业方面，学院为我们营造了相当优越的环境。每年的暑假，学校会利用自身的资源为我们提供实习兼职的机会，让我们积累社会经验。今年六月学校举办的暑期实习“双选会”中就有不少航空航天单位，也不乏民航单位的实习岗位。学院也会通

过自身的人脉资源，定期带领学生去机场、航空公司调研，掌握最新资讯。每年还会针对大三学生，邀请江苏东航、南京空管站、禄口机场等民航单位的相关领导来校指导就业工作，开展模拟招聘活动，让我们有的放矢，更好地为就业做准

2008—2012届毕业生专业就业率统计图





南京航空航天大学 参赛作品《我的飞行计划》 参赛者 黄金金

备。我们的就业范围也很广泛，五大空管局、各地空管站、东航、国航、南航、厦航等民航企业都在我们学院有招聘计划。在学校及学院的大力支持下，空管专业的就业率一直稳居我校专业前列，经常出现 100% 的高就业率。

	10届	11届	12届
华东空管局	15	9	15
华北空管局	9	27	14
中南空管局	4	11	2
其它空管局	49	32	55
航空公司	32	38	21

### 我的体验

我们学校大多数院系每年都会安排去企业调研，调研团队除了院系领导、教授以外，还会带上少量研究生和本科生。今年我很幸运地加入了航天学院的调研团队，参观了上海的中国航天集团和上海飞机制造厂。在调研期间，我不仅参观了它们的工作车间，也对企业文化、组织架构、运转机制等有了初步的了解。在对上海飞机制造厂的调研中，了解到了他们对于签派人员的招聘要求以及企业的后续培养计划。这些宝贵的经历对于我的职业规划以及自身能力的培养有很大的帮助。

### 3. 社会环境分析

当下随着各大高校的扩招，以及很多学生盲目地选择所谓的“热门专业”，导致就业形势越来越严峻，形成了“热门”越热，“冷门”越冷的情况，例如金



融学、经济学、计算机、管理类学科的就业逐渐趋向饱和。同时，为了应对当下的就业危机，综合型人才的数量开始快速增加，而专业型人才却越来越少，如医学、航空类等。但很多综合类人才面临着多而不精的尴尬境地，每个方面都仅仅是略通皮毛，没有突出之处。虽然专业型人才的就业方向较为单一，但同时具备很强的不可替代性。这也为专业型人才带来发展的契机。

其次，经济发展的前提是交通的发展，在陆上交通发展几近饱和的情况下，飞机凭借其速度快、灵活性强等特点，占有越来越多的市场份额。政府政策及资金上的支持，科技的不断进步，都促使我国民航业的高速发展。随着大量机场的建造、航班的增加、航线的优化，在今后的几年里，必定需要大量优秀的民航业人才，以适应发展的需要。

## 4. 职业环境分析

### 行业分析

#### ① 行业现状：

经过新中国 50 年的发展，作为国民经济和社会发展的重要行业和先进的交通运输方式，我国民航业伴随整个国民经济的发展而不断发展壮大。特别是改革开放 20 年来，航空运量持续快速增长，航线网络不断扩大，机队运输能力显著增强，机场、空管等基础设施建设取得重大进展，管理体制改革和扩大对外开放迈出了较大步伐。航空运输在我国改革开放和加速社会主义现代化建设中发挥着越来越大的作用。自 2005 年起，中国就一直是全球**第二民航大国**。而我们目前正在逐步由**航空大国**向**航空强国**迈进。

#### ② 行业所处周期：发展期

民航具有高效、便捷、舒适等特点。随着经济的发展，社会对民航业的需求越来越明显。为了满足国家发展对交通运输的需求，国家大力支持民航业的发展，特别是民航基础设施的建设。当下各大二线城市新建机场，扩增航班。一线城市已开始规划第三、第四机场，以缓解供不应求的压力。除此之外，各大航空公司



也积极购置客机，提高自己的业务量。

由此看来，为了满足行业自身的发展，当下需要大量的民航业人才。航空公司每增加一个航班，就要相应增加一个机组。对于空管单位来说，需要足够的管制员保障航路的安全通畅，也需要积极开拓新的航路，以应对航班的增加。

### ③ 当前行业的主要任务：

- 机构调整
- 资源优化
- 增强国际竞争力
- 加强环保
- 专业人才的培养

## 我见我思

### 机遇：

在全国范围逐步推进**低空空域管理改革**，逐步形成政府监管、行业指导、市场化运作、全国一体化的低空空域运行管理和服务保障体系，这将让已经驶入跑道的通航产业加速起飞。管制单位需开始着手低空区域划分，出台低空航图，明确小飞机可飞行线路。随着低空开放政策的日渐成熟，对管制员的需求将会越来越大。



### 挑战 1:

高铁动车的快速发展给民航业带来了巨大挑战。随着铁路速度的提升，高铁在短途客运上的优势越来越明显。票价低、灵活性强、班次密集等特点成了高铁争抢客源的杀手锏。而民航覆盖范围有限，因天气原因造成的晚点等问题也更加尖锐。

### 应对措施:

- **弥补自身的短板。**降低票价，让利于民。同时优化飞行计划，合理安排航班时间以及班次。还需要尽量避免因为人为因素造成的航班延误。
- **发挥自身优势。**民航在中长途客运方面有着很大的优势。我们要做的是优化航班的分布，尽可能大地扩大覆盖面。与此同时提高乘机环境和服务质量，让旅客放心、安心、舒心。
- **寻求与铁路的合作，形成双赢的局面。**铁路与我们既是竞争关系，也可以成为合作伙伴。寻求构建民航铁路一体化的系统，例如推出高铁飞机套票，实现站内换乘等。

### 挑战 2:

随着科技的发展，智能化和自动化已经越来越多地应用于我们日常的生产生活中。地面交通已经逐步由交警指挥过度为信号系统疏导交通。空中交通管制作为交通运输的一种，也不可避免地面临着智能化和自动化的推广。

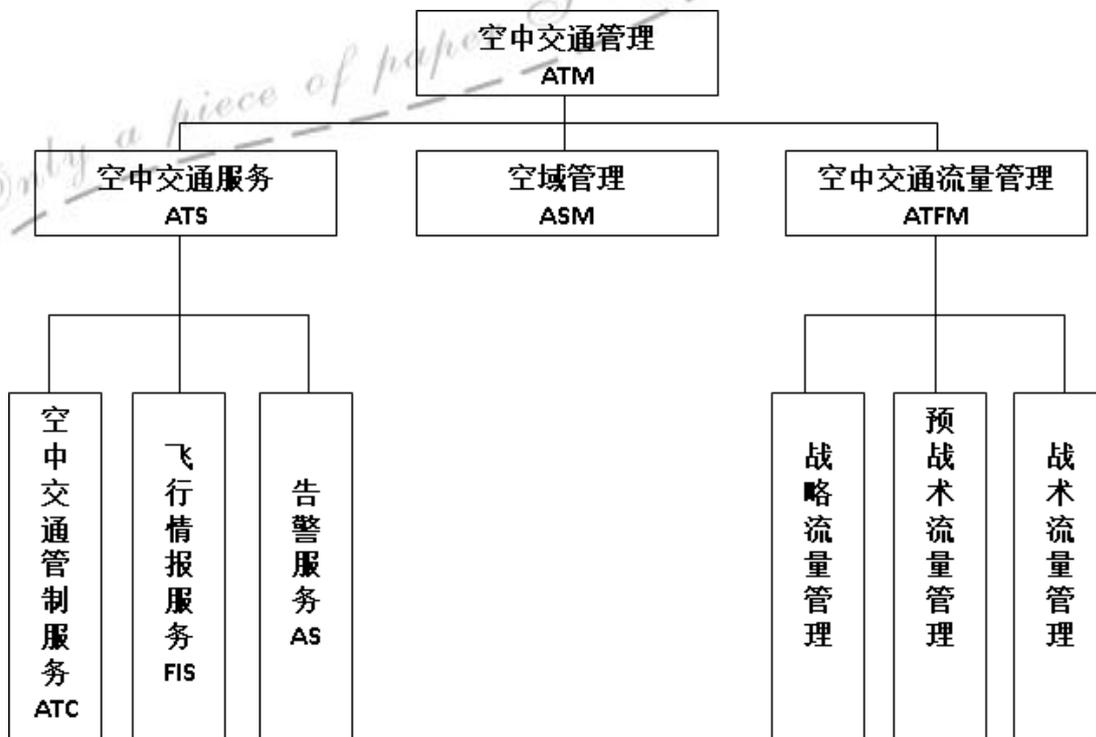
### 应对措施:

自动化和智能化的应用对于行业的发展是有促进作用的，提高了工作效率，解放了劳动力，同时减少了人为失误的几率。对于管制员来说，虽然造成了竞争，但机遇与挑战并存。机器无论如何精准还是机器，在突发情况时，灵活性和应变能力是肯定比不上人。因此，首先我们要掌握先进的技术，学会驾驭机器，同时丰富的一线经验也是我们不可替代的资本。最后提高自己的灵活性和应急能力是重中之重。相信人与机器的结合，能为管制行业的发展带来更多的机会。



职业分析

① 空中交通管理：



总方针	保证安全第一，改善服务质量，争取正常飞行
空中交通服务	对航空器的空中活动进行管理和控制的业务。
空中交通流量管理	为有助于空中交通安全、有序和快捷地流通，以确保最大限度地利用空中交通管制服务的容量并符合有关空中交通服务当局公布的标准和容量而设置的服务。
空域管理	为维护国家安全，兼顾民用、军用航空的需要和公众利益，统一规划，合理、充分、有效地利用空域资源的管理工作。

▲我的目标职业从事空中交通管制服务，属于空中交通服务的一部分

② 工作职责：空管的全称是空中交通管制，工作内容主要是利用通信、导航技术和监控手段对飞机飞行活动进行监视和控制，保证飞行安全和有秩序飞行。



③ 职业要求:

★过硬的英语知识

这成为管制员的前提。作为管制员，在陆空对话时多数是使用英语，为了保障沟通的准确和流畅，熟练掌握英语是必不可少的。

★良好的身体素质和心理素质

这是成为管制员的基础。管制员一般实行轮班制，不分昼夜，工作强度大，又因责任重大，需要时刻全神贯注，工作压力较大。

★灵活严谨的工作作风

灵活严谨也是必不可少的职业素养之一，只有如此才能应对飞行过程中出现的突发情况，将危害降到最低。

★牢固的专业知识以及应用所学知识解决实际问题的能力



④ 人职匹配分析:

- ◆ 目前我已顺利通过英语四六级，取得全国公共英语三级考试的证书，这也是我们专业就业时必须具备的。同时，我也在积极准备上海口译和全国公共英语五级的考试，日常也会注意英语知识的积累。
- ◆ 在校期间积极参加体育活动。除体育课外，每周会保证至少三次的球类运动。如羽毛球、排球等。同时每天晚上坚持跑步，增强自己的身体素质。
- ◆ 大学期间积极参加学生组织，也曾独立组织策划校级活动，在活动经常出现一些突发情况。通过两年的学生工作经历，我逐渐培养了踏实、严谨又不失灵活的工作作风。
- ◆ 我目前的成绩名列专业前列，专业课程的学习较为优秀，连续两年获得学校奖学金。



### ⑤ 工作分类:

管制员的工作主要分为**塔台管制、进近管制和区调管制**。

- **塔台管制**: 调配地面的飞行器, 引导飞机有序地进入跑道或者停机坪, 随后移交给进近管制员。
- **进近管制**: 引导飞机起飞以及在机场空域范围内的飞机降落。
- **区调管制**: 当飞机驶离机场后, 指挥工作就转移到区调管制员。区调管制员会根据扇区飞机飞行情况以及飞行计划, 指挥飞机在正确的航道上飞行。

### ⑥ 发展路径:

管制员按照职位划分分为: **见习管制员、管制员、带班管制员、主任管制员**。

管制员的发展起点较高, 毕业后担任见习管制员, 经过专业培训即可走入工作岗位。在教员的带领下积累经验, 一般工作后 2 到 3 年即可独立放单。就业初期的薪酬待遇对比其他行业算中等偏上, 工作也比较稳定。只是管制员的发展通道比较单一, 除非转入后勤或者行政岗位, 一般身处一线工作。

管制算是一项技术活, 操作性强, 对创新能力没有过多的要求, 经过专业技能的培训, 再加上操作经验的积累, 一般都可以很好地适应岗位的要求。

## 企业分析

目前全国有**华北局、东北局、华东局、中南局、西北局、西南局、新疆局**等七大空管局。我将自己的择业目标确定为华东空管局的管制员。

**华东空管局**地处上海, 离我的家乡较近, 这样可以保证我在工作的同时顾全家庭。同时凭借其区位优势, **综合竞争力逐年增强**。通过生涯人物访谈, 我了解到, 华东局提供了很多进修的机会, 拥有**成熟的员工培养体制**, 其**和谐的工作氛围**也更加坚定了我选择华东空管局的决心。



## 职业生涯人物访谈

### 访谈人物 1:

姓名：范聪	工作单位：华北空管局	任职：见习员
-------	------------	--------

### 访谈人物 2:

姓名：顾英豪	工作单位：华东空管局	任职：五级管制员、英语教员
--------	------------	---------------

### 访谈人物 3:

姓名：孙时斌	工作单位：安徽东航	任职：东航工程技术公司安徽维修部纪委书记
--------	-----------	----------------------

进行职业生涯规划的时候，在专业任课老师的帮助下，我联系上了以上三位访谈人物，三位都欣然接受了我的采访要求，并分别通过电话和网络的方式，完成了这次访谈。

在这次访谈的过程中，我就自己心中关于专业的疑问发问，三位也很耐心地进行了解释。顾英豪学长目前在华东空管局（以下简称“华东局”）任职，而我的理想单位也是华东局，因此我针对华东局的基本概况、入职条件，薪酬待遇，个人发展等方面进行了了解。

同时我也通过对范聪学长的访谈，了解了华北空管局的概况，并与华东局进行了横向的比较。同时他也向我传授了他在大学期间为就业做的先关准备等。

在与孙时斌书记的交流中，我了解了民航业如今的现状以及未来的发展趋势，同时他也向我介绍了民航对于人才的需求以及目前面临的挑战等问题，让我在宏观上对于民航业有了更加清晰的了解。

我与每位的访谈大约在了一个小时。我们心中的疑惑也得到了解答，对专业的了解、课程的学习，以及今后就业的发展等相关问题也有了一个清晰的认识。

根据访谈内容整理得出以下表格：



表 1 单位探索因素表

单位全称	华东地区空中交通管理局	地理位置	上海
管理性 特征因素	单位类型	事业单位	
	业务范围	负责华东地区民用航空空中交通管理事务，制定华东地区内的空中交通管制、通信、雷达、导航、气象、航行情报服务的规定及实施细则，协调华东各民航机场的航班飞行时刻，管理航路建设和无线电环境保护工作，组织检查、监督、协调指挥控制交通管理系统的安全正常飞行。	
	组织架构	民航华东地区管理局设置 19 个职能机构、3 个党群工作机构和 1 个离退休干部工作机构。	
	组织文化	保证安全第一，加速飞行流量，维护空中秩序，满足航空需求。	
	人员结构	华东空管局的员工多为男性，年龄结构较为合理；老中青均有在职员工，但中青年员工为主力。学历结构划分与年龄结构较为符合，老中年同志以专科学历为主，青年同志以本科学历为主，少数为研究生或更高学历。	
发展性 特征因素	行业动态	隶属于中国民用航空局空中交通管理局；目前国家全力支持民航业的发展，相关政策和资金均有倾斜。同时管制单位的发展优化了地区航线，提高了民航运输效率，拉动了地区的经济发展。	
	发展历史	1997 年 2 月 28 日在上海挂牌成立。	
	发展规模	2011 年华东地区 39 个机场共完成旅客吞吐量 1.85 亿人次，同比增长 7.25%，国内航线旅客 1.65 亿人次（含地区航线旅客 1145 万人次），国际航线旅客 2023 万人次；货邮吞吐量 507.2 万吨，同比下降 1.25%，国内航线货邮 259 万吨（含地区航线货邮 51 万吨），国际航线货邮 248 万吨；飞机起降 163.95 万架次，同比增长 5.86%。下辖江苏安全监督管理局、浙江安全监督管理局、山东安全监督管理局、安徽安全监督管理局、福建安全监督管理局、厦门安全监督管理局、江西安全监督管理局、和青岛运行办。	
	业内排行	中国民用航空局下属有华北地区管理局、东北地区管理局、华东地区管理局、中南地区管理局、西北地区管理局、西南地区管理局、新疆管理局。而华东局地处上海，因华东地区的经济发展，在区域航线管理中有着重要的地位。	



## 职位分析



对于职位的分析，我将以华东空管局的情况从“入职机会与竞争条件、工作实况、所得所感”三个方面进行阐述：

表2 职位探索表之一：入职机会与竞争条件

探索条目		条目内涵	
入职机会	招聘人数	根据历年在我校招聘情况，稳定为15人左右	
	招聘政策	直接在相关院校的管制专业招聘	
	用工制度	聘用后有签约合同	
	雇佣方式	不允许兼职	
入职条件	基本条件要求	性别	大部分时候要求男性，但也招收部分女生
		籍贯	不限，但上海户口可优先考虑
	教育培训要求	毕业院校	南京航空航天大学、中国民航大学、四川广汉飞行学院
		专业方向	空中交通管理专业毕业
		学历程度	本科
		外语	英语
	计算机		计算机通过二级考试
	资格证书	资格证书	取得pets3证书
		心理要求	性格
	能力		抗压能力强，面对突发情况能灵活应对

表3 职位探索表之二：工作实况

探索条目		条目内涵
工作内容	对象	有飞行计划的航班
	任务	协调华东各民航机场的航班飞行时刻，协调指挥控制交通管理系统
	责任	的安全正常飞行
	设备	雷达设备等



工 作 实 况	工 作 时 间	上下班	倒班制，做一休一或者做一休二	
		加班	加班不是很频繁	
		节假日	倒班制，没有节假日	
		出差	每年有两次固定跟机任务，并且不定期出差学习	
	工 作 强 度	工作方式		工作时间固定，在塔台里完成相关工作
		工作量		工作时间和休息时间固定，互不影响。工作量视当天航班计划而定，通常工作量较大。休息时间需要参加技能培训，对家庭的照顾可能会受到一些影响
	工 作 环 境	物理 环境	工作设备	操作台
			工作空间	工作场所在室内，环境优越
		社会 环境	人际关系	融洽、团结
			工作氛围	积极性高，协作配合高效
学习氛围			单位提供了很多培训机会，且业务开展需要不断了解管制行业的前沿信息，因此员工的学习积极性很高	
工 作 控 制	监督与 管理	对于管制行业而言，安全重于泰山，每个员工的工作情况与工资挂钩，如发生事故还会追究其相关责任		
	效绩考评	一线工作时间，拿话筒的时间，以及工作质量		

表 4 职位探索表之三：所得所感

探索条目		条目内涵
薪 酬 福 利	工资	毕业生的起薪在 3500-4000 之间。实际工资会根据话筒时间以及职称有调整
	奖金	1000-2000 元。但会根据工作情况和工作量进行调整
	福利	提供养老保险、失业保险、医疗保险、工伤保险、生育保险和住房公积金。连续工作满一年可享带薪年假
个 人 发 展	培训进修	岗前、职后所能接受的培训及进修项目很多，机会频繁。岗前主要为取得执照进行培训，职后更多的是补充相关技能知识
	晋升	主要依据是工作质量以及工作时间，每一次晋升对于入职时间都有限制
	职业变通	横向转换职业或岗位的机会有限



所 感	社 会 资 源	人际关系资源	民航系统内部，如航空公司、其他管制局、民航总局的相关人员
		社会地位	较高
	工 作 满 意 感	公平感	无论是收入或者晋升机会都是与工作时间相挂钩，虽然存在不合理，但相对公平
		自我实现	管制工作也分不同的类型，如塔台、进近、区调等。能最大程度的做到人尽其用

通过生涯人物访谈，对于管制专业毕业的学生，工作后主要是分为两个阶段：

首选是担任见习管制员。刚毕业的管制员称为见习管制员，主要是进行理论知识学习，跟班组实际学习管制技能，同时利用模拟机训练。通过 2 年的见习，取得管制执照，并可以熟练进行管制工作，独立放单。

第二个阶段是担任管制员。取得管制执照后就能成为正式的管制员，开始独立放单。管制员分为塔台、进近、区调。

在华东空管局，在见习期间排班是做二休一，独立放单后是做一休二。班次分为白班、小夜班、大夜班。为了保证管制员在注意力高度集中的情况下工作，值班期间也会安排短时间的休息调整。华东空管局对于员工的应急能力很看重，因此如何在突发情况寻找到最适合的解决方法，也是华东局管制员面临的共同课题。



单位对比：华北空管局

业务范围：负责华北地区民用航空空中交通管理事务

单位现状：北京作为国家首都，北京各机场每天总的航班数是全国最多的，工作非常饱满。同时，华北局的设备和技术在全国范围内较为领先，在行业中有很重要的地位。

优 势：

- 华北局地处北京，能接触到最先进的技术和管制理念。
- 首都作为政治、经济的中心，平台更大更广，我也能扩宽自己的视野。
- 北京航空的日吞吐量，在全国处于前列，优秀人才也很多，在这里我会面临更多的挑战，也会有更多提升自己的机会。

劣 势：北京离我的家乡较远，管制员的特殊性注定了节假日较少，因此在北京工作很有可能无法照顾家庭。无法平衡家庭与工作的关系也是我没有优先考虑华北局的主要原因。



## 5. 备选职业

<b>备选职业</b>	签派员——地面的飞行员	
<b>职责</b>	飞行签派员工作的任务是根据航空公司的运行计划，合理地组织航空器的飞行并进行运行管理，争取航班正常，提高服务质量和经济效益。	
<b>工作内容</b>	放行、监控、运筹调配	
<b>发 展 路 径</b>	理签派员——签派员——主任签派员	
	<b>助理签派员：</b> 协助签派员组织航空器的飞行和运行管理工作。	
	<b>签派员：</b> 负责组织航空器的飞行和运行管理工作。	
	<b>主任签派员：</b> 除承担助理签派员和签派员的职责外，还负有组织、领导签派室当日值班工作的责任。	
<b>职 业 素 养</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>犀利的洞察力：</b> 签派员是各种信息的最终交汇点，必须在非常有限的时间内对纷至沓来的信息进行筛选、评价，选出对保证航班正常运行最有价值的信息，并根据该信息制定航班调配方案。</li> <li>• <b>对细微变化的高度敏感力：</b> 任何看似微小的变化，都有可能会导致大量的航班计划重新调整。签派员需要结合实际运行的经验，灵活运用各方面知识，对所面临的情况进行分析，得出一个最优化的方案。</li> <li>• <b>良好的协调能力：</b> 航班遇到天气原因、空中管制、机械故障等原因延误的情况时，签派需要与机组、空管、维修和机场等人员协调。沟通协调顺畅，才能让航班尽快起飞。</li> <li>• <b>良好的心理素质和处置特情的决断、决策能力：</b> 当飞机出现特情时，签派员需要通过收集各方面情况和综合分析对特情作出正确判断，了解机组的意图，在最短的时间内找出合理的解决办法，给予机组最大的帮助和支持，使机组在最佳的时间内作出正确决策，果断执行，将损失降低的最小。</li> </ul>	
	<p>从一个助理签派员成长为一个成熟签派员的周期一般是四到五年左右，在这个成长的过程中除了学习必备的知识外，还需要参加各种各样的考试。首先必须通过民航总局的执照考试，取得合格的技术执照后，才有资格参加公司技术委员会的评审，评审通过后才有可能担任签派员和主任签派员的工作。即使已经是一名成熟的签派员，每三年，也还需要经过一次执照认证的考试。</p>	
	<b>其 它</b>	



## 6.职业分析小结

通过对空管职业的分析，更加明确了我对于成为管制员的追求。

儿时的经历让我对于空中交通管制员这份职业有着特殊的感情，也奠定了我选择这份职业的基础。家庭的民航背景不仅让我对民航系统有着深入的了解，也为我积累了相应的人脉资源。其次学校以及家庭氛围的影响，让我形成了一种踏实、严谨、条理性强的特点，学校也为我在管制员道路上的发展提供了专业知识以及实践的双重保障。

通过对于心仪企业——华东空管局的了解，无论从工作内容、工作环境、工作时间还是工作待遇，都是我能接受的。同时华东局提供的大量的培训进修机会也令我很向往。相信我在这里可以发挥自己的特长，实现自身的职业目标。

我就读的专业是空中交通管理与签派，因此如果就业时，如果无法顺利成为一名管制员，我会选择签派员的工作。

当然无论选择哪种职业，我都需要提升自己的能力。我会在大学期间扬长补短，使自己能够更好的胜任我的目标职业。



## 第三章· 飞行航路——怎么去？

切实可行的计划是通往胜利终点的地图，也是我们完成向职业人、社会人转变的指南针。通过对以上问题的分析，我初步明确了今后的发展方向，那么我该“怎么去？”

### 四. 职业目标与路径设计

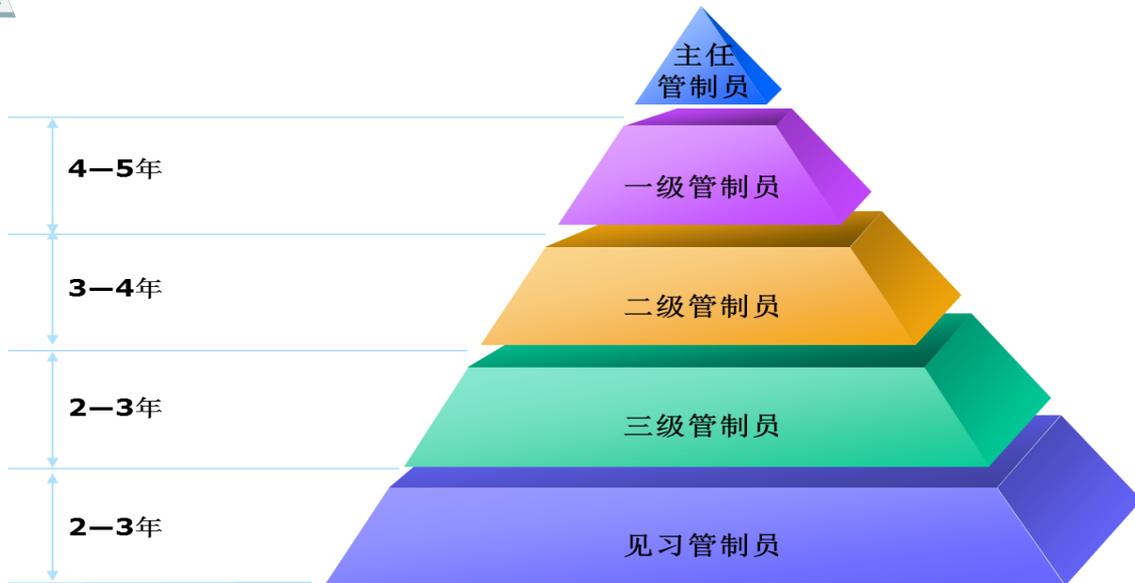


#### 1. SWOT 策略分析





## 2. 职业规划:



## 3. 结论

结论项目	具体内容
职业目标	从事民航业的空中交通管制职业
职业发展策略	进入华东空管局
职业发展路径	走技术路线，注意学习，抓住机会锻炼自己，待机遇来临向上晋升
具体路径	技术路线：见习管制员——三级管制员——二级管制员——一级管制员——主任管制员



## 五. 规划与实施计划

计划名称	时间跨度	总目标	分目标	计划内容	策略和措施
大学期间计划	2012 ~ 2014年	成功拿到华东空管局的offer	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.努力提高学习成绩点 毕业时稳定在 3.5。</li> <li>2.提高自身的沟通交流能力。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.大三的时候在课业上多花点功夫，夯实基础。</li> <li>2.参加专业需要的技能考试。如公共英语三级、公共英语五级、中级口译等。</li> <li>3.大三重点参加社会实践，努力参加社会兼职。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.参与技能考试需要提前准备，采取自学的方式。</li> <li>2.简历书写好了先请辅导员修改，再找从事人力资源管理的亲戚帮忙修改。</li> <li>3.参与社会实践要有目的性和针对性，尽量贴近今后就业方向。</li> </ol>
毕业后五年计划	2014 ~ 2019年	尽快融入新的集体，可以独立放单。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.适应职场的生话。</li> <li>2.营造良好的人际氛围，构造自己的人际关系网。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.适应工作的作息、工作内容、人际交往方式，以及学习职场礼仪。</li> <li>2.在专业技能学习时，提高自身的操作能力。</li> <li>3.自学行政管理方面的知识。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.待人接物保持谦逊的态度，工作中虚心求教，同时对人热情。</li> <li>2.就业后利用课余时间攻读人力资源管理方面的在职研究生。</li> <li>3.注意实际操作，积累经验。</li> </ol>
毕业后十年以上计划	2019年~	15年内成为主任管制员	每2-3年内提升管制职称。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.有意识地优化自己关系网的结构。</li> <li>2.保持一个健康的身体和积极乐观的心态。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.合理的饮食和规律的运动</li> <li>2.对子女的教育一定要花时间，同时需要以他们能接受的方式。</li> </ol>



## 第四章· 备用机场——评估调整

常言道：计划赶不上变化。我们的能力往往不是体现在提前预演各种困难，并解决它们，而是在碰到突发情况时，及时见招拆招，处理妥当。职业生涯规划也不例外，它应该是一个动态的过程。因此职业规划必须根据实施结果的情况以及相应变化进行及时的评估与修正，否则就跟一张过期的地图一样，毫无意义。

### 六. 评估

#### 1. 评估内容

##### (1) 职业目标评估

空中交通管制员

签派员

毕业后，如果不能顺利成为一名管制员，我会选择成为签派员。因为我所学的专业涵盖管制员和签派员的课程，所以也可以胜任签派员的工作。

##### (2) 职业路径评估

一线管制员

航路规划与调整

如果在职业发展发现自己不能很好地完成一线管制员的相关工作，我会考虑转向航线的规划与调整岗位。这份工作主要是负责空中飞行航线的规划，同时对于飞行计划进行适当的调整。



### (3)职业策略评估

学习、就业

学习、就业、在职研究生

就业后如果单位提供进修的机会，或者在工作中需要更丰富的学习经历。我会考虑攻读在职工程硕士。

### (4)其它因素评估

上海  
(机会多)

南京或合肥  
(家庭因素)

## 2.评估时间

在校期间：以半年作为评估周期。

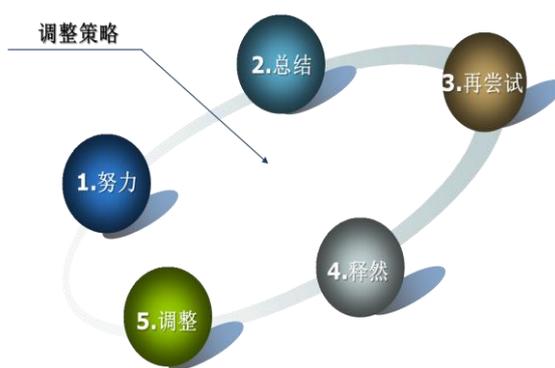
工作期间：以两年作为评估周期。

突发情况：随时进行评估。

## 3.调整策略

发展具有太多的变数。规划的目标与现实的轨迹很有可能发生偏差，而且我对该行业的细节并不能做到100%地了解。正如我身处南京，即便拥有北京地图，也无法精确的告诉一个司机如何在北京街头行驶。

在职业规划期间我会尽力去储备、去运用、去提高自己的能力。当职业目标无法实现时，我首先会理智分析现状，进行细致的总结。其次，我会尽力修复这种偏差，再次尝试去实现职业目标。如若失败，我会坦然接受现实，然后根据实际情况积极调整目标。





## 七. 结束语

“临渊羡鱼，不如退而结网；临渴掘井，毋宁未雨绸缪”。在大学期间制定合理的职业生涯规划不仅让我更深刻地认识了自己，同时也提升了我的就业竞争力。

通过对“我是谁？去哪里？怎么去？”的思考，我初步明确了在就业道路上的努力方向。人生的道路充满险滩与荆棘，但我相信机会永远是留给有准备的人，我会尽力去准备，去储备，等待机遇。

我的梦想飞机将搏击长空，但它的引擎并不只是一份精细的职业规划书，还有我永不言败的信念，好学聪明的头脑和健康强壮的体魄。我将飞越高山、俯瞰大海，最终到达梦想的彼方。而我的身后，这片挥洒了激情的蓝天中，将留下一段最美的青春航迹云！