

Автор: Васильев Александр

ФОРМУЛА УСПЕХА **ЖИЗНЬ НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ**



Александр Васильев

**Формула Успеха: жизнь
на полной скорости**

«Автор»

2026

Васильев А.

Формула Успеха: жизнь на полной скорости / А. Васильев —
«Автор», 2026

Вы когда-нибудь чувствовали, что выкладываетесь на сто процентов, а результат — не тот? Что силы уходят в никуда, а внутри — пустота и раздражение? Эта книга — не сборник мотивирующих цитат и не очередная теория тайм-менеджмента. Это честный разговор о том, как устроена твоя личная эффективность. Без воды, без магии, без «вставай в 5 утра». Всё дело в том, как устроен ваш главный инструмент — вы сами. Давайте разберем этот тезис на примере соревнований Формулы 1. Представьте: ваш организм и психика — это болид. Это самый сложный механизм, где каждый узел влияет на итоговый результат. Без грамотной настройки можно сколько угодно давить на газ — быстрее не поедешь. А если и поедешь, то либо двигатель перегреется, либо вылетишь с трассы на первом же повороте. Эта книга — о том, как грамотно собрать, настроить и обслуживать свой болид. Чтобы ехать быстро, стабильно и без поломок на длинной дистанции. Готов заглянуть под капот? Тогда поехали.

© Васильев А., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава 1. Вступление: почему я решил написать эту книгу	5
Глава 2. Каркас безопасности: о чём эта книга и как её читать	6
Глава 3. Инструкция, которую нам забыли выдать	7
Глава 4. Три режима твоего двигателя: нейтраль, поток и цель	9
Глава 5. Ходовая часть: привычки как основа движения	11
Глава 6. Топливо: откуда брать энергию и куда она уходит	14
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Александр Васильев

Формула Успеха: жизнь на полной скорости

Глава 1. Вступление: почему я решил написать эту книгу

Меня зовут Александр Васильев. Мой опыт управления командами в сфере торговли и финансов начинается с 2013 года. За это время через мои руки прошли десятки проектов, сотни сотрудников, тысячи переговорных часов. Я строил команды с нуля, налаживал бизнес-процессы, выводил компании на новые уровни эффективности. Со временем я пришел к выводу, что успешность бизнеса напрямую зависит от личных качеств его руководителя. Можно сколько угодно оптимизировать воронки продаж, внедрять CRM и писать регламенты, но если у тебя самого нет энергии в моменте, если ты не видишь стратегической картины, если тебя разрывает на части между «надо» и «не могу» — никакие инструменты не помогут. Бизнес не вырастет выше головы своего владельца. Команда не станет эффективнее своего лидера.

Я перепробовал десятки методик личной эффективности. Тайм-менеджмент, SCRAM, техники планирования. Что-то работало, что-то нет. Но постепенно, методом проб и ошибок, я начал замечать закономерности. Оказалось, что наш организм, психика, способность принимать решения, выдерживать нагрузки и при этом не выгорать — это система. Со своими законами, ритмами, уязвимостями и точками роста. Анализируя свой опыт, я поймал себя на мысли. Это сравнение пришло неожиданно, но легло настолько точно, что стало основой всего моего подхода. Человека можно сравнить с болидом Формулы-1. Звучит пафосно, но давайте разберёмся. Болид — это не просто машина. Это самый сложный механизм, где каждый узел влияет на итоговый результат: двигатель, аэродинамика, подвеска, шины, пилот внутри. Без грамотной настройки всех этих узлов можно сколько угодно давить на газ — быстрее не поедешь. А если и поедешь, то либо двигатель перегреется, либо вылетишь с трассы на первом же повороте.

Я прожил несколько жизненных циклов: от взлетов до кризисов, от эйфории побед до состояния, когда хочется закрыться от всех и просто бездействовать, не видя ни в чём смысл. И каждый раз возвращался к одному и тому же выводу: личная эффективность — это не про то, как впихнуть в сутки 25 часов. Это про то, как настроить свой «болид» так, чтобы он стабильно проходил дистанцию, не ломался на полпути и приносил удовольствие от движения.

В этой книге не будет советов из серии «вставай в 5 утра и медитируй». Не будет магических техник, которые за три дня сделают из тебя сверхчеловека. Здесь будет то, что я проверил на себе, на своих проектах, на своих ошибках и победах.

20 глав — 20 шагов к тому, чтобы понять, как ты устроен, где твои точки опоры, а где — скрытые утечки энергии. Как строить свою «Базу», откуда брать ресурс, когда всё идёт не по плану, и как не сгореть в погоне за результатом.

Я не обещаю, что будет легко. Но обещаю, что будет честно. И, надеюсь, полезно.

Поехали.

Глава 2. Каркас безопасности: о чём эта книга и как её читать

Прежде чем мы нырнём в глубину, я хочу сделать важную остановку. Чтобы наш болид не развалился на первом же повороте, ему нужен каркас безопасности. То, что удержит конструкцию при любых перегрузках. В этой книге таким каркасом будут несколько принципов, которые я предлагаю зафиксировать с самого начала.

Принцип первый. Эта книга — не инструкция. Это карта.

Я не буду говорить тебе: «Делай раз, делай два, получишь три». Потому что так не работает. То, что сработало у меня, может не сработать у тебя. У нас разные болиды, разные трассы, разный стиль пилотирования.

Моя задача — не научить тебя жить «правильно». Моя задача — показать тебе карту местности, которую я сам исследовал вдоль и поперёк. Где есть ямы, где заправки, где открывается хороший обзор, а где лучше притормозить. А уж как по этой карте двигаться — решать тебе.

Принцип второй. Всё, что здесь написано, я проверил на себе.

Я не теоретик. Я не пишу диссертаций по личной эффективности. Каждая история, каждый вывод, каждая рекомендация в этой книге — это результат моих собственных ошибок, побед, кризисов и инсайтов. Я проваливался там, где, казалось, всё просчитано. Я вставал там, где, казалось, уже не встать. Я терял энергию, находил её снова, учился восстанавливаться и идти дальше.

Поэтому, когда я буду рассказывать о том, как важно чувствовать свое состояние и вовремя заезжать на пит-стопы, я буду опираться не на учебники по психологии, а на моменты, когда я сам сворачивал все активные действия и полностью отключался от внешнего мира, потому что чувствовал — иначе рухнет всё.

Принцип третий. Никакой воды.

Я не люблю, когда мне продают воздух. Не люблю книги, где на 200 страниц можно выжать три полезных мысли. Поэтому здесь будет плотно. Каждая глава — это конкретный узел твоего болида.

Принцип четвёртый. Это диалог, а не монолог.

Я пишу эту книгу не как истина в последней инстанции. Я пишу её как разговор с собой — и с тобой. По ходу чтения ты будешь соглашаться, спорить, злиться, узнавать себя, не узнавать, откладывать книгу и возвращаться снова. Это нормально. Это значит, что процесс пошёл.

Единственное, о чём я прошу: **примеряй всё на себя**. Не читай по диагонали. Останавливайся после каждой главы и спрашивай: «А как это у меня? А где здесь моя точка роста? А что я могу забрать себе прямо сейчас?»

И последнее. О чём эта книга НЕ будет.

Она не будет про «как заработать миллион». Не будет про «секретные техники гипноза для переговоров». Не будет про «как встать в 4 утра и успевать всё».

Она будет про **тебя**. Про то, как понять, почему ты делаешь то, что делаешь. Почему в одних ситуациях ты собран и эффективен, а в других — разбит и агрессивен. Почему одни люди тебя заряжают, а другие — высасывают. Почему одни проекты летят, а другие вязнут в болоте.

Если ты готов заглянуть внутрь себя и навести там порядок — поехали дальше.

Если нет — может быть, эта книга просто не твоя трасса. И это тоже нормально.

Глава 3. Инструкция, которую нам забыли выдать

При рождении каждому из нас выдали уникальный инструмент — наше тело. Самый сложный, самый совершенный механизм из всех существующих на планете. Мы получили его бесплатно, пожизненное обслуживание в комплекте, никаких гарантийных талонов и возможности обмена.

Но вот что интересно: **инструкцию нам забыли выдать.**

Никто не объяснил, как этот механизм устроен. Как им правильно пользоваться. Какие режимы работы для него безопасны, а какие ведут к поломкам. Какое топливо лить, как часто проходить техобслуживание, что означают сигналы на приборной панели.

Всё, что мы имеем на старте — это базовое чутьё: вот руль (я могу выбирать направление), вот газ (я могу ускоряться), вот тормоз (я могу останавливаться). Есть четыре колеса — руки, ноги, голова, — которые вроде как позволяют ехать вперёд. И есть двигатель внутреннего сгорания — наша энергия, наши эмоции, наши желания, — который приводит всё это в движение.

И с этим багажом знаний мы смело врваемся на трек жизни.

Первый круг: драйв и адреналин

Поначалу всё кажется простым и понятным. Мы жмём на газ, набираем скорость, чувствуем ветер в лицо. Адреналин, азарт, драйв. Мы обгоняем, маневрируем, входим в повороты на пределе возможностей. Кажется, что так будет всегда.

Мы не читаем инструкцию — потому что некогда. Мы не заглядываем под капот — потому что и так всё работает. Мы не обращаем внимания на странные звуки — потому что музыка играет громко и весело.

Примерно так я прожил свои двадцать и первую половину тридцати. Бизнес, проекты, переговоры, сделки. Я гнал по трассе, не особо задумываясь, что происходит с машиной. Главное — скорость. Главное — результат. Главное — не отстать от тех, кто впереди.

И знаешь, что интересно? Машина терпела. Она была спроектирована с огромным запасом прочности. Тысячи лет эволюции создали механизм, способный выдерживать колоссальные перегрузки. Но запас прочности — не бесконечен.

Первая лампочка на приборной панели

У каждого этот момент наступает по-своему. У меня это была бессонница. Просто перестал спать. Вроде валюсь с ног от усталости, но как только голова касается подушки — мозг включает режим «перемотка плёнки». Все события дня прокручиваются снова и снова. Тысячи мыслей, решений, сомнений.

Я не придал этому значения. «Подумаешь, понервничал, завтра пройдёт». Но оно не прошло. Через неделю добавилась раздражительность. Любая мелочь — и я уже в режиме «Волка», рычу на всех вокруг. Потом — упадок сил. То, что раньше делалось на раз-два, теперь требовало титанических усилий.

Вторая лампочка. Третья. Пятая.

Но я продолжал гнать. Потому что круг ещё не закончен. Потому что надо дожать. Потому что «чемпионы не сдаются».

Продолжаем веселье, пока не отвалятся колёса

Вот здесь и проходит разделительная линия между теми, кто доедет до финиша, и теми, кто сойдёт с дистанции на полпути.

Одни продолжают веселье, игнорируя все сигналы. Они будут гнать, пока не загорится двигатель, пока не начнут отрываться колёса, пока машина не встанет посреди трассы грудой металлолома. И тогда — удивление: «Как же так? Я же всё делал правильно!».

Другие — и я надеюсь, ты из их числа — в какой-то момент останавливаются и задают себе вопрос:

А что это вообще за машина, которой я управляю? Откуда она взялась? Как устроена? Что означают все эти лампочки?

Тысячелетняя эволюция как конструкторское бюро

Наше тело — не просто набор запчастей, собранных на коленке. Это продукт работы лучшего конструкторского бюро на планете, которое называется «эволюция». Тысячи, сотни тысяч лет отладки, тестирования, улучшений. Миллиарды неудачных прототипов, которые сошли с дистанции, чтобы мы с тобой получили этот совершенный механизм.

В нём нет лишних деталей. Каждый орган, каждая железа, каждый нейрон имеют своё предназначение. Сигналы, которые мы игнорируем (боль, усталость, тревога, раздражение) — это не сбои в системе. Это **датчики**, которые предупреждают о неполадках.

Боль говорит: «Что-то не так, обрати внимание».

Усталость говорит: «Ресурс на исходе, нужна заправка».

Тревога говорит: «Ты в опасности, приготовься».

Раздражение говорит: «Твои границы нарушены, защищайся».

Мы же в своём безудержном веселье воспринимаем эти сигналы как помехи. Мы глушим их таблетками, алкоголем, бесконечным «потерпи, скоро станет легче». Мы заклеиваем лампочки на приборной панели, чтобы они не мозолили глаза. И удивляемся, почему машина встаёт.

Осознанный выбор

Эта книга — не про то, как быстрее проехать круг. Она про то, как **понять свой болид**. Как научиться читать его сигналы, вовремя проходить техобслуживание, выбирать правильное топливо и не убивать двигатель перегрузками.

Ты можешь продолжить гонку, игнорируя всё, что написано дальше. Может, тебе повезёт, и ты доедешь до финиша раньше, чем машина развалится. А может, и нет.

Я свой выбор сделал. После того года, когда я вплотную подошёл к полной остановке двигателя, я понял: **инструкцию придётся писать самому**. Потому что той, что выдали при рождении, у меня не было.

Готов? Тогда открывай капот. Начинаем разбираться.

Глава 4. Три режима твоего двигателя: нейтраль, поток и цель

Итак, мы решили не уподобляться тем гонщикам, которые лихо входят в повороты, не заглядывая под капот и не обращая внимания на горящие лампочки. Мы принимаем другое решение — изучить свой болид всерьёз. И первый шаг в этом изучении — понять, что наш двигатель, оказывается, умеет работать в разных режимах. Мы привыкли думать, что у него только «включено» и «выключено», но на самом деле всё сложнее и интереснее.

Я выделяю три базовых состояния, в которых может находиться человек. И умение различать их, осознанно переключаться между ними — это, пожалуй, первый и главный навык личной эффективности.

Режим первый. Нейтраль (или «стоянка с работающим двигателем»)

Представь: машина стоит на месте, двигатель работает на холостых оборотах, но с места не двигается. Топливо потихоньку уходит, колёса не крутятся, километраж не наматывается.

В жизни это состояние, когда энергия тратится, но не на движение вперёд. Она уходит на: Бесконечное пережёвывание прошлых ошибок («вот если бы я тогда...»).

Тревогу о будущем («а что, если всё пойдёт не так?»).

Зависание в социальных сетях без цели.

Пустые разговоры, которые ничего не меняют.

Ожидание, что «само рассосётся».

Я называю это «**режимом питания страхов**». Ты не едешь, но мотор работает. И чем дольше ты стоишь, тем больше топлива сжигаешь впустую. Выхлоп есть, движения нет.

У этого режима есть только одна польза: иногда в нём можно переждать шторм, если двигаться действительно опасно. Как зелёная морская черепаха из книги «Кофе на краю света» — когда течение идёт против неё, она просто замирает на месте, экономя силы. Но важно понимать: **замирение должно быть осознанным и временным**. Иначе из «пережидания» оно превращается в образ жизни.

Режим второй. Поток (или «движение по течению»)

Здесь машина едет. Но едет не туда, куда ты выбрал, а туда, куда ведёт дорога. Ты вроде бы в движении, крутишь баранку, нажимаешь на газ, но маршрут прокладываешь не ты, а обстоятельства.

В жизни это:

Работа по найму, которая не приносит удовлетворения, но даёт стабильность.

Отношения, которые «сами собой» затянулись, хотя внутри понимаешь, что они не твои.

Проекты, которые возникают извне, а не рождаются из твоих целей.

Движение в толпе: все идут — и я иду.

В потоковом режиме ты не тратишь энергию на борьбу, но ты и не выбираешь направление. Ты плывёшь по реке, которая может вынести куда угодно. Иногда в красивые места, иногда — в болото.

Плюс этого режима — экономия ресурсов. Ты не напрягаешься, не принимаешь сложных решений, не рискуешь. Минус — ты никогда не придёшь туда, кудействительно хочешь. Потому что у тебя нет своего «куда».

Режим третий. Цель (или «полный газ по выбранной траектории»)

Вот здесь начинается настоящая гонка. Ты сам выбрал трассу. Сам решил, куда ехать. И теперь ты жмёшь на газ, потому что хочешь прийти к финишу первым.

В этом режиме:

Ты сфокусирован.

Ты отсекаешь лишнее.

Ты готов терпеть трудности, потому что они ведут к цели.

Ты управляешь своей энергией осознанно, потому что знаешь — дистанция длинная и нужно рассчитать силы.

Именно здесь включается та самая «спортивная злость», о которой я говорил. Здесь рождаются амбиции, драйв, чувство победы. Здесь ты растешь над собой.

Но у этого режима есть и обратная сторона. Если ехать на пределе слишком долго, двигатель перегреется. Если не заезжать на пит-стопы, резина сотрётся. Если игнорировать сигналы приборной панели, можно влететь в отбойник.

Целевой режим не может быть вечным. Это спринт, а не марафон. И здесь мы подходим к самому главному.

Секрет не в том, чтобы всё время быть в «цели». Секрет — в умении осознанно переключаться между режимами.

Нейтраль — когда тебе нужно переждать, восстановиться, просто побыть в тишине. Но с таймером. Ты знаешь, что через час (или через день) ты снова включишь передачу.

Поток — когда нет сил или необходимости ставить рекорды. Когда можно просто катиться, набираться опыта, наблюдать, учиться. Но с внутренним компасом, чтобы не унесло не туда.

Цель — когда ты видишь ориентир и включаешь форсаж. Но ровно настолько, насколько хватит топлива, и с обязательными остановками на дозаправку.

Я долго не понимал этого. Казалось, что если ты не в режиме «цель», значит, ты проигрываешь. Значит, ты слабый. Значит, ты не чемпион.

Но жизнь — не всегда Ла-Манш, который нужно переплыть любой ценой. Иногда это Тихий океан, который пересекают на надёжной лодке, а не вплавь. Иногда это просто прогулка по набережной.

Умение выбирать режим под задачу — вот что отличает зрелого пилота от новичка, который просто давит на газ и молится, чтобы не разбиться.

Короткая диагностика для себя

Прямо сейчас, читая эту главу, спроси себя:

В каком режиме я нахожусь большую часть времени?

Не застрял ли я в «нейтрале», сжигая топливо впустую?

Не унесло ли меня в «потоке» туда, куда я вообще не собирался?

А если я в «цели» — есть ли у меня план пит-стопов? Или я еду до последнего, надеясь на чудо?

Честные ответы на эти вопросы — первый шаг к тому, чтобы перестать быть пассажиром в собственной жизни и сесть за руль.

А как именно настраивать свой болид, чтобы он выдерживал любые режимы, — об этом следующие главы.

Глава 5. Ходовая часть: привычки как основа движения

В предыдущей главе мы заглянули под капот и поняли, что наш двигатель умеет работать в разных режимах. Но двигатель — это ещё не всё. Чтобы болид действительно ехал, нужна ходовая часть: колёса, подвеска, тормоза, трансмиссия. Всё то, что непосредственно соприкасается с трассой и обеспечивает движение.

В нашей метафоре **ходовая часть** — это привычки. То, что мы делаем автоматически, не задумываясь. То, что определяет нашу повседневную траекторию.

95 процентов — вне зоны контроля

Как вам такой тезис, основанный на десятилетиях исследований в когнитивной психологии и нейробиологии: примерно **95% наших действий происходят на подсознательном уровне**. Только 5% остаются в зоне осознанного выбора.

Подумай сам. Чистка зубов, завязывание шнурков, дорога на работу, реакция на критику, привычка хвататься за телефон в лифте, способ пить чай, интонации в разговоре, поза, в которой ты сидишь... Всё это — автоматизмы. Когда-то ты их осваивал, тратил сознательные усилия, а теперь они работают без твоего участия, как хорошая подвеска, которая сглаживает неровности дороги.

Это гениальный механизм экономии энергии. Если бы каждое действие приходилось обдумывать сознательно, мозг плавился бы от перегрузки уже к полудню. Поэтому природа перевела большую часть нашей активности в автопилот.

Но у этого механизма есть обратная сторона: **автопилот не спрашивает, куда ты хочешь приехать**. Он просто едет по проложенной колее. И если эта колея ведёт не туда — ты всё равно будешь катиться по ней, пока сознательно не вмешаешься в управление.

Отсюда главный вывод: **наше поведение — это по сути набор ранее сформированных и доведённых до автоматизма привычек**. Кто ты сегодня — это сумма твоих привычек. Твои результаты, твоё здоровье, твои отношения, твой доход — всё это производная от того, что ты делаешь регулярно, не задумываясь.

Поэтому навык управления привычками становится **системообразующим**. Это база, с которой начинаются любые изменения в жизни. Можно сколько угодно ставить цели, визуализировать успех и читать мотивирующие книги, но если твои ежедневные автоматические действия остаются прежними — ты будешь приезжать в ту же точку.

Почему привычки — это ходовая часть

Вернёмся к нашему болиду. Ходовая часть определяет, как машина контактирует с трассой. От неё зависит сцепление, управляемость, плавность хода, способность проходить повороты без заносов.

Если подвеска разбита — ты будешь трястись на каждой кочке, терять скорость и контроль. Если шины лысые — вылетишь в первом же повороте. Если тормоза не в порядке — не сможешь вовремя остановиться.

То же самое с привычками.

Привычка вовремя ложиться спать — это качественная подвеска, которая гасит усталость.

Привычка начинать день с планирования — это точная настройка рулевого управления.

Привычка есть здоровую пищу — это правильное давление в шинах.

Привычка откладывать деньги — это запас топлива на следующий круг.

Привычка реагировать на критику — это система стабилизации.

Каждая мелочь, доведённая до автоматизма, либо приближает тебя к цели, либо уводит в кювет. И самое коварное: пока ты не начнёшь отслеживать эти автоматизмы, ты даже не будешь замечать, что едешь не туда.

Как ракета выходит на орбиту

Здесь я хочу вспомнить аналогию, которая родилась у меня однажды и с тех пор отлично работает для объяснения механизма формирования привычек. Я сравнил этот процесс с **запуском ракеты**.

Старт: максимум усилий (преодоление гравитации)

Ракете нужно сжечь огромное количество топлива, чтобы оторваться от земли и преодолеть притяжение. В формировании привычки это первые дни, когда ты заставляешь себя делать то, что не хочешь. Гравитация лени, страха, старых шаблонов тянет вниз. Каждое утро ты включаешь сознательную волю и просто делаешь.

Выход на орбиту: сила инерции

Когда ракета набрала первую космическую скорость, двигатели можно отключить — она продолжает движение по инерции, подчиняясь законам физики. В привычке это момент, когда действие перестаёт требовать усилий. Через 2–8 недель регулярных повторений нейронная связь сформирована, и мозг включает автопилот. Тебе больше не нужно уговаривать себя — ты просто делаешь.

Коррекция курса: поддержание привычки

Даже на орбите приходится иногда включать двигатели, чтобы скорректировать траекторию или уклониться от мусора. В жизни это неизбежные сбои: болезнь, отпуск, стресс. Важно вовремя заметить отклонение и мягко вернуться на орбиту, не скатываясь в самобичевание.

Точка невозврата: вторая космическая скорость

Если практика длится достаточно долго, привычка становится частью идентичности. Ты уже не «человек, который старается бегать по утрам», а **бегун**. Пропуск тренировки вызывает такой же дискомфорт, как нечищенные зубы. Привычка перешла на уровень «это просто я».

Эта аналогия помогает понять главное: **самое сложное — старт**. После выхода на орбиту движение поддерживается автоматически.

Как формировать полезные привычки

В моём арсенале есть несколько принципов, которые я вывел эмпирически и которые стабильно работают.

Принцип первый: одна привычка за раз

Не пытайся изменить всё сразу. Мозг не любит перегрузок. Выбери одну привычку и работай только с ней, пока она не выйдет на орбиту. У меня был период, когда я одновременно решил начать бегать, правильно питаться и медитировать. Через две недели я не делал ничего.

Принцип второй: маленький шаг каждый день

Лучше делать минимум, но регулярно, чем большой объём, но от случая к случаю. Десять отжиманий каждый день эффективнее, чем сто раз в неделю, потому что в первом случае ты формируешь нейронную связь, а во втором — просто нагружаешь мышцы.

Принцип третий: привязка к существующему ритуалу

Новые привычки легче цеплять к уже существующим. Например, я решил пить воду сразу после контрастного душа. Душ уже был встроен в мой день — вода стала его логичным продолжением.

Принцип четвёртый: среда важнее силы воли

Не рассчитывай на героические усилия. Проектируй среду так, чтобы полезное действие было лёгким, а вредное — трудным. Хочешь есть меньше сладкого — не покупай его. Хочешь больше читать — положи книгу на подушку. Хочешь бегать по утрам — приготовь форму с вечера.

Что делать с негативными привычками

Тут работает тот же механизм, но в обратную сторону. Негативная привычка — это тоже нейронная связь, только ведущая не туда. Просто «перестать» не получится, потому что связь уже сформирована и автопилот будет возвращать тебя к ней снова и снова.

Единственный работающий способ — **замещение**. Не бороться с привычкой, а заменять её другой, которая занимает то же место в твоём ритуале.

Например, привычка хвататься за телефон в минуты скуки. Бороться с ней бесполезно — мозг требует «чего-то». Но если заменить скроллинг ленты на пять глубоких вдохов или на несколько страниц книги, новая нейронная связь постепенно вытеснит старую.

Главный вывод

Твоя ходовая часть — привычки — это то, что реально везёт тебя по трассе жизни. Можно иметь мощнейший двигатель, можно залить в бак самое дорогое топливо, можно поставить космическую навигацию, но если колёса кривые — далеко не уедешь.

Поэтому начинать изменения нужно с диагностики ходовой. Какие у тебя привычки? Какие из них работают на твои цели, а какие — против? Где автопилот ведёт тебя в кювет, а где — помогает экономить энергию?

Прямо сейчас, читая эту главу, ты что-то делаешь автоматически. Как сидишь? Как дышишь? О чём думаешь между строк? Твоё тело уже здесь, а сознание? Это тоже привычка — быть здесь и сейчас. И её, как и любую другую, можно натренировать.

Глава 6. Топливо: откуда брать энергию и куда она уходит

Мы разобрались с ходовой частью. Поняли, что привычки — это та самая подвеска, которая определяет качество нашего ежедневного движения. Настроили автопилот так, чтобы он вёл нас в нужную сторону, а не в кювет. Но теперь возникает следующий, неизбежный вопрос: **а на чём, собственно, всё это едет?**

Можно иметь идеально отрегулированную ходовую, суперсовременные шины, выверенные углы установки колёс. Но если бак пуст — ты не сдвинешься с места. Можно сколько угодно точно выбирать траекторию, мастерски проходить повороты и вовремя заезжать на пит-стопы, но без топлива все эти навыки превращаются в бесполезный багаж знаний.

В нашей метафоре **топливо** — это энергия. Без неё нет скорости, нет фокуса, нет результата. Ты можешь быть гениальным стратегом, обладать железной дисциплиной и россыпью полезных привычек, но если у тебя нет сил на реализацию, все планы останутся красивыми презентациями в столе.

Парадокс в том, что большинство людей относятся к энергии как к чему-то само собой разумеющемуся. Они не спрашивают себя: «А откуда я сегодня буду брать силы? А на что я их трачу? А хватит ли мне до вечера?» Мы привыкли, что энергия просто есть. Ну, или её нет — тогда мы пьём кофе, энергетики, включаем музыку погромче и пытаемся выжать из пустого бака хоть немного.

Но так не работает. Энергия — это ресурс. У неё есть источники и есть потребители. И если ты хочешь стабильно проходить длинные дистанции, тебе придётся научиться управлять этим ресурсом так же профессионально, как финансами в бизнесе.

Четыре слоя топлива

Я долго наблюдал за собой и понял, что энергия неоднородна. Она приходит из разных слоёв, и каждый слой нужно обслуживать по-своему.

Слой первый. Физический

Это самый базовый уровень. Если тело не в порядке — всё остальное не имеет значения. Ты можешь быть гениальным мыслителем, но если ты не выспался, если у тебя болит спина, если ты съел на обед что-то, что организм переваривает до сих пор, — твой мозг будет занят решением этих проблем, а не стратегическими задачами.

Я потратил годы, чтобы выстроить свою физическую базу: полный отказ от алкоголя, регулярные тренировки, контрастный душ, контроль питания, витамины, сон. И это не забота о себе в том смысле, какой вкладывают в это слово глянцевого журналы. Это чистая прагматика: без этого бака у меня просто не будет топлива для движения.

Что забирает физическую энергию:

Недосып.

Обезвоживание.

Вредная еда.

Алкоголь и никотин.

Гиподинамия.

Что даёт:

Качественный сон (мой приоритет №1).

Регулярная физическая нагрузка (не ради мышц, а ради тонуса).

Вода в нужном количестве.

Здоровое, сбалансированное питание

Слой второй. Эмоциональный

Это энергия, которую мы получаем или теряем через общение, через впечатления, через отношение к происходящему. Ты наверняка замечал: после разговора с одним человеком чувствуешь прилив сил, хочется горы свернуть. А после другого — как выжатый лимон, хотя говорили вроде бы о пустяках.

Я называю это **энергетическим балансом взаимодействия**. У меня есть простая формула: если в общении я отдаю больше, чем получаю — это токсичный контакт. Если отдаю и получаю поровну — нейтральный. А если получаю больше, чем отдаю — это ресурсная связь, которую нужно беречь.

Что забирает эмоциональную энергию:

Люди, которые жалуются, но ничего не делают.

Бессмысленные совещания и разговоры.

Токсичные новости и информационный шум.

Конфликты, в которых нет цели, кроме выплеска эмоций.

Что даёт:

Общение с теми, кто разделяет твои ценности.

Музыка, которая резонирует с состоянием.

Природа, уединение, тишина.

Чёткие границы в коммуникациях (умение сказать «нет»).

Слой третий. Ментальный

Это энергия мысли. Способность концентрироваться, принимать решения, генерировать идеи. Ментальная энергия — самый дефицитный ресурс современного человека, потому что её постоянно воруют уведомления, многозадачность и информационный мусор.

Я заметил: если утром я сразу хватаюсь за телефон и погружаюсь в ленту новостей, день идёт насмарку. Мозг перегружается ещё до начала рабочего дня. И наоборот: имея четкий план на день с четкой структурой задач, разбитых по приоритетам, не отвлекаясь на «информационный мусор» — эффективность взлетает.

Что забирает ментальную энергию:

Бесконечные переключения между задачами.

Уведомления и оповещения.

Принятие решений по пустякам.

Информационный шум.

Что даёт:

Глубокая работа без отвлечений.

Чёткие приоритеты на день.

Планирование и декомпозиция задач.

Медитация или просто тишина.

Слой четвёртый. Смысловой

Это самый мощный, но и самый тонкий слой. Энергия, которая приходит от понимания: то, что ты делаешь, — важно. У тебя есть цель, есть миссия, есть внутренний компас.

Я много лет гнался за результатами, за цифрами, за победами. И только недавно осознал: без большого «зачем» любой успех — пустота. Можно достичь невероятных высот, но если ты не знаешь, зачем тебе это, — в чём смысл?

Смысловая энергия питает всё остальное. Когда есть «почему», находится и «как». Именно здесь рождается та самая «спортивная злость», которая позволяет сделать ещё одно движение, когда сил уже нет.

Что забирает смысловую энергию:

Деятельность, противоречащая ценностям.

Долгая работа без видимого результата.

Отсутствие больших целей.

Ощущение, что ты «просто существуешь».

Что даёт:

Ясное понимание своих ценностей.

Большая цель (не обязательно карьерная).

Ощущение движения к чему-то важному.

Связь того, что ты делаешь сейчас, с тем, кем ты хочешь стать.

Энергетический аудит: с чего начать

Ты не сможешь управлять энергией, пока не начнёшь её измерять. Я предлагаю простую диагностику, которую можно сделать прямо сейчас.

Возьми лист бумаги или открой заметки и честно ответь на несколько вопросов:

Физика: Когда я в последний раз высыпался? Что я ем? Сколько двигаюсь? Чувствую ли я своё тело или оно для меня просто средство передвижения?

Эмоции: Кто из окружающих меня заряжает, а кто — высасывает? Сколько времени я провожу в тишине и уединении? Что меня радует по-настоящему?

Ментал: Сколько раз за день я отвлекаюсь на уведомления? Есть ли у меня время на глубокую работу без помех? Как быстро я устаю от умственной деятельности?

Смысл: Зачем я делаю то, что делаю? Куда я иду? Есть ли у меня образ желаемого будущего, который меня зажигает?

Эти вопросы не про «правильно» или «неправильно». Они про диагностику. Если ты не знаешь, где у тебя утечки, ты никогда не сможешь их заткнуть.

Главный вывод главы

У тебя всегда ровно столько энергии, сколько ты умеешь сохранять и восполнять. Ни один внешний источник не заменит тебе внутреннюю систему управления ресурсами. Можно купить самый дорогой болид, нанять лучших механиков, но если ты сам не знаешь, как заправляться — финиша не видать.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.