

Автор: Васильев Александр

ФОРМУЛА УСПЕХА **ЖИЗНЬ НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ**



Александр Васильев

Формула Успеха: жизнь на полной скорости

<https://litres.ru/73976221>

SelfPub; 2026

Аннотация

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.

Содержание

Глава 1. Вступление: почему я решил написать эту книгу	4
Глава 2. Каркас безопасности: о чём эта книга и как её читать	7
Глава 3. Инструкция, которую нам забыли выдать	10
Глава 4. Три режима твоего двигателя: нейтраль, поток и цель	15
Глава 5. Ходовая часть: привычки как основа движения	20
Глава 6. Топливо: откуда брать энергию и куда она уходит	27
Конец ознакомительного фрагмента.	34

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 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 эффек-

тивности. 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 вставать 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 врываемся 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 про-

кручиваются 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 обращающая 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: **замирание 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 внут-

ри 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 «нейтрали», 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 ра-

ботають без твоего участія, як хороша підвеска, яка згладжує нерівності дороги.

Це геніальний механізм економії енергії. Якщо б кожне діяння приходилося обдумувати свідомо, мозок плавився б від перевантаження вже до полудня. Тому природа перевела більшу частину нашої активності в автопілот.

Але у цього механізму є зворотний бік: **автопілот не питає, куди ти хочеш їхати**. Він просто їде по прокладеній колії. І якщо ця колія веде не туди — ти все одно будеш катитися по ній, поки свідомо не втручаєшся в управління.

Отже головний висновок: **наше поведіння — це по суті набір раніше сформованих і доведених до автоматизму звичок**. Хто ти сьогодні — це сума твоїх звичок. Твої результати, твоє здоров'я, твої стосунки, твій дохід — все це похідна від того, що ти робиш регулярно, не задумуючись.

Тому навик управління звичками стає **системообразуючим**. Це база, з якої починаються будь-які зміни в житті. Можна скільки угодно ставити цілі, візуалізувати успіх і читати мотиваційні книги, але якщо твої щоденні автоматичні дії залишаються тими самими — ти будеш їхати в ту ж точку.

Чому звички — це ходова частина

Повернемося до нашого автомобіля. Ходова частина визначає, як машина контактує з трасою. Від неї залежить сцепле-

ние, 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 риту-

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 посте-

пенно 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 спра-

шивают 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 уведомление? 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.