



УДК 301(076)
ББК 60.5 я73

ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРАКТИКИ: ПРИЧИНЫ ТРАНСФОРМАЦИИ В СОВРЕМЕННОМ ОБЩЕСТВЕ

Н.А. Николенко

В статье анализируются причины освоения женщинами новых социальных практик, оказывающих влияние на трансформацию общественного сознания в сфере гендерных стереотипов (на примере женщин-автоводителей).

Ключевые слова: общественное сознание, гендерные стереотипы, женщины-автоводители, современное российское общество, преодоление стереотипов, социальные практики.

В современном российском обществе произошли значительные преобразования, детерминирующие изменения в общественном сознании, в том числе и в сфере гендерных представлений. Ожесточение конкуренции на рынке труда, необходимость выполнения родительских функций, независимо от семейного положения женщины, вынуждают представительниц прекрасного пола осваивать новые виды деятельности, стараясь не уступать мужчинам в качественных характеристиках рабочей силы. В процессе освоения новых профессий ранее считавшихся «чисто мужскими» (военный, пожарный, политик, водитель) женщине необходимо доказывать окружающим, что она способна водить автомобиль не хуже мужчин, т.к. вождение всегда было прерогативой последних. По результатам исследования ИЦ портала SuperJob.ru проведённого в феврале 2008 года, было выявлено, что «самая мужская» профессия – это персональный водитель (99% претендентов на эту должность – мужчины). В то же время определенный интерес вызвал тот факт, что среди 50 исследованных профессий не оказалось ни одной стопроцентно мужской, на которую бы не претендовали женщины [1]. Женщины в силу разных причин начинают активно осваивать традиционно мужскую роль «добытчика», в то время как мужчины в отношении к семей-

ным обязанностям в своем большинстве стараются сохранить традиционно нейтральное отношение. В результате актуальной остается проблема для женщин «двойной нагрузки» – совмещения профессиональных и домашних функций (выполнение работы по дому, воспитание детей, забота о престарелых родителях и т.д.). Таким образом, социальные роли современных мужчин и женщин в приватной сфере изменяются более медленно по сравнению с ситуацией в публичной сфере, хотя и ней процессы преодоления асимметрии ролей мужчин и женщин идут не слишком быстро и сопровождаются рядом трудностей.

Как было отмечено выше, необходимость совмещения семейных и профессиональных функций и эффективное их выполнение, вынуждает женщин изыскивать возможность экономии времени. Одним из таких способов является наличие автомобиля и умение его вождения. Однако, отношение в обществе к женщине как автомобилистке, в силу укоренившихся гендерных стереотипов остается двойственным. Но, несмотря на стереотипное отношение социума к женскому вождению, стремление современных женщин к освоению данной сферы деятельности возрастает. Так, по результатам опроса ФОМ «Автомобиль в жизни россиян», в 2008 г. автомобили имели 39% российских семей. Мужчины преобладали среди водителей (81%), превышая число «женщин за рулем» более чем в пять раз (19%) [2]. В настоящее время ситуация меняется, о чем, в частности, свидетель-

ствуют результаты социологического исследования, проведенного в г. Волгограде еще в 2010 г. Исследования проводились методом анкетного опроса (240 человек) и блиц - опроса (120 человек). В целом выборка строилась по квотному принципу, классифицирующему население по основным социально-демографическим показателям: пол, возраст, профессия. В результате был выявлен половозрастной состав водителей опрашиваемой группы, стаж вождения, затруднения при овладении навыками вождения, отношение респондентов-водителей к женщинам-автоводителям. Все эти аспекты отражены в нижеприведенных рисунках, анализ которых позволяет сделать ряд выводов. В частности, сравнительный анализ возрастных категорий позволяет констатировать, что женщины всех возрастов активно осваивают практику вождения автомобиля, а в некоторых возрастных группах (от 21 до 25 лет и от 41 года до 50 лет) даже опережают мужчин (рис. 1), но по стажу вождения в целом отстают (рис. 2).

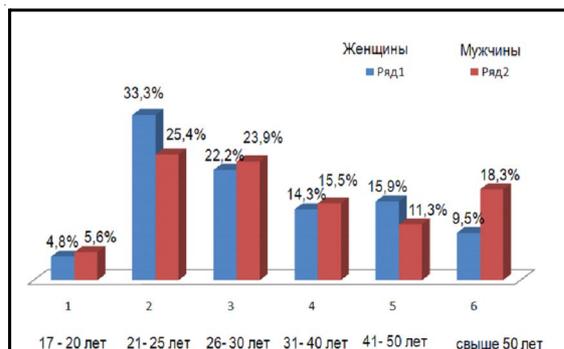


Рис. 1. Возраст опрошенных респондентов-автоводителей

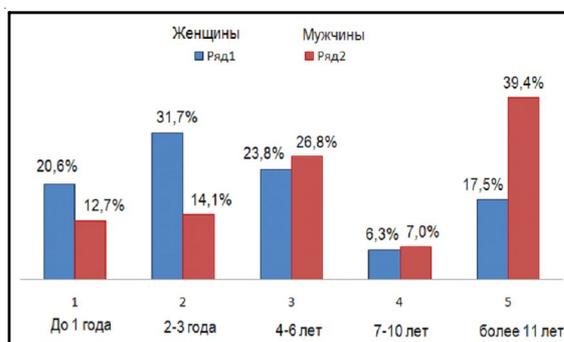


Рис. 2. Стаж вождения опрошенных респондентов-автоводителей

В то же время социологический опрос показал, что затруднения при освоении теории и практики вождения в большей степени испытывают женщины. Так, экзамен на право вождения автомобиля показал, что мужчины при сдаче теоретической части испытывали по сравнению с женщинами сложности в два раза меньше (мужчины – 14,3%, женщины – 22,2%), а практической части в три (мужчины – 12,8%, женщины – 38,1%) (рис. 3).

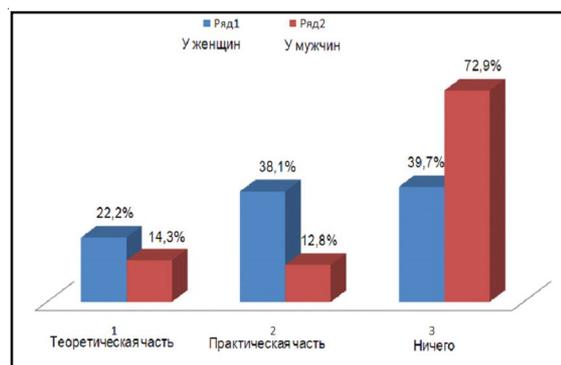


Рис. 3. Затруднения, вызываемые при сдаче экзамена на право вождения автомобиля

По мнению автоинструкторов (55,6% из общего числа опрошенных респондентов данной категории), сложность в сдаче теоретической части у подавляющего большинства мужчин (71,4%) связана с «излишней самоуверенностью». У женщин при аттестации на приобретение права вождения автомобиля вызывает затруднение испытательный маршрут в условиях реального дорожного движения (в городе). Кроме того, было отмечено, что в подавляющем большинстве мужчины, по сравнению с женщинами, быстрее осваивают практику вождения. Женщины хоть и медленнее, но трудности преодолевают. Кроме того, они более ответственно относятся к обучению на водительских курсах, более старательны и аккуратны по сравнению с мужчинами.

В настоящее время в городе Волгограде работают 65 автошкол. Общий срок обучения в автошколах города Волгоград обычно составляет 2,5–3 месяца. По мнению же самих инструкторов оптимальный срок обучения должен быть не менее 6 месяцев с индивидуальным подходом к каждому. За это время проходят теорию (Правила дорожного движения, технические особенности автомобиля, оказа-

ние первой медицинской помощи), практику (учебная езда на автодроме и в городе), а также сдают внутренние экзамены. Для женщин количество часов обучения в этот срок оказывается не достаточным и они обращаются за дополнительными занятиями к инструкторам автошкол. Как правило, мужчины этой практикой не пользуются. Специальных программ по обучению вождения автомобиля женщин или мужчин не существует в нашем городе. Курсы экстремального вождения есть в 3-х автошколах города и, как правило, на этих курсах присутствуют лишь мужчины. Тем не менее, инструктора автошкол считают, что подобный факт не следует интерпретировать в том смысле, что женщины менее способны к обучению. Обучение всегда должно быть индивидуальным и не зависит от индивидуальных особенностей и способностей конкретного индивида, а не от пола индивида. По утверждению автоинструкторов, подавляющее большинство женщин, обучающихся вождению автомобиля, относятся к возрастной группе от 26 до 30 лет (46,2%) и мужчин от 21 до 25 лет (55,6%). Следует также отметить, что женщин сдающих экзамен на право вождения автомобиля более чем с двух попыток в 2,7 раза меньше, чем мужчин. В целом же, большинство учащихся автошкол (как мужчины, так и женщины) сдают экзамен с первого раза (рис. 4).

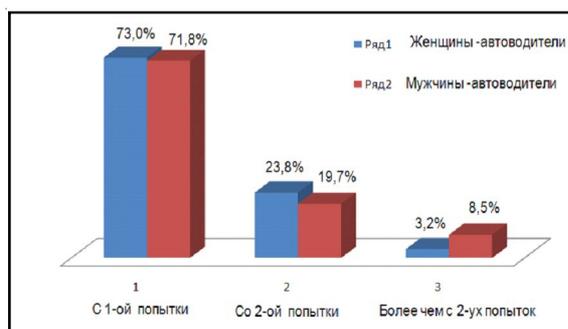


Рис. 4. Процент опрошенных респондентов-автоводителей, сдавших экзамен

Анализ вышеприведенных фактов позволяет прийти к заключению, что респонденты обоих полов успешно справляются с трудностями, возникающими в процессе обучения в автошколе.

Что же касается отношения разных групп социума к женщинам-автоводителям, то здесь выявляется следующая ситуация. Более поло-

вины представителей автомобилистов сильного пола относятся к женщинам-автоводителям нейтрально (50,7%), почти одна четвертая часть - позитивно (24%), 7% мужчин затруднились оценить способности женщин к вождению, и лишь 18,3% подчеркнули отрицательное отношение. Дамы (55,6%) реагируют более позитивно на представительниц слабого пола, не побоявшихся сесть за руль и умеющих хорошо управлять транспортным средством (см. рис. 5). Что касается пешеходов, то 46,8% прохожих, от общего числа опрошенных, относятся к женщине- автоводителю позитивно, 33% -нейтрально, и лишь 14,9% негативно. При этом 88,8% респондентов высказались за то, чтобы женщина водила автомобиль, и лишь 11,2% прохожих выступили против. Аргументы в пользу «за» были следующие: «Женщины аккуратнее водят, не превышают скорость», «Равноправие должно быть во всех сферах между мужчиной и женщиной», «Сегодня без автомобиля не обойтись», «Очень много одиноких женщин, которым приходится брать на себя дополнительные заработки», «Много дел...», «В течение дня нужно бывать в разных местах. На общественном транспорте не успеешь», «В отпуске необходим сменный водитель: долгая дорога, например, поездка на море». В защиту отрицательной позиции высказывания сводились к стереотипам: «Женщины за рулем на 99,9% обезьяны с гранатой», «Практически все обладают плохой реакцией», «Не умеют женщины водить хорошо».

В то же время более половины женщин-автоводителей (55,6%) оценивают мужчин за рулем позитивно и считают их хорошими водителями.

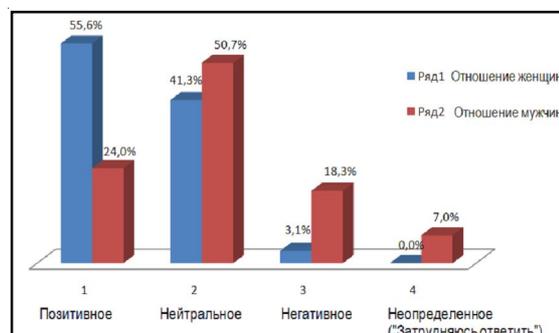


Рис. 5. Отношение респондентов-автоводителей к женщине-автоводителю

В свою очередь, большинство мужчин-автоводителей, ежедневно наблюдающих за практикой вождения женщин, также позитивно относятся к ним. Исключение составляют лишь 18,3% мужчин, которые не склонны рассматривать женщину в качестве умелого водителя и весьма негативно относятся к умению женщины управлять автомобилем (см. рис. 5, 6). При этом почти половина респондентов-мужчин (49,3%) считают себя лучшими водителями по сравнению с женщинами, и лишь 4,2% мужчин считают, что женщина управляют транспортными средствами лучше них.

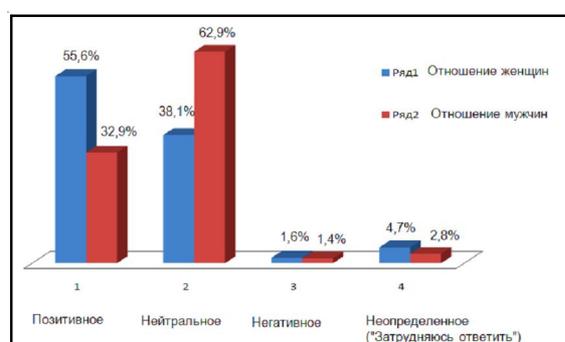


Рис. 6. Отношение респондентов-автоводителей к мужчине-автоводителю

Таким образом, распределение мнений респондентов свидетельствуют о том, что одни (выступающие «за») констатируют изменение условий жизнедеятельности людей в современном обществе, а следовательно и естественную необходимость изменения представлений о социальных ролях женщин. Другие (выступающие против) не замечают происходящих изменений и придерживаются представлений о том, что половые различия влияют на способности и умения человека, и поэтому мужское доминирование в обществе представляется естественным.

Особый интерес представляет мнение самих представительниц прекрасного пола к тем из них, кто решился сесть за руль. Отношение это нельзя оценить неоднозначно. Среди женщин имеются такие, на кого оказал большое влияние стереотип о несостоятельности женщины как водителя. Так, 17,5% женщин считают, что мужчины водят автомобиль лучше них. Видимо, отношение агрессивно

настроенных участников дорожного движения, демонстрирующих свое крайне негативное отношение к женщине за рулем, привело к тому, что даже автолюбительницы с водительским стажем более 11 лет убеждают себя и других в своей несостоятельности, приводя такие аргументы в защиту своей позиции, как «Мужчины всегда чем-то управляли: лошадью, автомобилем... У них больше практики», «Не умеют женщины водить хорошо : путают, где левая сторона, где правая...».

Лишь незначительная часть женщин (1,6 %) уверены в том, что они водят автомобиль лучше мужчин (аккуратнее, осторожнее, внимательнее, вежливее на дорогах). Подавляющее же большинство женщин-автоводителей (57,1%) считают, что в зависимости от ситуации бывают лучшими и женщины, и мужчины (рис. 7).

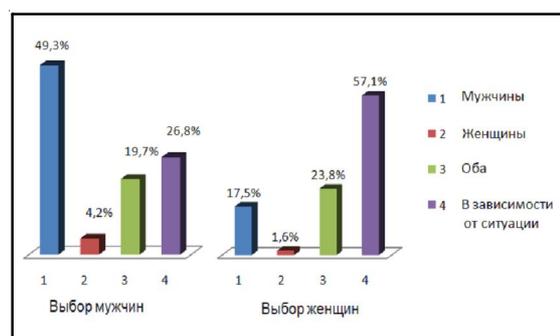


Рис. 7. Мнение респондентов-автоводителей по поводу выбора лучшего водителя

Исходя из практики автоводителей, чаще всего создают аварийную ситуацию на дорогах, по мнению большинства, водители маршруток. Так считают 46,1% женщин-автоводителей, 39,5% мужчин-автоводителей и 21,7% пешеходов, из общего числа опрошенных пешеходов. Причем практически половина пешеходов (49,4%) / попавших в ходе проведения социологического опроса волей случая в данную категорию/ водят автомобиль (из них 9,9 % составили женщины и 39,5% мужчины). Следует подчеркнуть, что водителями маршруток, за редким исключением, являются мужчины (при проведении социологического опроса не было зафиксировано ни одной женщины, которая бы водила маршрутку).

Основными виновниками аварий на дорогах считают мужчин 13,7% женщин- авто-

водителей, 5,6% мужчин-автоводителей и 18,9% пешеходов. В качестве основных виновников аварий видят женщин водителей 2% женщин-автоводителей, 16,1% мужчин-автоводителей и 7% пешеходов. Практически половина опрошенных 20,6% женщин-автоводителей, 12,9% мужчин-автоводителей и 15,4% пешеходов считают, что пешеходы чаще всего создают аварийную ситуацию на дорогах. Согласно анализу дорожно-транспортных происшествий за 12 месяцев 2009 года одной из причин ДТП по г.Волгограду является нарушение ПДД пешеходами (20,2%), из них самыми нарушаемыми районами были Дзержинский и Тракторозаводской районы. На вопрос: « Кто чаще всего создают аварийную ситуацию на дорогах?» водителями (женщинами и мужчинами) были даны ответы, представленные в комментариях:« Молодые люди, независимо от пола, с агрессивным вождением», «Пьяные водители», «Те, у кого нет культуры вождения», «Не опытные, начинающие водители», «Виноваты не водители, а плохие дороги» (указывали мужчины), «Спешащие водители». Пешеходы отвечали так: «Те, кто на дорогих машинах», «Лихие водители», «Блондинки». Анализ высказываний позволяет отметить, что лица, имеющие практику вождения, выделяли причины, не имеющие гендерной окраски (исключение составляли лица, использующие в своих суждениях штампы стереотипного мышления: «виноваты «блондинки»).

Интересной представляется также практика технического обслуживания водителей. К примеру, больше половины мужчин водителей (59,2%) постоянно осматривают и устраняют неполадки в своем автомобиле, в то время как из женщин это делают только 19,2%. Одна четвертая часть опрошенных женщин (25%) в случае незначительной неполадки обращаются либо за помощью к мужу, который следит за автомобилем, либо устраняют ее, когда подходит время технического осмотра. То есть, женщины, осознавая тот факт, что они «отнюдь не асы в автослесарном искусстве», предпочитают обращаться на СТО, где их автомобили обслуживаются профессионалы (34,3%) или к родственникам (45,7%). И лишь 10% женщин способны устранить неполадку самостоятельно и 10% готовы обратиться за

помощью к проезжающему мужчине (см. рис. 8). По мнению же инструкторов автошкол (71,4%), женщина должна уметь устранять мелкие неполадки в своем автомобиле. На самом деле, в сегодняшнем разнообразии марок и моделей автомобилей диагностировать поломку очень сложно даже специалисту-механику. Поэтому предъявляемое требование к современному водителю может носить лишь рекомендательный характер.

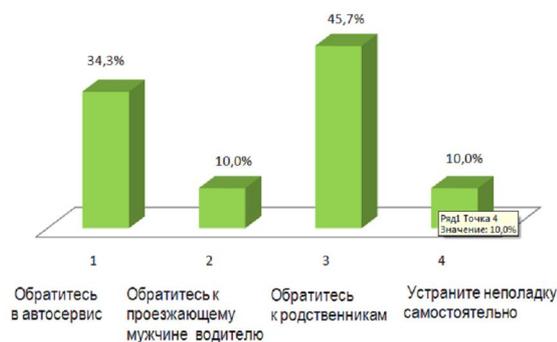


Рис. 8. Распределение ответов женщин-автоводителей по вопросу: «В случае появления мелких неисправностей в Вашем автомобиле Вы обратитесь...»

Несмотря на то что ранее в общих чертах были упомянуты причины, побудившие женщин сесть за руль автомобиля, хотелось бы остановиться на этом вопросе более подробно, используя данные, полученные в ходе проведения социологического исследования. Анализ полученных социологических данных позволил выявить ряд причин объективного и субъективного характера. В первую группу следует включить, прежде всего, *причины производственной необходимости* (12,2% женщинам автомобиль необходим для выполнения профессиональной функции, либо для поиска в дальнейшем работы, напрямую или косвенно связанной с умением вождения автомобиля); *потребность в создании удобного и комфортного способа передвижения* (16,2% женщин рассматривают автомобиль как удобное индивидуальное транспортное средство, предоставляющее возможность быстро добраться до работы, учебы, не используя переполненный общественный транспорт); *потребность в необходимости сэкономить силы и время для успешного выпол-*

нения профессиональных и хозяйственно-бытовых функций (33,8% женщин отметили, что они рассматривают освоение практики вождения автомобиля, как жизненную необходимость, при выполнении двойной нагрузки). К группе субъективных факторов, следует отнести *желание привлечь к себе внимание представителей другого пола* (4,1% респонденток освоили практику вождения автомобиля потому, что считают - женщина за рулем привлекает внимание мужчин); *желание получить удовольствие от управления автомобилем* (71,4% женщин и 66,2% мужчин получают удовольствие от вождения автомобиля, потому что мечтали об этом с детства, испытывают страсть к технике и скорости, либо считают автовождение абсолютно необходимым в современной жизни навыком). При этом следует подчеркнуть, что причины объективного характера преобладают у большинства водителей обоих полов. Так, из 1,6% женщин, которые не получают удовольствия от вождения автомобиля, но садятся за руль потому, что автомобиль - удобное средство передвижения (66,7%) и экономит время (26,7%). Из 2,8% мужчин, не испытывающих удовольствия от управления автомобилем, 23,8% вынуждены садиться за руль из-за производственной необходимости, а 54,2% потому, что признают автомобиль удобным средством передвижения. Самочувствие респондентов в процессе вождения и после него может свидетельствовать о том, что и мужчины и женщины в целом справляются с водительскими обязанностями и отказываться от них причин не имеют. Так, 88,7% мужчин и 48% женщин утверждают, что чувствуют себя уверенно за рулем (и лишь 10% женщин и 1,4% мужчин признались, что не совсем уверены в своих навыках вождения). 84,1% женщин и 93% мужчин чувствуют себя нормально после вождения автомобиля (и лишь 12,7% женщин и 7% мужчин находятся в возбужденном состоянии. Стрессовое состояние во время управления автомобилем и усталость после испытывают только 1,6% женщин).

Что касается культуры поведения на дороге, то практически одинаковое количество автоводителей мужчин и женщин отметили, что всегда соблюдают правила дорожного движения (соответственно 33,8% и 34,9%)

Остальные честно сознались, что иногда их нарушают.

Еще в 2001 году было введено в действие постановление запрещающее водителям использовать мобильные телефоны во время управления автомобилем, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук (*hands-free*). Однако, количество людей, любящих пообщаться в дороге, так и не уменьшилось (штраф за нарушение этого правила составлял 20 рублей). Автоводители, принявшие участие в нашем исследовании, в большинстве своем не являются исключением: разговаривают по мобильному телефону во время движения автомобиля 52,4% женщин - автоводителей и 70,4% мужчин - автоводителей. Причем постоянно из их числа разговаривают по мобильному телефону 24,5% мужчин-автоводителей; от случая к случаю – 38,8% мужчин-автоводителей и 43,8% женщин-автоводителей; и только в экстренных случаях мобильный телефон во время движения используют 36,7% мужчин-автоводителей и 56,2% женщин-автоводителей.

Целью введения более жесточенных санкций согласно федеральному закону «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»³, в отношении водителей, пользующихся мобильными телефонами во время движения автомобиля, является повышение безопасности на дорогах, ведь разговор по сотовому телефону отвлекает внимание водителя, а, следовательно, создается потенциальная опасность возникновения аварийной ситуации.

Сегодня законы, запрещающие пользоваться мобильными телефонами за рулем автомобиля, действуют во многих странах мира. Санкция за использование за рулем телефона, не оснащенного устройством *hands-free*, в настоящее время составляет, согласно принятому закону, 300 руб. [3]. Однако ее планируют увеличить в 10 раз.

Эксперты по безопасности считают, что водителей отвлекает от дороги не столько необходимость держать рукой мобильный телефон, сколько сам разговор. Неважно, пользуется водитель трубкой или устройством *hands-free* – риск аварии при общении за рулем увеличивается в несколько раз. В настоящее вре-

мя в России не фиксируется причина автокатастроф, связанная с невнимательностью водителей, разговаривающих за рулем по мобильному телефону. Основными причинами ДТП в г. Волгограде согласно сведениям по дорожно-транспортным происшествиям за 12 месяцев 2009 года являются: превышение скорости (7,8%); несоблюдение очередности проезда (15,4%); нарушение ПДД пешеходами (20,2%); неудовлетворительные дорожные условия (36,4%); УНС (6,4%). По мнению сотрудников ГИБДД, принявших участие в социологическом исследовании, основными причинами, влияющими на ДТП, являются: нарушение ПДД водителями (63,3%), нарушение ПДД пешеходами (24,1%), неудовлетворительного состояния улиц и дорог (12,6%). Чаще всего водители нарушают скоростной режим (25,7% случаев), оказываются в состоянии алкогольного опьянения (15,8%), выезжают на сторону дороги, предназначенную для встречного движения (39,9%). Основной причиной ДТП с участием женщин, по мнению сотрудников ГИБДД, является их излишняя осторожность и медленная езда с низкой скоростью. При этом они указывают на то, что у женщин участвующих в дорожно-транспортных происшествиях реже наступают тяжкие последствия. Они чаще участвуют в авариях с повреждением транспортных средств. «...В силу повышенной эмоциональности и меньшей физической выносливости они / женщины / значительно менее адекватно реагируют на экстремальные условия и опасные ситуации» [4]. Волгоградские сотрудники ГИБДД оценили женщину как законопослушного водителя, чаще, чем мужчины, соблюдающего правила дорожного движения (ПДД), но с излишней осторожностью (42,8%). Было также отмечено, что возраст (78,5%) и стаж вождения (83%) влияет на нарушения ПДД. Чаще всего ПДД нарушаются возрастной группой от 17 до 25 лет. «Зачастую это обусловлено отрицательными возрастными проявлениями: склонностью к превышению скорости, лихачеству, управлению транспортом в состоянии опьянения, то есть к грубым, сознательно противоправным действиям, усугубляющимся тем, что водители соответствующей возрастной группы – это одновременно и начинающие водители» [5], не имеющие достаточного опыта в управлении транспортными сред-

ствами, со стажем вождения 1–2 года. В целом, состояние безопасности дорожного движения сотрудники ГИБДД оценили как неудовлетворительное, несмотря даже на то, что согласно анализу по дорожно-транспортным происшествиям за 12 месяцев 2009 года в г. Волгограде по сравнению с 2008 годом количество ДТП уменьшилось на 9,7% [Там же].

Подводя общий итог вышесказанному, следует подчеркнуть, что овладение женщиной мастерством управления автомобилем в современных условиях детерминируются объективными и субъективными причинами. И в целом сфера вождения, по-прежнему, оценивается с позиции допустимости дамского участия в ней, как практика относительной свободы и самовыражения. И хотя способности женщины к освоению автомастерства, как подтверждают результаты социологического исследования, не вызывают сомнения, все же в обществе встречаются индивиды (причем, как среди мужчин, так и среди женщин), которые находятся под влиянием предрассудков и стереотипов. Но постепенно под давлением повседневной практики гендерные стереотипы отступают. Данные тенденции, зафиксированные представителями научного мира, объясняются учеными различным образом. В частности, Ж. Бодрийяр в свое время писал, что автомобиль – особый внешний элемент системы вещей, который по «позиционной значимости» может быть сравним лишь со всей «сферой домашнего быта». Он одновременно сочетает в себе «повседневный быт», возможность передвижения и скорости, предоставляя дополнительные функции удовольствия. Таким образом, машина не просто противостоит дому, образуя вторую половину повседневного быта, она и сама представляет собой особое жилище, недоступное для посторонних; это замкнуто-интимная сфера, без обычных черт уюта, с острым чувством формальной свободы, с головокружительной функциональностью [6]. Используя данное высказывание в качестве основания для развития мысли, вполне допустимо утверждать, что для женщины автомобиль, с одной стороны, становится предметом «совсем другой жизни»: удобства, свободы, самостоятельности, самодостаточности, смелости (т.к. не бояться водить – значит быть не хуже

мужчин), а с другой – представляет собой привычную частную сферу, в которой женщина может чувствовать себя «хозяйкой». Подобный способ существования и самопрезентации подкрепляется новой жизненной стратегией, связанной с доступностью материальных ресурсов, со свободой от контроля предрассудков и служит механизмом, нацеленным на сокрушение гендерного неравенства. Позиции в обществе все больше завоевывает «автономная» женщина, которая начинает контролировать свою жизнь, более удобно и комфортно организует свой быт, более независимо распоряжается своим временем, получает возможность совершать сознательный выбор в пространствах частного и публичного, в частности, осваивая легитимные способы получения высокооплачиваемой работы [7].

В заключении следует особым образом подчеркнуть, что освоение индивидами новых социальных практик постепенно приводит к изменению общественного сознания и самосознания индивида. А предложенный вниманию материал позволяет проследить процесс преодоления гендерных стереотипов на примере женщин-автоволокителей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Исследовательский центр портала SuperJob.ru//« Не женское это дело...» [Электронный ресурс].-21.02.2008-Режим доступа : <http://www.SuperJob.ru/research/news/718/>
2. База данных ФОМ/Автомобиль в жизни россиян [Электронный ресурс].- 05.06.2008 - Режим доступа: <http://bd.fom.ru/report/map/d082223>
3. Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», принятый Государственной думой 6 июля 2007 г., одобренный Советом Федерации 11 июля 2007 г. Поправки вносятся в ст.12 Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП).
4. Психология и безопасность / М.А. Котик. – Таллин, 1981. – С. 94–95.
5. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Российская газета. – 2003. – 11 сент.
6. Бодрийяр Ж. Система вещей. / Перевод и сопроводительная статья С.Н. Зенкина.– М.: Рудомино. 2001
7. Чепурная О. Автономная женщина: жизненная стратегия и ее эмоциональные издержки//Новый быт в современной России: гендерные исследования повседневности. – СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2009. – С. 69–93.

PUBLIC OPINION AND SOCIAL PRACTICERS: THE TRANSFORMATION REASONS IN MODERN SOCIETY

N.A. Nikolenko

In article the reasons of development by women new social the practitioner, influencing transformation of public consciousness in the sphere of gender stereotypes (on an example of women-autodrivfers) are analyzed.

Key words: *public consciousness, gender stereotypes, female autodrivfers, modern Russian society, overcoming of stereotypes, social practitioners.*