

## 북한 주민의 모빌리티와 이동·통치·젠더\*

박민주\*\*

북한 당국의 교통체계 운영 중단으로, 시장화 이후 “아래로부터”의 기술·사회적 실천을 통해 다양한 ‘탈것’, 규칙, 이동 흐름이 창발했다. 모빌리티 관점에서, ‘시장화’란 사람과 물자의 이동이 중앙집권적 수목형에서 수평적 리즘형으로 전환되는 과정으로서, 다음의 의미를 지닌다.

첫째, 밀수, 전유, 비법적 공모, 비공식적 거래 등의 모빌리티 실천은 표면상 규율에 반하지만, 궁극적으로는 북한 체제의 이동권 제한 레짐을 유지해주는 주요 원동력 중 하나다. 다만 통치의 레짐은 주변부만 일부 규제할 뿐, ‘비법’의 중심부에는 큰 영향을 주지 못한다.

둘째, 모빌리티와 관련한 실재, 실천, 현실 세계를 구성하는 정동과 비인간의 영향력은 점차 증대되어 이제 북한 당국의 레짐, 주민의 이성적 예상과 실천, 기존의 기술적 관행을 넘어선다.

셋째, 시장화 이후의 젠더 질서 변화는 여성의 모빌리티가 남성 대비 확대되면서 인식, 태도, 정동 격차 역시 증폭된 결과로 설명된다. 그러나 여성이 이동 전략을 통해 불안계급적 지위를 다소 회복했음에도, 내면화된 모빌리티의 젠더적 정동은 여전히 잔존하고 있기도 하다.

주제어: 북한, 주민, 모빌리티, 교통, 통치, 젠더, 정동, 이동

\* 이 논문은 2020년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2020S1A5B5A16082748).

\*\* 동국대학교 북한학연구소 연구초빙교수.

## 1. 서론

이 연구는 북한 주민의 일상에서 나타나는 '이동'의 양상(모빌리티, mobility, 移動性)과 그에 동반된 기술·사회적 변화를 읽어 내는 작업이다. 배급제 중단 이후 많은 북한 주민은 생존을 위해 몸과 사물을 열심히 움직여 왔다. 중단된 상수도 공급 대신 물동이를 이고 나르는 것부터 여성들의 지역 간 소규모 달리기 장사, 권력기관이 개입하는 대규모 밀수에 이르기까지, 다양한 양상의 이동이 주민 일상에서 전개되었다. 또한 북한 당국이 설계·운영해 온 교통체계가 동력 부족, 유지보수 등의 문제를 겪자 “아래로부터” 새로운 이동 양상들이 등장하였다. 그 결과, 평양에는 시장화 초기와 비교할 수 없이 많은 자동차와 공연 시간에 맞춰 극장 앞에 도열한 택시 무리가 포착된다.<sup>1)</sup> 이러한 “도로교통의 시장화”에도 북한 당국은 주철종도(主鐵從道) 기조에 따라 “정상운영”과 열차 위치추적체계 등을 통한 통제력 강화를 시도 중이다.<sup>2)</sup>

모빌리티는 기술, 사물과 시설, 노선, 이성이라는 이분법적 개념을 넘어 물자, 사람, 인식, 감정, 시공간, 인간관계, 권력 등의 우발적, 비언어적, 물질-사회적 측면을 포괄한다. 가령, 북한에서 웬만한 간부보다는 운전사가 신랑감으로 더 선호된다는 점은 익히 알려져 있으며,<sup>3)</sup> 그간 교통사고를 ‘남의 일’로 보도했던 북한 당국이 “교통질서 위반행위들을 철저히 근절”해야 할 문제로 인정하면서 2023년 도로교통법을

---

1) 진천규, 『평양의 시간은 서울의 시간과 함께 흐른다』(서울, 타커스: 2018), 146~147쪽.

2) 최성원, “경제난 이후 북한 도로교통의 확대(2) 북한 경제난과 북한 육상교통의 변화,” 『남북도로 BRIEF』, 제27호(2022), 8쪽.

3) 정영, “북한 1등 신랑감 ‘장운도’의 뜻은?” 『RFA』, 2018년 8월 8일.

개정된 바 있다.<sup>4)</sup> “늙은이들과 녀성들(중략)에게 자리를 양보”하지 않고 “도로 한복판으로 다니는” 등의 문제들이 심각해졌음을 숨길 수 없는 상황에 이른 것이다.<sup>5)</sup> 이처럼 이동을 둘러싼 기술-사회적 변화들은 북한 주민의 일상에서 매우 활발하게 전개되고 있다.

보다 면밀한 분석을 위해, 이 연구는 다음의 세 가지 질문을 중심으로 논의를 전개해나간다. 첫째, 북한 주민의 모빌리티는 어떠한 방식이며 시장화 이후 어떤 양상이 창발하고 또 어떤 측면이 질서화되었는가? 둘째, 주민의 일상적 모빌리티 변화는 통치(력)와 어떤 관계를 맺는가? 셋째, 시장화 이후 모빌리티는 성별에 따라 얼마나 상이한 정동을 발생시키는가? 생계부양자 여성의 장거리 이동이 잦아지면서, 부부의 세계는 어떻게 재구성되는가?

주요 연구 방법은 북한이탈주민 44명과 반구조화된 인터뷰이다. 동국대학교 IRB 승인에 따라 연구를 진행하였고 개인의 이동 및 운반 경험, 지역, 연령, 결혼 여부 등을 고려하여 눈덩이 표집(Snow Bowling)으로 참여자를 모집하였다. 가능한 최근 탈북하였거나 다양한 이동-운반 경험자, 오토바이·자동차 운전경험자(운전)나 그 가족(가족), 지역 간 이동 경험자(장거리, 출장, 장사, 역무 등)를 섭외하였다. 인터뷰 주요 내용은 재북 당시의 이동, 운반, 운전 등의 직간접적 경험과 소회, 느낌, 기술 숙련 등이다. 운전수 경험 등 개인 특정 위험이 큰 정보는 참여자 보호차 직접 인용과 상세 기술을 삼갔다. 또한 지면 제한상 핵심을 압축적으로 담고 있는 소수의 발화만 직접 인용할 수 있었다. 전체 참여자의 인구학적 특성은 <표 1>과 같다.

---

4) “조선민주주의인민공화국 최고인민회의 상임위원회 상무회의 진행,” 『로동신문』, 2023년 3월 22일.

5) “사회질서와 공중도덕을 량심적으로 지키자,” 『로동신문』, 2023년 2월 12일.

〈표 1〉 참여자의 인구학적 정보

사례	탈북 시점	지역	성별	경험	사례	탈북 시점	지역	성별	경험
1	2010년대 중반	양강	여	장거리	23	2010년대 후반	양강	여	가족
2	2010년대 초반	평양	여	-	24	2010년대 후반	양강	여	가족
3	2010년대 후반	양강	여	장사	25	2000년대 후반	함북	여	장사
4	2010년대 중반	양강	여	-	26	2000년대 후반	함북	여	역무
5	2000년대 중반	함북	여	운전	27	2010년대 초반	함북	남	출장
6	2010년대 후반	함북	여	장거리	28	2010년대 후반	양강	여	-
7	2010년대 초반	함북	여	-	29	2010년대 초반	양강	여	장사
8	2010년대 초반	양강	남	출장	30	2010년대 중반	함북	여	-
9	2010년대 초반	평남	남	장거리	31	2000년대 중반	평양	남	군인
10	2010년대 중반	평남	여	장사	32	2010년대 후반	양강	여	-
11	2010년대 후반	양강	여	운전	33	2010년대 초반	양강	여	여행
12	2010년대 후반	평남	남	장거리	34	2010년대 초반	양강	여	-
13	2010년대 후반	함북	남	장거리	35	2010년대 초반	양강	여	장사
14	2000년대 후반	평양	남	출장	36	2010년대 후반	평양	여	장거리
15	2010년대 초반	함북	여	가족	37	2010년대 초반	평양	남	운전
16	2010년대 후반	양강	여	가족	38	2000년대 후반	함북	여	가족
17	2010년대 후반	황남	여	장사	39	2000년대 중반	함북	여	가족
18	2010년대 후반	양강	남	장거리	40	2010년대 후반	양강	여	-
19	2010년대 중반	양강	여	장사	41	2000년대 후반	양강	여	장사
20	2010년대 후반	황남	남	장거리	42	2000년대 중반	평남	여	장사
21	2010년대 후반	평남	여	장거리	43	2010년대 중반	양강	남	장사
22	2010년대 후반	평양	여	-	44	2010년대 후반	함북	여	운전

자료: 저자 작성.

## 2. 이론적 배경 및 선행연구 검토

2024년 2월 28일까지 RISS 검색 결과, 북한 주민의 일상적 이동경험이나 뒤에서 다룰 존 어리(John Urry)의 이론처럼 기술·사회적 관점에서 모빌리티를 다룬 선행연구는 찾기 어렵다. 다만 북한 당국의 관련 법제 및 인식,<sup>6)</sup> 주민의 교통안전 인식,<sup>7)</sup> 통일 및 교류 대비 교통체계 분석<sup>8)</sup> 등의 주제가 논의되었다. 이외에 통일연구원이 매년 발간하는 북한인권백서에서 이동권 제한과 관련하여 주민의 교통 접근성을 간략하게 파악하고 있는 정도이다.<sup>9)</sup> 따라서 이 연구는 관점을 달리하여, 물리적 이동 양상과 북한 내부의 사회적 변화를 함께 살펴볼려 한다.

### 1) 모빌리티 개념

존 어리(John Urry)는 '탈것'과 물리적 이동에 한정되었던 '모빌리티

- 
- 6) 문인철·송영훈, “북한 정권의 도로교통안전 관점 변화 연구, 1945~2017,” 『북한학연구』, 제14권 1호(2018), 87~120쪽; 안병민, “북한 교통법제의 동향과 남북 교통법제 통합의 과제,” 『북한법연구』, 16(2015), 463~478쪽.
  - 7) 문인철·송영훈, “교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도,” 『통일과 평화』, 제10권 2호(2018), 157~192쪽.
  - 8) 김성민·서장원·오명찬·양아란·송재준·박형동, “북한 광물자원 교류를 위한 GIS 기반의 북한 교통 인프라 네트워크 분석,” 『한국자원공학회지』, 제57권 2호(2020), 159~167쪽; 송영훈·문인철·박길수·정금숙, “통일대비 교통안전 정책 연구: 북한이탈주민의 교통안전인식 인터뷰를 중심으로,” 『Journal of North Korea Studies』, 제4권 2호(2018), 233~259쪽.
  - 9) 이우태·이금순·이규창·정은아·나용우·최규빈·이야영·윤훈희·노현우·탁민지, 『북한인권백서 2023』(서울: 통일연구원, 2023), 110~120쪽.

(mobilities)'의 의미를 전환하여 비인간의 영향력, 눈에 보이지 않는 가상을 포함한 모든 움직임, 이동의 사회적 측면까지 포괄하도록 재개념화하였다.<sup>10)</sup> 그는 다섯 가지 상호의존적 모빌리티가 사회와 생활세계를 구성한다고 보았다. 첫째, 직장, 여가, 이주, 탈출 등 사람들의 신체적 여행, 둘째, 선물, 상품, 기념품 등 사람이 주고받는 사물의 물리적 움직임, 셋째, 이미지의 영향을 받는 상상의 여행, 넷째, 실시간 가상 여행, 다섯째, 메시지, 문자, 편지, 전화, 모바일을 통한 개인 간의 의사소통이다. 이 글은 초기 연구로서 집중적 논의를 위해 첫째, 둘째 유형에 초점을 맞춘다.

어리가 제시하는 '모빌리티'는 인간-비인간 혹은 기술-사회가 불규칙하게 얽힌 관계로서 각 개체의 속성 변화 없이<sup>11)</sup> 새로운 사건, 조직, 행위, 인식변화 등을 동반하게 된다. 가령, 비즈니스는 대면이어야 한다는 믿음은 특정 모빌리티에 우선순위를 두게 하며, 간헐적 여행은 느슨한 관계의 가족들이 서로 뭉치게 도와주는 등 유대관계를 지속시킨다.<sup>12)</sup> 그러므로 모빌리티는 그 자체로 일상이며, 세계를 이해하는 하나의 관점이다. “단순히 운동하는 것(the motion), 움직이는 것(the movement), 이동하는 것(the mobile)” 너머의 관계맺기와 그 메커니즘, 관계맺기에 따른 위치변화를 의미한다.<sup>13)</sup> 어리에 따르면 모빌리티란 기술, 물리적 변화, 실제 이상으로 다양한 비언어적 변화, 움직임, 사회·기술적 힘이 교차하는 장(場)으로서 상시적·다면적으로 구성되는

---

10) John Urry, *Mobilities*(Cambridge: Polity Press, 2007), p.47.

11) *Ibid.*, p.55.

12) John Urry, *Mobilities*, p.48.

13) 이용균, “모빌리티와 일상의 세계: 복잡성, 리듬, 정동,” 고민경 외, 『모빌리티 생활세계학: 테크놀로지 도시공간 공동체』(서울: 엘피, 2021), 297쪽.

것이다. 이러한 모빌리티 개념은 북한 사회변화를 ‘이동, 운반’이라는 키워드를 통해 시공간, 생활양식, 인식과 가치관, 태도 변화는 물론 그에 연관된 비언어적, 비가시적(invisible) 세계까지 입체적으로 파악할 수 있도록 돕는다.

## 2) 모빌리티의 실천과 정동

모빌리티는 다양한 인간과 비인간의 느슨한 배열로서, 존재들 사이에는 언어나 이성만으로 설명될 수 없는 불명확한 힘, 곧 ‘정동’이 존재의 “사이(in-between-ness)”에서<sup>14)</sup> 발생하고 또 흐른다. 정동이란 존재가 서로 “마주침에서 창발하는 감정, 느낌, 이미지, 촉각”과 같은 것들로 이성에 앞서 몸의 희망과 실천을 자아내는 것이기도 하다.<sup>15)</sup> 정동이 동반하는 물리적, 생물학적, 심리학적, 사회적, 정치적, 감정적 변화들은 인간 너머 존재와 그 행위성을 확인시켜 주며 정동은 모빌리티에 새로운 역량을 덧붙여 삶, 사회, 역사를 전개해 나간다.<sup>16)</sup>

예를 들어, ‘하차감’은 연비도 나쁘고 유지비도 비싼 고급 독일제 세단을, 막대한 이자를 곁들인 장기 할부로 구매하도록 만든다. 이성 너머의 인간이 느끼는 ‘하차감’의 정동은 아드레날린으로 충만하여 얼굴이 붉고 맥박이 빠르게 뛰는 신체 반응으로 나타나기도 한다. 인간은 이 구매가 경제적 관점에서 비합리적 선택임을 ‘의식’하지만, 때로

---

14) 그레고리 지그워스(Gregory J. Seigworth)·멜리사 그레그(Melissa Gregg), “미명의 목록[창안],” Melissa Gregg and Gregory J. Seigworth 엮음, 최성화·김지영·박혜정 옮김, 『정동이론』(서울: 갈무리, 2015), 14쪽.

15) 이용균, “모빌리티와 일상의 세계: 복잡성, 리듬, 정동,” 300쪽.

16) Nick J. Fox and Pam Alldred, *Sociology and the New Materialism: Theory, Research, Action* (London: SAGE Publications, 2016), p. 18.

정동은 그 이성을 압도하는 몸 자체의 힘이다. 후술하겠지만, 장거리 기차 이동은 승객으로 하여금 탑승 도중 기약 없는 지연을 여러 차례 겪으면서도 때로 상호부조, 연애 등을 통해 ‘따뜻함, 설렘’의 긍정적 정동을 느끼고 추가적 지연을 은근히 바라기도 한다. 또한 오토바이 타는 남성에 대한 여성의 선호, 운전에 대한 욕망·과시에는 ‘하차감’ 같은 경제 논리 이상의 의미들이 담겨 있다. 이처럼 정동은 행위자의 모순적, 비이성적 선택 메커니즘 해석에 유용한 이론적 자원이다.

### 3) 통치-실천과 모빌리티: 이동-통치성과 불안계층으로서의 여성 모빌리티

통치성(governmentality)이 사람들을 특정한 방식으로 행동하게 만드는 것이라면, 이동-통치성(governmobility)은 ‘연결을 통한 지배’를 의미하며 이는 사람에 대한 직접적 요구보다 환경과 기술의 물질적 디자인을 통해 더 많이 작동한다. 예를 들어, 특정 지역에 발생한 노동력 부족을 이주로 채우거나, 반대로 이주를 통제하거나 이주에 있어서 특정 계층을 선호하는 정책도 이동통치에 속한다. 또한 국가의 복지 능력 부족(혹은 의도적 방임)을 가족 이데올로기에 따라 개인들이 “강제적으로 혹은 강제된 자발적 노력으로 복지 기능을 떠맡”는 것 역시 이동통치의 효과로, 개인들은 이에 순응하기도 하지만 “가족 형성을 상식으로 만드는” 국가에 저항하여 아예 가족을 만들지 않거나 가족을 복지가 아닌 연대나 사랑의 단위로 형성함으로써 나름의 저항을 실천하기도 한다.<sup>17)</sup> 이는 많은 경우 여성이 가족 복지를 맡게 되는 북한 사회의 모빌

---

17) 신혜란, “이동하는 사회와 모빌리티 통치성,” 김태희 외, 『모빌리티 시대, 기술과 인간의 공진화』(서울: 엘피, 2020) 284~287쪽.

리티와 가족을 다룰 때 매우 유용한 개념적 자원이 될 수 있다.

한편, 불안정한 사회 속에서 개인들은 공간전략으로 이동을 선택하는데, 특히 'Precariat(불안정 precarious + 프롤레타리아 proletariat)'로 불리는,<sup>18)</sup> 상대적으로 취약한 지위에 놓여있던 '불안계급(dangerous class)'일수록 빠르게 공간전략을 취하여 불안한 사회에서 소득을 얻기까지 계속 일자리를 찾는다. 그 대표적 사례인 여성은 돌봄과 가사노동을 전담할 것으로 여겨지면서 일시적이며 생산성이 낮고 남성 대비 임금이 낮은, 질 낮고 불안정한 일자리도 마다하지 않는다.<sup>19)</sup> 이는 배급제 붕괴 직후 북한의 기혼 여성들이 남성보다 빠르게 '장사'를 선택하여 중장거리를 다니며 물자를 움직였던 이유를 설명하는 데 유용한 접근이다. 물론, 북한에서 남성의 결근이 중대범죄이긴 하나 여성이 사회적 혼란에 기민하게 대응할 수 있었던 것은 배급제 붕괴 전부터 여성이 이미 남성에 비해 '불안계층'이었던 측면이 있다. 이처럼, 일련의 이론은 시장화 이후 이동을 둘러싼 기술-사회의 지속과 변화, 운전 및 운전수의 위상과 정동, 여성들의 이동 증가와 이로 인한 젠더 관계 변화 등을 풍부하게 해석할 수 있도록 도울 수 있다.

---

18) Guy Standing, *The Precariat: The new dangerous class* (London&Newyork: Bloomsbury, 2014), p.11.

19) *Ibid.*, pp.102~109.

### 3. 이동의 장(場)으로서의 일상: 무게의 정동, 모빌리티의 창발

#### 1) 도보 중심의 시내 근거리 이동 및 의식주 물품 운반: 인프라 가동 중단과 무게의 정동

등하교, 직장 및 장마당 출퇴근, 생필품 조달 등 북한 주민의 일상적 근거리 이동은 대체로 보행(두 다리를 의미하는 '11호차')과 맨손 운반이 기본이다. 평양을 제외하면 대도시라도 1km(20분 보행) 정도는 걷고, 그 이상은 대중교통을 이용한다. 자전거는 구매 및 등록 비용이 만만치 않다. 구매력이 있어도 개인은 차량을 보유할 수 없기 때문에 공장, 기업소에 돈을 주고 차량 등록을 한다. 그러나 고위 간부에게 배정된 의전 차량이 아니면 집에 주차하고 자유롭게 자차로 사용하기 어렵다. 그래서 시장화 이후 다양한 탈것이 등장했지만 2010년대 후반까지도 시내 근거리 이동은 여전히 도보에 의존한다.

북한 주민의 모빌리티는 상수도, 에너지 등 다른 인프라 가동 중단으로부터 큰 영향을 받았다. 물, 펄프, 석탄, 충전용 배터리 등 생존을 위한 의식주 물자들을 개별 주민이 직접 조달하게 되면서 모빌리티는 새로운 국면을 맞게 되었다. 이는 이론적 배경에서 살펴본바, 서구 근대 기반 5가지 모빌리티 유형에서는 언급되지 않은 '북한적' 사례로 해석해 볼 수 있다.

몸만 움직이는 것과 달리 운반은 사물의 물질성(무게, 유동성, 부피 등) 영향이 커서 부가적 운반체가 필요하다. 때문에 사례8의 증언처럼 일본말 "구루마(くるま)"로 불리는 손수레가 중요해져 시장에 다양한 사이즈 구루마와 제작 상인이 등장했다. 겨울철에는 난방 연료나 대용량 축전지를 운반할 일이 잦은데, 눈썰매를 이용해서 마찰력을 줄여

보기도 한다. 특히 땀감은 부피가 크고 무거운데 산림 황폐화 탓에 매년 이동 거리까지 길어져 별채를 한 번 다녀오면 온몸에 땀감의 물질 성이 남아 몸살을 앓는다. 또한 평소에는 중단된 전력공급 대신 태양광 패널을 쓰다가도 해가 짧은 겨울에는 일일이 축전지를 옮겨 충전 해와야만 한다.

30리길 배터리. 되게 무겁죠. 자전거 앓는 자리에 싣고 (걸어)가고. 겨울에는 썰매에 싣는 경우가 많은데 다리 무릎까지 잠길 정도로 눈이 왔고 (중략) 태양열로 충전 못 하고는 집들이 더 많았었으니까(사례 19).

구루마 필수품이에요. 큰 재산이죠. 가정마다. 석탄, 나무, 김장철 배추도 나르고. 시장가서 뭐 사도. 없으면 남의 거 빌려야 되고. 사이즈는 다 다른데 구루마도 개인들이 다 만들어요. (중략) 담은 몇 가지라도 눈 왔을 때 썰매 끌면 조금 낮고, 며칠을 앓아(사례8).

운반 과정에서 촉발된 통증, 힘에 부침, 괴로움은 기술적 실천, 상품, 상인뿐만 아니라 ‘저임금 일용직’을 탄생시키기도 한다. 탄광 마을 거주자인 사례 38은 부유한 개인이 말을 기업소 재산으로 등록하고 수익금을 헌납하면서 일당 노동자를 고용하여 말 달구지로 상품을 운반했다고 증언하였다. 노동자가 “달구지 몰아준 일당은 밥 한 그릇”이지만 가족 생계를 이어갈 수 있었는데 그조차 예상치 못한 사고로 “말이 죽고 일을 잃어” 생활이 어려워졌다고 했다.

물은 유동성이 커 넘치기 쉽고 사시사철 많은 양을 자주 운반해야 했기에 주민에게 괴로움의 정동을 매우 깊이 새겨 주었다. 덕분에 물

배달 산업과 운반제(“비닐 주머니를 배낭 안에 넣고 고무줄로 동여 맨 물배낭” 등, 사례8)는 다른 필수품보다 빠르게 확산될 수 있었다.

물을 담아서 막대기로 날라 오거든요. 후에 중국식 물차가 생겼어요, 2010년부터. 개인이 차를 사서 전문 물을 파는 판매업자죠. (중략) 형식은 국가 차. (2010년대에는) 바라물이 일반화됐어요. 바라통에 키로로 팔았었거든. (2000년대에는) 바라물도 없었어요(사례10).

여성들의 단거리, 소규모의 장사에서도 운반 문제가 컸다. 이를 해결하기 위해 ‘서비차’가 등장했는데, 이런 외주 운반은 이성의 산물이 아니라 정동에 의해 창발했다가 자리를 잡은 측면이 있다. 시장화 초반 여성들은 생계유지를 위해 장사를 하며 직접 운반을 했는데 점점 사물의 부피와 무게, 운반차 대여 등의 과정에서 육체적 피로와 한계를 감당하기 힘들어졌다. 손익 계산은 둘째 치고 우선 몸의 고통 때문에 운반을 외주로 대체하기 시작했고 시간이 지나면서 오히려 그것이 더 이익임을 깨닫게 되었다. 고사리를 가공·수출했던 사례 35, 돼지를 직접 모는 등 지역 간 장사가 잦았던 사례17 등 생계를 책임져야 했던 여성들은 운반 외주와 제3의 동력 활용에 관심을 갖고 다양한 방법을 시도하였고, 점차 노하우를 갖게 되었다. 이는 그간 선행연구들에서 시장화 이후 북한 여성의 장사활동을 주로 거래 혹은 생산-판매 과정에 국한하였던 것과 달리, 실제 생활세계는 운반에 대한 고민, 기회비용의 체감과 학습, 대안적 시도, 실천적 터득 등의 모빌리티적 요소들이 폭넓게 개입하고 있음을 드러낸다.

처음에는 죽으나 사나 내가 구루마 막 끌고 다녔어요. 서비 주는 거

물라가지고, (중략) 장사하면서 그런 생각을 못했는데 (한 번 서비를 주니) 아 차츰차츰 돈이 불어나고 내가 (구루마) 꾸고 끄는 시간에 고 사리를 한 박스 더 포장하면 더 많이 벌겠구나(사례35).

(돼지 장사는) 전문 해 보면 알아요. 생체(살은 것)로 넘겨줄 때 돼지 머리 조그마면 몸무게가 더 나가거든. 뺄으로 사요. 한 뺄은 십 키로로 계산하고, 몰고 하루 종일 와서 팔면 그것도 또 떨어지더라고. 죽여서 내가 메고 오는 거보다 끌고 오는 게 낫잖아요(사례17).

## 2) 중장거리 이동을 위한 모빌리티의 창발과 질서화

시장화 이후 운반 규모와 중장거리 이동 수요가 증가하면서, 북한 당국의 사전 기획에 따랐던 전과 달리 우발적·외재적 변화가 증가하였다. 모빌리티는 지역, 시점에 따라 탈락, 변주, 안정화, 공존 등 다양한 경로로 전개되었으며 사람, 탈것, 동력, 노선, 시간표, 지불수단, 통치 등의 다양한 변수가 개입하였다. 가령 동력은 “등짐으로 하다가 조그만 구루마로 하다가 소달구지를 하다가 차두리”(사례35)로, 맨몸의 사람-도구(바퀴)를 쓰는 사람-소(말)-자동차(내연기관과 석유) 순서로 확장되어 점차 더 많은 양의 운송이 가능해졌고 다양한 동력이 공존하였다. 반면, 지불수단의 경우 현물은 탈거되고 화폐만 남게 되었다. 1990년대 후반부터 20년 넘게 장사를 했던 사례 17은 2000년대 후반부터 체감상 화폐 선호가 강해졌다고 한다.

장날 서비차가 짝 있어요. 어디까지 가나 물어보고 타요. 돈 벌러 온 전기사들이 나오는 거예요. 떠나기 전에 돈을 걸어요. 그저 옛날에는

고속도로에서 담배 들고 “같이 가요” 했는데, 이제는 담배가 안 통하고 무조건 돈. 손들어도 안 세우고 돈 벌려는 사람은 서서 “어디까지 가요?, 얼마 내요” 이러거든요. 그냥 지나갈까 봐 돈을 흔들어요(사례 17).

동종의 탈것도 합승 여부와 인원에 따라 분화된다. 고가의 외화택시를 대신하여 시장화 초반 자전거 운송 서비스가 등장했고 이후 3인승 오토바이 택시가 활발하게 운행되다가, 몇 년 후 북한 당국이 이를 금지해 버리자 1인승(외발이) 오토바이가 대안으로 떠올랐다. 1인승 오토바이는 도로 사정이 좋지 않고 차량도 적은 중소 도시에서는 택시보다 더 선호되었으며, 일부 청년들에게는 단속반을 따돌리는 수단으로 애용되었다. 이후에는 “Long van”의 일본식 발음을 차용한 승합택시 “롱구방”이 자리를 잡는다. 물론 승용차 택시도 여전히 시내를 운행한다.

삼발이 오토바이라고 여럿 태울 수 있는 게 한 4~5년. 근데 교통사고가 많다 보니까 어느 순간 없애라 방침이 떨어졌어요. 싹 다 없어지고 어느 순간 1인을 태울 수 있는 외발이 오토바이가 생긴 거예요. 다음에 봉고차 택시. 기름 값이 비싸니까 승합택시. 9인승? 7~12인승짜리. 같은 방향 가는 사람들끼리 타고. 시내 가면 1인 택시 있고(사례 32).

자전거, 오토바이 택시. 뒤에 화물칸 만들고 겨울에는 방석, 여름에는 텐트같이 (중략) 북한에서 오토바이는 블랙 택시 정도예요. 차가 많지 않으니 기다려야 되는데 오토바이는 전화 한 통이면 오고, 지나갈 때

손만 들면 태워 주거든요. 도로도 안 좋고 하나까(사례1).

지역의 공간 규모, 외국인 체류 여부도 모빌리티 안착에 큰 영향을 미친다. 해산은 규모가 작아 구글 맵 상 중심부인 해산청년역부터 양강도당 청사까지 도보 거리가 1.5km 정도이다. 도로 사정이 나빠 자전거나 자동차보다 오토바이가 선호되며 개인 운영 버스, 자전거 운반 서비스, 개인택시는 한 때 등장했지만 안정화되지 못했다. “신호등도 없고 30분을 걸어야”(사례35) 했던 2000년대의 상황은 2010년대 후반에도 크게 달라지지 않았다. 반면 청진, 평성은 넓고 잘 닦인 도로, 많은 이동량 등으로 점차 사영 버스 체제가 자리를 잡아 이동과 운송이 원활하다. 외국인 출입이 많은 평양과 나선에서는 승합차 택시보다 1인 탑승택시가 선호되나 중심부 도로 상황만 양호한 한계도 있다. 해산을 기점으로 나선, 평성, 평양 등을 자주 오갔던 사례6, 사례13, 사례11은 다음과 같이 도시별 모빌리티 질서의 경향을 이야기해 주었다.

통통이, 농구방이라고 여러 명 탈 때까지 기다려야 되고 금액은 싸죠. 1인 택시는 혼자 태우는 거라 해산에서는 타기 힘들고, 나선은 통통이 택시가 다 없어졌고 1인 택시가 많았어요. 외국인들이 많이 들어오다 보니까 (중략) 시내 중심은 도로도 중국 쪽에서 들어와서 비행기 날 수 있을 정도. 큰 버스가 시내에서 움직이고, 갓길은 못 해봤는데 (중략) 선봉 넘어가는 고갯길에 쓰레기 덩프트럭을 쏟아부어서 비닐, 찌꺼기가 날리고(사례6).

평성이 해산보다 교통이 많이 발달해서 포장도로, 차선이 많고, 해산은 비포장도로가 많거든요. 평성은 개인이 하는 대중교통도 많고 짧은

시간 안에 버스가 오거든요. 계산은 개인이 운영하는 대중교통 수가 극히 적고 버스 타려면 오래 기다려야 되잖아요(사례13).

앞쪽에는 자전거 뒤에 실어다 주면 돈 받는데 (중략) 계산은 길도 험하고 땅이 작아서 시내는 도보로 한 시간 안이니까. 돈 있는 사람들은 자전거 안 타고 오토바이. 뒤에 혼자 타고 빠르니까 많이 이용해요. 택시는 인원 찰 때까지 기다리거나 비싸거나(사례11).

평양 거주자, 장기 출장자들에 따르면 2000년대 “일반 버스는 기름 쓰니까 제대로 안되”었으나 “군대가 운영하는” 전력 중심의 궤도 및 무궤도 전차, 지하철은 “그래도 괜찮게”(사례8) 다녔다. 북한 당국의 적극 개입으로 2010년대에는 “버스가 노선도 많고 전차가 많이 다녀” 대 기시간도 체감상 다소 감소”(사례36) 할 정도로 빠르게 개선되었고 택 시의 수도 증가했다. 다만, 평양을 벗어나면 “유탄할 곳이 없을 정도” 로 도로체계가 부실하고(사례37) 주거지와 먼 대로변에만 역과 정류장이 있어 무거운 짐이 있다면 “구루마 끄는” 것이 있어야 “집까지”(사례 14) 갈 수 있는 공급자 중심의 상황은 지속되었다.

‘11호차’(보행과 등짐)는 대안적 교통수단 이상의 의미를 갖기도 한다. 밀수가 잦은 접경지역에서는 곳곳을 걸어 다니며 은밀한 수요-공급을 파악하고 연결하는 ‘단골 거간꾼’(사례17)이 중요하며 언제든 조용히 도강해서 중국으로 조용히 짐을 운반할 수 있는 ‘짐꾼’도 밀수의 핵심이다. “밀수꾼”의 돈이 거간꾼·짐꾼을 거치면서 “장마당 유통”(사례19)도 가능했다.

한편, 주민들의 장거리 이동은 원래 철도를 기본으로 했으나 전력 부족으로 1990년대 초반부터 기차는 체감상 “못 움직였다”(사례42). 이

에 착안하여 2000년대 초중반부터 기관 소속 운전자들이 운송 서비스를 시작했고 1인(일행)만 태우는 ‘서비차’와 승합 버스가 등장하였다. 탑다운 사전 기획 방식과 달리 시행착오는 많았지만 짐 적재 방식과 비용, 노선, 시간표, 출발지 등의 규칙이 빨리 안착하면서 탄력적 수요-공급이 가능해졌고 이용자 편의도 증가하였다.

기차 시간이 정해져 있는데 제 시간에 안 다녀요. 불편하니까 화물차가 생겨서 타고 다녔어요. 화물차도 처음에는 어디서 타야 되는지 모르는데 정해지더라고요. 근데 그것도 그 장소에 가서 차가 언제 올지 모르니 기다려요. 새벽에는 차가 많았고, 후에 좀 편해진 거는 버스 생기면서 출발 시간이 정해진 거예요. 아침 8시 출발. 싸지진 않았어요(사례30).

위연역보다 혜산역에 차가 더 많아요. 아무 차나 가서 어디 가요? 물어보고 타요. 전문적으로 사람 실어 나르는 차는 비싸고 회사 일로 가는 차들은 조금 싸게 받아요. 버스 개조한 것도 있는데 대부분 트럭을 타고 다녀요. 버스는 하루에 한 번, 화폐 개혁 이후 만 원 넘어서 거의 안 탔어요. 아는 사람이 오토바이로 간다 하면 같이 타고(사례4).

2010년대 초반에는 급한 일이 있으면 “평양에서 혜산까지 하루 만에 직행 같은 트럭”(사례19)을 선택하고, 교통비 절감을 위해 “기차로 가다 청진에 들러 버스나 서비를”(사례21) 이용하는데, 육로 이용량이 증가하면서 요금이 저렴해져 육로 왕복 14만 원, 기차 12만 원으로 그 비용 격차가 점차 줄어 “크진 않았”다고 체감하는 수준에 이르렀다. “조금이라도 여비를 뽑자고” 종착역이 아닌 경유지까지 가서 “사람들 모집해

서 자동차”를 타기도 하지만, 때로 기차도 합승차도 없을 때는 “돈을 많이 먹여도 할 수 없이 서비차를 사서 들여”(사례25)와야만 한다.

역설적이게도, 끝없는 지연과 공간적 불편함은 때로 낭만화된다. 청년들은 겨울밤 기약 없이 멈춘 기차 밖에 모닥불을 피우고 둘러앉아 무언의 정동으로 “서로 돕고 위로” 한다(사례25). 남편이 일찍 죽고 30~40대 시절 장거리 등짐장사를 하며 자녀를 키웠던 사례25는 이동 과정이 추위, 연착, 기다림, 잦은 사고와 사망만으로 기억되는 것은 아니라고 했다. 학생들에게 연착된 기차 안은 게임과 수다의 시공간이며, 청년들에게는 연애의 시공간으로 변모한다. 기차는 물리적 본분을 상실했지만 고된 과업, 제한, 규칙으로 점철된 일상으로부터 단절된 시공간을 만들어 그 안을 설렘, 낭만, 즐거움의 정동으로 채우기도 한다. 10대 시절 친구들과 몇 차례 여행했던 사례 33은 자신도 이해할 수 없지만 연착을 은근히 즐겼다고 말해 주었다.

차로 한 시간 갈 거리를 기차로 5~6시간 가요. 근데 그때는 그게 낭만인 거예요. 친구들과끼리 장난하면서 가니까. 썸 타는 오빠가 있으면 그냥 그 시간이 더 길어졌으면 좋겠다는 생각도 하고 (중략). 1주일 동안 거지예요. 씻지도 못하고. 트럭 바닥에 앉아서 수다 떨면서 가고. 백두산 여행. 라면이랑 사 갖고 가서 끓여 먹고. 게임 같은 것하고(사례33).

중요한 것은, 모빌리티 형성의 주요소가 경제적 합리성, 시장(화폐) 이익에 대한 타산이 아니라는 점이다. 앞서 살펴본바, 중단된 철도, 상수도, 전기, 연료공급 시스템 등은 모두 전력과 대규모 기술에 의존한 근대적 물질 배분 시스템이다. 그런데 이 중앙집권적 물질 공급이 중

단되자, 개별 주민들은 직접 자기 몸을 움직이는 전근대적 방식으로 회귀할 수밖에 없었다. 교통/운반 수단과 에너지원을 갖지 못한 개인이 그 이상의 방법을 찾기는 어렵기 때문이다. 초기의 혼란을 거쳐 질서를 잡아가는 과정은 데카르트식의 '육체와 대별되는 이성'이나 수지타산이 아니라 심신일원론적인 정동과 질서화되지 않은 시행착오들에 의해 추동되었다.

가령, 지역마다 화폐적 이익성보다 그 지역의 지리적, 정치적, 도로 특성 등에 의존하여 모빌리티가 구성된다. 또한 11호차의 중요성이나 기차 연착 시 주민들이 경험하는 낭만이나 위로 역시 화폐로 설명할 수 없다. 다만 시장에서 파는 손수레, 사영 교통의 요금 규칙 등은 시장이 새로운 물질의 흐름·유입에 기여하며 모빌리티의 다변화 과정에 일부 참여함을 보여준다. 시장과 모빌리티는 밀접한 관련이 있지만 치환될 수 있는 관계는 아닌 것이다.

덧붙여, 모빌리티 관점에서, 시기로서의 '시장화(이후)'란 근대 산업 혁명 이후의 전기 기반 물질 시스템에 기반했던 북한 당국의 중앙집권적 개입이 축소되자, 주민-물질 간 관계맺기 방식이 일시적 혼돈을 겪다가 나름의 정동을 통해 새로운 관계맺기가 시도되고, 또 자리를 잡으며 다각화되는 과정으로 이해될 수 있다. 그러므로 '시장화'란 시장(화폐)으로 수렴하는 수목형(arborescent)이 아니라 수평적으로 뻗어나가는 리좀(rhizome)적 세계로의 전환이며, 시장은 그 리좀적 전환의 직간접적 배경으로서 의미를 지닌다.

#### 4. 모빌리티와 통치: ‘이동’이 구성하는 국가, 권력, 계급

##### 1) ‘안전’의 역설: 권력이 투영된 자동차, 정동, 그리고 밀수의 질서

모빌리티의 상시적 구성 과정은 때로 통치를 존속시키는 데 기여한다. 흥미롭게도, 마약 밀수는 북한 국내법에서도 심각한 비법이자 검열 대상이지만, 바로 그 탓에 마약 거래자들이 안전한 이동을 추구하고 그 과정에서 결과적으로 통치의 권력이 유지되는 측면이 있다. 예를 들어, 위험한 밀수품일수록 비싸더라도 단속에서 제외되는 “법기관 있는 (중략) 도 당 검열지도과 부부장 이상”(사례1) 간부 차를 활용한다. 고급 승용차가 지역에 몇 대 없어 보안원도 차를 보는 순간 단속 자체가 자신에게 해로움을 바로 알아차려 검문하지 않는다. 높은 위험에 높은 비용으로 안전을 추구하는, 북한말로 “통이 크게 노는” 방법인 것이다.

10기로 왕복에 인민비 200원. 단속하는 상품은 화물차에 못 하고 승용차 집간에 가로세로 1m씩밖에 못 해요. 일반 기관차는 50원인데 단속할 위험이 너무 크거든요. 길에서 교통안전원들이 세워요. 간부 누구 차 다 알아요. 간부들은 그 돈에 자기 체면 팔려고 안 하지만 운전수들은 월급이 없으니까 몰래. (중략) 아바이 직위가 진짜 높아서 단속해 봤자 되레 경찰이 찍힐, 위에서 무조건 살려 줄 간부 차는 안 잡죠. 대신 더 비싸요(사례11).

이처럼 육로는 비용이 크더라도 안전이 확실한 루트를 선택하지 않으면, 크게 손해를 볼 수 있는데, 수많은 초소(검문)에 지불해야 하는

비용이 크다. 열악한 차량과 도로 사정을 악용하여 운전자가 한밤중 “차 위에 있는 짐만 갖고 획 달아나는”(사례17) 일도 종종 발생했다. 주로 지붕 없는 적재 칸에 타기에 먼지와 추위에 노출되는 일이 잦고 오르내리기도 쉽지 않다.

육로로 갈 때는 적재함 트럭 큰 거에 술한 사람을 채워 가지고, 사람 돈 받고 배낭 돈 받고. 북한은 초소가 얼마나 많아요. 보위부 초소, 군대 초소, 무슨 안전부 초소 한 번씩 다 내려서 또 짐을 다 뒤집는다고요. 거기서 제 마음에 드는 거 한두 개씩 꼬집어 내. 안 주면 보내지 않겠는데 어떡해. 할 수 없이 내놓지요. 육로가 정말 힘들어요(사례 25).

한편, 장거리에서 밀수품을 운반하거나 소규모 밀수품을 직접 운반할 때는 육로보다 철도 이용이 훨씬 안전할 수도 있다. 이용자가 많아 ‘통행증’을 전유할 공간이 커지기 때문이다. 이때, 밀수꾼들은 철도원에게 직접 ‘사업’하는 대신, 검문 위험이 낮은 공식 출장자들의 ‘안전한 통행증’에 의탁한다. 사회적 존중을 받는 대학교원, 연구사 등의 권위를 빌려 ‘통행증’ 우산(보호막) 안으로 편입함으로써 안전을 도모하는 것이다. 대학교원이었던 사례 27은 자신의 권위, 존중, 통행증 공유가 밀수꾼에게는 경제적 차원, 보안 차원 모두에서 이익이라고 평했다.

선생 몇, 학생 몇. 대학 기요과에서 통행증 다 떼 줘. 기차 타면 경찰들이 인사하고 선생님 다니면서 “학생 확인해 주시오” 해. 연구사다 그러면 종이 보자 그런 말 잘 안 해, 아직 존경하는 마음이 있어서. 그래서 밀수하는 사민들이 학생 좀 하자 그래. 서류 다 해 놔도 후에 오

는 학생은 또 따로 증명서 떼고 오거든. 그 사민은 증명서 없이 무사히 가는데 돈 좀 써야지. 밀수 물건 몸에 차고, 큰돈 번 아이들 이야. 그러니까 두세 끼 식사는 아무것도 아니거든. “거저 해 주겠나” 내가 그러면 식사랑 다 보장해 주겠다는 거야(사례27).

정복 차림의 “승무안전원이나 경찰, 기차에서 일하는 사람들”(사례 29)에게 “수수료를 주고” 돈이나 짐을 맡길 수도 있다. 그들은 차량 운전사와 달리 장사 물건을 “떼먹기” 어렵고 월급 없이 먹고살아야 하므로 안전 거래가 가능하다. 이처럼 크고 작은 ‘비법’적 장사 과정은 통행증(물질)으로 환원된 통치와 일견 협력하며, 덕분에 정치사회적 체제도 존속되는 측면이 있다. 북한 당국의 이동권 제한이라는 레짐은 법률, 지식, 도덕 너머의 의례적 검열(검열 인력)과 각종 허가증과 허가 서류들을 통해 유지되기 때문이다. 검열이 성립될 수 있는 까닭은 허가 ‘물질’이라는 실재와 검열 인력이 주민에 의해 생계를 유지하기 때문이다. 이처럼 전유, 밀수, 공모가 뒤섞인 모빌리티는 국가의 물질성을 강화함으로써 통치의 형식을 존속시킨다.

북한 당국 역시 철도 체계를 재정비하는 방식으로 모빌리티 변화에 대응한다. 리쑤적 변화를 다시 중앙집권적 수목형으로 환원하기 위함이다. 2000년대 후반에는 큰 역만 정차하는 “급행”과 무경유 직행 노선을 만들고 2010년대부터는 연착 시간을 줄이려는 모습도 포착된다. 관련하여, 사례 21은 2010년대 후반 평성에서 해산까지 설을 앞두고 아침에 기차를 타면서 “설을 길에서 새나” 걱정했다고 한다. 그러나 “갈아타는 거 없이 쪽 가”서 “다음다음 날 저녁쯤에 도착”했고 “요즘은 그래도 3일이면 가능”해졌다고 이야기해 주었다. 또한, 정차 때마다 형성되었던 리쑤적 상점 공간을 당국 지배적 상점으로 전환하거나 아

에 탑승객에게 무료 서비스를 제공해 주기도 한다. 역무원이었던 사례 26과 장거리 이동이 잦았던 사례 7은 2000년대 중반부터의 이런 당국의 조치를 다음과 같이 기억한다.

역사에서 직접 나가 팔죠. 단속원 없을 때는 개인들이 나와서 팔고. 합법적으로 파는 거는 그 역에 관계된 사람들이죠. 마실 물, 간식거리, 양치, 고양이 세수도(사례26).

파는 거 단속하거든요. 열차에 매대가 있어요. 정차하는 시간이면 역에서 무료로 물을 갖고 나와서 나눠 줘요. 북청, 경성 그쪽에는 물이 엄청 좋거든요. 사람들이 거의 다 내려서 그 물을 받아 드신다고 보시면 돼요. 수돗물이든 뭐든 다 좋다 인식이 그래요(사례7).

북한 당국이 철도와 달리 실시간, 소규모, 불규칙성이 큰 도로교통을 기실 방임하는 측면도 있다. 시장화 이후 대도시 중심부일수록 주민 체감상 차량 소통량은 지속 증가하지만 노후한 중고차, 면허 구매 관행, 운전 미숙, 표지판·신호등 체계 부족, 열악한 도로 조건 등은 변함이 없다. 심각한 사고도 빈번하지만 보험제도, 응급구조 시스템이 없고 교육도 교과서에서나 이루어지는 정도에 그친다. 비평양 출신 사례23은 신호등을 “교과서 그림으로만” 배웠는데 “평양 가니까 신호등 있는 거 자체가 신기”했으며, 사례35는 유치원생이 신호등 없는 길에 30분 걸어 다녀도 부모가 “먹고 살기 바빠 교양할 새 없다”라고 한다. 사망사고에도 돈과 권력으로 무마가 가능하며 되레 피해자를 탓하기도 한다. 사례 20과 사례 1은 교통체계가 부실한 상태에서 도시 차량 소통만 증가한 탓에 사고가 심각하다며 주변 사례를 언급하였다. 평양

안팎을 운전했던 사례 37은 평양은 그나마 낮지만 평양도 교통사고가 잦다고 말해 주었다.

(사고가) 많아요. 찾길이 하나라 반대 쉰 차가 오면은 이 차는 피하는 거예요. 어떤 사람들은 애를 치고 지나가도 돈만 있으면 사는 거예요. 술 먹고 많이 운전하니까. 사람 쳐도 돈만 있으면 살아나는 거예요. 오히려 너 왜 길바닥에 나왔냐 눈치질을 하는 거(사례20).

오토바이 타고 부딪혔는데 뇌출혈 난 거예요. 중국에서 금방 밀수해 온 오토바이 타고 교통경찰한테 딸기다가. (중략) 응급치료가 안 돼서 결국 죽었어요(사례1).

고속도로 역주행? 가능해요. 차 번호 하나 때문에 누구도 못 잡아요. 맞설 위치가 아니어서 (중략) 사고 처리 그런 거 없어요. 보안서 들어 가는 심한 인명사고도 많아요. (중략) 옛날 벤츠. 그냥 모닝 수준 (중략) 평양 벗어나면 도로 질이 너무 안 좋아요(사례37).

평양조차 출퇴근 시간에는 무질서가 일상이라 “출퇴근 시간대는 버스 한 번 타려면 전쟁”이며 “완장 두른 규찰대가 줄을 세우고 감독하지 않으면 거기는 유지할 수가 없”(사례8)을 정도다. 나선과 같은 특별지역으로의 리쭌적 출입을 통제하고자 곳곳에 설치한 감시 단위와 전기 철조망은 사망사고를 촉발한다. 그러나 나선에 자주 다녔던 사례 25에 따르면, 고양이 담배를 위시한 물질들이 보위부원과의 교섭에 성공함으로써, 출입 제한의 레짐은 위반된다.

나진시 들어가는 특별 증명서는 안 떼 줘요. 돈을 먹여도. 도로는 세관이랑 가시철조망치고 사람 못 다니게. 일단 열차 타면 승무원 조장 만나서 고양이 담배 한 갑 주고 (중략) 보위부는 고양이 담배, 부인이랑 아이들 필요한 거 사다 주면 그제 무사 통과 (중략) (철조망에) 전기 투입한 거 모르고 넘어가다 죽은 것도 많아. 나진선봉 개방하면서 (사례25).

이처럼, 통치가 주민들의 리즘적 실천에 따른 규제와 단속을 시도하지만, 그것은 주로 기층의 사소한 장사나 비교적 위험하지 않은 지역 간 이동에 적용될 뿐이다. 정말 위험하고 큰 규모의 밀수일수록 권력이나 사회적 존중을 받는 간부, 대학교원/연구사 등의 지위와 결합함으로써, 가장 안전한 치외법권 속에서 성사된다. 사례25의 경험처럼 외국인이 많이 드나드는 특수지역을 아무리 엄격하게 통제한다고 해도 '통이 크게 노는' 사람은 교섭에 성공한다. 지식도 없고 돈도 없다면 죽거나 경계를 넘지 못하지만 말이다. 이때 단속반과 주민이 공모하여 검열(허가)이라는 국가 레짐의 형식을 지키지만, 그 실제 의도는 서로의 실리(단속반은 대가, 주민은 불법 출입의 무마)를 챙기는 것이다. 이동권 제한의 결국 모빌리티에 대한 통치의 개입은 주변부 일부만 규제할 뿐, '비법'의 중심부에는 큰 영향을 주지 못하는 것이다.

## 2) 이동-통치의 경제사회학과 계급으로서의 '운전'

모빌리티와 통치의 상호구성 과정은 화폐를 매개하는데, '운전면허증'과 '번호판(등록증)'에서 뚜렷하게 드러난다. 북한 도로교통법 제27조에 따르면 "자동차, 트랙도르, 전차, 지정차, 오토바이 운전자격"이

각각 1-4급까지 있으며, “차운전자자격심사기관”에서 차종 및 급수에 따라 시험에 응시하여 “도로교통법규, 차기술학, 안전운학, 운전실기같은 것”을 통과해야 면허가 발급된다.<sup>20)</sup> 큰 규모의 기업소에서도 연수와 면허 발급이 가능한데, 어느 방식이든 공식 절차를 거쳐 면허를 교부받은 경우를 찾기 어려울 정도로 대다수가 면허를 ‘구매’한다. 사례 37도 2000년대 초 “양성소 가서 따면 되는데 돈이면 다 되”므로 따로 안 배우고 40달러에” 샀다.

직접 면허 딴 사람 본 적이 없어요. 1,500위안만 주면 면허증이 그냥 내려와요. 4급이 제일 낮고 2급까지 대부분 다 갈 수 있어요. 1급은 자동차 설계까지 할 수 있는 사람. 나라에 몇 명 없어요. 거기 사람들은 운전하면 기본 차 수리도 다 자기가 하는 거죠(사례12).

북한에서는 사람이 탑승가능한 모든 탈것은 국가에 등록하여 번호를 받는 것이 원칙이다. 평양의 경우 자전거 앞에 붙인 원형 번호판의 윗반원에는 구역음, 아랫반원에는 번호가 표기된다. 물론 발급과 “번호도 지키려면 계속 돈 내야”(사례1) 된다. 오토바이는 개인용과 기관용으로 구분되지만 개인용은 잘 해 주지 않고, 자동차는 개인용 등록이 불가하다. 오토바이 역시 자전거처럼 면허번호가 있는데, 맨 앞자리 번호로 소속을 구분한다.

차는 개인이 못 가져요 (중략) 돈이 없어 차를 못 사는 게 아니라 (적을) 걸어놓을 데가 없고, 요직에 있는 간부들이 국가에서 내주는 차

---

20) 국가정보원, 『북한법령집상』(서울: 국가정보원, 2022), 467쪽.

타고 그것도 물러나면 반환해야 되는데 일반 사람들은 자가용 못 해요. (중략) 오토바이 개인용은 번호 앞자리 4인데 잘 안 해 줘서 다 기관용 등록해요. 기관용은 3. 1은 보안서, 경찰. 2는 여기 말하면 국정원(사례11).

북한 당국의 이동-통치 전략은 중앙으로의 이익흡수 작업을 동반한다. 교통법 혹은 규정이 변경되었다면서 불시에 멈춰 세워 규정에 대해 질문하거나 상시 단속하며, 담배나 화폐가 없다면 대신 연료를 압수하는 일도 비밀비재하다. 이런 일은 개별 지도원이나 보안원만의 문제가 아니라 중앙당 차원에서 조직적으로 이뤄지기도 한다. 주민들이 정식 등록 절차보다 타인이 이미 발급받은 번호를 사적으로 구매하자, 중국 오토바이를 수입하고 북한 브랜드를 부착한 뒤 이윤을 붙여 패키지를 만든 후 ‘등록비 할인’ 명목하에 판매하기도 한다.

이제는 비법이라고 하기에 좀 그렇죠. 아주 담담해. 경찰들도 단속하면 (무조건) 벌금 내. 오토바이 타고 “교통질서 위반했어, 돈 없어?” 호스 들고 와서 탱크에서 휘발유 한 병 사리 뽑고 보내. 그걸 당당하게 여긴다고. 오천 원, 만 원 주면 조서라는 것도 없고(사례8).

교통법이 계속 업그레이드되면서, 이런 상황에 어떻게 할래? 테스트 하는데 장난 그냥 뺨 뜯는 거. 차량감독지도원들이 파견왔는데 돈 주머니가 항상 블록해 (중략) 번호 발급받으려면 거의 오토바이 값 내야 되니까 번호를 사요 그냥. 중국 오토바이 가져다가 북한식 ‘부강’, ‘아리랑’ 브랜드 붙여서 저렴하게 등록해 준다고. 실제 오토바이 가격은 삼천 위안도 안 하는데 팔천 위안에 팔면서 국가가 한 대당 오천 위안

빨아 가는 거죠(사례12).

자동차는 등록(번호판)과 면허 외에도 차체 가격, 유지보수 등의 비용이 더 크게 소모된다. 오토바이 운전에도 많은 비용이 들지만 자동차 운전에는 그 이상의 비용이 든다는 뜻이다. 고난의 행군 이전에도 운전은 특권이었지만, 당시는 군에서 우연히 운전을 배우거나 “토대가 안 좋아도 푹뭉뭉하고 사람과의 사업을 잘하면”(사례19, 사례15) 운전 수 될 기회가 있었다. 이동이 잦아 “일본제”처럼 품귀 물건을 소유할 수 있었고 “동상 바로 앞에 집”을 받기도 했다(사례15). 시장화 이후 이권 거래, 현물 기반 ‘인사 차림’, 이동 및 운반수요가 급증하면서 운전의 특권은 더 강화되었다. 가령, 부유한 병사는 “집에서 1~2달 놓고 석탄 1~2톤”(사례31)을 군에 헌납하는데, 이런 일에도 차량이 필수다. 그렇기 때문에 큰 차량을 많이 보유할수록 힘 있는 기관이며, 실제 수익 창출도 용이하다. 그래서 2000년대부터 청년 남성들에게 운전(수)은 “잘 나가는 직업, 최고의 직업”(사례12)으로 선망의 대상이자 긍정적 정동을 촉발하기 시작한다.

운전수 되고 싶었어요. 큰 간부 아닌 이상 좋은 직장은 쌀 주거나 돈 만질 수 있는 곳. 운전하면 먹고사는 데 지장 없으니 (중략) 10톤 트럭 많은 O 기업소 가고 싶었죠(사례37).

그러나 운전사가 “모든 소모품을 다 직접”(사례16) 조달해야 하는 상황에서 2010년대 후반부터는 차량 노후화가 심각해지고 신차들은 전자 시스템을 도입하면서 운전사 스스로 수리할 수 없는 상황이 시작되었다. 자본이 없었던 사례23의 가족은 운전사였지만 상납을 하지

못해 이익 공간에도 진입하지 못하여 부품 값만 떠안아 지독한 생활고를 겪었다. 이는 2014년 5.30조치 이후 각자도생의 원칙이 더욱 분명해져 자본이 없으면 운전사에게 접근 자체가 불가능해졌음을 시사한다. 진입장벽이 더 높아져 운전사에게 일정 수준 이상의 경제적 여력이 필요하며, 재판매 수익까지 고려하여 아예 고가의 신차를 선택하는 것이 실리이자 원칙으로 여겨진다.

요즘 전자블록 차는 직접 수리하는 사람이 적어요. 중국에서 나온 프로그램, 컴퓨터 진단 장비가 있어야 되니까. 명인이 몇 명 있고 고쳐 주는 사람도 많이 생기고. 핸드폰도 발전해서 수리하는 사람 찾고 (중략) 공장 기업소 차는 다 고장 날 때 됐고. 이제 국가가 차를 운영할 힘이 없어요. 개인들이 차를 운영하는 시대가 와서. 공장 명의만 빌려요. 공장에 중국 차 새로 배정받자마자 만 위안 주고 자리를 사는 거예요. 다음 사람한테 차 물려줄 때도 어느 정도 가격 받고 인계하겠다. 돈 없는 사람한테 차를 쥐 봤댔자 운영 못 한다고. (중략) 요즘 10~20만 위안 있어야 사요. BYD나 포톤. 중국 차 엄청 많아요(사례12).

토대가 좋지 않거나 탈북자 가족이 있어도 경제적 계급만 뒷받침되면 운전사가 될 수 있다. 다만 운전으로 수익을 내려면 운전 및 수리 기술, 영업 방법까지 제대로 익혀야 한다. 그래서 경제적 여유가 있는 집에서는 아들을 학생 때부터 현직 운전사 조수로 보내 차량 관리, 수리, 운전을 도제식으로 교육시킨다. 북한 당국의 상시적 '면허/자격' 장사, 사회 전반의 각자도생 기조와 사회주의기업책임관리제, 운전수 개인의 화폐투자 비용 증대, 자동차 기술 패러다임의 전환과 중국산 신차의 수입, 자동차에 대한 이동/운반 수요 증가 등이 서로 연결된

모빌리티 속에서, 운전수는 일종의 세습계급인 셈이다. 연구 참여자 일부의 가족도 이렇게 운전사로 '자체 양성' 되었으며, 2010년대 조직 비서였던 사례18은 운전사가 부러웠다고 힘주어 말했다.

운전사들은 부차적인 거 해서 돈 벌죠. 수리 기술도 높아요. 어릴 때 부터 그 차를 계속 따라다니면서 기술 배우고 차를 잡고. 인맥관계로 운전사한테 “야, 내 아들 기술 가르쳐 줘라”. (중략) 운전수가 훨씬 나요. 비서라고 더 주는 것도 없고 회의만 많지(사례18).

중요한 것은, 운전에 대한 정동과 운전수들이 북한 당국의 상시적 단속이나 벌금 징수보다 우발적인 차량 기술 시스템 변화에서 더 큰 영향을 받는다는 점이다. 다종화된 새로운 중국산 차량들은 디지털 기술을 탑재하고 새로운 지식, 기술체계, 관련 자원 및 장비 등을 요구함으로써 그간 기층이 구성해 둔 시장기반을 허물어 버린다. 운전수가 경제적 세습계급으로 변모하고, 운전의 특권은 한층 더 성역화되며, 운전에 대한 열망과 긍정적 정동이 배가되는 이유도 바로 이렇게 예측 불가한 비인간적 요인들이 영향력을 발휘하기 때문이다.

## 5. 모빌리티와 젠더: 젠더적 모빌리티와 부부 너머의 세계

### 1) 젠더적 모빌리티와 운전의 젠더적 정동: 불안계층으로서의 여성과 그들의 실천

운전의 정동은 탈것과 남녀에 따라 다르게 구성된다. '자동차 + 남

성(운전수)은 “군당 지도원보다 더 상위급”(사례12)의 신랑감으로 여겨지며, ‘오토바이 + 남성’ 조합은 여성들에게 ‘결혼 가능성을 배제하지 않는 연애 상대’로서 말로 설명하기 어려운 호감의 정동을 일으킨다. 사고가 잦아 비용 소모가 큰 오토바이를 탄다는 것은 부모의 정치경제적 능력을 시사하며, 또 허세가 심하지만 않다면 ‘놀새’ 특유의 이성(남성)적 매력도 느껴진다는 것이다. 사례1은 “아무리 못생겨도. 오토바이 타는 남자인데 여자 친구 만드는 거야, 순간”이라고 강조했다. 화폐개혁 이후 북한에서 10대 후반~20대 중반을 경험한 여성들은 다음과 같이 이야기한다.

사귀기에 괜찮죠. 남자가 오토바이 한 대 있으면, 돈도 있고 뭔가 멋있잖아요. 무조건 결혼을 전제하지는 않지만, 한번 연애하면 결혼까지 가는 경우가 많아요. 오토바이 있으면 어느 정도 좀 있는 집안이고 허세로 살 정도 사람은 아니다 싶으면 연애하고(사례19).

잘나가는 사람이 오토바이 타는데, 약간 허세 이런 것도 있잖아요. 오토바이는 젊은 사람들이 좀 더 많이 타는 거 같아요. 오토바이가 있으면 뭔가 여자들한테 인기도 좀 많고, 여자들은 오토바이 있는 사람에게 더 끌리나 봐요. 살짝 놀새에 가까운 느낌(사례4).

남성의 운전은 이처럼 성별을 관통해 긍정적 정동으로 연결된다. 그러나 여성의 운전은 그 반대다. 여성이 직업상 트랙터, 비행기를 운전하는 장면이 뉴스에 등장하는 데도 그렇다. 사례 5는 1980년대 중반 광산 직장에서 “흔치 않게 기중기를 모는, 여자치고는 잘나가는 직업”에 배치되었으나 “좀 유별나게 되었다”는 소리를 들었다. 2010년대

초반을 전후해서 함흥, 청진 등의 대도시에서는 일부 여성들이 “집안을 먹여 살리”기 위해 사례44처럼 오토바이 운전을 시작했는데, ‘여성+오토바이’는 타인의 “쳐다보는” 시선의 대상이 된다(사례44). 사례 1은 여성운전이 여성흡연보다 희귀하고 “어르신들이 ‘단정치 못해’ 그런” 지탄을 한다고 했다. 일부 청년 여성들은 운전에 대한 부러움, 선망을 느끼는데, 이런 정동의 성별적 구조에는 북한 당국의 이해할 수 없는 개입도 한몫한다. 1990년대 중후반, 북한 당국이 여성의 자전거 운행을 금지한 것이다. 그런데 이 제재는 법에 기반한 것이 아니라 지역, 시기마다 다르게 구성되었고, 점차 여성들의 반발이 잦아지면서 화폐개혁 이후 여성의 자전거 운전 금지 조치는 슬그머니 사라졌다. 흥미롭게도, 비교적 보수적인 평양에서 타고 자란 사례2는 사례44의 경험에 대해 “여자들이 자전거도 못 타는데 오토바이를 탄다? 모르겠어요” 하고 의문을 제기했을 정도다.

북한에는 여자가 운전을 할 수가 없어요. 함흥 쪽에는 종종 있는데 양강도 쪽에는 오토바이를 여자가 탈 수 없어요. 교통안전원들이 단속하거든요. 제가 어릴 때는 임산부들이 자전거 타다 애떨어졌다고, 여자들은 자전거 타지 말라고 막 그랬거든요(사례11).

어릴 때 운전이 제일 부러웠거든요. (중략) 2013년까지 여자가 자전거 못 탔어요 (중략) 왜 여자는 안 되냐. 그럼 왜 자전거 면허 줘냐. 여자 조종사, 트랙터 기사 다 티비 나오는데. 불공평하다는 말이 엄마들 사이에서 엄청 나왔고. 그 후에 탈 수 있었어요(사례1).

북한에서 여자가 운전면허 따는 경우는 공을 세웠다면 나라에서 차를

주니까, 멋있다고 생각했어요. 오히려 자전거는 98년도쯤 사고 났다고  
여자들 타지 말라고(사례2).

평양의 경우 예외적으로 포상 덕에 여성이 자동차 운전하는 일이  
있지만, 통상적으로 운전은 여성의 진입 자체가 어렵다. 운전을 업으  
로 삼기 위한 도제식 교육 자체가 “운전학교 다 남자고 트럭에서 시골  
여기저기서 자고 운전수 자체가 다 남자”인데 “남자 운전사한테 어느  
집 부모가 딸내미를 조수로 보내겠”느냐(사례1)는 것이다. 그런데 화폐  
개혁 이후에도 평양을 비롯한 많은 도시 전반에 걸쳐 시내 대중교통  
이 부실한 상황에서, 남성에 비해 여성은 만원 버스 탑승이 훨씬 어렵  
고 자전거도 타지 못하게 하니, 거친 먼 길을 수십 분씩 걷거나 비싼  
돈을 주고 오토바이 택시를 탈 수밖에 없는 상황이 조성된다.

버스가 있는데, 일단 타는 것도 너무 힘들고 힘센 사람 먼저 다 타고  
꼭 차고, 거의 안 탔어. (중략) 서비차, 통통이, 개인 오토바이. 20분  
걸어가는 거리를 백 원 줬어요(사례28).

버스 타기 쉽지 않아요. 힘이 약해서 항상 못 탔고 중간 지점에서 타  
기 어렵고 종점에서 종점까지 가야지. 학교가 걸어서 30~40분 거리라  
(2014년 이후) 자전거 탔어요(사례1).

성별화된 모빌리티에 대해 여성들은 자전거 사례처럼 반대 의사를  
표명하기도 하지만, 또 그를 내면화하기도 한다. 상수도 공급이 중단  
된 후 각 가정의 여성이 물동이를 이고 하천에서 생활용수를 조달하  
기 시작했는데, 남성들은 지게나 배낭이 나온 후 가끔 물을 ‘날라 준

다. 물 나르기는 철저하게 젠더화된 움직임인데, 물지게/물배낭은 ‘남성’이 결합하면 ‘쉽게 물을 운반할 수 있는 도구’지만 ‘여성’과 결합하면 이상함, 꺼려짐, 싫음의 정동으로 전환된다. 이러한 정동을 통해 여성의 계층적 불안정성은 일견 심화, 재생산된다.

여자들은 물통을 머리에 이고 다니니까. 진짜 아침마다 진짜. 가족이 사용하려면 진짜 너무 많은 물이 필요했어요. 열 살부터. 주변 사람 도움받아서 이고, 높은 데 올려놓고 이고 (중략) 올 때는 빈몸으로 오는 게 아니라 밸런스를 맞춰야 되잖아요. 물이 엄청 출렁이거든요. 초반에는 너무 어려웠는데 또 한참 이고 다니니까 나중에는 손으로 안 잡고도 다닐 수 있게 맞춰지더라고요. (중략) 빠리는 짚으로 만들면 머리가 너무 아파서 천으로 조금 덜 아프게 만들어 사용했어요. (남자들은) 진짜 큰 50리터 통으로 한 번에. 긴 장대 같은 걸 어깨끈 매달아서 지고 갔다 오고. 편했을 텐데. 저는 여자다 보니까 싫어서 사용 안 했어요. 바케쓰도 손으로 들면 너무 손이 빠지고 이동 시간도 많이 걸리는데 바케쓰에 지개를 메니까 팔도 덜 아프고. 근데 남자들은 물을 길러 다니지 않았어요(사례4).

중력, 물, 물동이, 여성의 몸 사이에 흐르는 정동은 여성화된 가사노동, 움직임에 대한 집단적·비언어적·젠더적·무의식적 규제와 맞물려 있다. 물동이를 머리에 이고 물이 흐르지 않게 걷는 법은 아무도 가르쳐 주지 않는다. 여성 스스로 지식을 체화하는 과정은 “진짜, 엄청, 너무”와 같은 반복적 강조 표현에서 드러나듯 일원적 정신-육체의 곳곳에서 큰 고통을 일으키기도 한다. 특히 ‘여성스러운 몸짓’에 대해 내재화된 사회적 관념/권력은 여성이 자기 모빌리티를 특정한 방식으로

구성하게 만든다. 물동이 인 여성이 낭만화된 ‘물동이 춤’처럼 여성의 움직임을 제한하는 북한의 문화적 코드는 매우 다양하다. 사례 4가 2000년대 초반부터 가족이 쓸 물을 나르는 동안, 남자들을 위한 ‘물지게, 물배낭’만 나왔을 뿐 여성에게 편한 도구는 포착되지 않는다. 사례 10의 증언처럼 물 배달 산업이 등장했지만 2010년대 이후에도 여전히 많은 여성들은 물동이를 인다. 앞서 3장에서 살펴본바, 무거운 물질의 운반이 주민의 몸에 정동을 촉발하고, 그러한 정동이 서비차의 초기형태를 추동했다. 반대로 물동이의 사례에서는 물동이가 던져 주는 ‘여성성(여성스러움)’의 정동이 육체적 괴로움의 정동보다 훨씬 크기 때문에 기술 변화가 있더라도 자리를 잡을 수 없을 가능성이 높다. 새로운 기술이 시장에 등장해도 지속되기 어렵거나 축소될 수밖에 없는 것이다. 결국 이러한 패턴(혹은 사회 구조) 속에서 여성들은 운전을 갈망하는 진취적 모습을 보이면서도 물동이를 ‘기꺼이 지고’ 물지게를 ‘스스로 거부’할 수밖에 없게 된다. “남자처럼” 운전하기를 선망하지만 “남자처럼 보이지 않게” 전통적 여성성을 유지해야 하는 상황은 여성들을 파편화한다. 모빌리티 변화의 최종 심급은 물리적 이동 너머의 보이지 않는(invisible) 내면화와 정동의 문제일 수 있는데, 이런 관점에서 보면 기존의 쥘더화된 모빌리티가 전환되었다고 보기에는 아직 갈 길이 먼 측면이 있다.

## 2) 모빌리티가 쏘아 올린 새로운 친밀성: 부부 너머의 세계

시장화 이전의 북한 주민은 북한 당국이 배치한 직장에서 세대주에 귀속되어 배급을 받았고, 직장과 근접한 주택에 배정받았다. 큰 사건이 없는 한 생애 반경은 태어난 마을을 벗어나지 않았다. 그러나 각자

도생을 위해 이동이 잦아진 상황은 삶과 생애에 변동을 일으켰다. 생계부양자가 된 여성들의 이동은 거리, 빈도, 장사부터 화폐개혁 이후에는 “웬만큼 돈 좀 버는 직장”에서의 “두세 달에 한 번씩 대절 여행”에 이르기까지 대폭 확대되었다. “아내가 돈 못 벌면 이해를 못하겠지만 돈 잘 벌면 그냥 직장 일로”(사례1) 여기는 남편이 늘어나는 등 남녀관계에도 점차 많은 변화가 생겼다. 젠더 안전이 취약한 상황에서 남성과 틈을 이뤄 장사를 하면서, 여성들은 결혼생활에서 자신이 갖는 불안계급적 지위를 확인하고 탈출을 시도하거나, 폭력적이고 가부장적 남편 대신 친절하고 마음 잘 맞는 파트너(‘8.3부부’)와 친밀성을 맺기도 한다. 주로 지역이나 인맥에 기반하여 결혼하고 여성이 남편의 직장/지역에 귀속되었던 부부의 세계에 지각변동이 일어난 것이다. 사례 25는 2000년대 초중반부터 장거리를 다니면 여기저기서 성매매나 연애 빙자 사기에 대한 소문을 빈번하게 듣고 또 쉽게 목격했다고 말해 주었다.

(성매매) 대기 숙박에 까맣지요. 장사하러 다니는, 돈 좀 있는 남자들은 다 그저. 군관들도 많이 가. 말이 사회주의지, 자본주의를 능가하는 사회주의라는데. (중략) 미공급되니까 통제도 않아 (중략) 사귀던 남자가 돈 갖고 도망쳐서 망한 여자도 많아. (중략) 친구가 꽃제비한테 돈 펴 뺐었는데 군관이 잡아 줬대요. 고마워서 밥 한 끼 샀는데 물건 치는 날마다 여기서 만나자고. 잘생기고 다정다감하고 생각 많이 해 주고. 자기 남편 잘못 만났다고. 많지요. 구실 못 하는 남자들. 사리분별 없고 머저리 같다 할까 부실하다 할까(사례25).

남녀의 관계는 ‘부부’ 너머의 세계로 진입하기 시작했다. 기혼자들

의 이야기를 종합해 보면, 적어도 2000년대 중반부터 이런 지각 변화는 보편적인 현상이었던 것으로 파악된다. 그리고 이를 보고 자란 2010년대 후반의 청년들(‘장마당 세대’)은 사례32처럼 기존과는 다른 새로운 친밀성을 욕망하며 실천한다. 물론 사례25처럼 결혼 생활을 경험했던 참여자들의 깊은 감정이입에 비해, 미혼 참여자들은 자신을 ‘그런 남편과 아내’들로부터 분리하며 일견 ‘냉정’한 평가를 내리지만 당시 그들이 느꼈던 은근한 두려움은 숨겨지지 않는다.

장사라는 게 경제적 실질이 왔다 갔다 하는데, 마음 안 맞으면 같이 안 다니죠. 남녀 같이 다니면 사달이 있어요. (중략) 남편이 맨날 술 먹고 와이프 신경 안 쓰고 술 값 채우거나 반면에 술 먹고 깡치부려 그놈이랑 장사하지 말라고 맨날 때리는 상황도 많고. 8.3부부라고 이해 안 가는 관계긴 한데 뭐 어찌겠어요. 뒷말은 많이 하지만 사람들 인식이 바뀌고 먹고사느라 바빠요. (중략) 결혼? 피곤할 거란 생각이 (중략) 예전엔 스물다섯 살 미만에 결혼해야겠다 했다면 지금은 서른 살 미만 정도로 조금씩 바뀌는 거 같아요(사례32).

아내에 의존하여 생계를 유지하다 보니 남편들도 점차 가사노동에 참여하거나 이동과 운반 등으로 장사를 도와주기 시작하였다. 흥미롭게도, 여성의 장사가 활발한 ‘평성’에서부터 남편의 소중함을 알라는 ‘교혼’이 시작되어 2000년대 초반 북한 전역을 떠돌기 시작한다. 사례 9가 들려준 이 이야기는 다른 지역에 거주하던 참여자들도 들은 바 있다고 확인해 주었다.

술만 처먹고 별게서 앉아서 돈 좀 번다고 행세한다 이런 애들은 싸우

고 이혼하고. (중략) 괜찮은 남자에 속한 건 팔려 가기도 했어요. (중략) 장마당 시작하면 남편이 짐 차려 놓고 다시 집에 가서 여자 자전거에 태워서 장마당 앞혀 놓고. 전화하면 데리러 가고. 근데 남편 귀중한 걸 몰랐던 거야. 옆에 있는 여자가 “너 남편 괜찮다” 그러니까 “저런 놈 뭐 괜찮아? 팔았으면 좋겠다” 그러니까 “나한테 팔래?” 이렇게 된 거야. (중략) “나를 돈 받고 팔아? 새 여자한테 더 잘해 준 거야.” 원래 자기 처 보란 듯이. 그래서 여자 둘이 장마당에서 머리칼 잡고 붙었어요. 이 이야기가 OO에 소문이 나가지고(사례9).

그러나 이 소문이 무색하게, 2000년대 중후반부터 남성들이 장사에 개입하면서 공적 권력 접근성의 젠더 격차가 남녀 각각의 장사 모빌리티와 수익 구조를 재편하기 시작했다. 뒤늦게 장사에 뛰어들은 소수의 남성은 석유장사처럼 큰 이익을 보기 시작해 자녀 용돈만 “한 달에 100~200불”(사례33)을 줄 정도로 부유한 계층이 되었다. 특히, “기름은 다 개인 집에서” 살 정도로 “국가에서 내 온 연유 판매처, 수단다(스텐드)는 고속도로 어구에만 있다”(사례11). 또한 일부 운전사들이 전당포처럼 차에 있는 휘발유를 팔고 또 다시 와서 충전하는 식으로 개인 ‘기름집’에서 화폐를 유통하면서, 수익은 더 불어났다. 간부 부부가 남편의 공적 지위와 인맥을 활용하여 아내가 큰 장사를 하는 것도 마찬가지다. 비슷한 맥락에서, 국경경비대 군인은 밀수 장사와 양아들-양부모 관계를 맺고 딸이 있으면 예비 사위처럼 단속을 막아주고 오토바이로 짐도 날라 주곤 한다. 남성 세대주 중심의 권력구조는 2000년대 중반까지 소규모 장사를 하는 ‘아내’ 중심으로 재구성되는 듯하였으나, 2000년대 후반을 기점으로 이동과 관련된 권력, 이권 등의 ‘핵심’ 요소는 다시 남성-권력자 중심으로 바뀌고 주변부만 여성에게 배

당된 것이다.

먹을 알이 필요하니까 밀수 단속하는 군인들이 있어요. (중략) 이 집은 안 다치겠다는 조건으로 와서 밥 먹고 자고. 타고 온 세 바퀴 오토바이로 짐을 날라주기도 하고 (중략) 딸이 있으면 연애도 하고, 아들 처럼(사례19).

여자들 소매는 초기 한 10년 괜찮았는데 좋은 상품을 빨리 가져다주는 사람들이 큰돈을 벌기 시작하면서 (중략) 국가에서 나오는 휘발유나 디젤을 뽑을 수 있는 위치에 있는 것도 남자고. (중략) 여행증명서 만들어 주고 걸리면 거기 친구한테 전화하고(사례9).

이런 상황에서 화폐개혁 이후 20~30대 여성들은 아예 고위급 간부를 만나 “사모님 소리를 들으며 승용차를 타고 다니는”(사례32) 삶이 아니라면, 자신의 불안계층적 지위를 더 심화하는 전통적 결혼(결혼식, 결혼 등록)보다는 동거라는 새로운 가족 구성 전략을 취하기도 한다.

예전에는 동거하면 말밥 오르는 게 많았는데 최근에는 젊은 애들이 같이 살아 보는 게 많아요. 중국 돈 1~2천 원짜리 집도 있고. 인민반 생활은 젊은 사람들이 안 하고 싶어 하잖아요. (중략) 사람들 눈이 신경 쓰이면 반장한테 말해서 뭐 등록을 해 주기도 하고(사례40).

시내로 빠져 장사하고 싶었어요. (여성) 선생님이 교장선생님하고 청년동맹 지도원도 확인서 문건 다 해 줬고. 퇴거 떼는데 리에서는 농장원 한 명 나가니까 “앞으로 하지 말라”. (중략) “전학증 갖고 가서 (다

음) 학교에 붙이지 말라” 그러더라고요. (중략) 신분증도 빼고, 어디 소속 안 되게 해 놔어요. 그래서 내 마음대로 장사하고, 근데 결혼하니까 부양으로 등록된 거예요. 무조건 여맹에 동원 가야 하고 아니면 돈 얼마 내고, 시집살이에(사례17).

사례17은 농촌 학교에 다니고 있었으나 2000년대 중반 졸업을 앞두고 그를 특별히 아꼈던 여성 담임교원의 적극적 도움으로 전학·전출 수속을 한 뒤, 전입을 생략하여 서류상 어느 인민반, 조직, 학교에도 속하지 않은 상태를 만들었다. 덕분에 그는 자유롭게 지역을 다니며 장사를 하였다. 물론, 많은 여성들처럼 그 역시 결혼(등록)과 동시에 인민반·여맹에 편입되면서 이동, 장사 제한, 시집 스트레스의 삼중고를 겪게 되었다. 이러한 무적(無籍) 사례는 예외적이지만, 불안계층인 여성들이 보다 나은 삶을 위해 공모, 실천하는 이동 전략의 가능성을 시사한다. 불안계층으로서 빠르게 상황을 읽고 기민하게 대응하는 여성들의 비언어적·정동적 능력만큼은 ‘권력의 중심부에 다가서기 쉬운’ 남성보다 훨씬 발달한 측면이 있다. 한 남성은 ‘이해할 수 없는’ 여성의 정동 능력에 대해 이렇게 토로했다. “왜 그런지 모르겠어. 되게 이상해. 돈 버는 데 여자 말 안 듣는 놈들은 다 망했어. 여자 말을 듣는 사람들은 괜찮았어”(사례9).

모빌리티 관점에서 보면 시장화 이후의 젠더 관계, 특히 부부관계의 변화는 여성이 생계부양자(화폐 획득)라는 사실 자체보다 모빌리티의 젠더적 격차가 역전했다는 점으로부터 더 큰 영향을 받는다. 1990년대 초반까지 기혼 여성들은 이른바 ‘부양’으로서 세대주 남편에게 배정된 집(공간)과 남편의 일과(시간)에 귀속되었다. 그러나 시장화 이후 여성들은 주어진 시공간에 정주해야 하는 남성과 달리 장마당으로,

타 지역으로, 때로 며칠씩 집을 떠나 돈을 벌면서 각종 경험과 정보 습득을 통해 인지와 판단의 폭을 확장해 갔다. 모빌리티란 물리적 이동 그 이상의 인식, 판단, 실천, 정동 변화를 포함하기에 여성과 남성 사이의 물리적 이동의 격차는 필연적으로 인지, 태도 격차를 촉발할 수밖에 없다.

시장화 이후 부부의 친밀성 변화는 여성이 돈을 벌면서 지위가 역전되었다고 단순하게 설명될 수 있는 사안이 아니다. 그보다는, 시장이라는 배경 위에서 부부가 각자의 모빌리티 차이에 따른 정동과 판단의 격차, 자원 접근성 격차 등을 어떻게 인정하고 가족 공동체 운영에 활용하느냐가 각 ‘부부의 세계’를 결정하는 근본적 요소가 될 수 있다. 그 격차가 여성과 남성 간의 갈등을 촉발하기도 하지만, 사례9의 의견처럼 상보적 효과를 낼 수도 있기 때문이다.

## 6. 결론

북한 당국의 교통체계 운영이 중단되면서, 시장화 이후 “아래로부터” 시작된 실천은 다양한 ‘탈것’과 기술, 노선·요금제·운행시각 등 시공간적 규칙을 창발하고 쇠락시켰으며 또 안착시켰다. 모빌리티 관점에서, ‘시장화’란 근대 전력·기술에 기반했던 중앙집권적·수목형 모빌리티가 시장이라는 배경을 직간접적으로 거치며 리즘적 모빌리티로 전환되는 과정으로 해석될 수 있다. 시장화 이후 주민 모빌리티를 통해 북한 사회변화를 살펴본 결과, 사람·물자의 흐름, 개인의 행위·인식·태도, 젠더 질서, 통치-주민 관계 등에 대해 다음과 같은 시사점이 도출된다.

첫째, 시장화 이후 북한의 통치가 레짐의 형식이나마 유지해 올 수 있었던 까닭은, 역설적으로 주민들이 통치가 설정한 규율을 어기고 공모, 전유, 거래를 시도했기 때문이다. 밀수, 여행증 전유, 간부-상인 간 공모, 단속반-주민 간 거래 등의 비공식적·비법적 모빌리티 실천은 표면상 규율에 반하지만, 궁극적으로는 북한 체제를 유지하는 주요 원동력 중 하나다. 쉽게 말해 이동권 제한에 관여하는 수많은 검열 및 보안 인력, 교통 및 운수기관 종사 인력에게 중앙에서 월급을 주지 못하기 때문에, 비공식적 실천을 이들과 공모하고 그 대가로 사례를 주는 주민들이 없다면 이 인력들의 생계도 보장하기 어렵다. 특히 이동권 제한의 핵심은 검열인데, 의례적으로나마 검열이 이뤄질 수 있는 것은 각종 허가 서류(사물)와 인력 덕분이다.

물론, 통치는 주민들의 실천에 대응하여 규제와 단속을 시도하지만, 그것은 기층의 사소한 장사어나 적용될 뿐이다. 정말 위험하고 큰 규모의 밀수일수록 권력이나 사회적 존중을 받는 간부, 대학교원/연구사 등의 지위와 결합함으로써, 가장 안전한 치외법권 속에서 성사된다. 모빌리티에 대한 통치의 개입은 주변부 일부만 규제할 뿐, 중심부에는 큰 영향을 주지 못한다.

둘째, 모빌리티와 관련한 물리적 실재, 실천과 관행, 현실 세계를 구성하는 비언어적 정동과 비인간의 영향력은 증대되어왔고 이제 그것은 북한 당국의 레짐, 주민의 이성적 예상과 실천, 기존의 기술적 관행을 넘어선다. 지역별 사영교통 안착 사례에서 드러나듯, 각 지역의 모빌리티 양상을 결정하는 주요소는 화폐적 손익보다는 자연 지형과 도로 상태이다. 경제적 효율성 타산이 아니라 정동이 행위 결정에 더 큰 영향을 미치면서 여성들은 물지계를 마다하고 물동이를 머리에인다. 이처럼, 모빌리티 변화는 ‘합리적’ 이성 너머의 정동과 깊이 맞

닿아 있다. 그러므로 시장화를 그간의 연구들처럼 ‘통치 중심에서’ 화폐 중심으로의 전환’으로만 볼 것이 아니라, ‘전에 없던 물질의 유입, 흐름이 증폭되고 정동이 강화된 과정’으로 볼 필요가 있다.

단속반의 행위성과 통치의 영향력은 모두 면허, 통행증, 여행증명서, 등록(서류), 번호판 등의 물질을 통해서만 존속될 수 있다. 북한 당국이 상시적으로 재구성하는 각종 규율은 단속반에 의해 벌금으로, 휘발유로 환원되기도 한다. 또한 새로운 중국산 차량들과 그에 탑재된 디지털 기술들은 그간 기층이 구성해 둔 나름의 시장 기반을 허물어버리는 우발적 요소로 작용한다. 이 과정에서 운전수는 일종의 경제적 세습계급으로 변모하고, 운전의 특권은 한층 더 성역화되며, 운전에 대한 열망과 긍정적 정동은 배가된다. 더불어 운전수들은 당국의 상시적 벌금 징수보다 예상치 못했던 차량의 기술 시스템 변화로부터 훨씬 더 깊은 영향을 받는다.

셋째, 시장화 이후의 젠더 관계는 여성이 생계부양자가 되었다는 사실 자체보다 모빌리티의 젠더적 격차가 역전되었다는 점에 더 큰 영향을 받는다. 이전에는 세대주 남편이 국가로부터 배정받은 시공간에 함께 귀속되었던 기혼 여성들은 이제 먼 지역으로 며칠씩 이동하며 집 너머의 장마당으로 생활 반경을 넓히면서 각종 경험과 정보를 습득하게 되었다. 그 이동 과정에서 여성들은 자신의 불안계급을 지각하게 되는데, 다른 부부 혹은 남녀들과 자신의 상황을 비교할 수 있는 인식적 자원을 얻게 되기 때문이다. 이처럼 모빌리티가 물리적 이동 이상의 인식, 판단, 실천, 정동변화를 포함하기 때문에 남녀의 모빌리티 격차가 커질수록 둘 사이의 사고방식, 정동, 태도 변화 역시 커질 수밖에 없다. 그러므로 시장이라는 배경 위에서 두 사람이 각자의 모빌리티 차이에 따른 정동과 판단의 격차, 자원 접근성 격차 등을 어떻

게 다루고 활용하느냐에 따라 '부부의 세계'는 다르게 구성된다.

아울러, 운전의 남성화, 물동이(나르기)의 여성화 등은 모빌리티 변화에도 불구하고 아직 내면화 상태와 집단적(문화적) 정동을 일견 유지하고 있다. 불안계급으로서 여성들은 이동 전략을 통해 다양한 기회를 모색하고 협력하며 다소간의 지위 회복을 이루기도 했지만, 최종 심급과 다름없는 내면화와 정동의 문제까지 긍정적으로 변화했다고 보기에는 아직 요원하다.

■ 접수: 3월 2일 / 수정: 4월 5일 / 채택: 4월 11일

## 참고문헌

### 1. 북한 자료

#### 1) 신문

“사회질서와 공중도덕을 량심적으로 지키자,” 『로동신문』, 2023년 2월 12일.  
“조선민주주의인민공화국 최고인민회의 상임위원회 상무회의 진행,” 『로동신문』,  
2023년 3월 22일.

### 2. 국내 자료

#### 1) 단행본

국가정보원, 『북한법령집 상(上)』(서울: 국가정보원, 2022).  
신혜란, “이동하는 사회와 모빌리티 통치성,” 김태희 외, 『모빌리티 시대, 기술과 인  
간의 공진화』(서울: 엘피, 2020).  
이용균, “모빌리티와 일상의 세계: 복잡성, 리듬, 정동,” 고민경 외, 『모빌리티 생활세  
계학: 테크놀로지 도시공간 공동체』(서울: 엘피, 2021).  
이우태·이금순·이규창·정은아·나용우·최규빈·이야영·윤훈희·노현우·탁민지, 『북한인  
권백서 2023』(서울: 통일연구원, 2023).  
지그위스, 그레고리(Gregory J. Seigworth)·멜리사 그레그(Melissa Gregg), “미명의  
목록[창안],” Melissa Gregg·Gregory J. Seigworth 엮음, 최성화·김지영·박  
혜정 옮김, 『정동이론』(서울: 갈무리, 2015).  
진천규, 『평양의 시간은 서울의 시간과 함께 흐른다』(서울, 타커스: 2018).

#### 2) 논문

김성민·서장원·오명찬·양아란·송재준·박형동, “북한 광물자원 교류를 위한 GIS  
기반의 북한 교통 인프라 네트워크 분석,” 『한국자원공학회지』, 제57권 2호  
(2020), 159~167쪽.  
문인철·송영훈, “북한 정권의 도로교통안전 관점 변화 연구, 1945~2017,” 『북한학

연구』, 제14권 1호(2018), 87~120쪽.

\_\_\_\_\_, “교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도,” 『통일과 평화』, 제10권 2호(2018), 157~192쪽.

송영훈·문인철·박길수·정금숙, “통일대비 교통안전 정책 연구: 북한이탈주민의 교통안전인식 인터뷰를 중심으로,” 『Journal of North Korea Studies』, 제4권 2호(2018), 233~259쪽.

안병민, “북한 교통법제의 동향과 남북 교통법제 통합의 과제,” 『북한법연구』, 제16호(2015), 463~478쪽.

### 3) 신문

정영, “북한 1등 신랑감 ‘장운도’의 뜻은?” 『RFA』, 2018년 8월 8일.

### 4) 기타자료

최성원, “경제난 이후 북한 도로교통의 확대(2) 북한 경제난과 북한 육상교통의 변화,” 『남북도로 BRIEF』, 제27호(2022).

## 3. 국외 자료

### 1) 단행본

Fox, Nick J. and Pam Alldred, *Sociology and the New Materialism: Theory, Research, Action*(London: SAGE Publications, 2016).

Standing, Guy, *The Precariat: The new dangerous class*(London&Newyork: Bloomsbury, 2014).

Urry, John, *Mobilities*(Cambridge: Polity Press, 2007).

## North Korean Residents' Mobility Movement, Governance, and Gender

Park, Min Ju (Dongguk University)

After the North Korean authorities' suspension of the transportation system, various socio-technical mobility changes emerged. From the point of view of mobility, 'marketization' is the process of converting the movement of people and goods from a centralized arborescent model to a horizontal rhizome model, which has the following meanings. First, on the surface, movement practices such as smuggling, appropriation, illegal collusion, and informal transactions are seemingly against the rules; yet, ultimately they are one of the main driving forces that maintain the regime's restrictions on the right to movement. However, authorities only partially regulate the periphery and do not have a significant impact on the center. Second, the influence of affect and non-humans that constitute reality, practice, and the real world of mobility have gradually increased beyond the system of the North Korean authorities, the rational expectations and practices of the residents, and the existing technical practices. Third, the change in the

gender order can be explained as the result of the amplification of the gap in perception, attitude, and affect as women's mobility expands compared to men. However, even though women have somewhat recovered their class status through mobility strategies, the gender affect of internalized mobility still remains.

Keywords: North Korea, daily life, mobility, traffic, government, gender, affect