



<https://doi.org/10.56552/jisipol.v8i1.395>

Peran Inisiatif *Global Gateway* Uni Eropa Terhadap Perkembangan Infrastruktur Di Mozambik 2021-2024

¹⁾Chika Raka Siwi, ²⁾Yanuar Rahmadan

^{1),2)}Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ekonomi Bisnis dan Ilmu Sosial,
Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta

Corresponding Author: chkrksw@gmail.com

Abstract

The Global Gateway initiative is a European Union strategy launched in 2021 to strengthen global connectivity through investment in sustainable and high-quality infrastructure. Mozambique is one of the EU partner countries in Southern Africa receiving support from this initiative, particularly in the transport sector. This study analyzes the role of the EU Global Gateway in supporting infrastructure development in Mozambique during 2021-2024. The research applies a qualitative descriptive method through a case study approach, using literature review of EU official documents, European External Action Service publications, international development reports, and relevant academic articles. The findings indicate that Global Gateway contributes to improving transport connectivity through three main channels: modernizing the Maputo-Ressano Garcia railway line, upgrading key road corridors such as Nacala and Mueda-Negomano, and strengthening regional trade links with neighbouring countries. These projects are projected to increase rail freight capacity, reduce logistics bottlenecks, shift freight movement from road to rail, and support lower carbon emissions. However, implementation still faces challenges related to financing sustainability, coordination among Team Europe actors, climate vulnerability, security conditions in northern Mozambique, and competition with other infrastructure initiatives such as China's Belt and Road Initiative. Therefore, Global Gateway is not merely a development assistance program, but also a strategic instrument for the EU to consolidate its role as an international actor in Africa while supporting Mozambique's regional integration.

Keywords: *Global Gateway, European Union, Infrastructure, Mozambique, International Actor*

Abstrak

Inisiatif Global Gateway merupakan strategi Uni Eropa yang diluncurkan pada tahun 2021 untuk memperkuat konektivitas global melalui investasi infrastruktur yang berkelanjutan, berkualitas, dan berbasis kemitraan. Mozambik menjadi salah satu negara mitra Uni Eropa di kawasan Afrika bagian selatan yang menerima dukungan inisiatif ini, terutama pada sektor transportasi. Penelitian ini bertujuan menganalisis peran Global Gateway Uni Eropa terhadap perkembangan infrastruktur transportasi di Mozambik pada periode 2021-2024. Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan studi kasus melalui telaah dokumen resmi Uni Eropa, publikasi European External Action Service, laporan lembaga pembangunan internasional, dan artikel ilmiah



yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Global Gateway berkontribusi melalui modernisasi jalur kereta Maputo-Ressano Garcia, peningkatan koridor jalan Nacala dan Mueda-Negomano, serta penguatan konektivitas perdagangan dengan negara tetangga. Dampak konkretnya terlihat pada peningkatan kapasitas angkut barang, pengurangan hambatan logistik, peluang peralihan moda dari jalan raya ke kereta api, serta dukungan terhadap penurunan emisi karbon. Meskipun demikian, implementasi program masih menghadapi tantangan terkait keberlanjutan pembiayaan, koordinasi aktor Team Europe, risiko iklim, keamanan di wilayah utara Mozambik, dan persaingan pengaruh dengan inisiatif infrastruktur lain seperti Belt and Road Initiative Tiongkok. Dengan demikian, Global Gateway tidak hanya berfungsi sebagai program bantuan pembangunan, tetapi juga sebagai instrumen strategis Uni Eropa untuk memperkuat perannya sebagai aktor internasional di Afrika sekaligus mendukung integrasi ekonomi regional Mozambik.

Kata Kunci: Global Gateway, Uni Eropa, Infrastruktur, Mozambik, Aktor Internasional

PENDAHULUAN

Perkembangan globalisasi telah membawa dampak besar terhadap kehidupan dunia internasional dengan mempercepat arus pertukaran informasi, digitalisasi teknologi, dan perkembangan energi antar negara. Digitalisasi berkembang pesat sebagai pendorong utama efisiensi dan integrasi global khususnya dalam bidang teknologi informasi dan energi. Namun percepatan digitalisasi ini terjadi secara tidak merata sehingga menimbulkan ketimpangan kemampuan negara dalam beradaptasi terhadap kemajuan digitalisasi tersebut (Dethier & Moore, 2012). Negara maju cenderung memiliki kapasitas sumber daya yang memadai untuk mengikuti perkembangan teknologi, berbanding terbalik dengan negara berkembang yang masih menghadapi keterbatasan struktural yang menghambat proses adaptasi tersebut (Puspitaningrum, 2021). Kondisi ini mendorong munculnya kerja sama internasional khususnya dalam bidang Pembangunan infrastruktur. Saat ini infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai penopang ekonomi, tetapi juga sebagai instrument geopolitik dalam memperluas pengaruh global (Riansyah, 2025). Persaingan antara Tiongkok, Amerika Serikat, dan Uni Eropa (UE) melalui inisiatif seperti *Belt and Road Initiative* (BRI) dan *Global Gateway* menunjukkan bahwa Pembangunan infrastruktur telah menjadi elemen penting dalam diplomasi global terutama di negara-negara berkembang kawasan Afrika.

Sebagai aktor internasional, negara dan organisasi internasional tidak hanya mengandalkan kekuatan dan pertahanan, tetapi juga memanfaatkan diplomasi dan kerja sama sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan negaranya. Pendekatan kerja sama internasional dan diplomasi dapat memperkuat posisi suatu aktor negara di tingkat global (Khoirunnisa & Jubaidi, 2025). Sebagai salah satu aktor internasional, UE kerap kali menjalin kerja sama dengan negara-negara berkembang, termasuk negara-negara di Kawasan Afrika dengan tujuan memperkuat konektivitas global melalui berbagai inisiatif yang dijalankan. Diplomasi dipahami sebagai instrumen *soft*



power yang digunakan aktor internasional untuk membangun hubungan damai, mengelola konflik, dan mendorong kerja sama internasional melalui pendekatan non-koersif (Khoirunnisa & Jubaidi, 2024). Dalam konteks ini, diplomasi tidak hanya berorientasi pada pencapaian kepentingan material, tetapi juga pada pembentukan kepercayaan dan harmoni dalam hubungan antarnegara, seperti yang dilakukan oleh UE kepada negara-negara di kawasan Afrika. Untuk negara di Kawasan Afrika sendiri, UE telah lama menjalin kemitraan melalui berbagai kerangka kerja sama guna menunjukkan konsistensi peran UE sebagai aktor pembangunan global. UE memandang negara-negara Afrika memiliki potensi untuk memenuhi kepentingan ekonomi, politik, dan keamanan globalnya dengan memanfaatkan keunggulan komparatif dalam hal ini sumber daya alam seperti komoditas pertanian, perikanan dan mineral yang dimiliki negara-negara di Afrika (Putri et al., 2020). Beberapa kerja sama yang telah terjalin antara UE dengan Afrika yaitu *Cotonou Agreement*, *Economic Partnership Agreements* (EPAs), hingga inisiatif terbaru *Global Gateway*.

Cotonou Agreement adalah kerja sama antara UE dan negara-negara Afrika, Karibia, dan Pasifik (ACP) yang ditanda tangani di Cotonou, Benin pada 23 Juni 2000. *Cotonou Agreement* mencakup lebih dari 70 negara ACP dan menetapkan hubungan yang lebih modern, politik, dan berbasis pembangunan dengan tujuan utamanya adalah pengurangan kemiskinan, pembangunan berkelanjutan, serta integrasi negara ACP ke ekonomi global. Sebagai kelanjutan dari kerangka kerja sama ekonomi dalam *Cotonou Agreement*, UE kemudian mengembangkan kerangka kerja sama baru melalui *Economic Partnership Agreements* (EPAs) antara tahun 2002 hingga 2007. Dalam prosesnya, EPAs dinegosiasikan secara regional dengan enam blok utama yaitu Afrika Barat, Afrika Tengah, Afrika Timur dan Selatan (ESA), *Southern African Development Community* (SADC), CARIFORUM, dan Pasifik yang mencakup total lebih dari 70 negara ACP. Melalui EPAs, UE membuka hampir seluruh akses pasarnya secara bebas tarif, sementara negara-negara ACP meliberalisasi sekitar 80% perdagangan mereka dalam 10-15 tahun kedepan.

Hingga 2021, sebanyak 31 negara termasuk Ghana, Côte d'Ivoire, Kamerun, Kenya, Mauritius, Botswana, Namibia, dan Afrika Selatan telah mengimplementasikan EPAs. Dinamika geopolitik global yang semakin kompleks mendorong UE untuk mengembangkan pendekatan yang lebih strategis melalui *Global Gateway* yang diluncurkan pada 2021. Berbeda dengan EPAs yang berfokus pada liberalisasi tarif, akses pasar, dan harmonisasi aturan perdagangan, *Global Gateway* berorientasi pada pembiayaan infrastruktur strategis, digitalisasi, energi hijau, kesehatan, transportasi, dan pendidikan.



Di kawasan Afrika, *Global Gateway* memiliki peran penting dalam memperkuat hubungan antara UE dan negara-negara di kawasan Afrika melalui *EU-Africa Global Gateway Investment Package*. Program ini memiliki fokus utama pada percepatan transisi energi hijau dan digitalisasi, peningkatan sistem kesehatan, serta pengembangan infrastruktur transportasi yang mendukung konektivitas regional (European Commission, 2024). *Global Gateway* merupakan salah satu proyek strategis utama UE sekaligus salah satu respons paling ambisius terhadap dinamika persaingan kekuatan besar dalam bidang konektivitas dan infrastruktur global. Dalam konteks kekhawatiran UE terhadap proses deglobalisasi yang berlangsung pasca pandemi COVID-19, inisiatif *Global Gateway* diposisikan sebagai kerangka kebijakan yang komprehensif dan inklusif guna memperkuat ketahanan ekonomi sekaligus memperluas jangkauan geopolitik UE (Costa et al., 2025). *Global Gateway* diluncurkan oleh UE pada Desember 2021 dengan tujuan untuk memperkuat konektivitas digital, energi, transportasi, serta pembangunan sosial di sejumlah negara mitra di seluruh dunia, termasuk Afrika Sub-Sahara, Asia-Pasifik (misalnya negara-negara ASEAN), Amerika Latin dan Karibia, serta wilayah Mediterania/MENA seperti Mesir dan negara di Afrika Utara (European Commission, 2023).

Dengan prinsip berkelanjutan dan transparansi, UE melalui *Global Gateway* berupaya menawarkan alternatif model pembangunan yang berbeda dari BRI oleh Tiongkok, yaitu dengan menekankan tata kelola yang baik, keberlanjutan lingkungan, dan kepentingan bersama bagi kedua negara. Afrika menjadi salah satu kawasan utama dalam implementasi *Global Gateway*, di mana UE menargetkan peningkatan kerja sama ekonomi dan pembangunan infrastruktur lintas sektor (Heldt, 2023).

Dalam perdebatan kontemporer mengenai konektivitas global, *Global Gateway* perlu ditempatkan dalam konteks persaingan pengaruh antaraktor besar. BRI Tiongkok lebih sering dipahami sebagai model pembiayaan infrastruktur yang agresif, cepat, dan berorientasi pada perluasan jaringan perdagangan, sedangkan *Global Gateway* menampilkan diri sebagai alternatif yang menekankan transparansi, keberlanjutan lingkungan, tata kelola, dan kemitraan yang setara (Heldt, 2023; Tagliapietra, 2024). Perbedaan tersebut penting bagi Mozambik karena negara ini memiliki posisi geostrategis sebagai pintu keluar kawasan Afrika bagian selatan menuju Samudera Hindia. Dengan demikian, dukungan UE terhadap koridor Maputo, Nacala, dan Mueda-Negomano tidak hanya dapat dibaca sebagai bantuan pembangunan, tetapi juga sebagai upaya membentuk preferensi pembangunan infrastruktur yang sejalan dengan standar dan kepentingan strategis UE.

Di Afrika bagian Tenggara, Mozambik menjadi salah satu negara yang memiliki potensi ekonomi besar, terutama di sektor energi, transportasi, dan



telekomunikasi. Mozambik menempati posisi strategis sebagai jalur perdagangan dan transit utama yang menghubungkan wilayah pedalaman Afrika seperti Zimbabwe, Eswatini, dan Afrika Selatan dengan Samudera Hindia. Saat ini, sebagian besar perdagangan Mozambik didorong oleh koridor transportasi yang menghubungkan pelabuhannya ke negara-negara tetangga yang tidak memiliki akses laut. Di bagian Selatan, terdapat koridor Maputo yang menghubungkan Pelabuhan Maputo dengan kawasan industri Gauteng di Afrika Selatan hingga ke Eswatini melalui jaringan jalan dan rel seperti Ressano Garcia Railway, menjadikannya jalur penting bagi ekspor mineral dan komoditas Afrika Selatan.

Di bagian Tengah, terdapat koridor Beira yang menghubungkan Pelabuhan Beira dengan Zimbabwe, Zambia, dan Malawi dan menyediakan akses laut bagi negara-negara landlocked tersebut. Kemudian di bagian Utara, terdapat koridor Nacala yang Menghubungkan Pelabuhan Nacala dengan Malawi dan Zambia serta menjadi jalur utama ekspor batu bara dari provinsi Tete. Jaringan rel tambahan seperti Goba Line ke Eswatini dan Limpopo Line ke Zimbabwe juga mendukung pergerakan arus barang lintas negara. Secara keseluruhan, koridor-koridor ini penting karena memperkuat integrasi ekonomi regional dan memungkinkan negara tetangga yang tidak memiliki akses laut tetap dapat mengakses pasar internasional melalui pelabuhan Mozambik.



Gambar 1. Peta Mozambik

Sumber : <https://depositphotos.com/id/vectors/peta-mozambik-negara.html>

Namun demikian, negara ini masih menghadapi tantangan signifikan dalam bidang infrastruktur. Ketimpangan akses terhadap transportasi, listrik, dan jaringan digital masih menjadi salah satu hambatan utama bagi perkembangan Mozambik. Dibandingkan Afrika Selatan, Mozambik menunjukkan ketimpangan akses yang jauh lebih besar pada tiga sektor utama yaitu listrik, transportasi, dan digital. Pada sektor energi listrik, akses listrik di Mozambik jauh lebih rendah dibanding Afrika Selatan.

Pada tahun 2023, hanya sekitar 36% masyarakat Mozambik yang memiliki akses listrik, sedangkan Afrika Selatan memiliki Tingkat presentase yang jauh lebih tinggi yaitu 88%(Tracking SGD 7, n.d.), hal ini menunjukkan kesenjangan signifikan antara kedua negara dalam hal ketersediaan energi dasar bagi masyarakat. Pada sektor digital atau internet, akses internet di Mozambik cenderung lebih mahal dibandingkan dengan Afrika Selatan. Di Mozambik harga 1 GB data mobile dapat mencapai sekitar 7% dari pendapatan bulanan rata-rata dan biaya broadband tetap mencapai sekitar USD 118 per bulan, Sebaliknya, di Afrika Selatan harga data mobile berkisar R149–R160 per 1 GB ($\pm$ USD 8–9)(Salite et al., 2021a; Smith et al., 2022)

Kemudian pada sektor transportasi, Mozambik menunjukkan ketimpangan yang jelas dibandingkan Afrika Selatan dalam kualitas infrastruktur jalan dan transportasi, yang berdampak langsung pada kapasitasnya sebagai jalur perdagangan regional. Meskipun Mozambik memiliki koridor strategis seperti Maputo, Beira, dan Nacala, berbagai studi menunjukkan bahwa jaringan jalan dan rel negara ini masih kurang terpelihara, kapasitas pelabuhan terbatas, dan biaya logistik lebih tinggi dibandingkan negara lain di kawasan, termasuk Afrika Selatan. Analisis infrastruktur oleh World Bank mencatat bahwa jalan primer dan sekunder Mozambik masih menghadapi kekurangan pemeliharaan dan keterbatasan pendanaan, sehingga menurunkan efisiensi logistik dan memperpanjang waktu tempuh barang transit. Sebaliknya, Afrika Selatan memiliki jaringan jalan dan rel yang lebih padat serta pelabuhan besar seperti Durban yang menangani sekitar 4,1 juta TEU container pada tahun 2023 dan Richards Bay yang memproses lebih dari 80 juta ton kargo batu bara per tahun(CEIC, 2021; World Bank, 2024). Ketimpangan ini menempatkan Mozambik pada posisi yang kurang kompetitif dalam perdagangan regional meskipun secara geografis sangat strategis. Tantangan lainnya seperti kerusakan jaringan jalan, keterbatasan kapasitas pelabuhan, serta jalur kereta api yang using tidak hanya menghambat konektivitas antar wilayah, tetapi juga membatasi daya saing Mozambik dalam menarik investasi asing dan memperluas integrasi ekonominya di tingkat regional maupun global(Salite et al., 2021b).

Sebagai respons terhadap ketimpangan dan tantangan tersebut, UE berupaya untuk mendukung pengembangan infrastruktur berkelanjutan di Mozambik melalui inisiatif *Global Gateway*. Melalui *Global Gateway*, UE berfokus pada pendanaan infrastruktur berkelanjutan, peningkatan konektivitas pelabuhan, penguatan jaringan transportasi regional, serta digitalisasi proses logistik, yang merupakan tantangan dan kekurangan struktural yang dihadapi Mozambik. Program ini menitikberatkan pada peningkatan konektivitas energi, digital, dan transportasi sebagai bagian dari strategi



UE untuk memperkuat kemitraan ekonomi dengan negara-negara Afrika. Salah satu program *Global Gateway* dari UE adalah mendukung proyek pengembangan sektor transportasi, termasuk pengembangan jalur kereta api Maputo - Ressano Garcia, peningkatan fasilitas pelabuhan, serta peningkatan infrastruktur jalan. Program ini tidak hanya bertujuan meningkatkan mobilitas barang dan manusia, tetapi juga memperkuat integrasi ekonomi regional Afrika melalui jaringan transportasi yang terhubung dengan koridor ekonomi utama.

Melalui proyek ini, UE berupaya menegaskan perannya sebagai mitra pembangunan yang mengedepankan tata kelola yang baik, keberlanjutan lingkungan, dan nilai-nilai demokratis dalam kerja sama internasional (Directorate-General for International Partnerships, 2025). Inisiatif *Global Gateway* periode 2021-2024 telah mengalokasikan €306 juta untuk memperkuat pembangunan Mozambik. Investasi dan program ini terutama berfokus pada pembangunan infrastruktur, peningkatan energi listrik, peningkatan pendidikan dan Kesehatan, dan digitalisasi. Dana yang dialokasikan untuk Pembangunan infrastruktur transportasi sebesar €145 juta, untuk Pembangunan energi listrik sebesar €92 juta, untuk peningkatan pendidikan dan Kesehatan sebesar €60 juta, dan untuk digitalisasi sebesar €10 juta (Press and Information team of the Delegation to Mozambique, 2024, 2025).

Berangkat dari konteks tersebut, penelitian ini menempatkan *Global Gateway* sebagai instrumen konektivitas yang berada di antara dua kepentingan sekaligus, yaitu kebutuhan Mozambik untuk memperbaiki infrastruktur transportasi dan kepentingan UE untuk memperkuat posisinya sebagai aktor internasional di Afrika. Research gap penelitian ini terletak pada masih terbatasnya kajian yang secara spesifik membahas implementasi *Global Gateway* pada tingkat negara mitra, terutama Mozambik, serta bagaimana proyek transportasi seperti jalur Maputo-Ressano Garcia, Koridor Nacala, dan Mueda-Negomano membentuk konektivitas ekonomi regional. Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada analisis peran *Global Gateway* Uni Eropa terhadap perkembangan infrastruktur transportasi Mozambik periode 2021-2024 dengan menekankan kontribusi, motif strategis, dan tantangan implementasinya. (João, 2025).

KAJIAN PUSTAKA

Beberapa penelitian sebelumnya memberikan landasan penting untuk memahami *Global Gateway* sebagai instrumen pembangunan sekaligus geopolitik. (Heldt, 2023) dalam penelitian “Europe’s *Global Gateway*: A New Instrument of Geopolitics” menjelaskan bahwa *Global Gateway* tidak semata-mata merupakan



program bantuan pembangunan, melainkan instrumen geopolitik UE untuk memperluas pengaruh dan menawarkan alternatif terhadap BRI Tiongkok. (Tagliapietra, 2024) melalui “The European Union’s Global Gateway: An Institutional and Economic Overview” menekankan aspek teknis pelaksanaan Global Gateway, terutama struktur pendanaan, koordinasi kelembagaan, dan prioritas sektor seperti energi, digital, transportasi, kesehatan, serta pendidikan. Sementara itu, penelitian (Kevin et al., 2024), (Gusriandari et al., 2024), dan (Paramitha, 2024) menunjukkan bahwa inisiatif infrastruktur besar seperti BRI dapat membuka peluang investasi, memperkuat konektivitas, dan mendorong perdagangan, tetapi juga berpotensi memunculkan risiko ketergantungan, beban pembiayaan, dan persoalan tata kelola bagi negara berkembang.

Untuk memperkuat kerangka analisis, penelitian ini menggunakan konsep aktor internasional yang dipadukan dengan perspektif Normative Power Europe dan Liberal Institutionalism. Konsep Normative Power Europe memandang UE sebagai aktor yang berusaha membentuk norma dan standar dalam hubungan internasional melalui nilai demokrasi, hak asasi manusia, tata kelola yang baik, keberlanjutan, dan supremasi hukum (Manners, 2002; Sugiono, 2020). Dalam konteks Global Gateway, perspektif ini membantu menjelaskan mengapa UE menekankan prinsip transparansi, standar lingkungan, dan kemitraan yang setara dalam proyek infrastruktur. Dengan kata lain, bantuan transportasi di Mozambik tidak hanya bersifat material, tetapi juga membawa muatan normatif berupa standar pembangunan yang ingin dipromosikan UE kepada negara mitra.

Perspektif Liberal Institutionalism digunakan untuk menjelaskan bagaimana kerja sama internasional dapat terbentuk dan bertahan melalui institusi, aturan, transparansi, serta mekanisme koordinasi yang menurunkan biaya transaksi antaraktor (Keohane, 1984). Perspektif ini relevan karena Global Gateway dijalankan melalui Team Europe approach yang melibatkan Komisi Eropa, negara anggota UE, European Investment Bank, AFD, dan lembaga pembangunan lain. Kerja sama tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi di Mozambik tidak hanya ditopang oleh satu aktor, melainkan melalui jejaring institusional yang menggabungkan pembiayaan, keahlian teknis, dan kepentingan pembangunan. Dengan demikian, motif UE dapat dibaca secara ganda, yaitu sebagai upaya normatif untuk mempromosikan standar pembangunan berkelanjutan dan sebagai strategi institusional untuk memperkuat pengaruhnya dalam tata kelola konektivitas global.

Dari penelitian terdahulu terlihat bahwa kajian tentang pembangunan infrastruktur oleh aktor global telah banyak membahas peluang investasi, dampak pembangunan, dan risiko ketergantungan. Namun, kajian yang secara khusus



menguji peran Global Gateway pada tingkat negara, terutama Mozambik sebagai negara strategis di Afrika bagian selatan, masih terbatas. Padahal, Mozambik menjadi simpul penting dalam konektivitas regional karena menghubungkan pelabuhan Maputo, Beira, dan Nacala dengan negara-negara tetangga yang tidak memiliki akses laut. Keterbatasan tersebut menunjukkan pentingnya penelitian ini untuk mengisi kekosongan kajian mengenai bagaimana Global Gateway diimplementasikan, kontribusi apa yang diberikan terhadap infrastruktur transportasi, dan tantangan apa yang muncul dalam pelaksanaannya pada periode 2021-2024.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan studi kasus untuk memahami peran inisiatif Global Gateway Uni Eropa dalam pengembangan infrastruktur transportasi di Mozambik selama periode 2021-2024. Batasan waktu tersebut dipilih karena Global Gateway diluncurkan pada Desember 2021 dan pada periode 2021-2024 mulai terlihat perumusan program, penguatan kemitraan UE-Mozambik, serta penetapan prioritas proyek transportasi. Menurut (Creswell & Poth, 2018), penelitian kualitatif digunakan untuk mengeksplorasi dan memahami makna suatu fenomena sosial atau kebijakan secara mendalam. Metode ini sesuai karena objek penelitian berupa kebijakan konektivitas, strategi pembangunan, dan peran aktor internasional tidak hanya dapat dijelaskan melalui angka, tetapi perlu ditafsirkan melalui dokumen, narasi kebijakan, dan konteks hubungan internasional.

Sumber data penelitian diperoleh melalui studi kepustakaan atau library research. Data primer dokumen meliputi dokumen resmi Uni Eropa mengenai Global Gateway, halaman negara Mozambik pada Directorate-General for International Partnerships, publikasi European External Action Service, dokumen Team Europe Initiatives, serta rilis resmi Delegation of the European Union to Mozambique mengenai proyek Maputo-Ressano Garcia. Data pendukung diperoleh dari laporan World Bank, African Development Bank, Tracking SDG 7, artikel jurnal ilmiah, dan publikasi media internasional yang kredibel. Dokumen dipilih berdasarkan empat kriteria, yaitu relevan dengan Global Gateway atau infrastruktur Mozambik, terbit dalam rentang atau berkaitan langsung dengan periode 2021-2024, berasal dari lembaga resmi atau jurnal akademik, dan memuat informasi mengenai sektor transportasi, konektivitas regional, atau kepentingan strategis UE.

Teknik analisis data dilakukan melalui tiga tahap. Pertama, reduksi data dilakukan dengan memilah informasi yang berkaitan langsung dengan peran UE, jenis proyek transportasi, nilai dan mekanisme dukungan, dampak konektivitas, serta hambatan implementasi. Informasi yang tidak berkaitan dengan fokus transportasi,



misalnya program kesehatan atau pendidikan yang tidak mendukung pembahasan utama, tidak dijadikan data inti. Kedua, data yang telah direduksi disajikan dalam kategori analisis, yaitu konteks ketimpangan infrastruktur Mozambik, posisi Global Gateway dalam persaingan infrastruktur global, proyek Maputo-Ressano Garcia, proyek Koridor Nacala dan Mueda-Negomano, serta tantangan implementasi. Ketiga, penarikan kesimpulan dilakukan dengan menghubungkan temuan empiris dengan konsep aktor internasional, Normative Power Europe, dan Liberal Institutionalism.

Untuk menjaga keabsahan data, penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dengan membandingkan dokumen resmi UE, laporan lembaga pembangunan internasional, dan artikel akademik. Validasi dilakukan dengan melihat konsistensi informasi, misalnya antara rilis resmi UE mengenai nilai investasi, laporan lembaga internasional mengenai kebutuhan koridor transportasi, dan kajian akademik mengenai motif geopolitik Global Gateway. Dengan cara ini, kesimpulan penelitian tidak hanya bersandar pada satu jenis sumber, tetapi dibangun dari kesesuaian berbagai dokumen yang saling melengkapi (Alfatih, 2017).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Melalui inisiatif *Global Gateway*, UE berkomitmen mengalokasikan lebih dari €306 juta secara global untuk mendukung pembangunan berkelanjutan di negara-negara mitra, termasuk Mozambik. Program ini memiliki fokus utama pada percepatan transisi energi hijau dan digitalisasi, peningkatan sistem kesehatan, serta pengembangan infrastruktur transportasi yang mendukung konektivitas regional. Inisiatif tersebut mencerminkan langkah strategis UE dalam menutup kesenjangan pendanaan global melalui pendekatan yang berorientasi pada keberlanjutan dan nilai-nilai kemanusiaan (European Commission, 2023). Sebagai salah satu mitra utama dalam inisiasi ini, Mozambik memperoleh dukungan serius untuk pembangunan infrastruktur dan konektivitas regional. Mozambik terbagi menjadi tiga koridor pembangunan utama timur-barat yaitu Koridor Maputo (selatan, menghubungkan Afrika Selatan dan Eswatini), Koridor Beira (tengah, menuju Zimbabwe), dan Koridor Nacala (utara, ke Malawi dan Zambia) yang mana semua wilayah ini terhubung dengan pelabuhan utama dan wilayah pedalaman. Proyek pengembangan yang akan dilakukan dalam inisiatif *Global Gateway* berupa Pengembangan Jalur Kereta Api Maputo-Ressano Garcia, Peningkatan Jalan di Koridor Nacala dan Mueda-Negomano, serta Peningkatan hubungan perdagangan dengan negara-negara tetangga (International Partnerships, 2025).



UE Sebagai Aktor Internasional

Dalam hubungan internasional, negara memiliki peran dan fungsi penting sebagai aktor dalam pelaksanaan kepentingan. Asas kepentingan menjadi prinsip yang tidak terpisahkan dalam kebijakan luar negeri suatu negara yang mencakup kepentingan domestik maupun eksternal. Untuk mencapai tujuan tersebut, aktor internasional memanfaatkan berbagai instrumen yang tersedia seperti diplomasi, perundingan, dan kerja sama internasional. Kerangka kepentingan tersebut juga relevan untuk memahami peran UE sebagai aktor internasional (Khoirunnisa, 2022). UE sendiri merupakan sebuah organisasi antar pemerintah dan supranasional yang terdiri dari negara-negara Eropa. Organisasi antar pemerintah ini bertindak sebagai wakil negara-negara anggotanya dalam dinamika internasional dalam berbagai bidang, seperti kerja sama ekonomi, politik, keamanan, dan hubungan luar negeri dengan negara lain. Hingga saat ini, UE menjadi aktor yang semakin penting dalam dinamika hubungan internasional (Kalina Tristani Hernawan et al., 2020).

Dalam perkembangannya, UE tidak hanya berperan sebagai forum koordinasi antarnegara, tetapi juga sebagai aktor internasional yang memiliki kapasitas untuk merumuskan dan menjalankan kebijakan eksternal secara kolektif. Hal ini tercermin dalam konsep *strategic autonomy* yang menekankan kemampuan UE untuk bertindak secara mandiri dan strategis dalam merespons dinamika global sekaligus menjaga kepentingan dan pilihan kebijakannya sendiri di tingkat internasional. Konsep *strategic autonomy* dalam kebijakan luar negeri UE mencerminkan upaya UE untuk membangun identitas baru sebagai aktor global yang mampu bertindak secara mandiri dalam sistem internasional. *Strategic autonomy* tidak hanya dipahami sebagai tujuan kebijakan, tetapi juga sebagai proses politik dan metode yang menekankan kemampuan UE untuk membentuk arah hubungan internasional sekaligus mempertahankan pilihan kebijakannya tanpa bergantung pada aktor internasional lainnya.

Selain itu, *strategic autonomy* juga berperan sebagai jembatan antara kapasitas internal UE dengan implementasinya di tingkat global. Beaucillon (2023) menjelaskan bahwa kebijakan luar negeri UE saat ini semakin diarahkan pada pengurangan ketergantungan eksternal dan meningkatkan pertahanan internal namun tetap mempertahankan komitmen terhadap ekonomi terbuka dan kerja sama internasional (Beaucillon, 2023). Dalam proyek *Global Gateway*, konsep *strategic autonomy* tercermin dalam upaya UE untuk memperkuat perannya sebagai aktor internasional yang mampu membentuk hubungan eksternal secara strategis.

Melalui *Global Gateway*, UE menggunakan kerja sama pembangunan dan infrastruktur di Mozambik sebagai instrument untuk memperluas pengaruhnya di



Kawasan Afrika sekaligus mengamankan kepentingan ekonomi, konektivitas, dan stabilitas regional dalam lingkungan internasional yang semakin kompetitif. Peran UE sebagai aktor internasional dapat dilihat dalam implementasi proyek *Global Gateway* Dimana UE memanfaatkan instrumen kerja sama pembangunan dan investasi infrastruktur untuk memperkuat kehadirannya di Kawasan Afrika. Melalui inisiatif *Global Gateway*, UE tidak hanya berperan sebagai penyedia bantuan, tetapi juga sebagai mitra strategis yang menintegrasikan tujuan pembangunan dengan kepentingan geopolitik dan konektivitas global.

Namun UE tidak berdiri sendiri dalam implementasi inisiatif *Global Gateway* melainkan dilaksanakan melalui pendekatan *Team Europe approach* yang menghimpun UE, negara-negara anggota, bank pembangunan Eropa, serta Lembaga keuangan lain dalam satu koordinasi terpadu untuk mencapai tujuan Bersama. *Team Europe Initiatives (TEIs)* adalah instrumen strategis di bawah payung *Global Gateway* yang dirancang untuk mengatasi hambatan-hambatan kritis dalam pembangunan melalui pemanfaatan sumber daya dan keahlian bersama secara terkoordinasi, sehingga hasilnya lebih efektif dan berdampak dibandingkan upaya unilateral. Dalam implementasi *Global Gateway* di Mozambik, pendekatan ini menunjukkan bahwa UE tidak hanya hadir sebagai penyedia bantuan, tetapi juga sebagai mitra yang mampu memobilisasi dan mengkoordinasi sumber daya secara kolektif untuk menciptakan pembangunan yang berkelanjutan dan saling menguntungkan (European Commission, 2025).

Proyek Pengembangan Jalur Kereta Api Maputo-Ressano Garcia

Proyek Pengembangan Jalur Kereta Api Maputo-Ressano Garcia merupakan salah satu inisiatif strategis dalam penguatan Koridor Maputo yang menghubungkan Pelabuhan Maputo di Mozambik dengan wilayah perbatasan Ressano Garcia menuju Afrika Selatan. Jalur ini memiliki peran krusial dalam mendukung arus logistik regional karena menjadi rute ekspor-impor bagi komoditas mineral, produk pertanian, kontainer, dan barang ekspor-impor lainnya dari wilayah pedalaman Afrika Selatan dan negara-negara anggota SADC menuju Samudera Hindia (African Development Bank, 2024).

Sebelum masuknya inisiatif *Global Gateway* ke Mozambik, kondisi awal jalur rel Maputo – Ressano Garcia masih menghadapi berbagai keterbatasan, baik dari sisi kapasitas maupun kualitas infrastruktur. Jalur rel sepanjang 88 km ini merupakan rute utama untuk lalu lintas ekspor dan transit. Namun, Infrastruktur rel yang ada tidak cukup menampung volume angkutan yang terus meningkat, sehingga diperlukan penambahan kapasitas melalui pembangunan *double track*, modernisasi sistem



persinyalan, dan peningkatan fasilitas teknis lainnya agar koridor ini dapat beroperasi lebih efisien dan mendukung peningkatan arus kargo secara signifikan. Sistem persinyalan masih menggunakan teknologi lama yang rentan mengalami gangguan dan memperlambat waktu tempuh. Selain itu, kurangnya investasi jangka panjang menyebabkan perawatan infrastruktur tidak optimal, sehingga efisiensi operasional, keselamatan perjalanan, dan reliabilitas jadwal kereta kargo menurun. Kondisi ini menjadikan koridor Maputo–Ressano Garcia tidak cukup kompetitif dibanding rute pelabuhan tetangga di Afrika Selatan maupun Mozambik bagian utara. Meningkatkan lokasi strategis dan perannya yang penting, peningkatan jalur ini tidak hanya berdampak domestik tetapi juga mengubah pola logistik supranasional, khususnya hubungan dagang Mozambik-Afrika Selatan dan rute ekspor bagi negara-negara tetangga.

Proyek ini mendapatkan komitmen investasi senilai sekitar €145 juta yang merupakan gabungan dari pinjaman non-pemerintah dari Agence Française de Développement (AFD) dan hibah dari UE. Pengembangan jalur ini difokuskan pada peningkatan kapasitas dan efisiensi melalui pembangunan jalur ganda (Double Track) dan modernisasi sistem persinyalan kereta api yang diproyeksikan mampu meningkatkan volume angkutan barang dari 14,9 juta ton menjadi sekitar 44,6 juta ton per tahun. Selain itu, inisiatif ini diharapkan dapat mendorong peralihan moda transportasi dari jalan raya ke kereta api yang dapat berkontribusi terhadap penurunan emisi karbon hingga sekitar 30.000 ton CO₂ per tahun (Delegation of the European Union to Mozambique, 2025).

Dalam implementasinya, pengembangan Jalur Kereta Api Maputo-Ressano Garcia berdampak langsung pada peningkatan kapasitas angkut dan kelancaran arus logistik antara pelabuhan dan wilayah pedalaman. Peningkatan kapasitas ini memungkinkan lebih banyak volume barang yang dialihkan dari transportasi jalan raya ke kereta api yang secara teknis lebih efisien untuk jarak tempuh menengah dan panjang. Selain itu, pengembangan ini juga berdampak pada penurunan biaya logistik, pengurangan kemacetan jalan, serta berkontribusi terhadap penurunan emisi karbon, yang mana hal ini sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan yang merupakan salah satu pilar dalam inisiatif *Global Gateway* (Press and Information team of the Delegation to Mozambique, 2025).



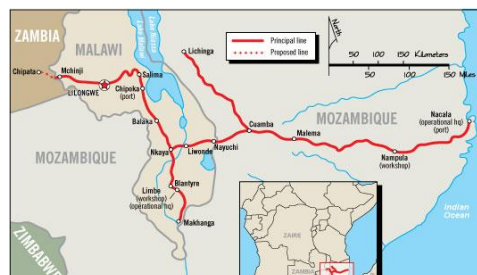


Gambar 2. Peta Jalur Kereta Api Koridor Maputo-Ressano Garcia
Sumber : <https://www.mozambiqueexpert.com/en/mozambique-ressano-garcia-railway/>

Proyek Perbaikan dan Peningkatan Jalan Koridor Nacala dan Mueda-Negomano

Proyek perbaikan dan peningkatan jalan di Koridor Nacala serta ruas jalan Mueda-Negomano merupakan bagian dari inisiatif *Global Gateway* yang bertujuan untuk memperkuat konektivitas darat yang strategis di wilayah utara Mozambik. Koridor Nacala memiliki peran penting sebagai jalur penghubung antara Pelabuhan Nacala dengan wilayah pedalaman Mozambik serta negara-negara tetangga seperti Malawi dan Zambia. Sementara ruas Mueda-Negomano berfungsi sebagai penghubung lintas batas antara Mozambik dan Tanzania. Proyek ini difokuskan pada rehabilitasi dan peningkatan kualitas ruas jalan yang sebelumnya mengalami keterbatasan kapasitas dan kondisi fisik yang kurang memadai. Proyek yang dilakukan mencakup perbaikan struktur perkerasan jalan agar mampu menahan beban kendaraan logistik berat, peningkatan sistem drainase guna mengurangi kerusakan akibat curah hujan tinggi, serta peningkatan standar keselamatan dan kelayakan jalan. Intervensi ini ditujukan untuk memperkuat keandalan jaringan transportasi darat, melancarkan mobilitas barang dan orang, serta mengurangi hambatan fisik yang selama ini menjadi penghambat dalam distribusi hasil produksi dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan utama.

Selain peningkatan kualitas fisik, proyek peningkatan Jalan di Koridor Nacala juga diarahkan untuk memperkuat kapasitas operasional jalur logistik yang



Gambar 3. Peta Koridor Nacala dan Mueda-Negomano
Sumber : <https://rrdc.com/companies/corredor-de-desenvolvimento-do-norte-cdn/>

menghubungkan pusat-pusat produksi dengan pelabuhan dan pasar regional. Dengan kondisi jalan yang lebih baik, waktu tempuh untuk distribusi barang dari wilayah pedalaman menuju Pelabuhan Nacala dapat menjadi lebih singkat sehingga dapat menekan biaya logistik menjadi lebih rendah. Hal ini penting mengingat Koridor Nacala berfungsi sebagai jalur utama bagi ekspor komoditas strategis seperti hasil pertanian, produk agroindustri, dan sumber daya alam baik itu dari Mozambik maupun dari negara-negara tetangga yang tidak memiliki akses ke laut. Dengan kata lain proyek ini mendukung pergerakan barang antarnegara dengan lebih efisien dan aman, sekaligus memperkuat peran Mozambik sebagai negara transit dalam sistem perdagangan regional Afrika Timur dan Selatan.

Peningkatan Konektivitas Transportasi di Mozambik

Melalui kedua proyek tersebut, UE berupaya memperkuat konektivitas transportasi di Mozambik melalui inisiatif *Global Gateway*. Kedua proyek ini diposisikan sebagai instrumen strategis untuk membangun sistem logistik yang lebih efisien dan berkelanjutan, sekaligus meningkatkan keterhubungan antara wilayah pedalaman, pelabuhan utama, dan negara-negara tetangga. Pendekatan ini mencerminkan strategi *Global Gateway* yang menekankan pembangunan infrastruktur transportasi tidak secara terpisah, melainkan sebagai jaringan konektivitas yang saling terintegrasi. Namun proyek peningkatan infrastruktur moda transportasi tersebut tidak hanya berdampak pada konektivitas internal Mozambik, tetapi juga memiliki implikasi yang lebih luas terhadap hubungan perdagangan dengan negara-negara tetangga. Dengan berfungsinya Koridor-Koridor utama yang ada di Mozambik sebagai jalur utama distribusi barang dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan dan negara-negara lain di kawasan, infrastruktur transportasi menjadi lebih andal dan penting bagi kelancaran perdagangan lintas negara. Kondisi jalan yang lebih baik memungkinkan arus barang bergerak secara lebih efisien, aman, dan berkelanjutan, sehingga mengurangi hambatan fisik yang selama ini membatasi intensitas perdagangan regional.

Secara umum, pelaksanaan proyek pengembangan infrastruktur moda transportasi di Mozambik melalui inisiatif *Global Gateway* dapat dipahami menggunakan teori kerja sama internasional. Dalam konteks teori ini, kerja sama antara UE dan Mozambik menunjukkan bagaimana kedua pihak saling membutuhkan untuk mengatasi keterbatasan pembangunan terutama dalam bidang infrastruktur. Dalam inisiatif ini UE berperan sebagai mitra yang menyediakan dukungan berupa pendanaan dan keahlian, sementara Mozambik memperoleh manfaat berupa peningkatan konektivitas transportasi yang mendukung



pembangunan ekonomi nasionalnya. Selain itu, inisiatif ini juga dapat dipahami dengan konsep BIT. Dalam konsep ini, pembangunan infrastruktur transportasi tidak hanya memberikan manfaat langsung berupa peningkatan mobilitas dan konektivitas, tetapi juga memiliki dampak tidak langsung terhadap perekonomian nasional. Infrastruktur yang lebih baik dapat mempermudah kegiatan perdagangan, menurunkan biaya logistik, serta meningkatkan daya tarik Mozambik sebagai tujuan investasi. Kondisi ini sejalan dengan tujuan BIT yang mendorong hubungan ekonomi jangka panjang yang saling menguntungkan antara negara mitra.

Dengan demikian, proyek pengembangan sektor transportasi menjadi salah satu bentuk kerja sama internasional yang bersifat saling menguntungkan. UE tidak hanya berkontribusi pada pembangunan infrastruktur di Mozambik, tetapi juga memperkuat hubungan ekonomi dan investasi antara kedua belah pihak. Dan bagi Mozambik, kerja sama tersebut merupakan peluang untuk meningkatkan integrasi ekonomi regional, memperkuat hubungan perdagangan dengan negara-negara tetangga, serta menciptakan lingkungan investasi yang lebih stabil dan berkelanjutan.

Tantangan Implementasi *Global Gateway* di Mozambik

Meskipun memiliki kontribusi penting, implementasi *Global Gateway* di Mozambik tetap menghadapi sejumlah tantangan. Pertama, tantangan pembiayaan dan keberlanjutan proyek muncul karena pembangunan koridor transportasi membutuhkan investasi jangka panjang, biaya pemeliharaan tinggi, serta kapasitas fiskal nasional yang terbatas. Jika dukungan pembiayaan tidak diikuti penguatan kapasitas pengelolaan dan pemeliharaan, maka peningkatan infrastruktur berisiko tidak menghasilkan dampak jangka panjang. Kedua, koordinasi antaraktor dalam *Team Europe approach* juga menjadi tantangan tersendiri. Banyaknya aktor yang terlibat, seperti Komisi Eropa, negara anggota UE, AFD, European Investment Bank, dan pemerintah Mozambik, memerlukan pembagian peran yang jelas agar proses perencanaan, pembiayaan, dan pelaksanaan proyek tidak berjalan lambat.

Ketiga, kondisi geografis dan risiko iklim Mozambik dapat memengaruhi ketahanan infrastruktur. Koridor transportasi di Mozambik rentan terhadap banjir, siklon tropis, dan kerusakan jalan akibat curah hujan tinggi, sehingga proyek *Global Gateway* perlu dilengkapi desain infrastruktur yang tahan iklim dan mekanisme pemeliharaan berkala. Keempat, stabilitas keamanan di bagian utara Mozambik, khususnya wilayah yang berdekatan dengan Cabo Delgado, dapat memengaruhi kelancaran distribusi, mobilitas tenaga kerja, dan kepastian investasi. Kelima, dalam konteks persaingan global, *Global Gateway* harus mampu menunjukkan keunggulan dibandingkan model pembiayaan infrastruktur lain seperti BRI Tiongkok. Jika proses



pendanaan UE dianggap terlalu kompleks atau lambat, maka daya tarik Global Gateway bagi negara mitra dapat berkurang. Oleh sebab itu, keberhasilan Global Gateway di Mozambik tidak hanya ditentukan oleh besarnya investasi, tetapi juga oleh efektivitas implementasi, kapasitas institusi lokal, dan kemampuan proyek menghasilkan manfaat ekonomi yang nyata bagi masyarakat.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa inisiatif Global Gateway merupakan instrumen strategis UE dalam memperkuat perannya sebagai aktor internasional melalui dukungan terhadap pembangunan infrastruktur transportasi di Mozambik pada periode 2021-2024. Melalui pendekatan pembangunan yang menekankan konektivitas, keberlanjutan, transparansi, dan kemitraan, Global Gateway berupaya menjawab ketimpangan infrastruktur Mozambik sekaligus memperkuat posisi UE dalam persaingan konektivitas global. Temuan penelitian memperlihatkan bahwa proyek modernisasi jalur Maputo-Ressano Garcia, peningkatan Koridor Nacala, dan penguatan ruas Mueda-Negomano berkontribusi terhadap peningkatan kapasitas logistik, kelancaran mobilitas barang dan jasa, serta integrasi ekonomi regional. Namun, kontribusi tersebut perlu dibaca secara kritis karena implementasi Global Gateway masih menghadapi tantangan pembiayaan, koordinasi antaraktor, risiko iklim, kondisi keamanan, dan persaingan dengan inisiatif infrastruktur lain seperti BRI Tiongkok.

Dengan menggunakan perspektif aktor internasional, Normative Power Europe, dan Liberal Institutionalism, penelitian ini menegaskan bahwa Global Gateway tidak hanya berfungsi sebagai bantuan pembangunan, tetapi juga sebagai sarana UE untuk mempromosikan standar, nilai, dan kepentingan strategisnya di Afrika. Berdasarkan temuan tersebut, secara praktis UE diharapkan dapat memperkuat koordinasi dengan pemerintah Mozambik dan para pemangku kepentingan lokal dalam implementasi proyek Global Gateway, terutama melalui peningkatan transparansi pendanaan, penguatan kapasitas institusi, serta mekanisme monitoring dan evaluasi yang berkelanjutan agar manfaat pembangunan infrastruktur dapat dirasakan secara optimal. Penelitian lanjutan disarankan untuk membandingkan implementasi Global Gateway di beberapa negara mitra Afrika agar dapat melihat variasi efektivitas, pola kepentingan, dan dampak program terhadap pembangunan infrastruktur regional secara lebih luas.

Selain itu, penelitian selanjutnya juga dapat mengembangkan pendekatan komparatif dengan membandingkan Global Gateway dan inisiatif konektivitas global lainnya, seperti Belt and Road Initiative (BRI), atau menggunakan pendekatan



kuantitatif maupun mixed methods guna menghasilkan analisis yang lebih komprehensif mengenai efektivitas kebijakan UE dalam pembangunan infrastruktur di Kawasan Afrika.

DAFTAR PUSTAKA

- African Development Bank. (2024, February 2). *Mozambique: African Development Bank lends \$40 million to the Mozambique Rail and Port Authority to buy rolling stock for the Ressano Garcia railway line*. African Development Bank. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/mozambique-african-development-bank-lends-40-million-mozambique-rail-and-port-authority-buy-rolling-stock-ressano-garcia-railway-line-68465>
- Alfatih, A. (2017). *BUKU PEDOMAN MUDAH MELAKSANAKAN PENELITIAN DESKRIPTIF KUALITATIF*. Unsri Press. <https://repository.unsri.ac.id/101588/1/BUKU%20PEDOMAN%20MUDAH%20MELAKSANAKAN%20PENELITIAN%20DESKRIPTIF%20KUALITATIF.pdf>
- Beaucillon, C. (2023). *Strategic Autonomy: A New Identity for the EU as a Global Actor*; *Strategic Autonomy: A New Identity for the EU as a Global Actor*. 8(2), 417–428. <https://doi.org/10.15166/2499-8249/664>
- CEIC. (2021). *South Africa Container Port Throughput*. CEIC. <https://www.ceicdata.com/en/indicator/south-africa/container-port-throughput>
- Costa, O., Soler, E., Martijn, L., & Vlaskamp, C. (2025). EU Foreign Policy in a Fragmenting International Order. In O. Costa, M. C. Vlaskamp, & E. Soler (Eds.), *INTERNATIONAL AFFAIRS*. Springer Nature Switzerland AG. <https://doi.org/978-3-031-64060-5>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (H. Salmon, J. Scappini, C. Pearson, L. Larson, & M. Markanich, Eds.; 4th ed.). SAGE Publications.
- Delegation of the European Union to Mozambique. (2025, July 21). *EU and France invest €145 Million to strengthen Mozambique's rail infrastructure*. European Union. https://www.eeas.europa.eu/delegations/mozambique/eu-and-france-invest-%E2%82%AC145-million-strengthen-mozambique%E2%80%99s-rail-infrastructure_en
- Dethier, J.-J., & Moore, A. (2012). Infrastructure in developing countries: An overview of some economic issues. *ZEF- Center for Development Research*, 1–42. www.zef.de



- Directorate-General for International Partnerships. (2025, September). *Mozambique*. European Union. https://international-partnerships.ec.europa.eu/countries/mozambique_en
- European Commission. (2023). *Global Gateway*. Directorate-General for Communication. https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en
- European Commission. (2025). *Team Europe Initiatives*. European Commission. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/team-europe-initiatives_en
- European Commission. (2024). *EU-Africa: Global Gateway Investment Package*. Directorate-General for International Partnership. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/initiatives-sub-saharan-africa/eu-africa-global-gateway-investment-package_en
- Gusriandari, W., Saputro, G. E., Sarjito, A., & Rinaldi, M. (2024). Analysis of Indonesia's Cooperation with China Through the Belt and Road Initiative (BRI) can Provide Opportunities or Challenges for Indonesia to Realize the World Maritime Axis. *East Asian Journal of Multidisciplinary Research*, 3(7). <https://doi.org/10.55927/eajmr.v3i7.8297>
- Heldt, E. C. (2023). Europe's Global Gateway: A New Instrument of Geopolitics. *Politics and Governance*, 11(4), 223–234. <https://doi.org/10.17645/pag.v11i4.7098>
- International Partnerships. (2025). *EU-Mozambique partnership - infographic*. https://international-partnerships.ec.europa.eu/countries/mozambique_en
- João, J. M. (2025, October 9). *Transport corridors key to Mozambique's growth plans*. African Business. African Business. <https://african.business/2025/10/trade-investment/transport-corridors-key-to-mozambiques-growth-plans>
- Kalina Tristani Hernawan, B., Rafiza Ahmadani, F., Singarimbun, L. A., Anugrah Utama, M., Alvarizi Daffaakbar, M., Elizabeth Dame, Y., Philip Djari, Y., & Baskoro Pamungkas, T. (2020). *Kekuatan Normatif Eropa?* (M. Sugiono, Ed.; Vol. 4). DIHI Student Working Papers.
- Kevin, H., Napitupulu, P., Rifai, M., & Marsingga, P. (2024). Analisis Dampak Kerjasama Indonesia-China Dalam program program OBOR (One Belt Road Initiative) Dalam Perspektif Liberalisme. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Desember, 2024(2), 506–512.



- Khoirunnisa. (2022). Diplomasi Tiongkok Dalam Meraih Pengaruh Di Kawasan Asia Tenggara. *Global Insight Journal*, 07(02), 137–154.
- Khoirunnisa, K., & Jubaidi, D. (2024). Soft Power Strategy: The Role of Indonesia's Diplomacy in the Peace Mission to the Russian-Ukraine Conflict. *Papua Journal of Diplomacy and International Relations*, 4(1), 49–66. <https://doi.org/10.31957/pjdir.v4i1.3447>
- Khoirunnisa, K., & Jubaidi, D. (2025). Role of Indonesia's Defense Diplomacy Against Human Trafficking Cases on The Indonesia-Malaysia Border in The Perspective of International Law. *Journal of International Studies on Energy Affairs*, 6(1), 1–22. <https://doi.org/10.51413/jisea.vol6.iss1.2025.1-22>
- Paramitha, G. D. (2024). Kerjasama Indonesia-Tiongkok Dalam Belt and Road Initiative: Implikasi terhadap Perdagangan Dan Investasi. *Global & Policy*, 12(02), 32–45.
- Press and Information team of the Delegation to Mozambique. (2024, December 18). *Global Gateway in Mozambique*. European Union External Action. https://www.eeas.europa.eu/delegations/mozambique/global-gateway-mozambique_en
- Press and Information team of the Delegation to Mozambique. (2025, July 21). *EU and France invest €145 Million to strengthen Mozambique's rail infrastructure*. Delegation of the European Union to Mozambique. https://www.eeas.europa.eu/delegations/mozambique/eu-and-france-invest-%E2%82%AC145-million-strengthen-mozambique%E2%80%99s-rail-infrastructure_en
- Puspitaningrum, L. (2021). Peran Negara dalam Mengurangi Ketimpangan Digital: Studi Kasus Afrika Selatan. *Jurnal Sentris*, 2(1), 39–58. <https://doi.org/10.26593/sentris.v2i1.4518.39-58>
- Putri, S. A., Indarwati, T., Anggraini, S., & Handayani, D. (2020, May 3). RELASI UNI EROPA DAN AFRIKA Studi Kasus: Hubungan Kerjasama Antara Uni Eropa dan Afrika Melalui Economic Partnership Agreement (EPA). *Wordpress.Com*.
- Riansyah, H. (2025, February 26). *Negara Maju vs Negara Berkembang: Perbedaan, Tantangan, dan Masa Depan Global*. Indonesiana. <https://www.indonesiana.id/read/180488/negara-maju-vs-negara-berkembang-perbedaan-tantangan-dan-masa-depan-global>



- Salite, D., Kirshner, J., Cotton, M., Howe, L., Cuamba, B., Feijó, J., & Zefanias Macome, A. (2021a). Electricity access in Mozambique: A critical policy analysis of investment, service reliability and social sustainability. *Energy Research and Social Science*, 78. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102123>
- Smith, S., Monstadt, J., & Otsuki, K. (2022). Enabling equitable energy access for Mozambique? Heterogeneous energy infrastructures in Maputo's growing urban periphery. *Energy Research and Social Science*, 90. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102684>
- Tagliapietra, S. (2024). The European Union's Global Gateway: An institutional and economic overview. *World Economy*, 47(4), 1326–1335. <https://doi.org/10.1111/twec.13551>
- Tracking SGD 7. (n.d.). *The Energy Progress Report*. Tracking SGD 7. Retrieved November 18, 2025, from <https://trackingsdg7.esmap.org/country/mozambique>
- World Bank. (2024). *Mobility and Transport Connectivity Series Overcoming the Barriers to Green, Resilient, Inclusive, and Efficient Regional Trade Corridors in Southern Africa*. <http://www.worldbank.org/transport>

