

Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin
Volume 3, Nomor 11, December 2025, P. 400-406
E-ISSN: 2986-6340
Licensed by CC BY-SA 4.0
DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17959044>

Inovasi Transportasi yang Kurang Inklusif Studi Kasus: *Whoosh* Kereta Cepat

Transportation Innovation with Limited Inclusivity: A Case Study of the Whoosh High-Speed Rail

Ravi Azhar Syarief¹, Riswanda², Arron Rizq Hanan³

^{1,2,3}Department of Public Administration, Faculty of Social and Political Science, University of Sultan Ageng Tirtayasa, Indonesia

Correspondence Email: 6661240228@student.untirta.ac.id¹, riswanda@untirta.ac.id², 6661240071@student.untirta.ac.id³

Abstract

This article examines the Whoosh High-Speed Rail project as a form of public service innovation that is officially framed as a symbol of national progress and technological modernization. Behind this narrative, however, various structural issues reveal a significant gap between innovation claims and the actual quality of public service experienced by society. This study aims to analyze whether Whoosh represents a citizen-oriented public service innovation or merely a symbolic and elitist form of development. The research employs a literature review method by analyzing policy documents, academic publications, and relevant media reports related to the planning, financing, and implementation of the project. The analysis is guided by Mulgan and Albury's public sector innovation framework, which emphasizes user orientation, public value creation, and sustainability. The findings indicate that Whoosh primarily reflects symbolic innovation, prioritizing political prestige and technological imagery over inclusive access and social equity. High ticket prices, weak intermodal integration, and fiscal risks demonstrate that this innovation deviates from the principles of public service as mandated by Law No. 25 of 2009 on Public Services.

Keywords: public service innovation, public policy, high-speed rail

Article Info

Received date: 25 November 2025

Revised date: 30 November 2025

Accepted date: 12 December 2025

INTRODUCTION

Pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia menunjukkan arah ambisius menuju modernitas dan efisiensi melalui proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dikenal dengan nama *Whoosh*, akronim dari Waktu Hemat, Operasi Optimal, Sistem (Setiawan et al., 2025). Proyek ini diinisiasi sejak tahun 2015 dan menjadi simbol kolaborasi strategis antara pemerintah Indonesia dengan Tiongkok dalam menghadirkan teknologi transportasi berkecepatan tinggi pertama di Asia Tenggara.

Whoosh diklaim sebagai tonggak baru dalam sejarah transportasi nasional karena mampu memangkas waktu tempuh Jakarta-Bandung menjadi sekitar 40 menit, sekaligus menjadi bukti keseriusan pemerintah dalam akselerasi pembangunan berorientasi masa depan. Proyek ini diklaim sebagai simbol modernisasi dan kemajuan teknologi transportasi nasional dan di Asia Tenggara (Purba, n.d.). Pemerintah menyebut *Whoosh* sebagai “era baru transportasi Indonesia,” ditandai dengan percepatan mobilitas antarwilayah, efisiensi perjalanan, serta simbol kemajuan teknologi berbasis kolaborasi internasional (Indonesia.go.id, 2023).

Data operasional *Whoosh* menunjukkan tren peningkatan pengguna, hal tersebut tidak otomatis menandakan keberhasilan proyek dari perspektif pelayanan publik. Sejak masa perencanaan, proyek ini lebih banyak ditampilkan sebagai inovasi besar berskala nasional daripada sebagai jawaban atas kebutuhan mobilitas masyarakat secara luas (Sanjaya et al., 2024). Beberapa persoalan struktural mulai terlihat, seperti pembengkakan biaya pembangunan, ketergantungan terhadap pendanaan asing, serta

ketidakjelasan terkait keberlanjutan finansial proyek. Berbagai pernyataan pejabat publik dan pemberitaan nasional turut memperlihatkan bahwa proses negosiasi ulang pendanaan Whoosh menjadi salah satu isu krusial yang memengaruhi persepsi masyarakat terhadap proyek ini (Fatmadila et al., 2024).

Dibalik pencapaian tersebut, muncul berbagai kritik mengenai orientasi Pembangunan yang dianggap belum sepenuhnya berpihak pada kepentingan rakyat kecil (Sitorus, 2024). Fenomena ini menunjukkan adanya kesenjangan antara ide inovasi yang diusung pemerintah dan realitas sosial masyarakat yang terdampak langsung oleh proyek tersebut.

Narasi kemajuan ini seringkali menutupi problem struktural yang muncul bersamaan dengan implementasi proyek tersebut. Kritik publik muncul terkait pembengkakan biaya (cost overrun), ketergantungan pendanaan dari Tiongkok, hingga negosiasi ulang utang yang secara terang-terangan diakui oleh pejabat Indonesia dalam pemberitaan nasional (BeritaSatu, 2024). Situasi ini memperlihatkan bahwa proyek besar tersebut tidak hanya dimensi teknologis, tetapi juga politik, ekonomi, dan sosial (Hikmawan & Hidayat, 2016).

Inovasi pelayanan publik semestinya menempatkan masyarakat sebagai pusat dari proses perencanaan hingga implementasi kebijakan. Inovasi bukan sekadar memperkenalkan teknologi baru, melainkan menghadirkan solusi yang relevan, inklusif, dan mampu meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara langsung (Achmadi & Widiarto, 2025). *Whoosh* inovasi yang ditampilkan tampak lebih menekankan aspek teknologis dan pencitraan pembangunan, sementara kebutuhan masyarakat sebagai pengguna layanan publik tidak menjadi perhatian utama. Hal ini terlihat dari berbagai kritik yang muncul, terutama terkait keterjangkauan dan aksesibilitas layanan (Fadilah & Abdul Qodir Jaelani, 2023).

Harga tiket yang relatif tinggi menjadikan *Whoosh* lebih mudah diakses oleh kelompok masyarakat tertentu, sehingga menciptakan kesan bahwa inovasi ini bukan inovasi yang merakyat. Dalam pelayanan publik, keterjangkauan merupakan salah satu indikator utama keberhasilan inovasi. Ketika biaya layanan tidak sebanding dengan kemampuan ekonomi mayoritas masyarakat, maka inovasi tersebut hanya menjadi fasilitas eksklusif yang dinikmati oleh sebagian kecil kelompok sosial (Nugraha et al., 2020). Kondisi ini memperkuat argumen bahwa *Whoosh* lebih berfungsi sebagai proyek politis untuk memperlihatkan kemajuan teknologi, bukan sebagai upaya pemenuhan kebutuhan transportasi publik secara substansial (Hikmawan & Hidayat, 2016).

Selain persoalan biaya, aspek integrasi moda transportasi juga menjadi sorotan penting. Kehadiran *Whoosh* diharapkan mampu mempercepat mobilitas masyarakat, tetapi pada kenyataannya belum didukung oleh sistem transportasi lanjutan yang optimal (Syarifur Rohman, 2025). Akses menuju stasiun-stasiun kereta cepat seringkali masih rumit dan membutuhkan waktu ekstra, sehingga manfaat efisiensi waktu yang dijanjikan tidak sepenuhnya dirasakan oleh pengguna. Minimnya integrasi antarmoda memperlihatkan kelemahan mendasar dalam perencanaan inovasi pelayanan publik, yang seharusnya mempertimbangkan pengalaman nyata masyarakat dalam menggunakan layanan tersebut (BeritaSatu, 2024).

Dinamika pendanaan proyek turut menimbulkan kekhawatiran publik. Pembengkakan biaya pembangunan dan negosiasi ulang pendanaan dengan pihak internasional menunjukkan bahwa proyek ini mengandung beban ekonomi yang tidak kecil (Daling, 2025). Dalam perspektif tata kelola pelayanan publik, inovasi yang sehat haruslah transparan, akuntabel, dan tidak membebani negara secara berlebihan. Ketika proses pendanaan tidak disampaikan secara terbuka dan berpotensi menimbulkan risiko fiskal jangka panjang, maka legitimasi inovasi pelayanan publik menjadi semakin diragukan (Rahmat Alim, 2025).

Fenomena tersebut menunjukkan bahwa inovasi tidak selalu berbanding lurus dengan keberpihakan terhadap rakyat. Inovasi yang dibangun melalui pendekatan *top-down* seringkali menghasilkan kebijakan yang tampak progresif tetapi tidak menyentuh kebutuhan masyarakat secara

langsung (Silalahi, 2025). Dalam kasus Whoosh, teknologi canggih yang dihadirkan tidak serta merta menjamin keadilan akses maupun pemerataan manfaat. Alih-alih menjadi instrumen pelayanan publik, proyek tersebut berpotensi memperlebar kesenjangan antara kelompok yang mampu menikmati fasilitas modern dan kelompok yang tertinggal dalam akses layanan transportasi (Rail et al., 2025).

Inovasi seharusnya tidak hanya dinilai dari aspek teknis atau seberapa modern suatu teknologi diterapkan, tetapi dari sejauh mana inovasi tersebut memberikan solusi terhadap masalah nyata masyarakat (Syaifur Rohman, 2025). Inovasi yang tidak merakyat justru menimbulkan persoalan baru, terutama ketika manfaatnya tidak dapat dirasakan secara luas dan hanya memperkuat citra pembangunan yang elitis.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah *Whoosh* benar-benar hadir sebagai bentuk inovasi pelayanan publik, atau sekadar menjadi representasi pembangunan yang lebih mengutamakan simbol modernitas dibanding kesejahteraan masyarakat, dinamika inovasi yang tidak merakyat serta implikasinya terhadap arah kebijakan pelayanan publik di Indonesia.

METHOD

Metode penelitian ini menggunakan studi literatur (*literature review*) sebagai pendekatan utama dalam mengkaji fenomena inovasi pelayanan publik pada proyek Kereta Cepat Whoosh. Pemilihan metode ini didasarkan pada pertimbangan bahwa penelitian secara konseptual dan kebijakan lebih tepat dianalisis melalui penelusuran sumber-sumber ilmiah dan dokumen resmi yang memuat dinamika perencanaan, implementasi, serta dampak sosial dari proyek tersebut. Studi literatur memungkinkan peneliti menelaah persoalan secara lebih luas, kritis, dan mendalam tanpa terbatas oleh keterbatasan akses data lapangan. Pendekatan ini juga memungkinkan peneliti mengidentifikasi adanya kesenjangan antara narasi modernisasi yang diusung pemerintah dan kondisi faktual yang dirasakan masyarakat.

RESULT AND DISCUSSION

Proyek Kereta Cepat Whoosh dalam konteks kebijakan publik tidak dapat dipahami semata sebagai inovasi transportasi berbasis teknologi, melainkan sebagai produk kebijakan yang sarat kepentingan politik, simbolik, dan narasi legitimasi kekuasaan (Hikmawan & Hidayat, 2016). Negara secara aktif mengframing Whoosh sebagai simbol kemajuan, modernitas, dan keberhasilan pembangunan nasional, sehingga inovasi dimaknai lebih sebagai pencapaian visual dan prestise politik dibandingkan sebagai solusi atas persoalan mobilitas masyarakat (Elisha & Tapiheru, 2024).

Menunjukkan adanya penyimpangan mendasar dari prinsip inovasi yang berorientasi pada kebutuhan pengguna (*user-centric red*) dan penciptaan nilai publik (*public value*) (Oktopiani, 2024). Inovasi sektor publik seharusnya berangkat dari upaya meningkatkan kualitas layanan, efisiensi, dan aksesibilitas bagi masyarakat luas, bukan sekadar menghadirkan kebaruan teknologi yang elitis (Hayati et al., 2025).

Dalam kerangka teori inovasi pelayanan publik yang dikemukakan oleh Mulgan dan Albury (2003), inovasi sektor publik didefinisikan sebagai proses penciptaan dan implementasi gagasan baru yang secara signifikan meningkatkan kualitas layanan, efisiensi organisasi publik, serta menghasilkan nilai publik (*public value*) bagi masyarakat luas (Achmadi & Widiarto, 2025). Inovasi publik tidak dimaknai semata sebagai adopsi teknologi baru, melainkan sebagai perubahan substantif dalam cara negara merespons kebutuhan warga, mengelola sumber daya, dan memperluas akses pelayanan secara adil.

Mulgan dan Albury (2003) menekankan bahwa inovasi pelayanan publik harus bersifat *user-oriented*, yaitu berangkat dari pengalaman, kebutuhan, dan permasalahan nyata yang dihadapi pengguna layanan (Oktopiani, 2024). Dalam konteks *Whoosh*, inovasi lebih banyak dirumuskan melalui logika negara dan elite kebijakan daripada berbasis kebutuhan masyarakat sebagai pengguna transportasi publik (Dila, 2019).

Keputusan pembangunan kereta cepat tidak lahir dari tekanan kebutuhan mobilitas harian mayoritas warga, melainkan dari agenda strategis pembangunan nasional dan simbolisasi kemajuan teknologi. Akibatnya, *Whoosh* lebih mencerminkan inovasi berbasis kepentingan institusional (*institution-driven innovation*) daripada inovasi berbasis warga (*citizen-driven innovation*), sebagaimana dikritisi oleh Mulgan dan Albury sebagai salah satu kegagalan umum inovasi sektor publik. (Sinollah & Masruro, 2019)

Aspek keterjangkauan layanan menjadi indikator paling nyata dari kegagalan prinsip inovasi publik menurut Mulgan dan Albury. Inovasi pelayanan publik seharusnya memperluas akses dan menurunkan hambatan struktural bagi masyarakat, bukan justru menciptakan eksklusivitas baru.

Harga tiket *Whoosh* yang relatif tinggi menunjukkan bahwa inovasi ini tidak dirancang untuk menjangkau mayoritas pengguna transportasi publik, khususnya kelompok berpenghasilan rendah dan menengah. Kondisi ini bertentangan dengan prinsip *equality before the service* yang terkandung dalam UU No. 25 Tahun 2009, di mana pelayanan publik seharusnya dapat diakses oleh seluruh warga negara tanpa hambatan ekonomi yang tidak proporsional (Rudianto, 2024). *Whoosh* bukan hanya tidak inklusif, tetapi juga mereproduksi ketimpangan akses dalam sistem pelayanan publik nasional. Kondisi ini juga menunjukkan absennya penciptaan *public value*, karena manfaat inovasi tidak terdistribusi secara luas, sementara biaya sosial dan fiskal justru ditanggung secara kolektif oleh negara dan masyarakat (Rail et al., 2025).

Pada pendanaan *Whoosh* memperlihatkan kontradiksi mendasar dengan prinsip inovasi publik yang berkelanjutan (*sustainable innovation*). Mulgan dan Albury menekankan bahwa inovasi sektor publik harus mempertimbangkan risiko jangka panjang, terutama dalam pengelolaan sumber daya publik (Rahmat Alim, 2025). Ketergantungan pada pinjaman asing dan pembengkakan biaya pembangunan menunjukkan bahwa *Whoosh* membawa konsekuensi fiskal yang signifikan bagi negara. Ketika inovasi justru menciptakan beban baru yang berpotensi mengurangi kapasitas negara dalam menyediakan pelayanan dasar lainnya, maka inovasi tersebut gagal memenuhi tujuan utamanya sebagai instrumen peningkatan kesejahteraan sosial (Sitorus, 2024).

Whoosh lebih tepat dipahami sebagai bentuk *symbolic innovation*, yaitu inovasi yang berhasil membangun narasi kemajuan dan modernitas, tetapi gagal menghasilkan perubahan substantif dalam kualitas pelayanan publik (Purba, n.d.). Mulgan dan Albury secara kritis mengingatkan bahwa inovasi simbolik sering kali digunakan oleh pemerintah untuk menunjukkan kinerja dan legitimasi politik, tanpa benar-benar menyelesaikan masalah publik yang mendasar. Narasi keberhasilan *Whoosh* sebagai ikon pembangunan nasional justru menutupi berbagai persoalan struktural, mulai dari ketimpangan akses, lemahnya partisipasi publik, hingga risiko fiskal jangka panjang (Sanjaya et al., 2024).

Kuatnya dominasi narasi keberhasilan tersebut sebagai simbol kemajuan nasional semakin mempertegas praktik reduksi pelayanan publik menjadi instrumen pencitraan politik. Negara secara aktif membingkai proyek ini sebagai keberhasilan pembangunan, sekaligus menutup ruang kritik terhadap ketidaksesuaian antara klaim inovasi dan realitas pelayanan. Kebijakan infrastruktur berskala besar ini lebih banyak diproduksi melalui logika keputusan politik strategis dibandingkan proses partisipatif yang melibatkan masyarakat sebagai penerima layanan. Akibatnya, inovasi pelayanan publik direduksi menjadi alat pencitraan negara, bukan sebagai mekanisme responsif terhadap kebutuhan warga (Salim et al., 2023).

Whoosh merepresentasikan praktik kebijakan yang elitis, di mana kepentingan simbolik pembangunan dan legitimasi politik lebih diutamakan daripada efektivitas pelayanan dan pemerataan manfaat (Hikmawan & Hidayat, 2016). Inovasi diposisikan sebagai alat hegemonik untuk membangun konsensus semu tentang keberhasilan negara, sekaligus menutupi problem struktural yang menyertainya. Hal ini berpotensi memperlemah kepercayaan publik terhadap negara ketika masyarakat menyadari bahwa inovasi yang dibanggakan tidak sepenuhnya menjawab kebutuhan mereka (Hikmawan & Hidayat, 2016).

Proyek Kereta Cepat *Whoosh* menunjukkan kegagalan dalam memenuhi prinsip dasar inovasi sektor publik. Inovasi ini tidak berorientasi pada pengguna, tidak menciptakan nilai publik yang inklusif, tidak terintegrasi secara sistemik, serta menimbulkan risiko jangka panjang bagi keuangan negara (Hakim et al., 2024). *Whoosh* menjadi contoh konkret bagaimana inovasi pelayanan publik dapat tereduksi menjadi instrumen simbolik dan politis, alih-alih sebagai sarana pemenuhan kebutuhan masyarakat. Kasus ini sekaligus mempertegas bahwa inovasi dalam kebijakan publik tidak cukup dinilai dari kecanggihan teknologi, tetapi harus diuji dari sejauh mana ia mampu menghadirkan keadilan akses, keberlanjutan, dan kesejahteraan sosial secara nyata (Makmuri, 2017).

Whoosh dapat dipahami sebagai contoh konkret inovasi pelayanan publik yang tidak merakyat. Inovasi ini berhasil menampilkan kemajuan teknologi, tetapi gagal menciptakan nilai publik yang inklusif dan berkeadilan (Anggadwita, 2013). Kasus *Whoosh* sekaligus menjadi refleksi kritis bagi arah kebijakan pelayanan publik di Indonesia, bahwa inovasi tanpa keberpihakan sosial berisiko melahirkan ketimpangan baru dan memperlemah kepercayaan publik terhadap negara. Inovasi pelayanan publik seharusnya tidak berhenti pada simbol modernitas, melainkan diukur dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu menjawab kebutuhan masyarakat dan meningkatkan kualitas hidup secara nyata (Hayati et al., 2025)

CONCLUSION

Penelitian ini menunjukkan bahwa proyek Kereta Cepat *Whoosh* tidak sepenuhnya memenuhi prinsip dasar inovasi pelayanan publik. Meskipun menghadirkan kemajuan teknologi dan efisiensi waktu tempuh, *Whoosh* lebih merepresentasikan inovasi simbolik yang berorientasi pada legitimasi politik dan citra modernitas negara daripada inovasi yang berangkat dari kebutuhan nyata masyarakat. Dalam teori Mulgan dan Albury, tentang inovasi pelayanan publik seharusnya menciptakan nilai publik yang inklusif, berorientasi pada pengguna, serta berkelanjutan secara sosial dan fiskal. Namun, temuan penelitian memperlihatkan bahwa *Whoosh* gagal memperluas akses layanan secara adil, tidak sepenuhnya terintegrasi dengan sistem transportasi publik lainnya, serta menimbulkan risiko ekonomi jangka panjang bagi negara.

Kondisi tersebut menunjukkan adanya jarak yang signifikan antara praktik inovasi *Whoosh* dan prinsip pelayanan publik sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Inovasi yang tidak merakyat berpotensi memperkuat ketimpangan akses dan melemahkan legitimasi negara dalam penyediaan layanan publik. Oleh karena itu, penelitian ini menegaskan bahwa keberhasilan inovasi pelayanan publik tidak dapat diukur semata dari kecanggihan teknologi, melainkan dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu menghadirkan keadilan akses, keberlanjutan, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat secara nyata. Ke depan, arah kebijakan pelayanan publik di Indonesia perlu menempatkan masyarakat sebagai pusat inovasi, bukan sekadar objek dari narasi pembangunan simbolik.

ACKNOWLEDGMENTS

Penulis mengucapkan rasa syukur dan terima kasih kepada Allah SWT Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga artikel ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis juga menyampaikan terima kasih kepada Bapak Riswanda selaku dosen pengampu Mata Kuliah Analisis Dan Formulasi Kebijakan atas bimbingan, arahan, dan masukan akademik yang diberikan selama proses penulisan artikel ini

REFERENCES

- Achmadi, R., & Widiarto, S. (2025). Investigating Customer Satisfaction on “ Whoosh ” High -Speed Train Services Using Importance Performance Analysis and Customer Satisfaction Index. *Management Entrepreneurship and Social Science*, 05(01).

- Anggadwita, G. (2013). Service Innovation in Public Sector : A Case Study on PT. Kereta Api Indonesia. *Journal of Social and Development Sciences*, 4(7), 308–315. <https://doi.org/10.22610/jsds.v4i7.766>
- Daling, M. R. (2025, November 30). Rocky Gerung soal Proyek Kereta Cepat Whoosh: Bukan Kebutuhan Rakyat Indonesia, Hanya Bangun Relasi dengan China. *ARAH PUBLIK.COM*, 1–3. <https://www.arahpublik.com/berita-publik/1256895160/rocky-gerung-soal-proyek-kereta-cepat-whoosh-bukan-kebutuhan-rakyat-indonesia-hanya-bangun-relasi-dengan-china>
- Dila, E. (2019). Kualitas pelayanan publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 1, 15–28. <http://repository.unair.ac.id/id/eprint/97696>
- Elisha, J., & Tapiheru, S. (2024). *Dinamika Politik Ruang di Balik Mega Proyek Belt and Road Initiative: Studi Kasus Kereta Cepat Jakarta - Bandung (WHOOSH) SARAH MUMTAZ, Joash Elisha Stephen Tapiheru, S.I.P., M.A., Ph.D.*
- Fadilah, R. F., & Abdul Qodir Jaelani. (2023). Development of Jakarta-Bandung Fast Rail Infrastructure. *Social Impact Journal*, 2(2), 27–37. <https://doi.org/10.61391/sij.v2i2.65>
- Fatmadila, A. A., Alfadhil, F. A., Juliana, N. P., Pratama, N. A. P., Adiwijaya, R. T. R., & Akbar, I. A. Al. (2024). *Persepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Kereta Cepat Jakarta-Bandung Melalui Platform Quora*. 5, 48–55.
- Hakim, G., Fatyanosa, T. N., & Widodo, A. W. (2024). *Analisis Sentimen Masyarakat terhadap Kereta Cepat Whoosh pada Platform X menggunakan IndoBERT*. 8(10), 1–10.
- Hayati, A., Sulaksana, R. M. T., Wardani, A. M. C., & Raharja, A. (2025). Evaluation of the Success of Transportation Infrastructure Renewal Projects: Case Study of the Jakarta-Bandung High-Speed Train Development. *Journal of Renewable Engineering*. <https://doi.org/10.62872/d36tjv51>
- Hikmawan, M. D., & Hidayat, R. (2016). DEPOLITICISATION OF PUBLIC ISSUE: LOW DEGREE OF GOVERNMENT'S DEMOCRATIC LEGITIMACY (The Case of the Reclamation Policy of Benoa Bay, Bali, Indonesia). *Journal of Governance*, 1(1). <https://doi.org/10.31506/jog.v1i1.1311>
- Makmuri, A. (2017). Infrastructure and inequality: An empirical evidence from Indonesia. *Economic Journal of Emerging Markets*, 9(1), 29–39. <https://doi.org/10.20885/ejem.vol9.iss1.art4>
- Nugraha, A. T., Prayitno, G., Situmorang, M. E., & Nasution, A. (2020). The role of infrastructure in economic growth and income inequality in Indonesia. *Economics and Sociology*, 13(1), 102–115. <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2020/13-1/7>
- Oktopiani, L. (2024). *KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH DALAM URUSAN PEMERINTAHAN DI BIDANG LINGKUNGAN HIDUP DALAM PENYELESAIAN KERUSAKAN LINGKUNGAN HIDUP AKIBAT PROYEK KERETA CEPAT WHOOSH DI KABUPATEN PURWAKARTA*. 1–19, 298–316.
- Purba, A. (n.d.). KERETA CEPAT JAKARTA BANDUNG : INOVASI TEKNOLOGI. *Independen*, 1–30.
- Rahmat Alim, R. M. (2025). *Financial Sustainability of KCIC Whoosh in the Ramp-Up Phase : A Narrative Review Based on IDX and Global HSR Benchmarks*. 2(2–11), 168–178.
- Rail, W. H., Abdul, C., Wahpiyudin, B., & Sumarwan, U. (2025). *RIDE IT OR MISS OUT : UNPACKING CONSUMER BEHAVIOR INTENTIONS FOR*. 23(1), 1–25.
- Rudianto, R. (2024). Reformasi birokrasi dan pelayanan publik. *Gender, Human Development, and Economics*, 1(2), 53–66. <https://doi.org/10.61511/ghde.v1i2.2024.1161>
- Salim, I. P., Simanjuntak, M. R. A., Sulistio, H., Doktor, P., Sipil, T., Tarumanagara, U., Petamburan, G., Barat, J., Besar, G., Proyek, M., Universitas, K., & Harapan, P. (2023). Pengembangan Kereta Cepat Di Indonesia Dan. *Wahana TEKNIK SIPIL*, 28, 115–130.
- Sanjaya, J., Priyatna, B., & Hilabi, S. S. (2024). *Analisis Sentimen Terhadap Opini Proyek Kereta Cepat Menggunakan Metode Naïve Bayes Classifier*. 14(1), 263–270.
- Setiawan, A., Usni, Hamka, & Salsabila, F. (2025). *KERJASAMA INDONESIA DAN KERETA CEPAT*

JAKARTA-BANDUNG. Mutiara Publishing Indonesia.

- Silalahi, B. (2025). *WHOOSH IN THE PERSPECTIVE OF PUBLIC SERVICE: Between State Mission and Policy Misformulation*. 1–7.
- Sinollah, & Masruro, 2019. (2019). Based on path analysis, service quality variables have no direct or indirect influence on customer loyalty. The direct influence on customer loyalty in this study is customer satisfaction. *Journal of Dialectics*, 4(1), 45–64.
- Sitorus, B. (2024). Strategi Kompetitif Penyediaan Angkutan Lanjutan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Meningkatkan Minat Pengguna. *Jurnal Perkeretaapian Indonesia (Indonesian Railway Journal)*, 8(2), 1–7. <https://doi.org/10.37367/jpi.v8i2.323>
- Syaifur Rohman, M. (2025). A Study of Governance and Public Participation in Indonesian Megaprojects: A Comparative Analysis with International Practices. *Jurnal Planologi*, 22(1), 1829–9172.