

# Strategi Kompetitif Penyediaan Angkutan Lanjutan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Meningkatkan Minat Pengguna

Budi Sitorus  
Kementerian Perhubungan

Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 8, Gambir, Jakarta Pusat

Corresponding Author : budi\_sitorus@kemenhub.go.id

## ABSTRAK

Kereta api cepat Jakarta-Bandung atau yang lebih dikenal *WHOOSH* merupakan transportasi dengan waktu tempuh yang cukup singkat (45 menit), memiliki daya tampung (okupansi) mencapai 740 orang per kereta. Kereta *WHOOSH* diresmikan pada Oktober 2023 telah melayani 1.028.216 penumpang hingga bulan Desember 2023. Jumlah penumpang yang dilayani dalam per hari mencapai hingga 21.500 penumpang. Berdasarkan hasil penelitian bahwa kereta cepat Jakarta-Bandung memiliki angkutan lanjutan yang belum tersedia dalam jumlah yang cukup, keputusan memilih (*time different dan cost different*) sebagai pembandingan dengan angkutan umum lainnya. Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif, dimana dalam melakukan analisa menggunakan literatur studi dan dalam penggunaan strateginya menggunakan analisis SWOT. Tujuan penelitian adalah menganalisis strategi penyediaan layanan angkutan lanjutan kereta cepat Jakarta-Bandung.

**Kata Kunci:** Efisiensi Waktu tempuh, Angkutan Lanjutan, Strategi Kompetitif.

## ABSTRACT

*The Jakarta-Bandung high speed train or better known as WHOOSH is a transportation with a fairly short travel time (45 minutes), has a capacity (occupancy) of up to 740 people per train. The WHOOSH train inaugurated in October 2023 has served 1,028,216 passengers until December 2023. The number of passengers served per day reaches up to 21,500 passengers. Based on the research results that the Jakarta-Bandung fast train has advanced transportation that is not yet available in sufficient quantities, the decision to choose (time different and cost different) as a comparison with linnya public transportation. The research uses descriptive qualitative methods, which in analyzing using literature studies and in the use of strategies using SWOT analysis. The research objective is to analyze the strategy of providing advanced transportation services for the Jakarta-Bandung fast train.*

*Keywords: Travel Time Efficiency, Advanced Transportation, Competitive Strategy.*

## 1 PENDAHULUAN

Transportasi dapat diartikan sarana memindahkan barang dan penumpang dari asal (*origin*) ke tujuan (*destination*). Menurut Miro, (2005) dalam (Ii & Teori, 1933) transportasi merupakan usaha memindahkan, mengerjakan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Menurut Salim (2000) dalam (M, Steven, 2005) transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain. Perkeretaapian salah satu moda transportasi sebagai alat angkut penumpang dan barang dari asal ke tujuan.

Perkeretaapian merupakan moda transportasi ulang alik yang memiliki keunggulan yaitu rendah emisi,

dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar dan memiliki rel tersendiri. tingkat keselamatan dan keamanan tinggi, serta ekonomis untuk perjalanan jauh maupun dekat.

Perkeretaapian memiliki tantangan untuk masa depan, berdasarkan isu strategisnya, yaitu:

1. Pengembangan infrastruktur:  
Indonesia memiliki jaringan perkeretaapian yang masih tergolong kurang memadai untuk menghubungkan antar pulau di Indonesia.
2. Peningkatan keselamatan  
Keselamatan merupakan menjadi hal yang penting dalam perkeretaapian. Untuk itu, diperlukan peningkatan keselamatan perkeretaapian melalui penerapan teknologi standar keselamatan yang lebih tinggi.
3. Peningkatan efisiensi  
Perkeretaapian merupakan moda transportasi yang cukup efisien yang masih perlu ditingkatkan.
4. Peningkatan integrasi

Perkeretaapian harus diintegrasikan dengan moda transportasi lain, seperti bus, angkutan umum, dan transportasi udara, hal ini untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas transportasi di Indonesia.

5. Peningkatan pelayanan

Pelayanan perkeretaapian terus ditingkatkan agar tercipta kenyamanan dan terjangkau bagi masyarakat.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) menjelaskan tantangan merupakan hal atau objek yang menggugah tekad untuk meningkatkan kemampuan mengatasi masalah artinya sebuah hal yang membuat kita semakin tekad dalam melakukan sesuatu dan mendapatkan hasil. Menurut Suryana, (2006), semua tantangan pasti memiliki risiko, yaitu kemungkinan berhasil atau tidak berhasil. Oleh sebab itu entrepreneur adalah seorang yang berani menghadapi risiko dan menyukai tantangan (Fichter, 2005).

Kereta cepat Jakarta-Bandung sebagai alat transportasi yang mengalami perkembangan sangat cepat, yang dibangun atas kerjasama antara Pemerintah Indonesia dengan Tiongkok. Kereta cepat Jakarta-Bandung menggunakan generasi terbaru CR400AF dengan panjang trase mencapai 142,3 km. Kereta cepat ini memiliki empat stasiun pemberhentian yakni di Halim, Karawang, Walini, Tegalluar dengan satu depo yang berlokasi di Tegalluar (Kristina, 2021). Berdasarkan data PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), jumlah penumpang Kereta Cepat Jakarta-Bandung mencapai 18.000 penumpang, hal ini menjadi rekor tertinggi selama kereta cepat Jakarta-Bandung yang dioperasikan secara komersial pada 17 Oktober 2023 (Uly & Djumena, 2023).

Pemerintah telah membangun akses menuju stasiun kereta cepat Jakarta-Bandung dimana terdapat 4 (empat) stasiun yaitu Stasiun Halim, Stasiun Karawang, Stasiun Padalarang dan Stasiun Tegalluar (Antarnews.com, 2023). Tiap stasiun memiliki akses seperti BRT, LRT dan Bus Damri, hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Akses menuju stasiun Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Sumber: Antara, 2023

Kereta cepat Jakarta Bandung yang mulai diresmikan pembangunan sejak tahun 2016 hingga kini telah beroperasi tahun 2023, memiliki beberapa kendala terkait dengan manfaat pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung. Secara keseluruhan, proyek KCJB menghadapi kombinasi dari masalah teknis, manajerial, finansial, dan sosial yang memperlambat proses penyelesaiannya. Namun permasalahan tersebut dibatasi terkait dengan angkutan lanjutannya.

Masyarakat memerlukan angkutan lanjutan untuk sampai ke tujuan dari Stasiun Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Angkutan lanjutan memiliki standar jumlah sarana untuk mengangkut penumpang dan jadwal keberangkatan dan kedatangan agar penumpang sampai tujuan tepat waktu. Beberapa hal peristiwa yang membuat kerugian bagi penumpang, yaitu terjadi kereta Feeder terlambat datang di stasiun Padalarang berdasarkan informasi PT KCIC (Rahayu & Ika, 2023).

Tujuan penelitian adalah menganalisis strategi penyediaan layanan angkutan lanjutan kereta cepat Jakarta-Bandung. Oleh karena itu peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian terkait “Strategi Kompetitif Penyediaan Angkutan Lanjutan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Meningkatkan Minat Pengguna”.

## 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Tantangan

Tantangan adalah semua tantangan pasti memiliki risiko, yaitu kemungkinan berhasil atau tidak berhasil. Oleh sebab itu entrepreneur adalah seorang yang berani menghadapi risiko dan menyukai tantangan (Fichter, 2005).

### 2.2 Solusi

Menurut Robert L. Solso (Mawaddah, 2015), “pemecahan masalah adalah suatu pemikiran yang terarah secara langsung untuk menentukan solusi atau jalan keluar untuk suatu masalah yang spesifik”. Menurut Polya (Indarwati, (2014) “pemecahan masalah merupakan suatu usaha untuk menemukan jalan keluar dari suatu kesulitan dan mencapai tujuan yang tidak dapat dicapai dengan segera”.

### 2.3 Kereta Cepat

Kereta kecepatan tinggi (bahasa Inggris: *High-speed rail*; HSR) atau singkatnya kereta cepat adalah transportasi rel yang menggunakan kereta api yang jauh lebih cepat daripada kereta api tradisional, menggunakan sistem terintegrasi dari bakal pelanting khusus dan jalur khusus.

Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan tinggi telah terbit Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi. (Kementerian Perhubungan, 2022). Dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan, bahwa Kereta Api Kecepatan Tinggi adalah Kereta Api yang mempunyai kecepatan lebih dari 200 km/jam.

Kereta cepat Jakarta-Bandung dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung.

## 3 METODE PENELITIAN

### 3.1. Metode penelitian

Pendekatan penelitian dengan menggunakan kualitatif deskriptif, dengan metode literatur studi terkait

tersedianya layanan angkutan lanjutan dari Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis SWOT dalam menentukan strategi.

### 3.2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data menggunakan pengumpulan data sekunder diambil dari literatur dan media online. Pengumpulan data untuk penelitian ini mengambil pertumbuhan penumpang Kereta Jakarta-Bandung, strategi atau keputusan memilih menggunakan kereta cepat Jakarta-Bandung.

## 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemilihan trase kereta cepat Jakarta-Bandung telah ditetapkan oleh Pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Kehadiran Cepat Jakarta-Bandung membawa manfaat bagi masyarakat dan Pemerintah (Yusuf, 2022), antara lain:

- Tersedianya alternatif moda transportasi massal yang lebih efisien dan modern;
- Perbaikan kinerja sistem jaringan transportasi;
- Berkurangnya kemacetan, emisi, penggunaan BBM dan penghematan waktu perjalanan;
- Tersedianya lapangan pekerjaan baik pada saat pembangunan proyek maupun saat pengoperasian;
- Potensi pengembangan kawasan baru/pertumbuhan ekonomi di sekitar stasiun;
- Menumbuhkan peluang usaha khususnya usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) yang dapat menimbulkan *multiplier effect*;
- Pemerataan pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitar DKI Jakarta dan Jawa Barat;
- Potensi penerimaan negara baik langsung maupun tidak langsung

Berdasarkan data PT KCIC, sejak beroperasi pada 17 Oktober 2023 hingga 22 November 2023, Kereta Cepat Jakarta-Bandung telah melayani penumpang sebanyak 491.000 orang, atau rata-rata penumpang tertinggi mencapai 21.000 per hari pada saat weekend dan 18.000 per hari pada saat *weekday*, adapun okupansinya rata-rata mencapai 80 hingga 99 persen pada setiap rangkaian yang dioperasikan (Mahardika, 2023).

Pertumbuhan penumpang tersebut dapat meningkat saat hari raya keagamaan (Idul Fitri dan Natal) maupun Tahun Baru. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan jumlah pergerakan penumpang angkutan umum pada Tahun Baru 1 Januari 2023 cukup tinggi, tercatat pergerakan sebanyak 642.992 penumpang di

semua moda transportasi. Jumlah ini meningkat dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2022, dengan pergerakan sebanyak 572.394 penumpang. Dengan momen hari raya dan tahun baru, PT KCIC dapat melihat pangsa pasar dengan melakukan strategi untuk meningkatkan okupansi penumpang.

Dari penelitian yang dilakukan (Rahmatunnisa et al., 2021), dapat disimpulkan bahwa probabilitas penumpang yang akan berpindah dari KA Argo Parahyangan terhadap Kereta Cepat Jakarta – Bandung dengan menggunakan dua atribut perjalanan *time different* dan *cost different*, sebanyak 97,97% akan berpindah jika Kereta Cepat memiliki waktu tempuh lebih cepat 165 menit dengan harga tiket lebih mahal Rp 25.000. Apabila harga tiket lebih mahal Rp 200.000 sebanyak 14,59% yang akan berpindah jika waktu tempuh lebih cepat 165 menit. Dengan penumpang yang akan berpindah memiliki pendapatan perbulan rata – rata Rp 3.000.000 – Rp 9.000.000.

Menurut Ceder dan Yim, (2003) penggunaan transportasi pengumpan melibatkan aktivitas berjalan dan menunggu angkutan yang dapat mengakibatkan penggunaan angkutan umum sebagai moda pengumpan kurang diminati oleh penumpang dan justru menjadi penghambat komuter untuk menggunakan kereta api atau transportasi massal lainnya. Meskipun beberapa penelitian berfokus pada perilaku pemilihan moda akses (feeder) atau jalan keluar, penelitian tersebut terutama berfokus pada moda konvensional, seperti berjalan kaki, bersepeda, dan kendaraan pribadi. Hanya beberapa penelitian yang meneliti dampak potensial dari teknologi dan tren yang muncul pada transportasi umum (Azimi G. dkk, 2017). Pemilihan angkutan lanjutan antara 2 (dua) moda yaitu KA Feeder dan KRDL dapat dilihat penelitian (Eka Oktavia & Naipospos, 2023), yaitu hasil analisis model diskrit menunjukkan bahwa Model Binomial Logit pada penelitian ini tidak memiliki kemampuan yang baik dalam merepresentasikan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan seseorang dalam memilih moda perjalanan sebagaimana telah dilakukan uji untuk setiap variabel dari berbagai karakteristik baik dari karakteristik moda, sosio ekonomi maupun karakteristik perjalanan. Hal ini terlihat dari uji model yang menghasilkan model Binomial Logit tersebut memiliki nilai *Adjusted rho square* sebesar 0,214 yang menunjukkan bahwa 21,4% utilitas pemilihan alternatif moda dipengaruhi oleh variabel-variabel tersebut sedangkan 78,6% dipengaruhi oleh variabel lainnya. Berdasarkan hasil analisa dalam BIOGME 3.2.11, hasil yang diperoleh dari analisa probabilitas dari atribut cost, time dan headway adalah probabilitas untuk memilih KA Feeder semakin besar apabila nilai utilitasnya besar dan

sebaliknya probabilitas untuk memilih KA Feeder semakin kecil apabila nilai utilitasnya kecil; nilai probabilitas pemilihan KA Feeder paling besar yaitu 94% terdapat pada Skenario nomor 4, sedangkan pada skenario tersebut nilai probabilitas KRDL Lokal Bandung Raya paling kecil yaitu hanya 6%, oleh karena itu Moda KA Feeder merupakan moda yang memiliki peluang lebih besar untuk Kereta Cepat Jakarta Bandung sebagai moda perjalanan lanjutan dari Stasiun Padalarang.

Berdasarkan penelitian Muh Kadarisman, (2017) dalam (Transportasi et al., 2017) bahwa Jakarta dan Bandung merupakan kota terbesar ke-1 dan ke-3 di Indonesia dan menjadi pusat perekonomian saat ini. Mengingat potensi ekonomi yang sangat tinggi di Indonesia, kebijakan pemerintah menetapkan pembangunan infrastruktur kereta api kecepatan tinggi antara Jakarta dan Bandung adalah tepat dan layak untuk lebih mendorong pergerakan pembangunan ekonomi dan pariwisata.

Melihat kondisi tersebut, maka menjadi pilihan pemerintah untuk memilih bentuk modernisasi transportasi massal selain kereta api berkecepatan tinggi dalam membangun konektivitas antar kota dan pembangunan wilayah, mengurangi emisi CO<sub>2</sub> harian dengan mengganti transportasi kereta api tradisional dan transportasi berbasis jalan raya dengan transportasi berbasis kereta ekspres. Penurunan emisi akibat skenario Bandung jalur sebesar 10 kali lebih besar dibandingkan penurunan emisi karbon akibat skenario Pantai Utara jalur. Permasalahan lingkungan hidup lainnya berkaitan dengan pemanfaatan kawasan hutan, hutan lindung dan hutan produktif, serta kawasan rawan longsor. Namun, proyek tersebut dapat diselesaikan dengan melengkapi dokumentasi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) serta menggunakan teknologi modern. Namun permasalahan sosial ini dapat diatasi dengan keputusan untuk melaksanakan pembangunan kereta ekspres Jakarta-Bandung di jalan tol dengan peningkatan biaya sehingga tidak terjadi pengrusakan. Proses desain dan pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dilakukan dengan *Design and Build* sehingga menghasilkan kelayakan finansial FIRR (*Financial Internal Rate of Return*) sebesar 15,8%, Hal ini menunjukkan bahwa proyek tersebut layak secara finansial dan ekonomi.

#### Analisis SWOT

Beberapa variabel analisis SWOT yang dapat digunakan untuk menganalisis kereta cepat Jakarta-Bandung, adapun operasional SWOT pada Tabel 1.

Tabel 1. Operasional SWOT



c) Perubahan kondisi ekonomi dan sosial	penggunaan kereta api cepat	maupun lokasi. c) Melakukan penyediaan lahan yang cukup sesuai kemampuan anggaran Pemerintah
---	-----------------------------	---

Berdasarkan analisis SWOT di atas, terdapat beberapa strategi, sebagai berikut:

- a) Mengembangkan *Transit Oriented Development* di daerah yang dilalui kereta cepat
- b) Menambah rangkaian stamformasi kereta cepat
- c) Membuka lapangan kerja dengan adanya industri komponen kereta api dalam negeri
- d) Membuat *skybridge* sebagai tempat tenat sebagai tempat wisata di wilayah Jakarta-Bandung
- e) Menawarkan tarif khusus untuk kelompok tertentu, seperti pelajar, mahasiswa, dan karyawan
- f) Menyediakan angkutan feeder dengan jumlah yang cukup
- g) Menambah jumlah sarana maupun kapasitas angkut kereta cepat Jakarta-Bandung
- h) Menetapkan kebijakan lebih berpihak kepada angkutan berbasis rel
- i) Memberikan subsidi kepada masyarakat terutama pada jam sibuk (*peak hours*)
- j) Meningkatkan keterjangkauan angkutan lanjutan kereta cepat Jakarta-Bandung, baik dari segi harga maupun lokasi.
- k) Melakukan penyediaan lahan yang cukup sesuai kemampuan anggaran Pemerintah
- l) Melakukan promosi terkait efisiensi penggunaan kereta api cepat

## 5 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan, dapat disimpulkan sebagai berikut:

Kereta cepat Jakarta-Bandung (*WHOOSH*) sebagai alat transportasi yang memberikan waktu tempuh lebih cepat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi maupun moda jalan lainnya sangat tepat dalam alternatif alih moda dari kendaraan pribadi.

Terdapat kelemahan dan ancaman yang dihadapi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung, yaitu:

### Kelemahan

- a) Biaya tiket yang relatif mahal
- b) Angkutan lanjutan belum terintegrasi dengan baik
- c) Kebutuhan lahan yang luas

### Ancaman

- a) Persaingan dengan moda transportasi lain: pesawat terbang, bus, dan kendaraan pribadi
- b) Perubahan kebijakan pemerintah
- c) Perubahan kondisi ekonomi dan sosial

Dari kesimpulan tersebut, maka rekomendasi terkait strategi untuk meningkatkan minat pengguna kereta cepat Jakarta-Bandung, sebagai berikut:

- a) Pemerintah dapat memberikan subsidi untuk tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung agar lebih terjangkau bagi masyarakat kelas menengah ke bawah.
- b) Pemerintah menyediakan angkutan *feeder* dengan jumlah yang sesuai dengan kebutuhan sehingga sesuai dengan jadwal kedatangan maupun keberangkatan kereta cepat Jakarta-Bandung.
- c) Melakukan promosi terkait efisiensi penggunaan kereta api cepat
- d) Menyediakan fasilitas bagi lanjut usia, ibu hamil dan penyandang disabilitas.

## REFERENSI

- Antaraneews.com. (2023). *Akses Menuju Stasiun Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Antara. <http://www.nber.org/papers/w16019>
- Chairunisa. (2022). Contoh Analisis SWOT Lengkap Cara dan Manfaatnya. *DailySocialid*, 1. <https://dailysocial.id/post/contoh-analisis-swot-lengkap-cara-dan-manfaatnya>
- Eka Oktavia, T., & Naipospos, P. (2023). Pemilihan Antara 2 Moda Feeder Kereta Cepat Jakarta Bandung dari Stasiun Padalarang. *Jurnal Komposit: Jurnal Ilmu-Ilmu Teknik Sipil*, 7(2), 241–249. <https://doi.org/10.32832/komposit.v7i2.14512>
- Fichter, K. (2005). *Interpreneurship. Ökologisches Wirtschaften - Fachzeitschrift*, 20(2), 5–22. <https://doi.org/10.14512/oew.v20i2.389>

Ii, B. A. B., & Teori, L. (1933). *Institut Teknologi Nasional* / 10. 2005, 10–17.

Kementerian Perhubungan. (2022). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/226158/permenhub-no-7-tahun-2022>

Kristina. (2021). *Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan Sejarah Perkembangan Kereta Indonesia*. DetikEdu.

M, Steven, 2005. (2005). Pengertian Transportasi. *NASPA Journal*, 42(4), 1.

Mahardika, L. A. (2023). *Jumlah Penumpang Kereta Cepat WHOOSH Tembus 491.000 Per 22 November 2023*.

Rahayu, I. R. S., & Ika, A. (2023). *KAI Ungkap Penyebab 30 Penumpang Terlambat Naik Kereta Cepat Whoosh di Padalarang*.

Rahmatunnisa, S. N., Utami, A., & Nurhidayat, A. Y. (2021). Probabilitas Perpindahan Penumpang Transportasi Massal Berbasis Rel ( Studi Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Terhadap Kereta Cepat Jakarta – Bandung). *Ge-STRAM*, 04(September), 91–96. <https://doi.org/10.25139/jprs.v4i2.4056>

Transportasi, K., Api, K., Jakarta-Bandung, C., Angkutan, M., Lingkungan, R., & Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan the Policy of High Speed Train Jakarta-Bandung for Environment Friendly Public Transportation. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 04(03), 251–266.

Uly, Y. A., & Djumena, E. (2023). *Jumlah Penumpang Kereta Cepat Whoosh Tembus Rekor Tertinggi , KCIC Tambah 4 Perjalanan di Akhir Pekan*.

Yusuf, M. F. (2022). *Kereta Cepat Jakarta Bandung, Upaya Meningkatkan Kinerja Transportasi Massal di Indonesia*. Setkab.Go.Id. <https://setkab.go.id/kereta-cepat-jakarta-bandung-upaya-meningkatkan-kinerja-transportasi-massal-di-indonesia/>