

ANALISIS PREFERENSI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KERETA CEPAT INDONESIA CINA (KCIC) RUTE JAKARTA - BANDUNG

Wingky Hamonangan Simalango¹, Efendy Tambunan², Lolom Evalita Hutabarat³

¹ Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Indonesia (UKI) Jakarta
Email: wingkysimalango@gmail.com

² Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Indonesia (UKI) Jakarta
Email: efendy.tambunan@uki.ac.id

³ Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Indonesia (UKI) Jakarta
Email: lolom.hutabarat@uki.ac.id

Masuk: **9-03-2026**, revisi: **22-04-2026**, diterima untuk diterbitkan: **30-04-2026**

ABSTRAK

Mengukur tingkat kepuasan pelanggan merupakan aspek krusial untuk meningkatkan kesetiaan dan jumlah pengguna layanan kereta cepat. Penelitian mengenai kereta cepat telah memberikan wawasan tentang kualitas layanan. Secara umum, penumpang merasa puas dengan pelayanan yang diberikan, terutama terkait fitur-fitur penting yang menjadi ciri khas kereta cepat. Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) WHOOSH berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi baru sekaligus melengkapi ekosistem transportasi kereta api di Indonesia. Mengevaluasi performa layanan dan fasilitas yang disediakan oleh PT KCIC, terutama di Stasiun Kereta Cepat Whoosh Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur, sesuai dengan studi tingkat layanan kepada pengguna di beberapa stasiun ini, diharapkan dapat meningkatkan jumlah pengguna. Penelitian kuantitatif deskriptif ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor penentu pilihan masyarakat terhadap moda transportasi WHOOSH. Data primer diperoleh melalui kuesioner dan diuji validitas dan reliabilitasnya menggunakan SPSS. Analisis data menggunakan SPSS memperlihatkan terdapat dua variabel dengan pengaruh terkuat terhadap motivasi penumpang, yaitu persepsi kenyamanan sesuai standar (41.75%) dan kemudahan akses ke stasiun (55.48%). Variabel yang tidak mendukung motivasi penumpang kereta cepat yaitu variabel X₃ (keluhan yang dialami pelanggan), X₄ (waktu kedatangan dan keberangkatan), X₅ (pelayanan sesuai kebutuhan penumpang), X₆ (harga tiket kereta cepat), X₇ (fasilitas layanan tambahan), X₈ (frekuensi perjalanan kereta cepat). Dari variabel tersebut, dikarenakan nilai initial eigenvalues di bawah 10%. Berdasarkan hasil respons masyarakat yang terbilang cukup puas dengan adanya kereta cepat sebagai salah satu moda alternatif menuju Kota Bandung, diharapkan pemerintah dan pihak KCIC meningkatkan pelayanan dari segi tarif, yang bisa dikatakan masih belum sesuai dengan apa yang diinginkan masyarakat. Dengan demikian, aksesibilitas stasiun dan kenyamanan armada merupakan kunci utama preferensi penumpang terhadap transportasi kereta api.

Kata kunci: Kereta Cepat; Kualitas pelayanan; Analisis SPSS

ABSTRACT

Measuring customer satisfaction is crucial for increasing loyalty and increasing the number of high-speed train users. Research on high-speed trains has provided insights into service quality. In general, passengers are satisfied with the service provided, especially regarding the important features that characterize high-speed trains. The Jakarta-Bandung High-Speed Train (KCJB) WHOOSH has the potential to drive new economic growth while complementing the railway transportation ecosystem in Indonesia. Evaluating the performance of services and facilities provided by PT KCIC, especially at the Halim Perdanakusuma Whoosh High-Speed Train Station, East Jakarta, based on studies of service levels to users at several stations, is expected to increase the number of users. This descriptive quantitative research aims to analyze the determinants of public choice of the WHOOSH transportation mode. Primary data were obtained through questionnaires and tested for validity and reliability using SPSS. Data analysis using SPSS showed that there were two variables with the strongest influence on passenger motivation: perceived comfort according to standards (41.75%) and ease of access to the station (55.48%). Variables that do not support the motivation of high-speed train passengers are variables X₃ (complaints experienced by customers), X₄ (arrival and departure times), X₅ (services according to passenger needs), X₆ (high-speed train ticket prices), X₇ (additional service facilities), and X₈ (high-speed train travel frequency). From these variables, the initial eigenvalues are below 10%. Based on the results of public responses that are quite satisfied with the existence of high-speed trains as an alternative mode of transportation to Bandung City, it is hoped that the government and KCIC will improve services in terms of fares, which can be said to still not be in accordance with what the public wants. Thus, station accessibility and fleet comfort are the main keys to passenger preferences for train transportation.

Keywords: High-Speed Train; Service Quality; SPSS Analysis

1. PENDAHULUAN

Pemasaran adalah aktivitas dan proses menciptakan, menyampaikan, mengomunikasikan, dan menukarkan tawaran yang bernilai tinggi bagi pelanggan (*customer*) dan masyarakat umum. Mengukur tingkat kepuasan pelanggan merupakan aspek krusial untuk meningkatkan kesetiaan dan jumlah pengguna layanan kereta cepat. Penelitian mengenai kereta cepat telah memberikan wawasan tentang kualitas layanan. Secara umum, penumpang merasa puas dengan pelayanan yang diberikan, terutama terkait fitur-fitur penting yang menjadi ciri khas kereta cepat (Zhen et al., 2018). Pemasaran berperan sebagai penggerak utama dalam penyediaan layanan prima kepada konsumen. Fokusnya adalah pada perancangan dan penyampaian nilai serta pengalaman yang sangat memuaskan bagi pelanggan (Armstrong et al., 2025; Kotler, 2017). Tingkat kepuasan konsumen bergantung pada penilaian subjektif mereka terhadap produk atau layanan yang mereka terima. Evaluasi ini didasarkan pada sejauh mana barang atau jasa tersebut mampu memenuhi harapan dan kebutuhan pelanggan. Kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat yang digemari masyarakat. Transportasi ini juga terhindar dari kemacetan, kereta yang memiliki kapasitas angkut massal, waktu tempuh yang lebih cepat dan pasti, serta tarif yang terjangkau. Jalur kereta cepat Jakarta-Bandung akan melengkapi sistem transportasi kereta api yang ada, membuka peluang perkembangan ekonomi baru di Indonesia. PT KCIC, sebagai perusahaan penyedia layanan transportasi darat, berfokus untuk beroperasi di area Jawa Barat, Jakarta, dan sekitarnya. Moda transportasi ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan dan kemajuan ekonomi di wilayah-wilayah terkait (Yusuf & Khoirunurrofik, 2022). Kereta Cepat WOOSH rute Jakarta-Bandung akan menyediakan konektivitas langsung yang menguntungkan penggunanya. Stasiun Kereta Cepat WOOSH di Halim akan terintegrasi dengan Bandara Halim Perdanakusuma, Stasiun LRT Jabodebek, Bus Rapid Transit (BRT), dan moda transportasi lainnya. Dalam waktu dekat juga akan segera terkoneksi dengan LRT Jakarta dan jalur MRT Fatmawati-Cawang-Halim. Uji coba Kereta Cepat WOOSH telah berhasil mencapai kecepatan maksimal 350 km/jam dengan aman. Kecepatan ini akan menjadi standar operasional pada rute sepanjang 142,3 km. Kereta Cepat WOOSH akan melayani empat stasiun: Halim (Jakarta), Karawang, Padalarang, dan Tegalluar (Bandung). Sistem kereta cepat terbukti memiliki pengaruh luas terhadap pembangunan regional, mencakup aspek-aspek seperti perkembangan ekonomi, nilai properti, sektor pariwisata, dan pemusatan industri jasa urban. Studi-studi mengindikasikan bahwa kereta cepat mampu mendorong kegiatan ekonomi, memperlancar pergerakan penduduk, memperkecil kesenjangan antardaerah, serta mempermudah akses antarkota. (Chen & Haynes, 2017). Selain itu, jaringan kereta cepat juga diketahui berdampak pada berbagai aspek pembangunan daerah, termasuk pertumbuhan ekonomi, harga perumahan, pariwisata, dan aglomerasi industri jasa perkotaan.

Penelitian menunjukkan bahwa kereta cepat dapat meningkatkan aktivitas ekonomi, meningkatkan mobilitas, mengurangi kesenjangan spasial, dan meningkatkan aksesibilitas antarkota (Chen & Haynes, 2017; Delaplace, 2021; Gao et al., 2019; Momenitabar et al., 2021; Yangailo, 2024). Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi performa layanan dan fasilitas yang disediakan oleh PT KCIC, terutama di Stasiun Kereta Cepat WOOSH Halim Perdanakusuma Jakarta Timur. Studi tingkat layanan kepada pengguna di beberapa stasiun ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah pengguna (Chou et al., 2011; KCIC, 2023; Lee et al., 2009; Ozkazanc, 2021; Wu et al., 2011; Yang et al., 2022; Zhen et al., 2018) moda transportasi kereta cepat WOOSH rute Jakarta-Bandung ke depannya.

2. METODE

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan dalam proses analisis sehingga akan diperoleh nilai indeks kepuasan terhadap tingkat pelayanan pada Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) atau yang biasa dikenal oleh masyarakat umum sebagai Kereta Cepat Whoosh. Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei di lokasi di setiap stasiun yang dilewati oleh kereta cepat WOOSH. Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah kuantitatif deskriptif, yaitu menggunakan analisis data dalam bentuk angka. Selain itu, juga digunakan data sekunder yang bersumber dari instansi terkait.

2.1. Bagan Alir Penelitian

Adapun alur proses penelitian dapat dilihat pada Gambar 1 sebagai berikut:



Gambar 1. Bagan alir penelitian

2.2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Stasiun Kereta Cepat Jakarta –Bandung yang meliputi Stasiun Halim Perdana Kusuma – Stasiun Padalarang – Stasiun Tegal Luar.



Gambar 2. Rute Kereta Cepat WOOSH Jakarta - Bandung

2.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data kuantitatif. Data kuantitatif ialah jenis penelitian yang bisa diukur atau dihitung secara langsung sebagai angka. Untuk mengukur satu nilai variabel atau lebih dalam sampel atau populasi dengan hasil penyajian. Metode ini digunakan untuk mengetahui dampak keberadaan transportasi kereta cepat WOOSH rute Jakarta–Bandung. Penelitian ini tergolong dalam penelitian asosiatif. Penelitian asosiatif merupakan penelitian yang mencari hubungan sebab-akibat, yaitu pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi pengumpulan data primer melalui kuesioner, pengamatan, inspeksi pelayanan, serta data sekunder dari pihak pengelola moda transportasi kereta cepat WOOSH Jakarta-Bandung.

2.4. Metode Pengolahan Data

2.4.1. Uji Validitas

Pengujian validitas dilakukan untuk mengetahui apakah kuesioner yang sudah dibuat valid atau tidak. Kuesioner bisa dikatakan sah/valid jika pertanyaan kuesioner mampu menjawab sesuatu yang akan diukur. Uji ini dilakukan agar interpretasi dari kuesioner yang baik dapat dipahami dengan baik oleh responden. Validitas yang digunakan dalam penelitian ini menggambarkan kesesuaian suatu pengukur data dengan apa yang diukur dengan menggunakan rumus validitas sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{(n\bar{X} - (\sum X)(\sum Y))}{\sqrt{((n\sum X^2) - (\sum X)^2)(n\sum Y^2 - (\sum Y)^2)}} \quad (1)$$

Dimana:

- r_{xy} : Koefisien korelasi produk momen antara X dan Y²
- X : Skor pernyataan setiap nomor
- Y : Skor total
- N : Jumlah responden

2.4.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas mengandung arti bahwa sebuah instrumen dapat mengukur sesuatu secara konsisten dari waktu ke waktu. Syarat kunci untuk suatu instrumen pengukuran adalah konsistensi atau tidak berubah-ubah menggunakan rumus reliabilitas adalah sebagai berikut:

$$r_{11} = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right) \quad (2)$$

Dimana:

- r_{11} : Reliabilitas instrumen
- k : Banyaknya butir pertanyaan
- $\sum \sigma_t^2$: Jumlah varian butir
- σ_t^2 : Varian total

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Data Responden

Berdasarkan jenis kelamin responden, responden didominasi oleh laki-laki (56%), sedangkan perempuan 44%. Sementara, sebaran usia responden dapat terlihat pada Tabel 1. Sedangkan tujuan akhir dari responden yang paling banyak adalah Stasiun Padalarang sebanyak 56 responden (56%), Stasiun Tegal Luar sebanyak 27 responden (27%) dan Stasiun Halim sebanyak 17 responden (17%).

Tabel 1. Komposisi Responden Berdasarkan Usia

Rentang usia (tahun)	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
11 – 20	18	18	18
21 – 30	76	76	94
31 – 40	6	6	100

3.2. Uji Validasi dan Reliabilitas Kuesioner

Dari data kuesioner yang disebarkan kepada penumpang kereta api cepat WOOSH rute Jakarta–Bandung, setiap butir pertanyaan disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang digunakan untuk SOP Kereta Cepat serta memiliki nilai r hitung $> r$ tabel (0,195), sehingga setiap butir pertanyaan yang ada dinyatakan valid dan layak digunakan sebagai alat pengumpul data seperti terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil Uji Validitas Kuesioner

	Butir Pertanyaan Kuesioner	Korelasi	R_{tabel}	Keterangan
X_1	Kereta cepat telah melengkapi atribut kenyamanan sesuai standar KCIC	0,494	0,195	Valid
X_2	Akses menuju stasiun kereta cepat mudah dicapai	0,729	0,195	Valid
X_3	Pengelola kereta cepat selalu mendengarkan keluhan yang dialami pelanggan	0,578	0,195	Valid
X_4	Waktu keberangkatan dan kedatangan kereta cepat sesuai dengan jadwal	0,878	0,195	Valid
X_5	Pelayanan kereta cepat sesuai dengan kebutuhan penumpang	0,729	0,195	Valid
X_6	Harga tiket kereta cepat sesuai dengan kualitas pelayanan yang diberikan	0,761	0,195	Valid
X_7	Fasilitas dan pelayanan tambahan di dalam kereta cepat	0,754	0,195	Valid
X_8	Frekuensi perjalanan kereta cepat saat ini sudah sesuai dengan kebutuhan penumpang	0,720	0,195	Valid

Sedangkan hasil uji reliabilitas untuk jumlah butir pertanyaan kuesioner $N = 8$ didapatkan Cronbach's Alpha sebesar 0,849.

3.3. Uji Distribusi Frekuensi Butir Pertanyaan Kuesioner

Hasil pengujian distribusi frekuensi setiap butir pertanyaan pada kuesioner dapat dilihat pada Tabel 3 sampai Tabel 10.

Tabel 3. Uji Distribusi Frekuensi X_1 terkait kenyamanan

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Tidak Setuju	4	4	4
Netral	19	19	23
Setuju	49	49	72
Sangat Setuju	28	28	100

Tabel 4. Uji Distribusi Frekuensi X_2 terkait akses

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Tidak Setuju	3	3	3
Netral	33	33	36
Setuju	42	42	78
Sangat Setuju	22	22	100

Tabel 5. Uji Distribusi Frekuensi X_3 terkait keluhan pelanggan

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Tidak Setuju	1	1	1
Netral	14	14	15
Setuju	48	48	63
Sangat Setuju	37	37	100

Tabel 6. Uji Distribusi Frekuensi X_4 terkait waktu keberangkatan dan kedatangan

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Sangat Tidak Setuju	1	1	1
Tidak Setuju	2	2	3
Netral	21	21	24
Setuju	50	50	74
Sangat Setuju	26	26	100

Tabel 7. Uji Distribusi Frekuensi X_5 terkait pelayanan dalam kereta

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Tidak Setuju	14	14	14
Netral	21	21	35
Setuju	44	44	79
Sangat Setuju	21	21	100

Tabel 8. Uji Distribusi Frekuensi X_6 terkait harga tiket

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Sangat Tidak Setuju	2	2	2
Tidak Setuju	3	3	5
Netral	16	16	21
Setuju	50	50	71
Sangat Setuju	29	29	100

Tabel 9. Uji Distribusi Frekuensi X_7 terkait fasilitas tambahan

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Sangat Tidak Setuju	2	2	2
Tidak Setuju	3	3	5
Netral	16	16	21
Setuju	50	50	71
Sangat Setuju	29	29	100

Tabel 10. Uji Distribusi Frekuensi X_8 terkait frekuensi perjalanan

Respon Responden	Frekuensi	Percent (%)	Kumulatif (%)
Sangat Tidak Setuju	1	1	1
Tidak Setuju	5	5	6
Netral	17	17	23
Setuju	49	49	72
Sangat Setuju	28	28	100

3.4. Hasil Uji Analisis Faktor

Hasil uji tabel output (KMO and Bartlett's test) untuk mengetahui kelayakan suatu variabel, apakah dapat diproses lebih lanjut lagi dengan menggunakan teknik analisis faktor, dapat dilihat pada Tabel 11. Didapatkan nilai KMO MSA (*Kaiser-Meyer-Olkin measure of sampling adequacy*) sebesar $0,729 > 0,50$ dan nilai *Bartlett test of sphericity* (SIG) $0,000 < 0,50$, maka analisis faktor di dalam penelitian ini bisa dilanjutkan dikarenakan sudah memenuhi persyaratan.

Tabel 11. Hasil KMO and Barlett's test

Kaiser-Meyer-Olkin Ukuran kecukupan Sampling	Uji Kebulatan Bartlett		
	Kira-kira <i>Chi-Square</i>	df	Sig.
0,729	221,786	28	0,00

Sedangkan hasil yang didapatkan pada tabel output (*anti image matrices*) dapat dilihat pada Tabel 12.

Tabel 12. Hasil uji Anti-image matriks

Anti-image correlation	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	X_8
X_1	.562 ^a	-.335	-.340	.005	-.058	.314	.005	-.110
X_2	-.335	.680 ^a	.163	-.002	-.074	-.471	-.074	-.042
X_3	-.340	.163	.697 ^a	-.077	-.102	-.434	-.280	.096
X_4	.005	-.002	-.077	.771 ^a	.063	.021	-.195	-.355
X_5	-.058	-.074	-.102	.063	.833 ^a	-.090	-.171	-.365
X_6	.314	-.471	-.434	.021	-.090	.647 ^a	-.103	-.025
X_7	.005	-.074	-.280	-.195	-.171	-.103	.863 ^a	-.136
X_8	-.110	-.042	.096	-.355	-.365	-.025	-.136	.751 ^a

Persyaratan harus dapat terpenuhi dalam uji analisis faktor ini, yaitu nilai MSA. Dari kedelapan variabel tersebut sebagaimana terlihat pada Tabel 12 di atas, didapat $> 0,50$. Maka layak untuk dilanjutkan analisis faktor.

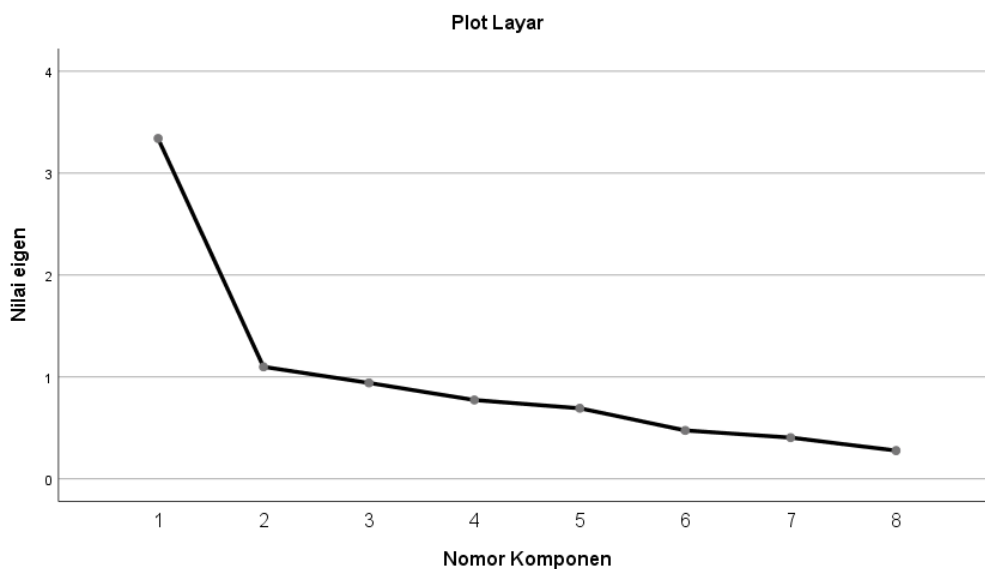
3.5. Hasil Uji Total Variance Explained

Untuk initial eigenvalues, ada dua yang dapat dibentuk dari 8 variabel yang sudah dianalisis. Sayarat agar eigenvalue dapat menjadi sebuah faktor nilai harus > 1 . Maka, didapat nilai eigenvalue komponen 1 sebesar 3,340 atau > 1 , maka menjadi faktor 1 (atribut kenyamanan sesuai standar KCIC) dan mendapatkan nilai variasi sebesar 41,752%. Komponen 2, dengan nilai eigenvalue 1,099, menjadi faktor 2 (akses stasiun mudah dicapai) dan mendapatkan nilai variasi sebesar 55,484%, sebagaimana terlihat pada Tabel 13. Nilai total komponen variabel 3 sampai 8 didapat < 1 , maka tidak dapat menjadi sebuah faktor.

Tabel 13. Hasil uji Total Variance Explained

	Total	Initial Eigenvalues % of Variance	Cummulative (%)	Extraction total	Sum of Squared % of Variance	Loadings Cumulative %	Rotation Total	Sums of Squared % of Variance	Loadings Cumulative %
X ₁	3.340	41.752	41.752	3.340	41.752	41.752	2.383	29.785	29.785
X ₂	1.099	13.732	55.484	1.099	13.732	55.484	2.056	25.699	55.484
X ₃	.941	11.759	67.243						
X ₄	.773	9.664	76.907						
X ₅	.692	8.649	85.556						
X ₆	.475	5.932	91.488						
X ₇	.404	5.050	96.539						
X ₈	.277	3.461	100.000						

Dari hasil yang didapat dalam output SPSS, diperoleh grafik seperti terlihat pada Gambar 3 yang menunjukkan faktor yang terbentuk dengan melihat titik komponen yang memiliki nilai eigenvalue > 1. Dari gambar grafik tersebut terdapat 2 titik komponen variabel yang memiliki nilai eigenvalue > 1, sehingga dapat disimpulkan terdapat 2 faktor yang terbentuk.



Gambar 3. Scree Plot

4. KESIMPULAN

Analisis data menggunakan SPSS memperlihatkan terdapat dua variabel dengan pengaruh terkuat terhadap motivasi penumpang, yaitu persepsi kenyamanan sesuai standar (41.75%) dan kemudahan akses ke stasiun (55.48%). Variabel yang tidak mendukung motivasi penumpang kereta cepat yaitu variabel X₃ (keluhan yang dialami pelanggan), X₄ (waktu kedatangan dan keberangkatan), X₅ (pelayanan sesuai kebutuhan penumpang), X₆ (harga tiket kereta cepat), X₇ (fasilitas layanan tambahan), X₈ (frekuensi perjalanan kereta cepat). Dari variabel tersebut, dikarenakan nilai initial eigenvalues di bawah 10%. Berdasarkan hasil respons masyarakat yang terbilang cukup puas dengan adanya kereta cepat sebagai salah satu moda alternatif menuju Kota Bandung, diharapkan pemerintah dan pihak KCIC meningkatkan pelayanan dari segi tarif, yang bisa dikatakan masih belum sesuai dengan apa yang diinginkan masyarakat. Sekiranya pemerintah dapat meninjau kembali agar masyarakat pengguna lebih banyak yang beralih dari kendaraan milik pribadinya ke moda transportasi kereta api untuk rute Jakarta–Bandung.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Armstrong, G., Kotler, P., Harker, M., & Brennan, R. (2025). Marketing: An Introduction. In *Pearson Education*. <https://doi.org/doi.org/10.26181/28888808.v1>
- Chen, Z., & Haynes, K. E. (2017). Impact of high-speed rail on regional economic disparity in China. *Journal of Transport Geography*, 65, 80–91.
- Chou, J. S., Kim, C., Kuo, Y. C., & Ou, N. C. (2011). Deploying effective service strategy in the operations stage of high-speed rail. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47(4), 507–519. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2010.12.004>
- Delaplace, M. (2021). High-Speed Rail and the City. In *International Encyclopedia of Transportation*. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10693-1>
- Gao, Y., Su, W., & Wang, K. (2019). Does high-speed rail boost tourism growth? New evidence from China. *Tourism Management*, 72, 220–231.
- KCIC. (2023). *Progres dan Realisasi Layanan Kereta Cepat Whoosh pada 2023*.
- Kotler, P. (2017). Customer Value Management. *Journal of Creating Value*, 3, 170–172. <https://doi.org/10.1177/2394964317706879>
- Lee, J. H., Jin, B. S., & Ji, Y. (2009). Development of a Structural Equation Model for ride comfort of the Korean high-speed railway. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 39(1), 7–14.
- Momenitabar, M., Bridgelall, R., Ebrahimi, Z. D., & Arani, M. (2021). (2021). *Literature Review of Socioeconomic and Environmental Impacts of High-Speed Rail in the World. Sustainability*. <https://doi.org/>. <https://doi.org/10.3390/su132112231>
- Ozkazanç, S. (2021). High Speed Rail Passenger Satisfaction according to Socio-Demographic Variables in Turkey. *MEGARON / Yıldız Technical University, Faculty of Architecture E-Journal.*, 16(1). <https://doi.org/10.14744/megaron.2020.64426>
- Wu, J. H. C., Yu-Chiang, L., & Fu-Sung, H. (2011). An empirical analysis of synthesizing the effects of service quality, perceived value, corporate image and customer satisfaction on behavioral intentions in the transport industry: A case of Taiwan high-speed rail. *Innovative Marketing*, 7(3).
- Yang, W., Chen, Q., & Yang, J. (2022). Factors affecting travel mode choice between high-speed railway and road passenger transport—evidence from China. *Sustainability*, 14(23), 15745.
- Yangailo, T. (2024). Understanding the Link between High-Speed Rail and Economic Growth. *International Research Journal of Business Studies*. <https://doi.org/10.21632/irjbs.17.3.239-250>
- Yusuf, M., & Khoirunurrofik, K. (2022). The Relationship of Village Funds With Village Economic Development: A Village Level Study in Indonesia. *Jurnal Bina Praja*, 14(3), 493–504. <https://doi.org/10.21787/jbp.14.2022.493-504>
- Zhen, F., Cao, J., & Tang, J. (2018). Exploring correlates of passenger satisfaction and service improvement priorities of the Shanghai-Nanjing High Speed Rail. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 559–573. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.958>