

**JURNAL CYBER PR**  
**Fakultas Ilmu Komunikasi**  
**Universitas Prof. Dr. Moestopo (Beragama)**

**Narasi Pembangunan Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) pada Masa Pemerintahan Joko Widodo**

**Hugo Chaska Suryaputra\*, Syaiful Bahri**

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia  
Jl. Prof. Dr. Selo Soemardjan, Depok, Indonesia  
\*Email Korespondensi: hugo.chaska@ui.ac.id

Submitted: January 2026, Accepted: May 2026, Published: June 2026

---

**Abstract** – *This study aims to analyze how the narrative of infrastructure is constructed and communicated by the Indonesian government regarding the Indonesia-China High-Speed Railway (KCIC) project, particularly in addressing issues such as the financial debt it incurs and the unequal distribution of its benefits. This study attempts to fill the gap in previous KCIC research which tends to focus on political economic analysis or bilateral relations between Indonesia and China, so that the narrative dimension of this policy has not been adequately studied. Utilizing the Narrative Policy Framework (NPF), this study examines the narrative elements such as setting, plot, characters, and moral of the story in official government publications, specifically from President Joko Widodo. A qualitative approach was used through content analysis of the official presidenri.go.id website to identify common patterns and themes within the policy narrative. The findings show that Jokowi framed the KCIC project against the backdrop of the need for an alternative transport link between Jakarta and Bandung, highlighting technological advancements and economic growth, featuring heroic figures who bolster a positive image, and conveying a moral message about transport modernisation.*

**Keywords:** *Narrative Policy Framework; KCIC; Joko Widodo; Policy Narrative; Infrastructure*

**Abstrak** – Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana narasi pembangunan infrastruktur dibentuk dan dikomunikasikan oleh pemerintah Indonesia terkait proyek Kereta Cepat Indonesia–China (KCIC), terutama dalam menghadapi isu-isu seperti utang yang ditimbulkan dan ketimpangan manfaatnya. Penelitian ini berupaya mengisi celah penelitian KCIC terdahulu yang cenderung berfokus pada analisis ekonomi politik atau hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok, sehingga dimensi naratif dalam kebijakan tersebut belum dikaji dengan memadai. Dengan menggunakan kerangka *Narrative Policy Framework* (NPF), penelitian ini menelaah elemen-elemen narasi seperti latar, plot, aktor yang terlibat, dan pesan moral dalam publikasi resmi pemerintah, khususnya dari Presiden Joko Widodo. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif dengan metode analisis konten melalui situs resmi presidenri.go.id untuk mengidentifikasi pola dan tema yang dominan dalam narasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jokowi menarasikan proyek KCIC melalui latar kebutuhan transportasi alternatif Jakarta-Bandung, plot kemajuan teknologi dan pertumbuhan ekonomi, aktor-aktor pahlawan yang mendukung citra positif, dan pesan moral modernisasi transportasi. Dengan demikian, penelitian ini menegaskan bahwa kebijakan publik seperti KCIC tidak hanya diperdebatkan melalui data teknis, namun juga melalui narasi yang membentuk legitimasi politik pembangunan infrastruktur di Indonesia.

**Kata Kunci:** *Narrative Policy Framework; KCIC; Joko Widodo; Narasi Kebijakan; Infrastruktur*

---

## Pendahuluan

Ketika proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) resmi beroperasi di tahun 2023, anggarannya telah melebihi estimasi awalnya yang sebesar Rp110,22 triliun (Idris, 2023). Tempo (2025) melaporkan anggaran tersebut kembali bertambah mencapai 120,9 juta dollar AS per tahunnya. Selain itu, muncul laporan bahwa BUMN sebagai salah satu pelaksananya malah mengalami kerugian hingga Rp1,62 triliun dari proyek ini di tahun 2025 saja (Idris, 2025). Eksistensi proyek ini juga mendapat skeptisisme dari komunitas Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), di mana mereka mengkhawatirkan proyek ini dapat memberatkan keuangan negara dan berpotensi membutuhkan suntikan dana melalui APBN (Mulyana & Handoyo, 2021). Meskipun KCIC mendapat banyak kritik dan skeptisisme seperti ini, pemerintah Indonesia tidak berupaya menghentikan atau meredam proyek ini. Sebaliknya, pemerintah justru mengukuhkan narasi proyek ini sebagai tanda kemajuan dan solusi transportasi nasional.

KCIC merupakan proyek transportasi kereta cepat yang dibangun oleh konsorsium PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan perusahaan perkeretaapian Tiongkok yaitu Beijing Yawan HSR. Proyek ini diresmikan melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 107 Tahun 2015, kemudian statusnya ditetapkan sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN) melalui Perpres Nomor 3 Tahun 2016. KCIC dibangun dengan harapan dapat memecah arus transportasi antara Jakarta-Bandung melalui tol Cipularang (Cikampek-Purwakarta-Padalarang) dan Padaleunyi (Padalarang-Cileunyi) (KCIC, 2023). Presiden Joko Widodo (Jokowi) menjanjikan bahwa kereta ini mampu menghubungkan Jakarta dan Bandung hanya dalam waktu tempuh 46 menit, ketimbang via tol reguler yang memakan waktu 2 jam atau kereta konvensional selama 3,5 jam (Yanwardhana, 2021). Diskursus seputar proyek seperti ini di Indonesia sebenarnya sudah muncul sejak tahun 2008 pada masa pemerintahan SBY, namun baru benar-benar diformalisasi pada masa pemerintahan Jokowi di tahun 2015. Proyek kereta cepat ini melibatkan proses tender yang cukup panjang antara tawaran dari pihak Jepang dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT), dengan rencana awal untuk membangun jalur kereta cepat antara Jakarta dan Bandung yang prospeknya akan diperpanjang hingga Surabaya (Hussain, 2013; Oehlers, 2015). Pada akhirnya tawaran yang diterima adalah dari pihak RRT, tawaran yang kemudian diformalisasi menjadi KCIC. Proyek ini juga dikenal dengan nama lain seperti Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB), atau kini dengan nama merek layanan keretanya yaitu Whoosh (selanjutnya akan tetap disebut sebagai KCIC).

Polarisasi yang tajam antara kritik terhadap proyek KCIC dan komunikasi dari pemerintah untuk melegitimasi adalah inti permasalahan dari penelitian ini. Fenomena seperti ini sebenarnya bukan hal yang unik terjadi di Indonesia. Flyvbjerg (2017, dalam Ullberg dkk., 2025) mencatat bahwa politisi di berbagai negara seringkali menjadikan suatu megaprojek sebagai monumen politik, bahkan ketika proyek tersebut tertunda berkali-kali dan tidak memberikan timbal balik ekonomi sesuai janjinya. Esposito dkk. (2022) melihat pola yang serupa terjadi pada proyek kereta cepat Lyon-Turin, proyek kontroversial di mana para pendukung dan penentang proyek tersebut terlibat aktif dalam pertarungan narasi yang mempengaruhi kelangsungan proyeknya. Dalam studi proyek yang sama, Mariani dkk. (2026) melihat bahwa proyek tersebut dapat dilegitimasi kelangsungannya oleh pihak-pihak tersebut melalui platform daring. Dengan demikian, KCIC yang juga merupakan proyek kereta cepat beresiko tinggi perlu dinarasikan dengan legitimasi politik yang kuat, terutama ketika justifikasi ekonomi sudah tidak terbentuk dengan kritik-kritik yang mempertanyakan utangnya.

Hal ini sesuai dengan analisis Golding, Krimsky, dan Plough (1992, dalam Jones & Mcbeth, 2010) yang menilai bahwa komunikasi naratif memiliki peluang lebih baik diterima oleh masyarakat awam ketimbang format komunikasi yang lebih teknis. Hal ini menunjukkan bahwa pembentukan narasi memiliki efektivitas dan efisiensi tersendiri dalam

mengomunikasikan suatu isu atau kebijakan kepada masyarakat luas. Urgensi legitimasi dengan metode ini menjadi semakin vital mengingat media massa dapat berperan sebagai arena pembentukan wacana baru yang mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap kebijakan pemerintah (Maida dkk., 2025).

Studi-studi terdahulu terkait KCIC umumnya hanya menganalisis proyek ini dari sudut pandang yang cenderung konkret, seperti terkait pengaruh RRT secara keseluruhan dalam proyek-proyek di ASEAN termasuk Indonesia (L. Jones & Hameiri, 2020), relasi bilateral antara RRT dan Indonesia melalui proyek ini (Wijaya, 2024; 2025), ataupun garis besar tantangan dan prospek proyek ini ke depannya (Chen dkk., 2024). Dari sini, penulis melihat bahwa terdapat celah penelitian tentang proyek ini, khususnya dikarenakan belum adanya penelitian yang melihat KCIC melalui dimensi naratifnya. Ketiadaan ini perlu diisi untuk memahami bagaimana pemerintah mengonstruksikan narasi proyek ini untuk melegitimasi, terutama di tengah banyaknya kritik yang muncul. Selain itu, dalam menutup celah ini penulis juga terinspirasi oleh studi Ninan & Sergeeva (2022) serta Arda dkk. (2024). Ninan dan Sergeeva menyoroti pembentukan narasi dan kontranarasi dalam merealisasi proyek kereta cepat *High Speed Two* (HS2) di Inggris, sementara Arda dkk. berhasil mengaitkan pentingnya peran narasi dalam proyek kereta cepat Lyon-Turin. Kedua studi ini berfokus kepada bagaimana narasi yang dibentuk berperan sebagai alat legitimasi kedua proyek kereta cepat tersebut, serta seperti apa narasi yang mampu mendominasi narasi lainnya. Penulis berharap penelitian yang disusun ini dapat mengisi celah studi KCIC sebelumnya, sebagaimana kedua penelitian tersebut berhasil mengisi celah studi HS2 dan kereta cepat Lyon-Turin.

Narasi megaprojek seperti KCIC dapat dianalisis melalui kerangka *Narrative Policy Framework* (NPF) sebagaimana dijabarkan oleh Jones dan McBeth (2010). Kerangka ini muncul sebagai alternatif dari kerangka pendahulunya, *Advocacy Coalition Framework* (ACF) yang juga berfokus pada analisis kebijakan publik. Perbedaan utama antara kedua kerangka ini terletak pada unit analisisnya, di mana ACF cenderung berfokus pada keterlibatan koalisi aktor dalam pembentukan suatu kebijakan, sementara NPF lebih berfokus pada bagaimana narasi terkait kebijakan tersebut muncul dan seperti apa bentuknya dari para aktor tersebut. NPF berusaha menutup celah dari ACF sebagaimana dijelaskan oleh Jenkins dan Sabatier (1994), di mana ACF tidak dapat menjelaskan bagaimana para aktor tersebut dapat saling mempengaruhi, hanya bagaimana relasi kedudukan mereka saja. Hal ini berbeda dengan NPF yang menajamkan fokusnya dalam melihat bagaimana narasi mempengaruhi opini publik, bagaimana narasi tersebut terstruktur, dan bagaimana narasi tersebut mempengaruhi kebijakan. Penekanan pada narasi ini juga kemudian membuat NPF memiliki asumsi bahwa dunia dikonstruksikan secara sosial melalui narasi-narasi tersebut. Dengan menggunakan kerangka NPF, penulis berharap dapat melihat seperti apa narasi yang melegitimasi kelangsungan proyek KCIC, ketimbang menggunakan ACF yang hasilnya hanya akan terbatas pada siapa dan bagaimana kedudukan para aktor dalam proyek ini.

NPF terbukti dapat menjelaskan bagaimana narasi dapat mempengaruhi opini publik dalam berbagai konteks. Husmann (2015) menyampaikan bahwa dalam risetnya terkait kebijakan golongan obesitas di Amerika Serikat, masyarakat cenderung mendukung narasi yang lebih sarat akan rasa simpati ketimbang yang tidak. Responden penelitian tersebut umumnya mendukung narasi yang simpatik terhadap anak-anak obesitas, serta narasi yang mengecam para korporasi yang dianggap seharusnya bertanggung jawab. Hal ini sejalan dengan studi oleh O'Leary dkk. (2017) dalam studi mereka terkait klaim-klaim rokok elektrik. Mereka menyimpulkan bahwa rokok elektrik sulit dikonstruksikan menjadi alternatif bagi perokok konvensional, dikarenakan klaim-klaim ancaman kesehatan rokok elektronik yang terlebih dahulu diterbitkan oleh lembaga kesehatan maupun media massa di Queensland, Kanada, Uni Eropa, dan Amerika Serikat. Selain itu, studi oleh Huda (2018) menyampaikan bahwa

kebijakan bioteknologi agrikultur di India terkait jenis terong yang dimodifikasi secara genetik, Terong Bt, sempat mendapat penolakan keras dari masyarakat India dikarenakan narasi yang sudah tersampaikan oleh media lokal, seperti Times of India dan Hindustan Times yang menjadi fokus analisisnya. Sebagian masyarakat cenderung menolak terong tersebut karena sudah dinarasikan akan efek samping negatifnya terhadap manusia dan lingkungan.

Selain dapat menjelaskan bagaimana narasi dapat mempengaruhi masyarakat, NPF juga dapat mengidentifikasi kapan narasi yang muncul mempengaruhi kebijakan selanjutnya. Berdasarkan studi Goldberg-Miller dan Skaggs (2021), lima kota di dunia Barat (Austin, Adelaide, Chicago, London, dan New York) menggunakan laporan kebijakan ekonomi kreatif di masing-masing kota untuk mengembangkan perencanaan tata kota secara keseluruhan. Hal ini sejalan dengan kontekstual perekonomian yang cenderung liberal dan berorientasi pasar, seperti di Amerika Serikat. Sistem ekonomi yang lebih bebas ini menciptakan kebutuhan akan laporan atau data resmi untuk menentukan arah kebijakan. Melalui kerangka NPF, mereka dapat melihat bahwa data dan narasi yang terdapat dalam laporan tersebut benar menjadi kerangka atau sudut pandang baru untuk menentukan arah kebijakan ekonomi di masing-masing kota sampai taraf tertentu.

Dari sekian banyak pihak internal pemerintah yang terlibat dalam proyek KCIC, pihak yang paling menarik perhatian penulis adalah Presiden Joko Widodo. Hal ini dikarenakan Jokowi adalah inisiator utama dari proyek ini, serta memberikan fondasi utama bagi kelangsungan proyek ini melalui Perpres Nomor 107 Tahun 2015. Selain itu, dengan posisi Presiden sebagai kekuatan eksekutif tertinggi, maka semua lembaga kementerian di bawahnya diposisikan sebagai subordinat dan harus tunduk kepadanya. Hal ini berarti lembaga-lembaga tersebut berperan sebatas sebagai pelaksana dari proyek ini, serta tidak berperan dalam menentukan prospek atau arah proyek ini ke depannya. Berdasarkan hal ini, penulis akan berfokus pada analisis narasi yang dibawakan oleh Jokowi dalam proyek KCIC. Untuk memfokuskan lingkup isu analisis, penulis akan berfokus pada publikasi yang dilakukan terkait kelangsungan proyek ini serta hambatan-hambatannya, termasuk perihal utang sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Maka dari itu, pertanyaan penelitian yang diusulkan oleh penulis adalah sebagai berikut: *bagaimana narasi yang muncul dan karakteristiknya dari Presiden Joko Widodo terkait kebijakan proyek KCIC?*

## Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Sebagaimana disampaikan oleh Creswell (2017), penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilakukan berdasarkan analisis tekstual ataupun visual. Analisis perlu dilakukan secara holistik, dalam artian perlu melibatkan pemahaman konteks secara keseluruhan. Selain itu, analisis holistik juga menjamin penulisan dapat mencakup gambaran besar dari proyek ini, serta bagaimana faktor-faktor yang ada di dalamnya dapat saling mempengaruhi.

Penulis mengumpulkan data resmi dari sumber daring utama, yaitu situs resmi Presiden RI ([presidenri.go.id](http://presidenri.go.id)). Hal ini dilakukan karena situs tersebut berfungsi sebagai portal resmi publikasi dari presiden, serta dikelola langsung oleh Biro Pers, Media dan Informasi Sekretariat Presiden (BPMI Setpres) Kementerian Sekretariat Negara. Biro ini berfungsi sebagai pihak yang mengelola segala urusan layanan informasi dan/atau publikasi kegiatan Presiden dan/atau Istri/Suami Presiden. Dengan demikian, situs ini berisi informasi dan data yang lengkap terkait publikasi resmi dari era Joko Widodo sebagai Presiden, serta menjadi sumber utama bagi media massa dalam pemberitaan mereka masing-masing. Selain itu, segala bentuk narasi yang dibawakan oleh Jokowi juga tergambar dengan jelas di situs ini.

Terkait data yang dikumpulkan, penulis menggunakan data berupa artikel tekstual yang terbit di [presidenri.go.id](http://presidenri.go.id) berdasarkan kata-kata kunci yang terhubung dengan kontekstual

proyek KCIC secara keseluruhan, yaitu “KCIC,” “Whoosh,” “Kereta Cepat,” dan “KCJB.” Berdasarkan hasil penelusuran dengan keempat kata kunci tersebut, penulis menentukan beberapa kriteria seleksi untuk menentukan artikel yang layak dianalisis. Kriteria tersebut meliputi 1) artikel diterbitkan pada masa Joko Widodo menjabat sebagai Presiden RI, 2) artikel secara eksplisit membahas KCIC sebagai topik utama, dan 3) artikel memuat narasi atau pernyataan langsung dari Jokowi. Di sisi lain, artikel yang menyebutkan KCIC secara minor atau sebatas membahas KCIC sebagai pendukung topik lain tidak dimasukkan ke dalam korpus analisis. Melalui proses seleksi ini, penulis melakukan *purposive sampling* selama sebulan di April 2026 dan mengumpulkan 12 artikel yang sesuai dengan kriteria, dengan rentang waktu publikasi dari tahun 2019 hingga 2023 dan data dikumpulkan pada. Selain 12 artikel ini, penulis juga menggunakan tambahan referensi dari media massa untuk memperluas konteks pemahaman narasi Presiden, namun tidak menjadi fokus analisisnya. Hal ini kembali mengacu kepada studi Goldberg-Miller dan Skaggs (2021), di mana NPF dapat digunakan untuk menganalisis sumber resmi dari satu pihak dalam satu periode saja.

Unit analisis dalam penelitian ini adalah kalimat utuh yang mengandung muatan substantif terkait proyek KCIC. Sebagaimana dilakukan oleh O’Leary dkk. (2017), pemilihan kalimat utuh dilakukan untuk menjaga konteks dan makna dari setiap pernyataan yang disampaikan, sehingga interpretasi yang dilakukan tidak terbatas pada kata-kata kunci semata. Kalimat-kalimat ini kemudian akan dikaitkan dengan konteks kemunculannya, misalnya ketika Presiden Jokowi sedang melakukan kunjungan kerja atau konferensi pers. Hal ini ditujukan agar pemahaman makna di dalamnya dapat dipahami secara lebih koheren.

Untuk pengolahan data, penulis menggunakan metode *qualitative content analysis* (analisis konten kualitatif). Menurut Mayring (2014), metode ini adalah metode analisis teks yang berfokus pada interpretasi sistematis, berbasis pada aturan tertentu, dan bersifat kontekstual terhadap materi kualitatif. Pendekatan ini menggabungkan prosedur analisis induktif dan deduktif untuk mengidentifikasi kategori-kategori tematik yang muncul dari data. Dengan menggunakan metode analisis konten, maka penelitian ini tergolong dalam penerapan kerangka NPF pada tingkat meso, di mana tingkat ini melihat bagaimana narasi tertentu terbentuk oleh aktor politik untuk mempengaruhi arah kebijakan (Shanahan dkk., 2018).

Prosedur koding dilakukan melalui beberapa tahap. Pertama, penulis membaca seluruh isi artikel yang terkumpul (*close reading*) untuk mendapatkan gambaran umum narasi yang dibentuk. Kedua, penulis mengidentifikasi dan menandakan kalimat-kalimat yang mengandung klaim terkait proyek KCIC. Ketiga, kalimat-kalimat yang terkumpul diklasifikasikan ke dalam empat elemen NPF menurut Jones dan McBeth (2010). Keempat elemen tersebut meliputi 1) *setting* atau latar yang menggambarkan konteks kemunculan kebijakan, 2) *plot* atau plot yang menggambarkan apa yang terjadi antara para aktor ataupun hubungan kausalitas antaraperistiwa, 3) *characters* atau para aktor yang terlibat meliputi *heroes* (pahlawan), *villains* (penjahat), dan *victims* (korban), dan 4) *moral of the story* atau pesan moral yang menjadi pemicu bagi munculnya tindakan lanjutan ataupun kebijakan solutif. Apabila satu kalimat mengandung lebih dari satu elemen NPF, kalimat tersebut diklasifikasi berdasarkan fungsi utamanya yang menonjol dalam konteks penyampaiannya.

Setelah koding dan klasifikasi selesai, penulis menganalisis data melalui kerangka *explication* sebagaimana dijabarkan Mayring (2014). Mayring menjelaskan bahwa *explication* atau analisis konteks digunakan dalam menganalisis bagian-bagian spesifik dalam teks yang perlu diperkaya dengan tambahan material lagi, dengan harapan bagian-bagian tersebut dapat dipahami dengan konteks tertentu yang lebih koheren. Penulis menggunakan metode ini untuk memperkaya analisis kalimat-kalimat utuh yang disampaikan oleh Jokowi terkait proyek KCIC. Metode ini dilakukan melalui tiga tahap; *open coding* untuk mengumpulkan data teks yang

terkait, kategorisasi sesuai dengan elemen NPF yang relevan, dan interpretasi secara holistik dengan data-data lainnya.

Untuk menjamin validitas data, penulis menggunakan triangulasi sumber dengan menghubungkan pernyataan resmi dari situs presidenri.go.id dengan pemberitaan di media massa yang merujuk pada konteks pernyataan yang sama. Hal ini ditujukan untuk memastikan bahwa klaim yang dianalisis benar merepresentasikan pernyataan Jokowi, bukan sebatas pernyataan yang bersifat kebetulan. Selain itu, penulis juga menjaga konsistensi interpretasi dengan meninjau kembali klasifikasi elemen NPF secara berkala untuk memastikan tidak adanya inkonsistensi dalam kategorisasi artikel-artikel yang dianalisis.

## **Hasil dan Pembahasan**

Berdasarkan temuan penulis, secara keseluruhan proyek KCIC dinarasikan oleh Presiden Joko Widodo dengan citra yang positif. Citra ini digambarkan melalui berbagai klaim, seperti penggunaan teknologi yang canggih, peningkatan potensi pertumbuhan ekonomi, hingga penguatan daya saing dengan negara-negara lain di Asia Tenggara. Penulis menemukan bahwa pembentuk narasi dititikberatkan ketika proyek ini masih dalam tahap pembangunan, khususnya dalam rentang waktu 2019-2023, ketika kritik yang seringkali muncul seperti terkait utangnya lebih berpotensi melemahkan legitimasi pemerintah atas kelangsungan proyek ini. Sehubungan dengan ini, narasi yang dibentuk secara garis besar dapat dilihat ujungnya ketika proyek ini sudah selesai dan beroperasi sebagai layanan Whoosh di tahun 2023. Hal ini dapat diartikan pemerintah telah melegitimasi kelangsungan proyek ini melalui narasi yang telah disampaikan. Oleh karena itu, pemerintah tidak melanjutkan penarasian dengan intensitas yang sama setelah layanan Whoosh beroperasi. Terkait 12 artikel yang dianalisis, penulis mencatat bahwa masing-masing memiliki muatan elemen NPF yang berbeda-beda. Beberapa artikel berhasil mencakup semua unsur elemen (latar, plot, aktor yang terlibat, dan pesan moral), namun beberapa lainnya tidak. Dengan demikian, pembentuk masing-masing elemen secara keseluruhan akan dijabarkan melalui uraian sebagai berikut.

### **Latar: Jakarta-Bandung dan Kebutuhan akan Moda Transportasi Baru**

Dalam konteks NPF, Jones dan McBeth (2010) tidak membatasi latar pada latar tempat atau letak geografis, namun juga dapat berupa asumsi atau klaim-klaim terhadap suatu kebijakan, atau konsep lainnya yang melatarbelakangi kemunculan kebijakan tersebut. Latar geografis proyek KCIC sendiri tentunya berlokasi di antara Jakarta-Bandung, dan layanan Whoosh sendiri melayani relasi Stasiun Halim sampai Stasiun Tegalluar Summarecon. Hal ini berarti kontekstual masyarakat yang disoroti kebutuhannya di sini adalah masyarakat Jakarta dan Bandung, dengan beberapa sorotan masalah terkait kemacetan dan polusi yang muncul di antara kedua kota ini (BPMI Setpres, 2022a). Berdasarkan data arus mudik Lebaran di tahun 2023, tercatat sekitar 100 ribu kendaraan meninggalkan Jakarta dan melewati gerbang tol Kalihurip Utama Tol Cipularang menuju Bandung (Noviansah, 2023). Jumlah kendaraan setinggi ini dapat dilihat sebagai salah satu latar asumsi kebutuhan akan proyek ini. KCIC dinarasikan sebagai proyek yang dapat menjadi solusi, mengingat angka kendaraan tersebut tercatat sebelum layanan Whoosh diresmikan di bulan Oktober 2023. Dengan demikian, dapat disiratkan bahwa Jokowi memahami bahwa kemacetan dan polusi adalah masalah bagi masyarakat Jakarta dan Bandung, sehingga proyek KCIC dan layanan Whoosh dihadirkan sebagai alternatif untuk mengurangi masalah-masalah tersebut dan mengalihkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.

Selain itu, salah satu latar konseptual yang sering dibicarakan oleh Presiden Jokowi terkait Whoosh adalah terkait waktu tempuhnya. Sehubungan dengan sorotan kebutuhan moda transportasi baru Jakarta-Bandung, Jokowi seringkali menarasikan Whoosh memiliki waktu

tempuh antara 25-29 menit (BPMI Setpres, 2023b; 2023f; 2023g). Hal ini berarti Jokowi ingin menegaskan bahwa Whoosh memiliki keunggulan waktu tempuh yang lebih cepat jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, seperti Kereta Api Argo Parahyangan ataupun mobil pribadi yang kurang lebih memakan waktu 2,5 hingga 3 jam (Syafei & Arief, 2023, CNN Indonesia, 2023). Penekanan narasi pada salah satu keunggulan seperti ini dapat diartikan sebagai upaya Jokowi dalam mempersuasi masyarakat untuk beralih ke moda transportasi baru ini. Selain itu, dengan mencantumkan waktu tempuh seperti ini maka Jokowi membuktikan bahwa dirinya ikut terlibat dalam proses uji coba kereta ini. Dalam salah satu artikel, Jokowi mengatakan “Saya kan sudah tiga kali, rasanya sama, cepat, nyaman. 29 menit dari Stasiun Halim ke Stasiun Padalarang, sama, dua kali 29 menit terus,” (BPMI Setpres, 2023f). Hal ini menandakan bahwa beliau sebagai inisiator utama proyek KCIC tetap terlibat dalam keseluruhan proses pembangunannya, serta menjadi tangan pertama yang merasakan salah satu keunggulan Whoosh.

### **Plot: Kemajuan Teknologi, Ekonomi, dan Daya Saing**

Plot atau alur merupakan salah satu elemen yang vital dalam membentuk suatu narasi. Alur ini memberikan gambaran yang lebih jelas terkait hubungan antarperistiwa dalam cerita yang dinarasikan. Dalam konteks proyek KCIC, hubungan kausalitas ini ternarasikan dengan jelas oleh Jokowi yang secara umum menggambarkan plot proyek ini sebagai suatu kemajuan di Indonesia. Kemajuan di sini tidak hanya terbatas pada kemajuan teknologi transportasi, namun juga kemajuan ekonomi dan daya saing. Hal ini dapat dilihat ketika beliau mengatakan “Kita harapkan dengan Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini, mobilitas orang dan barang bisa menjadi cepat dan meningkat. Kemudian daya saing kita juga akan makin kuat, kemudian ada titik-titik pertumbuhan ekonomi baru, di Jakarta ada, di Bandung ada, kemudian di Kabupaten Bandung juga terjadi,” (BPMI Setpres, 2022b). Plot kemajuan seperti ini umumnya dikaitkan dengan latar belakang koridor Jakarta-Bandung yang ramai, sehingga muncul kekhawatiran terkait kemacetan dan polusi antara kedua kota ini melalui moda transportasi konvensional. Dengan demikian, KCIC dinarasikan sebagai moda transportasi alternatif yang dapat membuka peluang baru bagi mobilitas orang dan barang antara Jakarta-Bandung, serta menguntungkan masyarakat kedua kota ini yang peluang pendapatannya meningkat.

Selain digambarkan sebagai contoh kemajuan bidang transportasi dan ekonomi, label-label yang ditempelkan pada proyek KCIC dapat dilihat pada penggunaan diksi seperti ‘menciptakan/meningkatkan daya saing’ (BPMI Setpres, 2019; 2021b; 2022b). Hal ini menandakan bahwa KCIC adalah salah satu tonggak perubahan bagi posisi Indonesia dalam konteks regional ataupun internasional. Faktanya, proyek ini adalah pertama kalinya terdapat layanan kereta cepat yang beroperasi di wilayah Asia Tenggara. Hal ini berarti Jokowi berusaha menekankan rasa bangga terhadap kemajuan bagi bangsa yang pertama membangun megaprojek seperti ini di kawasannya. Selain itu, pemilihan narasi daya saing ini juga diperkuat dengan pemberitaan atau publikasi kegiatan Jokowi ketika bertemu dengan Perdana Menteri Tiongkok, Li Qiang, untuk membicarakan hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok (BPMI Setpres, 2023a). Hal ini dapat diartikan bahwa Indonesia siap maju dalam persaingan liga yang lebih besar dengan tidak segan-segan melibatkan kerja sama negara lain. Dengan demikian, KCIC dinarasikan sebagai sinyal kemajuan bagi investor asing lainnya untuk memilih Indonesia, serta agar Indonesia terlihat lebih siap untuk menerima arus investasi baru.

Di sisi lain, salah satu kritik dari pihak eksternal pemerintahan yang konsisten muncul adalah perihal utang proyek ini (Alfarizi, 2023a; Firmansyah, 2025). KCIC seringkali dinarasikan sebagai proyek yang ‘membebankan’ pemerintah dengan utangnya, serta tidak masuk akal jika diperhitungkan melalui sudut pandang ekonomi politik. Kritikan seperti ini dibentuk sebagai wujud skeptisisme atas legitimasi perhitungan ekonomis dari proyek ini, serta

bagaimana pemerintah akan mempertanggungjawabkan investasinya. Kritik seperti ini kian muncul dan diulang kembali sejak proyek KCIC masih dalam tahap pembangunan hingga saat layanan Whoosh telah beroperasi di tahun 2023. Dalam pembentukan narasinya terkait proyek ini, penulis menemukan bahwa Jokowi telah menyiapkan respons tersendiri untuk menanggapi kritik seperti ini. Dalam salah satu artikel, Jokowi mengatakan “Yang paling penting rakyat dilayani dengan baik, rakyat dilayani dengan cepat karena fungsi transportasi massal itu di situ, bukan untung dan rugi,” (BPMI Setpres, 2023f). Hal yang menarik bagi penulis di sini adalah penggunaan diksi “bukan untung dan rugi,” di mana hal ini berarti Jokowi tidak memperlakukan perhitungan ekonomi dari proyek ini, selagi proyek ini dapat berperan dalam melayani masyarakat. Selain penyampaian kalimat tersebut, penulis tidak mengidentifikasi kata-kata atau pesan lainnya dari Jokowi yang berhubungan langsung dengan kritik terkait utang proyek ini. Alur narasi yang dipilih Jokowi terkait KCIC seringkali dibatasi pada konteks kemajuan bangsa secara keseluruhan, bukan pada perhitungan ekonomi politik dari proyek ini.

### **Aktor yang Terlibat: Kerjasama Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Tiongkok dan *Influencer***

Melalui kerangka NPF, Jones dan McBeth (2010) menyatakan aktor sebagai pihak yang membentuk narasi kebijakan. Aktor terbagi menjadi tiga pihak; pahlawan, penjahat, dan korban. Dalam konteks proyek KCIC, maka Presiden Jokowi adalah satu figur pahlawan yang sangat signifikan. Hal ini dikarenakan Jokowi adalah inisiator yang menandatangani legislasi awal fondasi proyek ini (Perpres Nomor 107 Tahun 2015), serta tetap terlibat melalui kunjungan-kunjungan kerja proyek ini baik dalam tahap pembangunan maupun ketika sudah beroperasi sebagai layanan Whoosh. Meskipun demikian, penulis mencatat bahwa dalam menjalankan narasinya Jokowi melibatkan aktor pahlawan lainnya dari internal pemerintahan. Aktor-aktor yang dilibatkan dari tingkat eksekutif misalnya Menko Marves Luhut Pandjaitan, Sekretaris Kabinet Pramono Anung, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Direktur Utama PT KCIC Dwiyana Slamet Riyadi, serta perwakilan kabinet lainnya (BPMI Setpres, 2022a). Para perwakilan eksekutif tersebut seringkali ikut dalam rombongan Jokowi ketika sedang melakukan kunjungan kerja proyek KCIC, bahkan sesekali memberikan tambahan kata-kata untuk mendukung narasi presiden secara langsung. Sementara itu, perwakilan anggota legislatif DPR RI hanya dilibatkan ketika layanan Whoosh diresmikan di tahun 2023, serta tidak terlibat dalam kunjungan-kunjungan kerja tadi (BPMI Setpres, 2023e).

Selain aktor internal pemerintah Indonesia, Jokowi juga melibatkan aktor luar negeri yaitu pihak pemerintah RRT sebagai pahlawan dalam proyek KCIC. Dalam salah satu keterangan pers yang dirilis, Jokowi menyampaikan bahwa kunjungan kerjanya melibatkan kehadiran Duta Besar Tiongkok untuk Indonesia (BPMI Setpres, 2021a). Kehadiran beliau dalam kunjungan ini dapat diartikan sebagai upaya Jokowi dalam melibatkan perwakilan pemerintah RRT secara langsung dalam memantau pembangunan proyek ini. Selain itu, kehadiran beliau juga menjadi pengingat bahwa proyek ini bukan hanya melibatkan kepentingan Indonesia, namun juga RRT sebagai investornya. Kepentingan bilateral kedua negara kembali disorot ketika Jokowi bertemu langsung dengan Perdana Menteri Li Qiang, untuk membicarakan komitmen kerja sama Indonesia-Tiongkok (BPMI Setpres, 2023a). Dalam pertemuan ini, KCIC menjadi salah satu proyek utama yang didiskusikan, bersama dengan proyek investasi RRT lainnya di Indonesia. Publikasi pertemuan bilateral seperti ini menggambarkan pemerintah Indonesia sebagai pihak yang terbuka untuk peluang lebih besar, serta menggambarkan pemerintah RRT sebagai salah satu pahlawan yang membantu mewujudkan proyek ini sedari awal.

Selain pihak pemerintahan, salah satu aktor lain yang menarik perhatian penulis adalah istri Presiden, Ibu Iriana, dalam beberapa artikel terkait KCIC di situs presidenri.go.id. Meskipun penulis di awal menyampaikan bahwa analisis memang dibatasi pada narasi dari Presiden Jokowi saja, namun rupanya Ibu Iriana sebagai istrinya juga dilibatkan dalam memberikan tonasi yang positif terhadap layanan Whoosh. Hal ini terlihat misalnya ketika beliau dipublikasikan menggunakan layanan Whoosh bersama rombongan Organisasi Aksi Solidaritas Era Kabinet Indonesia Maju (OASE KIM). Dalam publikasi ini, baik beliau maupun rombongannya memberikan testimoni positif terkait waktu tempuh dan kenyamanan kereta yang mereka naiki. Ibu Iriana mengatakan “Ini dengan kereta cepat Whoosh kita sangat gembira sekali, dari Jakarta ke Bandung tidak terasa hanya 27 menit kita sudah sampai Bandung. Dan hari ini kita mau balik lagi dari Bandung ke Jakarta,” (BPMI Setpres, 2023g). Penggunaan diksi “tidak terasa hanya 27 menit” dapat dilihat sebagai upaya Ibu Iriana untuk menyoroti keunggulan waktu tempuh layanan kereta ini dengan cara yang relatif santai. Selain itu, publikasi ini juga tidak melibatkan Presiden Jokowi secara langsung, sehingga benar-benar menyoroti pesan Ibu Iriana dan rombongannya saja. Hal ini membuktikan peran Ibu Iriana sebagai salah satu pahlawan, serta menunjukkan bahwa meskipun KCIC merupakan suatu kebijakan politik, namun pembentukan narasi untuk melegitimasi juga dapat melibatkan hubungan personal yang lebih dalam.

Dalam salah satu artikel, Jokowi melibatkan sejumlah *influencer* lokal Indonesia seperti Raffi Ahmad, Vino G. Bastian, dan Gading Marten sebagai tamu undangan uji coba proyek ini sebelum diresmikan langsung (BPMI Setpres, 2023c). Aktor-aktor ini, meskipun perannya jelas lebih kecil dibanding pihak internal pemerintahan, masih dapat digolongkan sebagai pahlawan karena keberpihakan mereka yang sejajar dengan Jokowi dalam menarasikan KCIC secara positif. Selain itu, tidak dapat dipungkiri bahwa para *influencer* ini memiliki ketenaran sampai taraf tertentu. Hal ini berarti mereka dipilih dan diundang sebagai tamu uji coba karena memiliki kemampuan dalam membantu melegitimasi eksistensi proyek ini dengan memberikan citra yang positif, lalu menyampaikan citra ini kepada penggemar mereka melalui platform tertentu, seperti akun media sosial pribadi mereka. Selain itu, Raffi Ahmad misalnya, adalah seseorang yang lahir dan tumbuh besar di Bandung, serta memastikan dirinya akan menjadi pengguna setia layanan Whoosh secara empat mata di hadapan Jokowi (CNN Indonesia, 2023a). Hal ini berarti *influencer* yang dipilih juga ternyata memiliki keterkaitan tersendiri dengan kontekstual geografis proyek ini.

Jika pahlawan dalam konteks proyek KCIC adalah orang-orang ‘penting,’ maka penjahat dalam narasi yang disampaikan oleh Jokowi adalah pihak-pihak tertentu yang mengkritik legitimasi proyek ini, seperti mempertanyakan isu utang proyek ini. Meskipun tidak disebutkan siapa saja mereka secara tersurat, namun terdapat beberapa pihak yang konsisten menolak proyek ini dengan mengkritik dan mempertanyakan utang proyek secara terus-menerus (Alfarizi, 2023a; Firmansyah, 2025). Selain pihak-pihak tersebut, penulis mencatat bahwa penjahat yang dinarasikan dalam proyek KCIC bukan sebatas sosok orang saja, namun juga ditujukan kepada isu-isu yang mengancam kelangsungan proyek ini. Hal ini seringkali tergolong dalam kategori isu teknis, seperti kendala dalam konstruksi salah satu terowongan kereta (BPMI Setpres, 2022a). Jokowi beberapa kali menyampaikan bahwa proyek ini memiliki kompleksitas konstruksi tertentu, serta sedari awal memang sudah mengantisipasi adanya hal-hal tidak terduga ataupun ketidaksempurnaan dalam implementasinya (BPMI Setpres, 2023e).

Sementara itu, isu lingkungan seperti kemacetan dan polusi diselipkan sebagai penjahat atau tantangan ketika Jokowi menyampaikan latar belakang alasan proyek ini dibangun. Terakhir, terkait korban dalam narasi ini, lagi-lagi Jokowi tidak menyebutkan secara langsung pihak mana yang terdampak secara negatif. Meskipun dalam salah satu artikel disebutkan bahwa Jokowi ingin proyek ini “dapat segera diresmikan dan dinikmati oleh masyarakat luas”

(BPMI Setpres, 2023d), namun penulis melihat bahwa penggunaan diksi masyarakat luas di sini tidak memiliki ukuran yang pasti. Jika dilihat dari rekam jejak narasi Jokowi dalam menggambarkan KCIC sebagai solusi kemacetan dan polusi Jakarta-Bandung, maka dapat disiratkan bahwa masyarakat luas yang dimaksud sebenarnya hanya sebatas masyarakat Jakarta-Bandung saja. Mereka adalah orang-orang yang merasakan efek samping dari kemacetan dan polusi di antara kedua kota ini, serta diproyeksi menjadi pihak yang paling diuntungkan dengan hadirnya proyek KCIC.

### **Pesan Moral: KCIC sebagai Tanda Kemajuan Teknologi Transportasi dan Ekonomi Indonesia**

Penulis mencatat bahwa kemunculan pesan moral dalam narasi proyek KCIC lebih dominan muncul di masa-masa akhir pembangunan dan ketika layanan Whoosh pertama kali diresmikan. Pesan moral yang seringkali dibawakan oleh Jokowi adalah kehadiran KCIC atau Whoosh sebagai alternatif transportasi umum di antara Jakarta dan Bandung. Proyek ini dinarasikan sebagai solusi atau jawaban atas perihal-perihal sebelumnya seperti kemacetan dan polusi antara kedua kota tersebut. Selain itu, Jokowi juga menarasikan KCIC sebagai proyek yang ditujukan untuk melayani masyarakat dan menandakan kemajuan teknologi transportasi di Indonesia (BPMI Setpres, 2023d). Dari sini, pesan moral yang disampaikan juga dapat dikatakan masih terhubung dengan label-label kemajuan sebagaimana dijelaskan pada bagian plot. Presiden Jokowi menyoroti bahwa KCIC hadir sebagai tanda bahwa Indonesia siap bekerja sama dengan negara-negara luar, serta siap memodernisasi moda transportasinya dengan bantuan investasi asing seperti RRT.

Terkait kelanjutan proyek KCIC sendiri ke depannya, penulis tidak menemukan adanya penyampaian narasi yang signifikan dari Presiden Jokowi. Meskipun dalam beberapa kesempatan beliau sempat menyampaikan bahwa kereta cepat ini akan diperpanjang rutenya sampai Surabaya (BPMI Setpres, 2021a; 2023b), namun beliau tidak pernah mengelaborasi teknis rencana ini lebih lanjut. Penulis mencatat bahwa hal tersebut kemungkinan terkait dengan kontekstual penyampaian pesan perpanjangan rute tadi seringkali disampaikan ketika Jokowi sedang mengadakan siaran pers ketika proyek KCIC fase Jakarta-Bandung masih dalam tahap pembangunan ataupun saat awal berdinis sebagai Whoosh. Hal ini dapat diartikan bahwa Jokowi cenderung berfokus dalam menjamin kelangsungan proyek KCIC dalam fase ini saja. Selain itu, perlu diingat bahwa klaim tersebut terakhir disampaikan di tahun 2023, kurang lebih hanya setahun sebelum beliau mengakhiri masa jabatannya setelah 10 tahun. Mengingat linimasa KCIC yang cukup panjang sedari diresmikan di tahun 2015, maka masuk akal rasanya jika Jokowi tidak ingin menggantungkan megaprojek seriskan ini lagi di luar kendalinya.

### **Simpulan**

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa narasi kebijakan yang disampaikan oleh Presiden Joko Widodo memiliki peran yang cukup signifikan dalam menjamin kelangsungan proyek KCIC. Narasi yang disampaikan memiliki struktur yang cukup koheren, serta seringkali dibentuk sesuai dengan kontekstual kunjungan kerja yang dilakukan oleh beliau untuk memeriksa konstruksi KCIC di lapangan. Melalui analisis dengan kerangka teori *Narrative Policy Framework*, dapat dilihat bahwa Presiden Jokowi menarasikan kontekstual proyek ini sebagai moda transportasi baru yang diperlukan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada di koridor Jakarta-Bandung, seperti kemacetan dan polusi. Layanan Whoosh digambarkan sebagai moda transportasi alternatif yang lebih maju, dengan penekanan waktu tempuh yang lebih singkat dibandingkan moda transportasi lainnya. Jokowi melibatkan berbagai aktor dari dalam dan luar pemerintahan untuk membentuk narasi yang mendukung proyek ini, selagi merespons kritikan umum dari mereka yang mempertanyakan utangnya. Meskipun terdapat

beberapa isu teknis dan ketidaksempurnaan dalam implementasinya, Jokowi menarasikan proyek ini sebagai wujud komitmen pelayanan pemerintah kepada masyarakat. Selain itu, KCIC juga digambarkan sebagai tanda bahwa Indonesia terbuka terhadap investasi asing, dengan melibatkan kerja sama pemerintah Tiongkok. Keseluruhan narasi yang terbentuk membantu melegitimasi proyek ini hingga berhasil beroperasi sebagai layanan Whoosh di tahun 2023. Selain itu, penelitian ini membuktikan bahwa kerangka NPF dapat digunakan dalam konteks megaprojek infrastruktur di negara berkembang yang sarat akan kepentingan politik seperti proyek KCIC ini.

Sebagai saran untuk penelitian berikutnya, penulis berharap bahwa studi ini dapat disambung dengan analisis narasi kebijakan KCIC ataupun kebijakan pemerintah lainnya menggunakan metode atau kerangka lainnya yang serupa, khususnya di era kepemimpinan Presiden Prabowo Subianto selaku penerus Jokowi sejak tahun 2024. Selain itu, cakupan narasi yang dianalisis juga dapat diperluas dari studi ini yang terbatas pada Jokowi saja dengan melibatkan narasi dari aktor-aktor lainnya, seperti pihak oposisi, media massa, ataupun masyarakat sipil sebagai kontranarasi terhadap proyek ini. Dari sisi metodologi, penggunaan metode analisis konten kualitatif dapat digunakan untuk memperkuat temuan yang dihasilkan melalui kerangka NPF. Akhir kata, penulis berharap penelitian-penelitian selanjutnya dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam terkait bagaimana narasi kebijakan berperan dalam konteks tata kelola dan kebijakan politik di Indonesia.

#### Daftar Pustaka

- Alfarizi, M. K. (2023, Oktober 19). Ekonom Ini Perkirakan Balik Modal Kereta Cepat Whoosh 80 Tahun Sesuai Masa Konsesi. *Tempo.co*. <https://www.tempo.co/ekonomi/ekonomi-ini-perkiraan-balik-modal-kereta-cepat-whoosh-80-tahun-sesuai-masa-konsesi-130798>
- Arda, L. (AI), Esposito, G., & Wilderom, R. (2024). Sense and sensibility: Narrative strategies shaping megaproject development. *Project Leadership and Society*, 5, 100118. <https://doi.org/10.1016/j.plas.2024.100118>
- Biro Pers Media dan Informasi Sekretariat Presiden. (2026). *Laman Resmi Presiden Republik Indonesia - Presiden RI*. <https://presidenri.go.id/>
- BPMI Setpres. (2019, Desember 12). *Presiden Jokowi Tinjau Pembangunan LRT Jabodebek dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/presiden-jokowi-tinjau-pembangunan-lrt-jabodebek-dan-kereta-cepat-jakarta-bandung/>
- BPMI Setpres. (2021a, Mei 18). *Keterangan Pers Presiden Republik Indonesia Sesuai Meninjau Tunnel #1 Kereta Cepat Jakarta – Bandung*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/transkrip/keterangan-pers-presiden-republik-indonesia-sesuai-meninjau-tunnel-1-kereta-cepat-jakarta-bandung/>
- BPMI Setpres. (2021b, Mei 18). *Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Capai 73 Persen*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/pembangunan-kereta-cepat-jakarta-bandung-capai-73-persen/>
- BPMI Setpres. (2022a, Januari 17). *Presiden Tinjau Terowongan Dua Proyek KCJB di Purwakarta*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/presiden-tinjau-terowongan-dua-proyek-kcjb-di-purwakarta/>
- BPMI Setpres. (2022b, Oktober 13). *Proyek KCJB Capai 88,8 Persen, Presiden Berharap Tumbuhnya Ekonomi Baru*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/proyek-kcjb-capai-888-persen-presiden-berharap-tumbuhnya-ekonomi-baru/>
- BPMI Setpres. (2023a, September 8). *Bertemu PM Li Qiang, Presiden Jokowi Dorong Realisasi Kerja Sama Konkret Indonesia-RRT*. Presiden Republik Indonesia.

- <https://presidenri.go.id/siaran-pers/bertemu-pm-li-qiang-presiden-jokowi-dorong-realisasi-kerja-sama-konkret-indonesia-rrt/>
- BPMI Setpres. (2023b, September 13). *Keterangan Pers Presiden Republik Indonesia Usai Uji Coba Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB dan Peninjauan Stasiun Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) Padalarang*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/transkrip/keterangan-pers-presiden-republik-indonesia-usai-uji-coba-kereta-cepat-jakarta-bandung-kcjb-dan-peninjauan-stasiun-kereta-cepat-jakarta-bandung-kcjb-padalarang/>
- BPMI Setpres. (2023c, September 13). *Pengalaman Para Penggiat Seni Naik Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/pengalaman-para-penggiat-seni-naik-kereta-cepat-jakarta-bandung/>
- BPMI Setpres. (2023d, September 13). *Uji Coba Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Presiden: Inilah Peradaban, Kecepatan*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/uji-coba-kereta-cepat-jakarta-bandung-presiden-inilah-peradaban-kecepatan/>
- BPMI Setpres. (2023e, Oktober 2). *Presiden Jokowi Resmikan WHOOSH, Kereta Cepat Pertama di Indonesia dan Asia Tenggara*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/presiden-jokowi-resmikan-whoosh-kereta-cepat-pertama-di-indonesia-dan-asia-tenggara/>
- BPMI Setpres. (2023f, Oktober 2). *Presiden Jokowi Tegaskan KCJB Komitmen Pemerintah Layani Masyarakat*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/siaran-pers/presiden-jokowi-tegaskan-kcjb-komitmen-pemerintah-layani-masyarakat/>
- BPMI Setpres. (2023g, Oktober 3). *Naik Whoosh, Ibu Iriana: Tidak Terasa 27 Menit Sampai Bandung*. Presiden Republik Indonesia. <https://presidenri.go.id/berita-lainnya/naik-whoosh-ibu-iriana-tidak-terasa-27-menit-sampai-bandung/>
- Chen, X., Hutahaean, M., & Tobing, I. N. (2024). A Ground-Breaking Railway: Is the Jakarta-Bandung High-Speed Railway a Game-Changer for Indonesia? *The World Financial Review*, 20–31. <https://www.jstor.org/stable/community.39188565>
- CNN Indonesia. (2023a, September 13). Raffi Ahmad Cerita Tunda Jadwal Demi Jajal Kereta Cepat Bareng Jokowi. *CNN Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/hiburan/20230913174302-234-998662/raffi-ahmad-cerita-tunda-jadwal-demi-jajal-kereta-cepat-bareng-jokowi>
- CNN Indonesia. (2023b, September 19). Komparasi Biaya Naik Kereta Cepat dan Mobil Pribadi ke Bandung. *CNN Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20230919131209-579-1000873/komparasi-biaya-naik-kereta-cepat-dan-mobil-pribadi-ke-bandung>
- Creswell, J. W., & David Creswell, J. (2017). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (5th ed.). SAGE Publications.
- Esposito, G., Terlizzi, A., & Crutzen, N. (2022). Policy narratives and megaprojects: the case of the Lyon-Turin high-speed railway. *Public Management Review*, 24(1), 55–79. <https://doi.org/10.1080/14719037.2020.1795230>
- Firmansyah, F. (2025, Agustus 26). Tersandera Utang Whoosh. *Tempo.co*. <https://www.tempo.co/ekonomi/tersandera-utang-kereta-cepat-2063020>
- Flyvbjerg, B. (2017). 1 Introduction: The Iron Law of Megaproject Management. Dalam B. Flyvbjerg (Ed.), *The Oxford Handbook of Megaproject Management* (Vol. 1, 1). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198732242.013.1>
- Goldberg-Miller, S. B. D., & Skaggs, R. (2021). The Story and the Data. *Arivate*, 10(2), 1–22. <https://doi.org/10.2307/48731473>

- Golding, D., Krinsky, S., & Plough, A. (1992). Evaluating Risk Communication: Narrative vs. Technical Presentations of Information About Radon. *Risk Analysis*, 12(1), 27–35. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.1992.tb01304.x>
- Huda, J. (2018). An Examination of Policy Narratives in Agricultural Biotechnology Policy in India. *World Affairs*, 181(1), 42–68. <https://doi.org/10.2307/26510634>
- Husmann, M. A. (2015). Social constructions of obesity target population: an empirical look at obesity policy narratives. *Policy Sciences*, 48(4), 415–442. <https://doi.org/10.1007/s11077-015-9229-6>
- Hussain, Z. (2013, Oktober 28). Jakarta mulls high-speed rail system. *The Jakarta Post*. <https://www.thejakartapost.com/news/2013/10/28/jakarta-mulls-high-speed-rail-system.html>
- Idris, M. (2023, Juli 26). Berapa Biaya Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung Per Kilomaternya? *Kompas Money*. <https://money.kompas.com/read/2023/07/26/201126826/berapa-biaya-bangun-kereta-cepat-jakarta-bandung-per-kilomaternya>
- Idris, M. (2025, Agustus 15). Konsorsium BUMN RI Rugi Rp 1,62 Triliun Gara-gara Kereta Cepat di 2025. *Kompas Money*. <https://money.kompas.com/read/2025/08/15/114437726/konsorsium-bumn-ri-rugi-rp-162-triliun-gara-gara-kereta-cepat-di-2025?page=all>
- Jenkins-Smith, H. C., & Sabatier, P. A. (1994). Evaluating the Advocacy Coalition Framework. *Journal of Public Policy*, 14(2), 175–203. <https://www.jstor.org/stable/4007571>
- Jones, L., & Hameiri, S. (2020). Southeast Asian Regional Governance: Political Economy, Regulatory Regionalism and ASEAN Integration. Dalam *The Political Economy of Southeast Asia* (hlm. 199–224). [https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4_8)
- Jones, M. D., & Mcbeth, M. K. (2010). A Narrative Policy Framework: Clear Enough to be Wrong? *Policy Studies Journal*, 38(2), 329–353. <https://liberalarts.oregonstate.edu/sites/liberalarts.oregonstate.edu/files/economics/jones31oct2013a.pdf>
- KCIC. (2023, November 9). *Tentang KCIC: Connecting, Sharing Growth*. [kcic.co.id. https://kcic.co.id/tentang-kami/profil/](https://kcic.co.id/tentang-kami/profil/)
- Maida, S. T., Enrieco, E., Sartika, R., Pranawukir, I., & Alamsyah, A. (2025). Konstruksi “Bocor Alus Politik” Tempodotco terhadap Manajemen Komunikasi Pemerintahan Prabowo. *Jurnal Cyber PR*, 5(2), 97–104. <https://doi.org/https://doi.org/10.32509/cyberpr.v5i2.6509>
- Mariani, C., Aliaga, E. A., & Mancini, M. (2026). Understanding legitimacy construction through online community discourse in megaprojects: evidence from the Lyon–Turin megaproject. *International Journal of Project Management*, 44(3), 102847. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2026.102847>
- Mayring, P. (2014). *Qualitative Content Analysis Theoretical Foundation, Basic Procedures and Software Solution*. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-395173>
- Mulyana, R. N., & Handoyo. (2021, Oktober 11). Ini catatan MTI terkait proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. *Kontan*. <https://newssetup.kontan.co.id/news/ini-catatan-mti-terkait-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- Ninan, J., & Sergeeva, N. (2022). Battle of narratives: Interaction between narratives and counter-narratives in megaprojects. *Project Leadership and Society*, 3, 100069. <https://doi.org/10.1016/j.plas.2022.100069>
- Noviansah, W. (2023, April 24). 407 Ribu Kendaraan Tinggalkan Jakarta Via Tol pada 22-23 April. *detiknews*. <https://news.detik.com/berita/d-6688031/407-ribu-kendaraan-tinggalkan-jakarta-via-tol-pada-22-23-april>

- Oehlers, C. P. (2015, Agustus 22). Race for Indonesia's high-speed railway part of a big game. *The Jakarta Post*. <https://www.thejakartapost.com/news/2015/08/22/race-indonesia-s-high-speed-railway-part-a-big-game.html>
- O'Leary, R., Borland, R., Stockwell, T., & MacDonald, M. (2017). Claims in vapour device (e-cigarette) regulation: A Narrative Policy Framework analysis. *International Journal of Drug Policy*, 44, 31–40. <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2017.03.004>
- Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Legislation 3, Sekretariat Negara (2016).
- Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung, Legislation 107, Sekretariat Negara (2015).
- Shanahan, E. A., Jones, M. D., & McBeth, M. K. (2018). How to conduct a Narrative Policy Framework study. *The Social Science Journal*, 55(3), 332–345. <https://doi.org/10.1016/j.soscij.2017.12.002>
- Syafei, F. R., & Arief, T. M. V. (2023, Oktober 18). Perbandingan Kereta Cepat Whoosh dan Kereta Lain Rute Bandung-Jakarta. *Kompas Bandung*. <https://bandung.kompas.com/read/2023/10/18/070204678/perbandingan-kereta-cepat-whoosh-dan-kereta-lain-rute-bandung-jakarta?page=all>
- Ullberg, S. B., Körling, G., & Strava, C. (2025). Making Megaprojects: The Practices and Politics of Scale-Making. *Ethnos*, 90(2), 175–184. <https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2241657>
- Wijaya, T. (2024). “Risk is not Measured, but Contested and Compromised”: A Case Study of Jakarta–Bandung High-Speed Railway. *Journal of Contemporary Asia*, 1–25. <https://doi.org/10.1080/00472336.2024.2378856>
- Wijaya, T. (2025). The Jakarta-Bandung high-speed railway and Indonesia's domestic “alliance.” Dalam M. Hirono (Ed.), *Globalising Chinese Actors and Internalising the Belt and Road: Implications for Global and Domestic Governance* (hlm. 115–140). ANU Press. <https://www.jstor.org/stable/jj.32913237.13>
- Yanwardhana, E. (2021, Mei 19). Di Tangan Jokowi, Jakarta-Bandung 46 Menit via Kereta Cepat! *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210519121821-4-246645/di-tangan-jokowi-jakarta-bandung-46-menit-via-kereta-cepat>