

KONTAK

MEDIA INTERNAL

EDISI 3 - 2026

CERITA BAIK DI PARUH PERTAMA 2026

08

INSAN KAI

Melangkah Bersama KAI
untuk Mengabdikan
Kepada Negeri

10

MOTIVASI

Bisnis Hebat
Kerja Hebat

30

WHAT'S ON

Gambir Siap
Naik Level!

AKSES E-KONTAK
VIA RAILEO



MELIHAT KEMBALI, MELANGKAH LAGI

Enam bulan pertama 2026 sudah kita lewati. Ada banyak hal yang terjadi di sepanjang waktu itu. Ada perjalanan yang bertambah, layanan baru yang hadir, jaringan yang semakin luas, teknologi yang terus dikembangkan, hingga pekerjaan yang mungkin tidak banyak terlihat oleh pelanggan, tetapi penting bagi kelancaran perjalanan.

Kinerja KAI Group pada semester I 2026 mencatat sejumlah angka yang patut diperhatikan. Pendapatan mencapai Rp17,96 triliun, tumbuh 6,61 persen dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya. Dalam periode yang sama, layanan KAI Group telah digunakan oleh 258,99 juta pelanggan dan angkutan barang mencapai 32,49 juta ton.

Ada pula pekerjaan yang hasilnya tidak selalu langsung terlihat. Hingga semester I, 119 dari 172 perlintasan sebidang prioritas telah ditutup. Sebanyak 490 perlintasan liar ditangani dan fasilitas keselamatan diperkuat di 1.148 perlintasan aktif. Lebih dari 19 ribu SDM bersertifikat terus menjaga kompetensi melalui pelatihan dan simulasi.

Semua itu adalah potongan cerita dari enam bulan pertama 2026. Cerita tentang layanan yang terus bergerak, pekerjaan yang terus diperbaiki, dan pilihan-pilihan yang diambil untuk menjawab kebutuhan masyarakat.

Di edisi ketiga ini, *KONTAK* mengajak pembaca melihat kembali cerita-cerita tersebut. Bukan semata dari angka pencapaian, tetapi dari apa yang berubah dan bagaimana perubahan itu dirasakan dalam perjalanan sehari-hari. Ada cerita tentang pelanggan, layanan, angkutan barang, teknologi, keselamatan, hingga orang-orang yang mengerjakannya.

Enam bulan pertama telah memberi banyak catatan. Enam bulan berikutnya masih menunggu untuk ditulis.

Selamat Membaca

Redaksi KONTAK

Penerbit

Corporate Communication
PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Pemimpin Redaksi

Erni Sylviane Purba

Redaktur Pelaksana

Nova Adrian Nugraha

Wakil Redaktur Pelaksana

Suprpto, Ujang Rusen Permana,
Anwar Solikhin,
Bramantya Candrika

Staff Redaksi

Nurul Wulandari, M. Raihan Azhar Jauza,
Itang Fahrhan Syaefullah

Perwakilan Daerah

Humas Daop, Divre,
Anak Perusahaan & Afiliasi

Surat Izin Terbit

NO.276/DIT-JEN/PPG/STT/1976

Alamat Redaksi

Corporate Communication
PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Jl. Perintis Kemerdekaan No.1,
Babakan Ciamis, Kec. Sumur
Bandung, Kota Bandung,
Jawa Barat 40117

Telp : (022) 4230031

Toka : 10436/7

Email : redaksi.kontak@kai.id

EDISI 3 - 2026



☰ DAFTAR ISI

2

Hello!

Melihat Kembali,
Melangkah Lagi

5

Priority

Cerita Baik
di Paruh Pertama 2026

8

Insan KAI

Melangkah Bersama KAI
Untuk Mengabdikan
Kepada Negeri

10

Motivasi

Bisnis Hebat
Kerja Hebat

14

Info Kita

Menikmati Indonesia
dari Dalam Kereta

16

Info Kita

Wajah Baru
Website KAI

17

Letter to CEO

18

Corporate Culture

Lingkungan Kerja
yang Inklusif, Ruang untuk
Tumbuh Bersama

20

GO-Young

Produktif Dimulai dari To-Do List!

22

Kesehatan

Cegah Nyeri Pinggang
Dan Pegal
Panduan Ergonomi
di Tempat Kerja

24

ERM Corner

Menikmati Indonesia
dari Dalam Kereta

26

HC News

InternHub, Menata
Pengelolaan Magang
dan Penelitian di KAI

28

Heritage

Jejak Panjang KA
di Tanah Rencong

30

What's On

Gambir Siap
Naik Level!

32

Safety

33

Kabin Tawa

34

Jalan - Jalan

Pasar Tradisional,
Surga Kuliner Lokal

36

Insta KAI

38

Jeprat - Jepret

40

Asah Otak

41

ESG Spotlight

KAI Berhasil
Hemat 203,93 Juta Liter

► Kinerja Semester I

Cerita Baik

DI PARUH PERTAMA 2026

Capaian kinerja sepanjang semester I

semakin menegaskan komitmen KAI

dalam memperluas layanan, memperkuat konektivitas, serta menghadirkan transportasi publik yang relevan dengan kebutuhan masyarakat.

Kinerja positif kembali ditorehkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sepanjang semester I 2026. Perseroan membukukan pendapatan sebesar Rp17,96 triliun atau tumbuh 6,61 persen dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya. Capaian tersebut turut tecermin dari layanan KAI Group yang menjangkau 258,99 juta pelanggan serta mengangkut 32,49 juta ton barang.

Direktur Utama KAI Bobby Rasyidin menuturkan, pertumbuhan pelanggan KAI Group menjadi gambaran meningkatnya

kepercayaan masyarakat terhadap kereta api, baik untuk perjalanan harian, antarkota, akses bandara, wisata, maupun mobilitas perkotaan.



"Angka tersebut menunjukkan bahwa kereta api semakin dipilih masyarakat untuk perjalanan yang aman, terjangkau, dan terintegrasi," jelas Bobby.

Pertumbuhan tersebut berjalan seiring dengan berbagai langkah strategis yang dilakukan perusahaan untuk meningkatkan kualitas layanan, memperkuat konektivitas, mengembangkan transformasi digital, serta mendukung operasional yang berkelanjutan.

Menurut Bobby, berbagai pengembangan yang dilakukan perusahaan merupakan bagian dari upaya memperkuat peran kereta api sebagai moda transportasi yang andal sekaligus mendukung aktivitas ekonomi nasional.

Memperluas Akses dan Pilihan Perjalanan

Menghadirkan layanan yang semakin mudah dijangkau masyarakat menjadi salah satu fokus KAI pada semester I 2026. Berbagai inovasi dilakukan untuk memperluas konektivitas antardaerah sekaligus menghadirkan lebih banyak pilihan perjalanan yang nyaman dan terjangkau bagi masyarakat.

Salah satu langkah yang dilakukan ialah meluncurkan Rel Ekonomi Rakyat melalui layanan KA Cikuray. Program ini menghadirkan enam Kereta Ekonomi Kerakyatan dan satu Kereta Petani-Pedagang sebagai bentuk dukungan terhadap mobilitas masyarakat, petani, pedagang, dan pelaku UMKM.

Direktur Bisnis dan Pengembangan Usaha KAI Rafli Yandra mengatakan, layanan tersebut menjadi bagian dari komitmen perusahaan untuk menghadirkan transportasi yang aman, nyaman, terjangkau, sekaligus memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat.

"Melalui layanan ini, kami berharap mobilitas masyarakat, petani, pedagang, dan pelaku UMKM dapat semakin baik sekaligus mendukung aktivitas ekonomi daerah," ujar Rafli.



Pilihan perjalanan juga semakin beragam melalui pengoperasian KA Sangkuriang relasi Bandung–Ketapang yang menghubungkan empat provinsi, serta hadirnya KA Pandalungan 2 relasi Gambir–Jember yang menambah alternatif perjalanan bagi pelanggan.

Di jalur utara Jawa, Stasiun Plabuan dan Comal kembali melayani naik turun penumpang sehingga akses masyarakat terhadap transportasi kereta api semakin luas. Di sisi lain, pelanggan KA Rajabasa kini dapat menikmati perjalanan yang lebih nyaman melalui penggunaan rangkaian Kereta Ekonomi Premium.

Memperkuat Mobilitas dan Rantai Pasok Nasional

Selain memperluas pilihan perjalanan, KAI juga terus memperkuat kapasitas jaringan rel untuk mendukung mobilitas masyarakat sekaligus menjaga kelancaran distribusi logistik nasional. Berbagai pengembangan tersebut menjadi bagian dari upaya perusahaan menjawab kebutuhan transportasi yang terus berkembang.



Di sektor logistik, KAI menghadirkan KA Brumbung Cargo sebagai alternatif distribusi barang berbasis rel yang lebih efisien. Layanan ini mampu mengangkut hingga 800 ton dalam satu perjalanan dan turut mendorong volume angkutan peti kemas yang mencapai 2,62 juta ton sepanjang semester I 2026. Untuk memperkuat distribusi komoditas strategis, terutama batu bara, KAI juga menambah 1.080 gerbong datar yang beroperasi di wilayah Sumatera.

Menurut Bobby, angkutan barang menjadi salah satu kontribusi penting KAI dalam mendukung aktivitas ekonomi nasional.

"Layanan angkutan barang menjadi salah satu kontribusi penting KAI bagi perekonomian Indonesia. Kereta api memiliki keunggulan kapasitas, keteraturan jadwal, dan konektivitas lintas wilayah," ujar Bobby.

Penguatan kapasitas juga dilakukan pada layanan Commuter Line. Mulai Juni 2026, Stasiun Jakarta International Stadium (JIS) resmi melayani perjalanan Commuter Line lintas Tanjung Priok-Jakarta Kota sehingga memberikan akses transportasi publik yang lebih mudah menuju kawasan Jakarta Utara.

Sementara, revitalisasi jalur 6, 7, dan 8 di Stasiun Bogor memungkinkan seluruh peron melayani rangkaian Commuter Line 12 kereta. Pengembangan tersebut diharapkan mampu meningkatkan kapasitas layanan sekaligus memberikan kenyamanan yang lebih baik bagi pelanggan.

Transformasi Digital dan Bisnis Berkelanjutan

Transformasi KAI juga dilakukan di berbagai lini. Selain menghadirkan layanan yang semakin baik bagi pelanggan, perusahaan juga memperkuat operasional melalui digitalisasi dan penerapan prinsip keberlanjutan guna mewujudkan layanan yang lebih efisien, andal, dan berdaya saing.

Sepanjang semester I 2026, Access by KAI mencatat lebih dari 17 juta transaksi pembelian tiket. Berbagai fitur baru, seperti *Recent Search*, *Schedule & Filter*, *Train Details*, dan *Female Seat Map*, dikembangkan untuk memberikan kemudahan bagi pelanggan sejak merencanakan hingga melakukan perjalanan.

Di sisi lain, KAI juga meluncurkan SPACE by KAI, *platform* yang memudahkan mitra bisnis mengakses informasi pemanfaatan aset



strategis perusahaan di berbagai wilayah Indonesia.

Komitmen terhadap keberlanjutan diwujudkan melalui penerapan biodiesel B50, pengembangan 113 unit pembangkit listrik tenaga surya (PLTS) di 109 lokasi, serta penerapan konsep *circular economy* melalui Program *Waste Management* terintegrasi di Stasiun Gambir. Berbagai langkah tersebut menjadi bagian dari upaya KAI mengurangi emisi karbon sekaligus mewujudkan operasional yang lebih berkelanjutan.

Keselamatan sebagai Fondasi Transformasi

Di balik berbagai inovasi yang dihadirkan, KAI tetap menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama. Pada periode semester I 2026, perusahaan bersama para pemangku kepentingan telah menutup 119 dari 172 perlintasan sebidang prioritas, menangani 490 perlintasan liar, serta memperkuat fasilitas keselamatan di 1.148 perlintasan aktif. Langkah ini menjadi bagian dari upaya berkelanjutan untuk menciptakan perjalanan kereta api yang semakin aman dan andal.

Komitmen tersebut didukung oleh lebih dari 19 ribu SDM bersertifikat yang secara rutin mengikuti pelatihan, simulasi operasional, dan pengawasan kompetensi guna memastikan setiap perjalanan berlangsung dengan selamat.

Penguatan kompetensi SDM juga tecermin dalam kemampuan KAI mengembangkan dan memodernisasi sarana secara mandiri melalui Balai Yasa Manggarai. Hingga semester I 2026, sebanyak 145 kereta telah dimodifikasi, meliputi Kereta Ekonomi New Generation, Compartment Suites, Kereta Ekonomi Kerakyatan, kereta eksekutif, hingga kereta makan. Pengembangan tersebut mendukung hadirnya layanan yang semakin modern dan berkualitas bagi pelanggan.



Berbagai pengembangan yang dilakukan KAI merupakan bagian dari upaya memperkuat peran kereta api sebagai moda transportasi yang andal sekaligus mendukung aktivitas ekonomi nasional.

► Direktur Utama KAI - **Bobby Rasyidin**



Berbagai capaian sepanjang semester I 2026 menunjukkan bahwa pertumbuhan KAI tidak hanya tecermin dari peningkatan kinerja perusahaan, tetapi juga dari upaya menghadirkan layanan yang terus berkembang sesuai kebutuhan masyarakat sekaligus meningkatkan perekonomian nasional. ➡



► **Emanuel Kurniawan Kriswijayanto**
EVP of Portfolio and Subsidiary Management KAI

MELANGKAH BERSAMA KAI UNTUK MENGABDI KEPADA NEGERI

Pensiun dini dari dunia perbankan membawa Emanuel pada pilihan baru. Di KAI, ia menemukan ruang untuk berkontribusi dan mengabdikan bagi negeri.

Setelah 25 tahun berkarier di dunia perbankan, Emanuel Kurniawan Kriswijayanto memilih mengambil pensiun dini. Alih-alih melanjutkan karier di industri yang telah membesarkannya, ia justru mengambil tantangan baru dengan bergabung bersama KAI pada 16 November 2015 sebagai Staf Ahli Direktur Utama dan diperbantukan di Direktorat Keuangan.

Pilihan tersebut tentu memiliki konsekuensi, salah satunya dari sisi penghasilan. Gaji yang diterimanya saat itu hanya sekitar 50 persen dari penghasilan sebelumnya. Namun, pendapatan bulanan memang bukan satu-satunya pertimbangan. Tantangan dan keinginan mengabdikan untuk negeri yang membuatnya mantap mengambil kesempatan tersebut.

"Selain karena KAI ini sangat *challenging*, saya ingin mengabdikan untuk negeri. Jadi, bukan soal gaji, tetapi bagaimana saya bisa mengabdikan untuk Indonesia," ujarnya.

Pengalaman panjang di bidang *treasury* kemudian menjadi bekal Emanuel dalam menjalankan berbagai penugasan di KAI. Dari Direktorat Keuangan, kiprahnya berkembang ke pengelolaan anak perusahaan hingga terlibat dalam berbagai program strategis perusahaan.

Menata Bisnis dalam Ekosistem KAI Group

Seiring perjalanan kariernya di KAI, tanggung jawab Emanuel pun berkembang. Kini sebagai Executive Vice President of Portfolio and Subsidiary Management, ia tidak hanya berperan dalam pembinaan dan pengelolaan anak perusahaan, tetapi juga terlibat dalam berbagai penugasan strategis perusahaan, termasuk evaluasi investasi dan pengembangan bisnis.

Dalam menjalankan fungsi tersebut, Emanuel bersama tim melakukan kajian terhadap kinerja dan rencana bisnis anak perusahaan, penyusunan RKAP, pemantauan investasi, hingga memberikan rekomendasi atas berbagai keputusan strategis. Setiap usulan investasi perlu dilihat dari manfaat, kelayakan, risiko, serta kontribusinya terhadap KAI Group secara keseluruhan.

Bagi Emanuel, pengelolaan portofolio pada dasarnya adalah menentukan ke mana sumber daya perusahaan diarahkan agar memberikan nilai terbaik. Karena itu, investasi tidak cukup dilihat dari potensi keuntungan, tetapi juga dari bagaimana suatu bisnis dapat mendukung dan memperkuat ekosistem KAI.

Salah satu agenda besar yang tengah disiapkan adalah menjadikan PT Industri Kereta Api (INKA) sebagai bagian dari KAI Group. Langkah tersebut diarahkan untuk memperkuat keterhubungan antara kebutuhan sarana perkeretaapian KAI dengan industri manufaktur dalam negeri. Dengan INKA berada dalam ekosistem KAI, kebutuhan sarana dapat direncanakan dan dipantau secara lebih terintegrasi.

Di sisi layanan penumpang, pengalihan sejumlah layanan kereta menuju KAI Commuter juga menjadi bagian dari agenda penataan portofolio. Pengelolaan kereta bandara Yogyakarta dan Kualanamu dipersiapkan untuk dialihkan kepada KAI Commuter. Demikian pula dengan layanan LRT yang secara bertahap

diarahkan untuk dikelola oleh KAI Commuter, sehingga pengoperasian dan standar pelayanan dapat lebih terintegrasi. Penataan portofolio juga dilakukan melalui program *streamlining*. Salah satunya ialah penggabungan Railink dengan KAI Wisata untuk menciptakan struktur usaha yang lebih efektif. Sementara, di sektor logistik, KAI Logistik disiapkan untuk mengambil peran lebih besar dalam angkutan barang, termasuk melalui pengembangan fasilitas Kramasan di Sumatera Selatan.

"Kramasan kami kembangkan agar kapasitas angkutan barang KAI bisa lebih besar. Ke depan, kalau ada perubahan kebijakan angkutan barang, KAI sudah siap dengan kapasitas dan infrastrukturnya," jelasnya.

Berani Memutuskan, Berani Menjalankan

Berada di balik berbagai keputusan strategis membuat Emanuel terbiasa bekerja secara cepat dan sistematis, sekaligus berani mengambil keputusan. Menurutnya, perencanaan yang matang merupakan keharusan. Namun, rencana tidak akan berarti tanpa keberanian untuk mengimplementasikannya.

Prinsip tersebut juga ia terapkan dalam memimpin tim. Emanuel memberikan ruang kepada anggota tim untuk mengambil keputusan sesuai kewenangannya, sekaligus mendorong mereka melihat persoalan secara lebih menyeluruh.

"Saya kerap mengatakan kepada VP di jajaran saya, kamu harus berani mengambil keputusan. Kalau tidak bisa, baru ke saya. Selama kamu bisa, lakukan, dan laporkan ke saya," ucapnya. Keberanian mengambil keputusan, menurut Emanuel, juga perlu diiringi kemauan untuk terus belajar. Oleh karena itu, ia mendorong Insan KAI untuk terus belajar, terbuka terhadap masukan dan tidak ragu berdiskusi ketika menghadapi persoalan yang belum dipahami.



BISNIS HEBAT KERJA HEBAT

Oleh: Parlindungan Marpaung

Tahun 1800-an, hiduplah seorang yang sangat jenius, Karl Benz dan sedang terjebak di dalam keputusan dan depresi. Dia seperti kehilangan akal dan mulai mencoba sana sini. Karena kejeniusannya, Benz, akhirnya menciptakan sesuatu yang belum dilihat oleh dunia, yakni kendaraan bermotor pertama yang digerakkan oleh bahan bakar bensin. Suatu penemuan baru, seyogianya memperoleh apresiasi dari lingkungannya, tapi hal ini berbanding terbalik

dengan kenyataannya, Benz malah di cemooh, dan dikatakan kendaraan bermotornya itu seperti "becak aneh" yang tidak berguna, kecuali hanya sebagai pelampiasan keputusan. Mendapat penilaian negatif dari lingkungannya, dia semakin terpuruk dan mengalami depresi yang berat hingga melarikan diri ke dunia alkohol.

Bertha, sang istri tercinta yang memang tugasnya merawat kelima anak mereka, mulai

melihat ketidakberesan di dalam diri suaminya. Di rumah mereka yang kecil, di daerah Mannheim, sang istri terus merawat kelima anaknya dan mendampingi suaminya yang sudah mulai tenggelam di dalam depresi berat. Sambil melakukan itu semua, Bertha melihat bahwa penemuan suaminya yang di cemooh lingkungannya sebagai "becak aneh", pasti memiliki potensi besar untuk di kembangkan. Tinggal dia berpikir bagaimana bisa membuktikan dan meyakinkan khalayak tentang hal ini, apalagi dia Adalah seorang ibu rumah tangga yang tidak mengerti tentang seluk beluk mesin dan kendaraan yang dirancang suaminya.

Suatu pagi yang cerah, Bertha bangun tidur dengan sebuah pengharapan yang luar biasa. Dia mengatakan kepada suaminya, Benz bahwa dia akan meneruskan penemuannya ini sekalipun tidak mendapat sambutan dari Masyarakat, setidaknya kendaraan yang sudah di rancang ini sekalipun kelihatan "aneh", mereka sekeluarga bisa menggunakannya. Tidak ada gunanya, jika barang bagus hanya di geletakkan di garasi, padahal bisa di gunakan. Lalu, dibantu anak-anaknya dia mempersiapkan perjalanan pertama ini dan mengeluarkan "mainan mewah aneh" itu keluar garasi dan akan mengendarai kendaraan tersebut ke rumah orang tuanya di daerah Pforzheim yang jaraknya puluhan kilometer. "Sekalipun orang-orang tidak mempercayai penemuan suamiku,

setidaknya, aku sebagai istrinya bisa membuktikan bahwa kendaraan ini akan sangat berguna di kemudian hari", demikian gumam istrinya ketika mengeluarkan kendaraan tersebut dari garasi. Perlahan namun pasti, kendaraan tersebut mulai bergerak, mirip mainan yang dikendarai manusia, namun Bertha tidak putus asa, dia mencoba terus. Banyak tantangan selama perjalanan tersebut. Suatu kali dia kehabisan bensin di jalan, lalu dia menuju apotek untuk mengisinya kembali (dahulu, bensin juga di jual di apotek). Di lain petak jalan, dia mengalami gangguan rem, lalu dia mendatangi tukang penyamak kulit untuk menciptakan bantalan rem, sekaligus itulah yang menjadi bantalan rem pertama dalam sejarah mobil Benz. Tidak hanya itu, rantai penggerak pun aus dan putus, lalu Bertha menemui pandai besi dan diperbaiki kembali. Intinya, dalam perjalanan tersebut selalu ada gangguan dan dia tidak pernah putus asa untuk bangkit dari setiap permasalahan yang ada untuk terus berjalan mencapai tujuan. Belum lagi, pandangan orang-orang yang aneh melihat dia berjalan dengan "mainan besar" kata mereka sambil mencemooh. Kita bisa



membayangkan, bagaimana seorang wanita Tangguh dan tidak kenal menyerah melalui perjalanan yang Panjang puluhan kilometer dan akhirnya sampai di rumah orang tuanya, di Pforzheim.

Perjalanan unik ini membuat orang-orang mulai menyadari bahwa ini bukan sekedar “becak aneh”, atau “mainan besar”, tetapi sebuah alat angkut yang tidak hanya mengangkut satu orang saja, tapi bisa juga ke depannya mengangkut banyak orang. Alat angkut yang bisa memindahkan orang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menghemat tenaga, waktu dan biaya ; kesadaran ini mulai muncul setelah Bertha, istri Benz membuktikannya. Setibanya kembali lagi dari rumah orang tuanya, Bertha bercerita

pengalamannya yang luar biasa dengan “becak aneh”-nya ini. Mendengar kisah istrinya, semangat Benz muncul kembali, ada kegairahan untuk menyempurnakan mobil ini, apalagi istrinya memberikan masukan yang sangat baik berdasarkan pengalamannya, seperti menambahkan gigi tambahan agar kendaraan lebih cepat, tingkatkan rem, pasang roda keempat untuk stabilitas, dan jangan lupa filter bahan bakar. Sekalipun, dia lebih jenius dari istrinya, Benz tetap mendengarkan dan mencatat serta melakukan Tindakan perbaikan. Dari kisah ini, kita mengenal, mengendarai bahkan memiliki kendaraan yang kita kenal sekarang, Mobil.

Apa itu bisnis ? Bisnis Adalah fungsi dari *Sistem dan Manusia* ($B = f(S,P)$). Kedua aspek ini memegang peranan penting, terutama aspek manusianya/SDM. Ada dua pilar utama dalam bisnis yang terkait dengan SDM di era perubahan ini terutama untuk KAI Group, yaitu: Karakter dan Inovasi. Karakter menyangkut bagaimana implementasi Nilai-nilai CITAR yang terukur dan bisa di kembangkan lebih lanjut menuju visi dan misi Perusahaan. Sedangkan inovasi adalah bagaimana setiap pegawai (insan-insan KAI), mulai berpikir “di luar kebiasaan”, dan keluar dari zona kenyamanan. Tidaklah berlebihan jika Peter Drucker mengatakan: “Hanya ada dua poin penting dalam bisnis yang mendatangkan keuntungan Perusahaan, yaitu *Innovation & Marketing*





(Inovasi dan Pemasaran). Ketika kita terus mengembangkan inovasi baru, baik itu produk, layanan, sistem maupun lingkungan kerja/stasiun tidaklah langsung memperoleh penegasan atau penerimaan, tetapi harus melalui pembuktian yang benar-benar berguna bagi kemajuan Perusahaan. Inovasi juga berarti: "Ide yang laku di jual mahal" (Peter Drucker).

Pegawai KAI Group terdiri dari berbagai lini generasi, tentu ketika di stimulasi akan mengeluarkan ide-ide brilian untuk diimplementasikan dalam program dan tindakan yang mengarah kepada peningkatan pendapatan dan pelayanan perusahaan. Jadi, ketika itu baik, dan tidak melanggar aturan Perusahaan, etika bahkan PKB, teruslah berinovasi dan memberikan yang terbaik bagi Perusahaan. Tidak bisa dipungkiri bahwa, kemajuan KAI Group kita di semester pertama ini adalah hasil kerja cerdas dan kerja keras dari semua insan-insan KAI Group, saatnya kita terus berinovasi untuk melangkah di lembar pencapaian kinerja berikutnya.

Apa yang harus kita lakukan saat ini, mulailah berpikir kritis untuk melihat dan berpikir atas peristiwa lingkungan yang ada di sekeliling kita, terlebih permasalahan kerja. Kita bisa menggunakan konsep pertanyaan sederhana untuk pembelajaran dalam bekerja, dengan pertanyaan: *WHAT*, *WHY* dan *HOW*. Lalu menurunkannya dalam bentuk Langkah-langkah tindakan terukur dan mulai di lakukan. *Do it Now*. Yang kedua, tetap berkolaborasi dengan orang lain, atau tim lain. Salah satu kekuatan bisnis Adalah sinergi yang kuat antar bagian untuk mewujudkan Misi Perusahaan, dan yang ketiga yang tidak kalah pentingnya adalah di level kepemimpinan di lini mana pun, untuk menjadi Pemimpin yang Teladan, Amanah dan Bertanggung Jawab dalam menjalankan prinsip-prinsip kepemimpinan untuk menggerakkan dan mengarahkan semua anggota tim/unitnya.

*) Penulis adalah seorang Motivator
& Training Facilitator, pensiunan PT. KAI.

IG: @parlindungan_m



► Nusantara Explorer

Menikmati INDONESIA DARI DALAM KERETA

Perjalanan dengan kereta biasanya punya satu tujuan yang jelas. Berangkat dari satu kota, lalu tiba di kota berikutnya. Nusantara Explorer menawarkan cara pandang yang sedikit berbeda. Waktu selama perjalanan justru ditempatkan sebagai bagian penting dari pengalaman.

Kereta wisata terbaru KAI ini dikembangkan atas gagasan dan arahan Presiden Prabowo Subianto. Pada 30 Juli 2026, Presiden menggunakan Nusantara Explorer dalam perjalanan dari Semarang menuju Batang, kemudian kembali ke Jakarta dari Stasiun Batang. Pemerintah menyebut perjalanan tersebut sebagai bagian dari dukungan terhadap pengembangan pariwisata berbasis kereta api sekaligus industri perkeretaapian nasional.

Konsep yang ditawarkan cukup berbeda dari layanan kereta penumpang pada umumnya. Ada kabin untuk beristirahat, restoran, lounge, dan ruang-ruang yang dirancang agar pelanggan dapat menikmati perjalanan dengan lebih leluasa.

Pemandangan yang berganti sepanjang lintasan pun menjadi bagian dari pengalaman.

Tidur Nyaman, Makan, Lalu Menikmati Pemandangan

Nusantara Explorer dirancang dalam rangkaian 12 kereta. Di dalamnya terdapat tiga pilihan kabin tidur, yakni *Signature Class*, *Advance Class*, dan *Compact Class*. Ketiganya dibuat dengan tingkat ruang dan privasi yang berbeda, sehingga pelanggan nantinya dapat memilih sesuai kebutuhan perjalanan.

Kehadiran kabin tidur membuat waktu perjalanan memiliki fungsi yang lebih luas. Pelanggan dapat beristirahat tanpa harus menunggu sampai kereta tiba di tujuan. Bagi perjalanan jarak jauh, ruang pribadi seperti ini tentu mengubah cara seseorang menikmati waktu di atas kereta.

Ada pula Grand Restaurant. Ruang makan ini dirancang sebagai bagian dari perjalanan, bukan hanya tempat untuk mengambil makanan. Suasana dibuat lebih tenang dan eksklusif sehingga pelanggan dapat menikmati hidangan sambil tetap bergerak menuju kota berikutnya. Lounge menawarkan pilihan lain. Di sana tersedia area bersantai, bar, piano, sistem hiburan, dan jendela panorama. Pelanggan dapat meninggalkan kabin sejenak, duduk santai, berbincang, atau melihat lanskap yang dilewati kereta.

Dengan susunan fasilitas seperti itu, waktu perjalanan tidak harus terasa sebagai jeda



sebelum sampai di tujuan. Ada banyak hal yang bisa dilakukan sepanjang perjalanan.

Nuansa Interior yang Khas Indonesia

Nama Nusantara Explorer juga tercermin pada rancangan interiornya. KAI memasukkan unsur budaya Indonesia ke berbagai bagian kereta, dengan inspirasi dari Wayang Kulit, Batik Lasem, Sekar Jagad, serta motif khas Bali. Unsur tersebut dipadukan dengan material bernuansa hangat dan pencahayaan yang lebih lembut.

Pilihan ini membuat karakter kereta terasa berbeda dari ruang transportasi pada umumnya. Unsur budaya tidak ditempatkan sebagai ornamen yang berdiri sendiri. Ia menyatu dengan ruang kabin, restoran, dan area bersama. Ada gagasan yang cukup menarik di sini. Wisata tidak selalu harus dimulai setelah seseorang turun dari kereta. Pengalaman mengenal Indonesia dapat dimulai sejak perjalanan berlangsung.

Konsep tersebut juga punya konteks yang lebih luas. Pada Juli 2026, KAI mencatat 96.940 wisatawan mancanegara menggunakan kereta api jarak jauh, sebuah rekor bulanan baru.

Stasiun seperti Yogyakarta, Bandung, Surabaya Gubeng, Malang, Semarang, Probolinggo, dan Solo termasuk yang banyak melayani wisatawan mancanegara. Data ini memperlihatkan bahwa kereta api sudah menjadi bagian penting dari perjalanan wisata antarkota di Indonesia.

Nusantara Explorer mengambil ruang yang berbeda di tengah perkembangan tersebut. Ia bukan sekadar sarana untuk membawa wisatawan dari satu destinasi ke destinasi lain. Kereta ini mencoba menjadikan perjalanan itu sendiri sebagai bagian dari kegiatan wisata.

Dikerjakan di Balai Yasa Surabaya Gubeng

Ada cerita menarik dari proses pembuatannya. Pengembangan Nusantara Explorer dikerjakan oleh insan KAI di Balai Yasa Surabaya Gubeng.

Sebelum diperkenalkan kepada publik, sarana tersebut melewati tahapan pengujian. Dua kereta yang telah selesai dikerjakan menjalani uji statis dan uji dinamis di lintas Surabaya

Gubeng–Lamongan pulang-pergi. Pengujian mencakup kestabilan perjalanan, sistem pengereman, kelistrikan, serta fungsi berbagai fasilitas di dalam kereta.

Tahapan tersebut penting karena konsep baru membawa kebutuhan teknis yang berbeda. Ruang tidur, restoran, lounge, sistem hiburan, dan berbagai fasilitas lain harus tetap bekerja dalam kondisi kereta berjalan. Kenyamanan pun harus berjalan bersama keandalan sarana.

Balai Yasa Surabaya Gubeng sendiri memang memiliki fungsi perawatan, perbaikan, dan retrofit sarana perkeretaapian. Pengembangan Nusantara Explorer memperlihatkan kemampuan unit tersebut dalam mengerjakan sarana dengan konsep layanan yang berbeda dari kereta reguler.

KAI masih menyelesaikan pengembangan Nusantara Explorer sebelum layanan komersial dibuka. Rute, jadwal, tarif, dan waktu operasional akan diumumkan setelah seluruh pengerjaan, pengujian, serta kesiapan pelayanan dan keselamatan dinyatakan selesai.

WAJAH BARU WEBSITE KAI

Website KAI tampil dengan sejumlah penyegaran. Lebih modern dengan susunan informasi yang lebih rapi dan navigasi yang lebih sederhana.



Masyarakat yang ingin mengenal KAI lebih jauh kini punya cara yang lebih mudah. Bertepatan dengan HUT ke-81 Kemerdekaan Republik Indonesia, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memperkenalkan wajah baru website korporat kai.id pada Senin, 17 Agustus 2026, di Auditorium Kantor Pusat KAI, Bandung.

Perubahan paling mudah terlihat dari tampilannya. kai.id kini dibuat lebih modern dengan susunan informasi yang lebih rapi dan navigasi yang lebih sederhana. Pengunjung dapat menemukan informasi tentang layanan dan produk, unit bisnis, keberlanjutan, *heritage*, hingga berbagai perkembangan perusahaan dalam satu situs.

Perubahan ini cukup relevan melihat jumlah orang yang mengakses kai.id. Data Tim Information Technology KAI mencatat 49,4 juta visitor dalam periode satu tahun hingga Agustus 2026. Jumlah tersebut menunjukkan bahwa *website* korporat sudah menjadi salah satu pintu utama masyarakat untuk mencari informasi tentang KAI.

Karena itu, pembaruan kai.id tidak berhenti pada tampilan. Struktur kontennya ikut ditata. Mega Menu digunakan untuk mengelompokkan berbagai kategori informasi sehingga pengunjung dapat menemukan bagian yang dibutuhkan tanpa harus berkeliling terlalu jauh. *Call to Action* juga ditempatkan di sejumlah bagian halaman untuk memudahkan pengguna berpindah ke subdomain, anak perusahaan, maupun platform KAI lainnya.

Ada perubahan lain yang cukup penting. kai.id kini tersedia dalam Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris. Sebelumnya, informasi di website korporat KAI hanya tersedia dalam Bahasa Indonesia. Pilihan bahasa ini membuka akses yang lebih luas bagi masyarakat internasional, mitra, akademisi, peneliti, serta pihak lain yang membutuhkan informasi mengenai KAI.

Kontennya pun dibuat lebih beragam. Pengunjung dapat mencari informasi mengenai Access by KAI, angkutan barang, teknologi, aset dan peluang komersial, *sustainability*, hingga *heritage*. Untuk *heritage*, KAI kini menyediakan halaman khusus yang memungkinkan masyarakat mengenal sejarah dan berbagai warisan perjalanan perkeretaapian melalui kanal digital.

kai.id juga tetap menyediakan akses menuju transaksi perjalanan. Pada Januari–Juli 2026, transaksi kumulatif KA Utama dan KA Lokal melalui *website* tercatat 118.471 transaksi atau 0,71 persen. Sepanjang Januari–Desember 2025, transaksi melalui *website* mencapai 347.315 transaksi atau 1,34 persen.

Pengembangan kai.id mengacu pada konsep *World-Class Digital Experience*, dengan tampilan yang bersih dan profesional serta struktur informasi yang lebih teratur. Ruang yang tersedia juga dibuat lebih leluasa untuk menyajikan data maupun dokumen perusahaan.

LETTER TO CEO

Hingga Akhir Agustus lalu, Insan KAI menyampaikan ide, gagasan, dan usulan menarik. Ini beberapa di antaranya.

Pak DZ, Bobby Rasyidin, menyambut setiap ide dan gagasan yang disampaikan oleh Insan KAI melalui platform WhatsApp dan email CEO.

“

Saya ingin menyampaikan apresiasi dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pekerja atas masukan serta saran membangun yang telah diberikan. Setiap ide, gagasan, dan perhatian yang diberikan menjadi energi positif bagi kita semua untuk terus membawa KAI menjadi lebih maju.

Let's make KAI to be national integrated logistic solution and be world-class operator.

”



Berikut beberapa ide, gagasan, dan usulan menarik Insan KAI yang terkumpul hingga akhir Agustus ini:



Usulan penyediaan jalur atau akses khusus bagi petugas prasarana di lintas agar mobilitas menuju lokasi gangguan lebih cepat, sehingga durasi penanganan dapat ditekan dan kelancaran perjalanan kereta api tetap terjaga.



Usulan fasilitas air minum khusus pekerja agar tidak menggunakan air isi ulang, sehingga terjamin standar kebersihan dan kesehatannya.



Potensi Angkutan CPO relasi Pasaman–Naras dan Naras–Teluk Bayur di Divre II Sumatera Barat.



LINGKUNGAN KERJA YANG INKLUSIF, RUANG UNTUK TUMBUH BERSAMA

Ruang kerja yang inklusif adalah tempat di mana setiap individu merasa dihargai, didengar, dan memiliki kesempatan yang sama untuk berkontribusi tanpa memandang latar belakang usia, jabatan, maupun perbedaan lainnya.

Di tempat kerja, setiap orang datang dengan latar belakang, pengalaman, dan cara pandang yang berbeda. Perbedaan ini hadir dalam keseharian, mulai dari cara memandang persoalan, menyelesaikan pekerjaan, hingga dalam cara mengambil keputusan. Ketika perbedaan-perbedaan ini diterima, dipandang sebagai suatu keberagaman bahkan kekayaan, maka lingkungan kerja tersebut akan menjadi ruang yang luas bagi siapa pun untuk berkontribusi.

Itulah ruang kerja yang inklusif. Ruang kerja tempat setiap individu merasa dihargai, didengarkan, dan memiliki kesempatan yang sama tanpa memandang berbagai perbedaan yang ada.

Bagi KAI, lingkungan kerja seperti ini penting lantaran pekerjaan yang dijalankan melibatkan banyak orang dengan fungsi dan tanggung

jawab yang beragam. Setiap bagian memiliki peran dalam memastikan operasional dan pelayanan berjalan dengan baik. Karena itu, ruang untuk menyampaikan pendapat, bertukar pengalaman, dan bekerja bersama perlu terbuka bagi siapa saja.

Menghargai perbedaan bukan berarti setiap orang harus memiliki pandangan yang sama. Justru dari perbedaan, sebuah persoalan dapat dilihat dari berbagai sisi. Sebuah ide yang muncul dari satu orang dapat dikembangkan oleh orang lain. Pengalaman seorang pekerja di lapangan juga dapat memberi perspektif yang berbeda bagi rekan yang bekerja di kantor.

Di sinilah lingkungan kerja inklusif menemukan arti pentingnya. Setiap orang memiliki kesempatan untuk didengar dan mengambil bagian.



Ide Terbaik Bisa Datang dari Siapa Saja

Sebuah gagasan tidak selalu lahir dari posisi tertentu. Pengalaman sehari-hari, pengamatan terhadap pekerjaan, bahkan persoalan kecil yang ditemui saat menjalankan tugas dapat menjadi awal dari sebuah ide.

Ketika setiap Insan KAI merasa nyaman menyampaikan pandangan, lebih banyak gagasan dapat muncul. Perbedaan cara berpikir pun tidak lagi dilihat sebagai hambatan, melainkan sebagai sumber perspektif yang dapat memperkaya pekerjaan.

Kebiasaan mendengarkan juga perlu berjalan bersama dengan keberanian menyampaikan pendapat. Mendengarkan secara terbuka membantu seseorang memahami alasan di balik sebuah pandangan, bahkan ketika pandangan tersebut berbeda dengan miliknya.

Kolaborasi Tumbuh dari Saling Menghargai

Hal lain yang perlu diingat selalu, pekerjaan di KAI tidak berdiri sendiri. Banyak pekerjaan membutuhkan koordinasi antarfungsi dan keterlibatan orang dengan keahlian berbeda. Karena itu, penting bagi siapa pun untuk membangun hubungan kerja di atas rasa saling percaya dan saling menghormati.

Konkretnya bisa dimulai dari hal-hal yang sederhana, seperti menghargai setiap kontribusi rekan kerja, memberi ruang untuk berbicara, serta tidak mengabaikan pengalaman orang lain.

Ketika seseorang merasa dihargai, ia akan lebih leluasa menyampaikan ide maupun persoalan yang dihadapi. Komunikasi pun dapat berlangsung dengan lebih terbuka. Kondisi ini membantu tim menemukan cara kerja yang lebih baik tanpa harus kehilangan rasa saling menghormati.

Lingkungan yang inklusif juga membuka peluang bagi inovasi dan kreativitas.

Keragaman pemikiran membuat sebuah persoalan dapat dilihat dari sudut yang berbeda. Dari sana, terbuka kemungkinan munculnya cara baru dalam menyelesaikan pekerjaan.

Lingkungan kerja yang inklusif juga bukan hanya soal kesempatan untuk menyampaikan pendapat. Rasa aman juga menjadi bagian penting di dalamnya.

Setiap orang perlu merasa aman untuk belajar, berkembang, bertanya, maupun mengakui ketika menghadapi kesulitan. Kesalahan dapat menjadi bahan evaluasi ketika dibicarakan secara terbuka dan digunakan untuk memperbaiki cara kerja.

Rasa aman tersebut juga berkaitan dengan hubungan antarrekan kerja. Komunikasi yang saling menghormati membantu menciptakan suasana kerja yang lebih nyaman. Setiap orang dapat menjalankan tugas tanpa merasa dikesampingkan karena perbedaan latar belakang, usia, jabatan, ataupun pengalaman.

Dimulai dari Kebiasaan Sehari-hari

Mewujudkan lingkungan kerja yang inklusif tidak selalu membutuhkan langkah yang besar. Kebiasaan sehari-hari justru menjadi fondasinya.

Ada empat hal yang dapat dimulai dari lingkungan kerja masing-masing: mendengarkan pendapat orang lain dengan terbuka, menghargai perbedaan pandangan dan pengalaman, memberikan kesempatan yang setara untuk berpartisipasi, serta membangun komunikasi yang saling menghormati.

Bagi organisasi dengan begitu banyak fungsi, profesi, dan latar belakang seperti KAI, ruang tersebut penting untuk terus dijaga. Sebab, pekerjaan yang baik lahir dari orang-orang yang dapat bekerja bersama, saling mendengarkan, dan menghargai kontribusi satu sama lain.



PRODUKTIF

Dimulai dari **To-Do List!**

Produktivitas yang konsisten lahir dari pekerjaan yang terstruktur. To-do list membantu mengarahkan fokus pada hal yang bernilai.

Banyak di antara kita yang mungkin tidak menyadari bahwa pekerjaan yang menumpuk sering kali bukan karena semuanya sulit. Yang kerap kita rasakan hanyalah seolah-olah semua beban pekerjaan datang pada waktu yang bersamaan dan siap membelit kita. Padahal kerap kali kenyataannya tidak demikian.

Ada kalanya yang justru lebih sering terjadi adalah kita kehilangan arah dalam menentukan mana yang harus dikerjakan lebih dulu. Mana yang berada di urutan teratas dalam daftar prioritas. Akibatnya, waktu habis

untuk berpindah dari satu pekerjaan ke pekerjaan lain, sementara tugas yang paling penting justru tertunda. Dan saat semua pekerjaan mencapai akhir, kita tak puas melihat hasil kerja kita sendiri.

Salah satu *hack* paling jitu untuk menghadapi situasi itu sesungguhnya amat sederhana: buatlah *to-do list*. Ini adalah daftar pekerjaan yang harus kita kerjakan, yang kita susun berdasarkan urgensinya. Dengan *to-do list*, kita mendata seluruh tugas yang menjadi kewajiban kita.

Mengapa To-Do List itu Penting?

Berikut beberapa keuntungan bekerja berdasarkan to-do list.

1. Menentukan Prioritas

Tidak semua pekerjaan memiliki tingkat urgensi yang sama. Ada yang harus selesai besok pagi, tetapi ada pula yang tenggatnya baru pekan depan. Dengan membuat daftar, kita bisa memilah mana pekerjaan yang tingkat urgensinya paling tinggi. Tempatkan pekerjaan-pekerjaan ini dalam urutan teratas.

2. Membantu Mengatur Waktu

To-do list membuat alur pekerjaan lebih mudah dipetakan. Kita dapat memperkirakan waktu yang dibutuhkan untuk setiap tugas dan menyusun urutannya sesuai kondisi pekerjaan. Cara ini juga membantu menghindari kebiasaan mengerjakan banyak hal sekaligus. Ketika satu tugas sudah selesai, kita dengan segera dapat beralih ke tugas berikutnya tanpa kehilangan arah.

3. Menjaga Fokus

Ada banyak hal yang berpotensi mencuri fokus kita selama jam kerja. Distraksi-distraksi seperti *email*, *meeting*, *request* mendadak, bisa muncul. *To-do list* akan berfungsi maksimal di situasi ini agar kita bisa kembali fokus.

Bukan Sekadar Daftar Pekerjaan

To-do list yang baik bukan daftar panjang yang akan membuat kita semakin tertekan. Untuk itu, to-do list perlu dibuat sejelas mungkin. Misalnya, jangan hanya menulis “laporan” dalam daftar, tetapi tuliskan “menyelesaikan data laporan bulanan” atau “mengirim draf laporan kepada atasan”. Dengan menulis lebih detail seperti itu, fungsi to-do list sebagai arahan akan lebih terasa.



Kemudian, lebih dari sekadar daftar, to-do list juga bisa menjadi tool untuk kita memantau progres pekerjaan. Kita bisa memberi centang pada tugas-tugas yang telah selesai dalam daftar itu. Bagi pekerjaan yang melibatkan beberapa orang, daftar tugas juga dapat membantu pembagian tanggung jawab. Setiap orang dapat mengetahui bagian yang harus dikerjakan dan batas waktu yang perlu

Membentuk Kebiasaan Kerja yang Proaktif

Produktivitas tidak selalu ditentukan oleh seberapa banyak pekerjaan yang dapat diselesaikan dalam satu kurun waktu tertentu. Cara kita memulai dan mengatur pekerjaan juga turut menentukan hasilnya.

Menyusun to-do list sebelum mulai bekerja membuat kita tidak perlu menghabiskan banyak waktu untuk memutuskan apa yang harus dilakukan berikutnya. Rencana sudah ada, tinggal dijalankan sesuai prioritas.

Selalu ingat, produktivitas tidak selalu dimulai dari pekerjaan besar. Kadang, cukup dengan mengambil selembar kertas atau membuka catatan, lalu menuliskan apa yang perlu dilakukan hari ini. Dari sana, pekerjaan punya arah. Kita pun tahu harus mulai dari mana.



CEGAH

NYERI PINGGANG DAN PEGAL

Panduan Ergonomi di Tempat Kerja

Oleh: Bagian Kesehatan Daop 5 Purwokerto

Pernahkah Anda merasakan pegal di leher, bahu kaku, atau nyeri di bagian pinggang saat jam kerja usai? Baik pekerja yang menghabiskan waktu berjam-jam di depan komputer maupun petugas operasional di lapangan yang aktif bergerak dan mengangkat beban, keluhan otot dan tulang (*musculoskeletal disorders*) merupakan masalah kesehatan kerja yang paling sering ditemui. Mengabaikan keluhan kecil ini secara terus-menerus dapat berdampak pada penurunan produktivitas dan gangguan kesehatan jangka panjang.

Mengapa Ergonomi Sangat Penting?

Ergonomi adalah ilmu yang menyesuaikan tugas dan lingkungan kerja dengan kapasitas tubuh manusia.

Penerapan posisi kerja yang salah, seperti duduk membungkuk, jarak layar monitor yang terlalu dekat, atau teknik mengangkat barang yang kurang tepat, menempatkan tekanan ekstra pada tulang belakang dan persendian. Penerapan prinsip ergonomi yang benar akan meminimalkan risiko cedera serta menjaga stamina tubuh tetap prima sepanjang jam dinas.



Panduan Praktis Postur Kerja yang Sehat

• Atur Posisi Sit-Right saat di Depan Komputer

Pastikan punggung tersangga penuh oleh sandaran kursi, siku membentuk sudut 90 derajat, dan posisi bagian atas layar monitor sejajar dengan arah pandangan mata (eye-level) untuk mencegah ketegangan leher.



• Gunakan Teknik Menekuk Lutut saat Mengangkat Beban

Saat mengangkat benda berat di lapangan, gunakan kekuatan otot paha dan kaki dengan cara menekuk lutut dan menjaga beban dekat dengan tubuh, bukan dengan membungkukkan punggung.



• Terapkan Aturan 20-20-20 untuk Kesehatan Mata

Setiap 20 menit menatap layar monitor, alihkan pandangan ke objek sejauh 20 kaki (sekitar 6 meter) selama 20 detik untuk mengistirahatkan otot mata dari kelelahan visual.



• Lakukan Micro-Stretching di Sela Tugas

Luangkan waktu 1–2 menit setiap jam untuk melakukan peregangan ringan pada area leher, bahu, pergelangan tangan, dan pinggang guna melancarkan sirkulasi darah.



• Perhatikan Posisi Kaki dan Pijakan

Pastikan kedua telapak kaki menapak rata di lantai. Hindari kebiasaan menyilangkan kaki terlalu lama karena dapat mengganggu aliran darah dan memicu ketidakseimbangan panggul.



Postur tubuh yang sehat dan penerapan prinsip ergonomi adalah investasi jangka panjang bagi seluruh pegawai. Dengan menjaga kesadaran postur di setiap aktivitas, kita dapat bekerja dengan nyaman, aman, bebas dari rasa pegal, dan tetap produktif hingga akhir jam kerja.

IMBAUAN KESEHATAN ERGONOMI:

Jangan biarkan pegal dan keluhan nyeri pinggang menjadi hal biasa. Jika Anda mengalami nyeri berulang pada persendian atau otot setelah bekerja, segera konsultasikan ke Unit Kesehatan terdekat untuk mendapatkan pemeriksaan dan evaluasi ergonomi.



EFEKTIVITAS MITIGASI RISIKO: DARI PERENCANAAN MENUJU IMPLEMENTASI YANG BERDAMPAK

Mitigasi yang efektif bukan diukur dari banyaknya rencana yang disusun, tetapi dari dampak nyata yang dihasilkan dalam menurunkan tingkat risiko.

Dalam proses manajemen risiko, penyusunan rencana mitigasi merupakan salah satu tahapan penting setelah risiko berhasil diidentifikasi dan dianalisis. Berbagai upaya pengendalian kemudian dirancang untuk mengurangi kemungkinan maupun dampak dari risiko yang dapat menghambat pencapaian sasaran organisasi.

Namun demikian, tantangan terbesar dalam pengelolaan risiko sering kali bukan terletak pada penyusunan rencana mitigasi, melainkan pada pelaksanaannya. Tidak sedikit mitigasi yang telah tercantum dalam *risk register*, tetapi implementasinya belum berjalan optimal. Akibatnya, meskipun berbagai *action*

plan telah disusun, tingkat risiko belum menunjukkan penurunan yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas mitigasi tidak ditentukan oleh seberapa banyak rencana yang dibuat, tetapi oleh sejauh mana rencana tersebut benar-benar diwujudkan dalam tindakan nyata.

Dari Perencanaan Menjadi Implementasi

Mitigasi risiko seharusnya tidak berhenti sebagai daftar kegiatan dalam *risk register*. Setiap mitigasi perlu diterjemahkan menjadi aksi yang jelas, memiliki penanggung jawab, target waktu, indikator keberhasilan, serta bukti implementasi yang dapat dievaluasi. Dengan pendekatan tersebut, mitigasi tidak hanya menjadi dokumen administratif, tetapi menjadi bagian dari pengelolaan proses bisnis yang mampu memberikan nilai tambah bagi organisasi.

Perbandingan tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan mitigasi tidak hanya bergantung pada penyusunan action plan, tetapi juga pada komitmen untuk melaksanakan, memantau, dan mengevaluasi efektivitasnya secara berkelanjutan.

Komitmen *Risk Owner* Menjadi Kunci

Keberhasilan implementasi mitigasi sangat bergantung pada peran *risk owner* sebagai pihak yang memiliki dan mengelola risiko dalam proses bisnisnya. Divisi Manajemen Risiko berperan sebagai fasilitator, koordinator, serta melakukan pemantauan atas pelaksanaan manajemen risiko. Sementara itu, implementasi mitigasi tetap menjadi tanggung jawab unit kerja yang menjalankan proses bisnis tersebut.

Oleh karena itu, setiap mitigasi perlu dipahami sebagai komitmen bersama, bukan sekadar kewajiban administrasi. Komitmen tersebut tercermin melalui pelaksanaan mitigasi secara tepat waktu, penyediaan bukti implementasi, serta evaluasi berkala untuk memastikan bahwa risiko benar-benar mengalami penurunan. Dengan demikian, pengelolaan risiko tidak hanya menghasilkan dokumen yang lengkap, tetapi juga menciptakan pengendalian yang efektif, mendukung pengambilan keputusan yang lebih baik. Mitigasi risiko yang efektif bukan hanya tentang menyusun rencana, tetapi memastikan setiap langkah benar-benar dilaksanakan dan mampu menurunkan tingkat risiko dan memperkuat ketahanan organisasi dalam menghadapi berbagai tantangan.



Mitigasi Formalitas vs

Mitigasi yang Efektif



MITIGASI SEBATES FORMALITAS

-  Mitigasi hanya dicantumkan dalam risk register
-  Belum ada PIC atau penanggung jawab yang jelas
-  Status hanya "On Progress"
-  Monitoring hanya bersifat administratif
-  Tidak dievaluasi dampaknya terhadap tingkat risiko
-  Risiko tetap berada pada level yang sama

MITIGASI YANG EFEKTIF

-  Mitigasi dilaksanakan sesuai rencana yang telah disepakati
-  Terdapat risk owner yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan mitigasi
-  Progress didukung bukti implementasi (evidence)
-  Monitoring menghasilkan tindak lanjut dan perbaikan yang nyata
-  Dievaluasi berdasarkan penurunan residual risk
-  Tingkat risiko menurun sesuai target yang ditetapkan

INTERNHUB, MENATA PENGELOLAAN MAGANG DAN PENELITIAN DI KAI

Setiap tahun, KAI menerima peserta dari berbagai institusi pendidikan untuk menjalani praktik kerja lapangan, magang, maupun penelitian. Kini, seluruh tahapan tersebut mulai ditata dalam satu platform digital bernama InternHub.

Tingginya antusiasme untuk mengikuti praktik kerja, magang, maupun penelitian di KAI, membuat pengelolaan peserta membutuhkan proses yang semakin tertata. Setiap pengajuan melibatkan beberapa tahapan, mulai dari pendaftaran, pemeriksaan dokumen, persetujuan unit kerja, pelaksanaan kegiatan, hingga evaluasi.

Untuk menata seluruh proses tersebut, KAI kini memiliki InternHub, sebuah platform digital yang mengelola pengajuan PKL, magang, dan penelitian secara terintegrasi. Peserta dapat mengajukan permohonan dan memantau statusnya, sementara unit kerja memiliki akses untuk memeriksa, menyetujui, serta memonitor peserta yang akan menjalankan kegiatan.

InternHub adalah platform yang digunakan untuk mengelola pengajuan PKL, magang, dan penelitian di PT KAI secara terintegrasi. Prosesnya mencakup pendaftaran, verifikasi dan persetujuan, pelaksanaan kegiatan, hingga evaluasi akhir.

Bagi peserta, perubahan paling terasa ada pada cara mengajukan permohonan dan memantau prosesnya. Mereka tidak lagi perlu mengandalkan komunikasi terpisah untuk mengetahui perkembangan pengajuan. Status permohonan dapat dilihat langsung dari sistem.

Satu Platform, Beberapa Kebutuhan

InternHub digunakan oleh beberapa kelompok pengguna. Peserta PKL, mahasiswa yang mengikuti program magang, maupun mahasiswa yang sedang melakukan penelitian dapat menggunakan platform ini. Di sisi KAI, terdapat Admin Corporate University, PIC atau unit kerja



penerima peserta, serta pihak yang memiliki kewenangan untuk melakukan *monitoring* dan *approval*.

Jenis kegiatan yang diajukan juga dibedakan sesuai kebutuhan. PKL diperuntukkan bagi siswa SMA dan SMK. Magang ditujukan bagi mahasiswa, antara lain untuk memenuhi syarat kelulusan dan dengan pembimbing dari kampus. Sementara penelitian berkaitan dengan tugas akhir mahasiswa, seperti skripsi, tesis, dan disertasi. Sebelum mengajukan permohonan, peserta perlu membuat akun menggunakan email aktif dan melakukan verifikasi. Setelah akun siap, peserta dapat melengkapi pengajuan sesuai jenis kegiatan yang dipilih.

Sistem juga memungkinkan peserta memilih lokasi dan unit tujuan yang tersedia. Jika unit yang dicari tidak muncul setelah lokasi dipastikan benar, berarti unit tersebut memang belum tersedia untuk dipilih dalam sistem.

Ada pula batasan yang perlu diperhatikan. Peserta hanya dapat mengajukan satu permohonan untuk kebutuhan yang sedang berjalan. Ketentuan ini membantu menjaga proses administrasi tetap tertib dan memudahkan pemantauan pengajuan.

Dokumen Lengkap, Proses Lebih Lancar

Pengajuan tidak berhenti pada pengisian formulir. Peserta perlu menyiapkan sejumlah dokumen yang disesuaikan dengan jenis kegiatan. Secara umum, dokumen yang diperlukan mencakup surat



permohonan magang dari kampus, proposal kegiatan, CV yang wajib menyertakan foto, serta KTM. Data tertentu masih dapat diperbarui melalui menu Edit Profil. Di antaranya nomor WhatsApp, sertifikat, keterampilan, dan bahasa. Jika terdapat kesalahan dalam pengunggahan dokumen, peserta juga dapat melakukan pembaruan sepanjang sistem masih mengizinkannya. Setelah seluruh persyaratan dikirim, pengajuan belum otomatis diterima. Permohonan masuk ke tahap verifikasi dan persetujuan sesuai alur yang berlaku.

Untuk proses verifikasi dan ketersediaan unit, waktu *approval* adalah tujuh hari kerja. Jika setelah tujuh hari kerja belum memperoleh *approval* unit, pengajuan akan tertolak secara otomatis oleh sistem. Karena itu, peserta magang dan PKL disarankan mengajukan permohonan maksimal satu bulan sebelum tanggal pelaksanaan. Untuk penelitian, pengajuan disarankan maksimal satu minggu sebelum pelaksanaan.

Peserta dapat mengikuti perkembangan pengajuan dari status yang tampil di aplikasi. Status “Menunggu” berarti pengajuan telah diterima sistem dan masih berada pada tahap verifikasi atau persetujuan. Status “Aktif” menunjukkan pengajuan telah disetujui dan peserta dapat menjalankan kegiatan sesuai ketentuan. Jika berstatus “Ditolak”, sistem akan menampilkan alasan penolakan.

Peserta yang ditolak masih memiliki kesempatan mengajukan kembali satu kali untuk pelaksanaan kegiatan, dengan ketentuan tidak memilih unit yang sama.

Dari Sisi Unit Kerja

InternHub juga mengubah cara unit kerja mengelola peserta yang mengajukan kegiatan.

Approval dilakukan oleh manager unit. Unit dapat melihat data peserta yang mengajukan permohonan ke unitnya, lengkap dengan detail pengajuan. Jika permohonan tidak dapat diterima, unit juga dapat melakukan penolakan dengan mencantumkan alasannya. Beberapa alasan yang dapat diberikan, misalnya kuota tidak tersedia atau jurusan peserta tidak sesuai dengan kebutuhan unit.

Data yang masuk juga dapat disaring berdasarkan sejumlah parameter, seperti jenjang, PIC, status

persetujuan, jurusan, rentang tanggal, dan instansi pendidikan. Untuk kebutuhan monitoring dan pelaporan, data dapat diekspor ke format Excel.

Dengan cara ini, unit kerja memiliki gambaran yang lebih jelas mengenai peserta yang sedang atau akan menjalankan kegiatan. Riwayat pengajuan pun tersimpan secara digital sehingga lebih mudah ditelusuri ketika diperlukan.

InternHub tidak berhenti ketika peserta mulai menjalankan kegiatan. Tahap evaluasi juga masuk ke dalam sistem.

Setelah kegiatan selesai, peserta mengunggah laporan yang telah ditandatangani oleh pembimbing kampus dan pembimbing unit. Laporan tersebut kemudian menjadi bagian dari proses evaluasi. Jika masih ada hal yang perlu diperbaiki, status laporan berubah menjadi “Revisi” dan peserta perlu melakukan perbaikan sesuai catatan pembimbing unit.

Jika laporan telah disetujui, peserta memperoleh status “Lulus”. Peserta yang dinyatakan lulus telah menyelesaikan kegiatan sesuai ketentuan dan dapat mengunduh surat keterangan lulus kegiatan dari sistem. Sementara status “Tidak Lulus” menunjukkan laporan belum memenuhi ketentuan yang ditetapkan.

Rangkaian tersebut membuat perjalanan peserta tercatat sejak awal. Mulai dari siapa yang mengajukan, unit tujuan, proses persetujuan, pelaksanaan, sampai penyelesaian kegiatan.

Mengurangi Proses Manual

Penggunaan InternHub juga membawa perubahan pada pekerjaan administratif di KAI. Pengelolaan PKL, magang, dan penelitian yang sebelumnya dilakukan di berbagai unit dapat ditata dalam satu sistem. Data lebih mudah ditemukan, proses dapat dipantau, dan informasi yang sama dapat digunakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan.

Bagi unit kerja, sistem memungkinkan *monitoring* pengajuan secara *real-time*, melihat riwayat proses, melakukan *approval* secara digital, serta memperoleh data dan laporan untuk kebutuhan *monitoring* dan evaluasi. Bagi peserta, manfaat yang paling langsung adalah keterbukaan informasi mengenai status pengajuan tanpa harus berulang kali melakukan konfirmasi lewat email atau media lain.

JEJAK PANJANG KA DI TANAH RENCONG

Sebagaimana banyak jalur KA lain di Indonesia, di Aceh jalur KA juga telah dimulai sejak era kolonial Belanda.

Ketika Perang Aceh meletus pada 1873, pemerintah kolonial Belanda menghadapi perlawanan yang jauh lebih berat daripada perkiraan. Menguasai wilayah ternyata tidak cukup. Mereka membutuhkan cara yang lebih cepat untuk mengirim pasukan, logistik, dan perlengkapan militer ke berbagai titik di Aceh. Berangkat dari kebutuhan inilah muncul gagasan membangun jalur kereta api. Bukan untuk mengangkut penumpang, melainkan sebagai alat mobilisasi perang.

Hanya setahun setelah perang dimulai, tepatnya pada 26 Juni 1874, Belanda melakukan peletakan batu pertama pembangunan jalur kereta api berupa trem, yang dilaksanakan oleh Kementerian Perang (Department van Oorlog). Dua tahun berselang, jalur trem sepanjang 4 km antara Pelabuhan Ulee Lheue ke Kutaraja (kini Banda Aceh), resmi terbentang. Lebarnya masih 1.067 milimeter, sama seperti yang banyak dipakai di wilayah Hindia Belanda saat itu.

Namun sejarah kereta api selalu bergerak mengikuti kebutuhan zaman. Setelah situasi keamanan berangsur stabil, pengelolaan pembangunan berpindah dari Kementerian Perang ke Departement Burgerlijke Openbare Werken pada 1882. Lebar jalur pun diubah menjadi 750 milimeter untuk menekan biaya pembangunan. Dari sana, lintasan terus memanjang. Sigli tersambung pada 1899, Lhokseumawe–Langsa pada 1906, hingga akhirnya mencapai Besitang pada 1917.

Jaringan rel yang semula dibangun untuk kepentingan militer perlahan mengambil fungsi lain. Kereta mulai mengangkut hasil bumi, barang dagangan, dan masyarakat yang bepergian antarkota. Jalur yang membentang di pesisir utara Aceh ikut menggerakkan perdagangan dan membuka akses yang sebelumnya sulit dijangkau. Dalam beberapa dekade, kereta api menjadi bagian dari denyut ekonomi Aceh.

Pada 1916, seluruh aset perkeretaapian dialihkan kepada Departement van Gouvernment Bedrijven dan dikelola oleh Atjeh Tram (AT) di bawah Staatsspoorwegen (SS). Pergantian pengelola menandai fase baru. Kereta api tak lagi semata identik dengan operasi militer, tetapi mulai berkembang sebagai moda angkutan umum yang melayani kehidupan sehari-hari masyarakat.





Setelah Kemerdekaan

Perjalanan panjang itu kembali berubah ketika Jepang menduduki Indonesia pada 1942. Jalur rel di Aceh berada di bawah kendali Kiata Sumatora Tetsudo dan kembali diprioritaskan untuk kepentingan militer. Sesudah Indonesia merdeka, pengelolaan kereta api di Aceh diambil alih oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada akhir 1945.

Meski sempat menjadi urat nadi transportasi, kejayaan itu tidak bertahan selamanya. Perubahan pola mobilitas, berkembangnya jaringan jalan raya, serta berbagai tantangan operasional membuat layanan kereta di Aceh terus menurun. Tahun 1982 menjadi penanda berakhirnya operasional kereta api di Tanah Rencong. Rel-rel yang dahulu ramai dilewati kereta perlahan sunyi. Beberapa stasiun kehilangan fungsinya, sementara sebagian lintasan berubah menjadi bagian dari kehidupan baru masyarakat.

Keheningan itu berlangsung lebih dari tiga dekade.

KA Perintis Cut Meutia

Harapan kembali muncul ketika pemerintah membangun ulang jaringan rel di Aceh menggunakan standar internasional 1.435 milimeter. Jalur baru sepanjang 21,45 kilometer yang menghubungkan Krueng Geukeuh dan Kutablang mulai dioperasikan pada 1 Desember 2013 menggunakan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) buatan PT INKA. Layanan ini kemudian dikenal sebagai KA Perintis Cut Meutia, mengambil nama salah satu pahlawan perempuan Aceh yang terkenal gigih melawan penjajah.

Memang, panjang lintasannya masih jauh dibandingkan jaringan rel Aceh pada awal abad ke-20. Namun arti kehadirannya tidak diukur dari kilometer semata. KA Cut Meutia menjadi penanda bahwa perkeretaapian di Aceh belum berakhir. Ia adalah awal dari upaya menghidupkan kembali moda transportasi rel di provinsi paling barat Indonesia.

Kini, kereta api di Aceh bukan lagi alat mobilisasi perang seperti ketika pertama kali dibangun lebih dari 150 tahun lalu. Perannya telah bergeser. Ia melayani mobilitas masyarakat, memperkuat konektivitas antardaerah, sekaligus menjaga kesinambungan sejarah perkeretaapian Indonesia.





GAMBIR SIAP NAIK LEVEL!

Stasiun Gambir sedang disiapkan untuk menjalankan peran yang lebih besar. Fungsinya sebagai gerbang utama perjalanan KA Jarak Jauh dari pusat Jakarta tetap dipertahankan, namun kawasan ini juga akan dikembangkan agar lebih mudah terhubung dengan transportasi publik, kawasan Monas, serta berbagai aktivitas masyarakat.

Lokasinya memang sulit dicari tandingannya. Gambir berada di tengah Jakarta, berdekatan dengan Monas, pusat pemerintahan, perkantoran, hotel, dan berbagai ruang publik. Setiap hari, ribuan orang datang dan pergi dari kawasan ini. Sepanjang 2025, Stasiun Gambir melayani lebih dari 6,1 juta pelanggan. Pada Semester I 2026, jumlahnya sudah mencapai lebih dari 3,2 juta pelanggan, terdiri dari 1.652.532 pelanggan berangkat dan 1.574.976 pelanggan tiba.

KAI melihat potensi tersebut dalam rencana pengembangan Gambir. Konsep yang disiapkan adalah *Modern Station & Lifestyle Hub*, dengan perpaduan fungsi mobilitas, budaya, dan gaya hidup. Stasiun diharapkan tetap nyaman sebagai tempat berangkat dan tiba, sekaligus memiliki ruang yang dapat digunakan untuk makan, berbelanja, bekerja, bertemu, atau sekadar beristirahat.

Perubahan itu akan terasa dari banyak sisi. Rencana pengembangan mencakup area

kuliner dan ritel, *lounge*, hotel, ruang pertemuan, *rooftop park*, ruang publik, hingga jalur pedestrian yang menghubungkan kawasan stasiun dengan Monas. Integrasi dengan moda transportasi lain seperti TransJakarta dan MRT juga masuk dalam kajian pengembangan kawasan.





Lebih Mudah Berpindah Moda

Salah satu perubahan yang cukup dinanti ialah kemungkinan Gambir melayani naik dan turun pelanggan Commuter Line. Saat ini, kereta Commuter Line Bogor Line memang melintas di jalur layang Gambir. Jumlahnya mencapai 326 perjalanan setiap hari, tetapi belum berhenti untuk melayani pelanggan.

Rencana layanan tersebut masih disiapkan secara bertahap. Kesiapan infrastruktur, kapasitas lintas, pengaturan operasional, keselamatan, serta koordinasi dengan regulator perlu dipastikan sebelum layanan berjalan. Kebutuhannya cukup jelas. Dalam tiga tahun terakhir, perjalanan Commuter Line Jabodetabek meningkat dari 217.964.892 perjalanan pada 2022 menjadi 344.621.825 perjalanan pada 2025. Pertumbuhannya mencapai sekitar 58,11 persen.

Bogor Line menjadi lintas tersibuk. Jumlah pelanggannya meningkat dari 102.054.022 pada 2022 menjadi 155.009.997 pada 2025. Hingga Semester I 2026, lintas ini telah melayani 78.077.679 pelanggan.

Jika kelak Gambir dapat melayani Commuter Line, akses menuju pusat Jakarta akan semakin dekat bagi masyarakat yang datang dari arah Bogor, Depok, Cibinong, Nambo, dan wilayah sekitarnya. Pelanggan KA Jarak Jauh pun akan memiliki pilihan koneksi yang lebih banyak ketika hendak melanjutkan perjalanan. Pengembangan Gambir tetap berjalan bersama penguatan Stasiun Manggarai. Keduanya tidak ditempatkan untuk saling

menggantikan. Manggarai tetap diarahkan sebagai simpul perpindahan antarlintas, sementara Gambir diperkuat sebagai gerbang KA Jarak Jauh di pusat kota sekaligus akses menuju kawasan Monas dan pusat aktivitas Jakarta.

Area Komersial Baru

Perubahan Gambir juga tidak berhenti pada urusan transportasi. Aktivitas komersial di dalam stasiun sudah cukup ramai. Saat ini terdapat 132 area komersial yang telah tersewa, terdiri dari 67 *space* dan 65 *open space*.

Pilihan yang tersedia cukup beragam. Ada restoran, kedai kopi, minimarket, toko oleh-oleh, toko buku, *lounge*, hotel transit, *pod hotel*, ATM, *vending machine*, hingga berbagai layanan pendukung perjalanan.

Pengembangan kawasan akan memperluas ruang tersebut. Berdasarkan kajian Optimalisasi Bisnis dan Visioning Stasiun Gambir, KAI menyiapkan sekitar 15.479 meter persegi area komersial baru dan sekitar 3.756 meter persegi untuk hotel serta ruang pertemuan. Area baru itu diproyeksikan dapat menampung sekitar 220 hingga 310 unit usaha.

Jumlah tersebut juga membawa peluang bagi masyarakat. Pengembangan New Gambir diperkirakan dapat membuka sekitar 500 hingga 1.000 lapangan kerja, baik secara langsung maupun dari berbagai pekerjaan pendukung yang muncul di kawasan.

Bagi KAI, pengembangan area komersial juga punya arti bagi struktur pendapatan perusahaan. Saat ini sekitar 96 persen pendapatan KAI masih berasal dari layanan kereta api. Ruang komersial, *hospitality*, kuliner, dan berbagai kegiatan usaha di kawasan stasiun dapat memperkuat pendapatan non-tiket sekaligus membuat aset perusahaan lebih produktif.



Setiap pekerjaan punya risiko. Karena itu, keselamatan perlu menjadi bagian dari cara kita bekerja, bukan sesuatu yang baru diperhatikan ketika bahaya sudah terlihat.

Ada beberapa hal sederhana yang perlu terus dijaga oleh setiap Insan KAI:



Kenali risikonya

Sebelum mulai bekerja, pahami potensi bahaya di sekitar dan risiko yang mungkin muncul dari pekerjaan yang dilakukan.



Gunakan perlengkapan safety dengan lengkap

Perlengkapan keselamatan bukan sekadar pelengkap. Gunakan sesuai jenis pekerjaan dan standar yang telah ditetapkan.



Patuhi prosedur

Prosedur dibuat untuk membantu pekerjaan berlangsung aman. Jangan mengambil jalan pintas hanya karena pekerjaan terasa sudah biasa dilakukan.



Jangan abaikan standar kerja

Kebiasaan bekerja tidak boleh membuat kita lengah. Standar keselamatan tetap berlaku, termasuk untuk pekerjaan yang dilakukan berulang setiap hari.



Saling mengingatkan

Keselamatan bukan hanya tanggung jawab pribadi. Perhatikan kondisi rekan kerja dan jangan ragu mengingatkan jika ada tindakan atau situasi yang berisiko.



Pulang dengan selamat

Target pekerjaan penting. Namun, ada satu tujuan yang harus selalu dibawa pulang: setiap pekerja kembali dengan selamat kepada keluarga dan orang-orang yang menunggunya.



**Kerja hebat itu penting.
Kerja selamat jauh lebih utama!**

Printer

- Karyawan : Pak, printer kantor rusak lagi.
 Bos : Sudah dicoba dimatikan, lalu dinyalakan?
 Karyawan : Sudah, Pak.
 Bos : Berhasil?
 Karyawan : Berhasil mati, Pak.



Mesin ATM

- Nasabah : Mesin ATM-nya lagi offline ya?
 Satpam : Iya, Pak.
 Nasabah : Kira-kira kapan online?
 Satpam : Biasanya setelah offline.

Belanja Online

- Istri : Kenapa kamu beli barang sebanyak ini?
 Suami : Karena sedang diskon.
 Istri : Tapi barangnya tidak kita butuhkan.
 Suami : Justru itu, kalau dibutuhkan, harganya tidak akan semurah ini.



Pasar *Tradisional,* Surga Kuliner Lokal

Ragam kuliner khas daerah tetap hidup di pasar tradisional, menghadirkan rasa autentik dan cerita budaya Indonesia.

Perjalanan kuliner tidak selalu harus dimulai dari restoran terkenal. Di berbagai daerah di Indonesia, pasar tradisional menjadi ruang bertemunya budaya, tradisi, dan makanan khas yang telah bertahan selama puluhan tahun. Aroma masakan, deretan jajanan warna-warni, hingga keramahan para pedagang membuat pasar menjadi destinasi menarik bagi pencinta kuliner yang ingin merasakan suasana asli sebuah daerah.



Pasar Gede Solo

Pasar Gede menjadi salah satu tempat terbaik untuk menikmati kuliner khas Solo. Di tempat ini, kita bisa mencicipi timlo khas Solo, sup dengan kuah bening yang kaya rasa, cabuk rambak berupa ketupat dengan saus wijen khas, hingga lenjongan yang berisi aneka jajanan tradisional manis.

Pasar Beringharjo Yogyakarta

Berada di kawasan Malioboro, Pasar Beringharjo tidak hanya menawarkan batik dan oleh-oleh, tetapi juga beragam kuliner tradisional. Di pasar ini, kita bisa menikmati pecel, jenang, kipo, hingga aneka jajanan pasar yang masih dibuat dengan cara tradisional.



Pasar Cihapit Bandung

Pasar Cihapit dikenal sebagai salah satu pasar yang menyimpan beragam pilihan kuliner menarik. Mulai dari nasi kuning, lontong kari, hingga aneka kudapan tradisional dapat ditemukan di sini. Kita juga bisa menikmati aneka masakan sunda di warung nasi sunda legendaris di pasar ini.



Pasar 16 Ilir Palembang

Pasar 16 Ilir menjadi salah satu lokasi untuk mengenal kekayaan rasa khas Palembang. Berbagai hidangan seperti pempek, tekwan, dan model tersaji dengan cita rasa autentik. Dengan aroma ikan dan kuah rempah yang khas, pasar ini menghadirkan pengalaman menikmati kuliner lokal yang sulit ditemukan di tempat lain.





Foto Karya:

@akbarmhn

Foto Karya:

@karttiksi



Foto Karya:

@agunglintangw_



Foto Karya:

@adzin_faido.23



Foto Karya:

@fchrnnisa_11



Foto Karya:
Humas KAI

Foto Karya:
Humas KAI



Foto Karya:
@azmmifrisy

Foto Karya:
Humas KAI



Foto Karya:
Humas KAI

Bagi pembaca media internal KONTAK yang ingin menampilkan karya fotonya di rubrik ini, bisa mengirimkan ke redaksi KONTAK melalui e-mail: redaksi.kontak@kai.id. Jangan lupa sertakan judul foto, nama lengkap, NIPP, dan unit kerja. Foto yang dikirimkan merupakan hasil karya pengirim foto, minimal berukuran 1 MB dalam format JPEG, olah digital hanya sebatas perbaikan kualitas foto (*sharpening, colour balance, saturation dan cropping*) dan tidak diperbolehkan menambahkan *watermark*. Foto yang dikirimkan kepada **Redaksi KONTAK** menjadi milik perusahaan dan dapat dipergunakan dalam berbagai media publikasi perusahaan.

ASAH OTAK

KONTAK

EDISI 3 | 2026

01

STASIUN DENGAN JUMLAH JALUR KERETA API TERBANYAK DI INDONESIA ADALAH?

- a STASIUN GAMBIR
- b STASIUN SIDOTOPO
- c STASIUN MANGGARAI

02

TEROWONGAN KERETA API TERPANJANG YANG MASIH AKTIF DI INDONESIA ADALAH?

- a TEROWONGAN LAMPEGAN
- b TEROWONGAN SASAKSAAT
- c TEROWONGAN GARAHAN

03

BERAPA JUMLAH TEMPAT DUDUK YANG TERSEDIA DALAM SATU KERETA EKONOMI KERAKYATAN?

- a 93 KURSI
- b 100 KURSI
- c 106 KURSI

HADIAH UNTUK
3 ORANG PEMENANG



UANG TUNAI

@250.000



(PAJAK DITANGGUNG PEMENANG)

- Pilih jawaban yang menurut Anda paling tepat di <https://kontak-kai.id/category/asah-otak/> atau kirimkan jawaban melalui email ke redaksi.kontak@kai.id.
- **3 orang pemenang** yang menjawab paling tepat akan mendapat hadiah @Rp250.000 dari KONTAK KAI
- Jawaban ditunggu paling lambat pada **30 September 2026**
- Redaksi Kontak KAI beserta keluarganya tidak diperkenankan mengikuti Asah Otak ini.

SELAMAT KEPADA PEMENANG ASAH OTAK EDISI 2 2026

- **HEGI MISWAR - NIPP 52735**
- **WAHYU ADI PAMUNGKAS - NIPP 53313**
- **ADRI AZMI KHOHAR - NIPP 68949**



KAI BERHASIL HEMAT 203,93 JUTA LITER

Sepanjang 2025, KAI mencatat penggunaan air sebesar 716,30 megaliter. Angka ini turun 203,93 megaliter atau sekitar 203,93 juta liter dibandingkan 2024 yang mencapai 920,23 megaliter. Pengurangan tersebut menunjukkan bahwa pengelolaan air dapat dilakukan tanpa mengganggu kebutuhan operasional dan pelayanan.

Air digunakan untuk banyak aktivitas di lingkungan KAI, mulai dari sanitasi, toilet, tempat wudu, kebutuhan pekerja dan pelanggan, hingga pencucian sarana. Karena itu, penghematannya tidak cukup dilakukan dengan mengurangi pemakaian. KAI juga memperkuat pengukuran konsumsi serta mencari cara agar air yang sudah digunakan dapat diolah dan dipakai kembali.

Salah satu contohnya terdapat pada *Automatic Train Wash Plant* (ATWP) LRT Jabodebek. Sistem pencucian otomatis ini dilengkapi water treatment system yang menyaring air bekas pencucian sebelum digunakan kembali. Tanah, pasir, oli, dan gemuk dipisahkan dalam proses tersebut. Pada tahap akhir, pembilasan menggunakan demineralized water untuk menjaga kebersihan sarana.

Penggunaan kembali air membantu mengurangi kebutuhan air baru dalam proses pencucian. Pengukuran konsumsi juga dilakukan secara berkala di kantor pusat, unit-unit operasional, dan entitas anak. Data tersebut digunakan untuk melihat perubahan penggunaan air dan menentukan langkah yang perlu dilakukan.

Efisiensi ini juga membawa manfaat bagi operasional. Berkurangnya penggunaan air PDAM dapat menekan biaya pemakaian, sementara penggunaan air tanah yang lebih rendah turut mengurangi kebutuhan listrik untuk mengoperasikan pompa.

Bagi KAI, penghematan 203,93 juta liter air pada 2025 menjadi pijakan untuk terus memperbaiki cara menggunakan sumber daya. Pengukuran konsumsi, kedisiplinan pemakaian, serta teknologi pengolahan dan penggunaan kembali air akan terus diperkuat, terutama pada fasilitas operasional dan pelayanan. Targetnya sederhana, yakni kebutuhan layanan tetap terpenuhi, sementara air digunakan seperlunya.

“

You don't have
to be **great**
to start,
but you have
to start
to be great.

Zig Ziglar

