JURNAL LOCUS: Penelitian & Pengabdian
Volume 5 No. 11 November 2026, pp 10019-10038
E-ISSN 2829-7334
DOI: 10.58344/locus.v5i11.6484

Desain Inovasi Sosial Perusahaan (*Corporate Social Innovation*) Melalui Program Perahu Sekolah Samudera Indonesia yang Berkelanjutan

Ery Prayoga* , Retno Kusumastuti
Universitas Indonesia, Indonesia
Email: ery.prayoga@gmail.com* , r.kusumastuti@ui.ac.id

Keywords:
Corporate Social Innovation; Education CSR; School Boat; Social Innovation; Program Sustainability.

This is an open access article under the CC BY-SA license.

Copyright © 2026 by Author. Published by Riviera Publishing

Abstract

Access to education in coastal areas and river basins in Indonesia is not only determined by the availability of schools, but also by the ability of students to reach schools safely, regularly, and sustainably. This study aims to describe the implementation of PT Samudera Indonesia's School Boat Program (PPS) as a social innovation in education, analyze its impact, and identify factors that influence its sustainability. The study uses an interpretive paradigm with a qualitative descriptive-interpretive case study approach in Pantai Bahagia Village, Muaragembong District, Bekasi Regency. Data were collected through in-depth interviews with 14 categories of informants, field observations, and secondary data, then analyzed thematically using source and technique triangulation. The analysis uses a social innovation framework, a social innovation cycle, and the Measurement Impact Framework. The results show that the novelty of the PPS lies in changing the function of boats from an informal mode of transportation to an educational service system that has schedules, routes, local crews, safety procedures, monitoring, and reporting. The PPS has direct impacts in the form of increased access and regularity of student travel, a sense of security, and reduced family transportation burdens, and indirect impacts in the form of the formation of educational routines, community trust, coordinative relationships between actors, and strengthened corporate governance. In the social innovation cycle, PPS has been strong in the operational sustainability stage and has entered adaptive diffusion through seven fleets, but has not yet achieved systemic change because its sustainability remains corporate-supported. PPS's sustainability is influenced by financing, local human resource capacity, geographic and operational conditions, partnership governance, data and impact measurement systems, and ESG integration.

Kata Kunci:
Inovasi Sosial Perusahaan; *Corporate Social Innovation*; CSR Pendidikan; Perahu Sekolah; Keberlanjutan Program.

Abstrak

Akses pendidikan di wilayah pesisir dan daerah aliran sungai di Indonesia tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan sekolah, tetapi juga oleh kemampuan siswa menjangkau sekolah secara aman, teratur, dan berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan menggambarkan implementasi Program Perahu Sekolah (PPS) PT Samudera Indonesia sebagai inovasi sosial di bidang pendidikan, menganalisis dampaknya, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberlanjutannya. Penelitian menggunakan paradigma interpretif dengan pendekatan kualitatif deskriptif-interpretif tipe studi kasus di Desa Pantai Bahagia, Kecamatan Muaragembong, Kabupaten Bekasi. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam terhadap 14 kategori informan, observasi lapangan, dan data sekunder, kemudian dianalisis secara tematik dengan triangulasi sumber dan teknik. Analisis menggunakan kerangka inovasi

sosial, siklus inovasi sosial, serta Measurement Impact Framework. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebaruan PPS terletak pada pengubahan fungsi perahu dari moda transportasi informal menjadi sistem layanan pendidikan yang memiliki jadwal, rute, kru lokal, prosedur keselamatan, monitoring, dan pelaporan. PPS menghasilkan dampak langsung berupa meningkatnya akses dan keteraturan perjalanan siswa, rasa aman, serta berkurangnya beban transportasi keluarga, dan dampak tidak langsung berupa terbentuknya rutinitas pendidikan, kepercayaan masyarakat, relasi koordinatif antaraktor, dan penguatan tata kelola perusahaan. Dalam siklus inovasi sosial, PPS telah kuat pada tahap keberlanjutan operasional dan memasuki difusi adaptif melalui tujuh armada, tetapi belum mencapai perubahan sistemik karena keberlanjutannya masih bercorak corporate-supported sustainability. Keberlanjutan PPS dipengaruhi oleh pembiayaan, kapasitas sumber daya manusia lokal, kondisi geografis-operasional, tata kelola kemitraan, sistem data dan pengukuran dampak, serta integrasi ESG.

PENDAHULUAN

Pendidikan merupakan layanan dasar yang menjadi hak setiap individu sehingga harus dapat diakses oleh semua orang, karena pendidikan berperan penting dalam meningkatkan kualitas hidup serta menjadi fondasi utama pembangunan (UNESCO, 2019). Meskipun demikian, layanan pendidikan di Indonesia masih menghadapi sejumlah tantangan. Hasil *Programme for International Student Assessment* (PISA) tahun 2022 menunjukkan skor Indonesia sebesar 366 pada matematika, 359 pada membaca, dan 383 pada sains, sementara rata-rata skor negara lain untuk ketiga variabel tersebut berada pada kisaran 480 hingga 500 (OECD, 2023). Skor yang masih berada di bawah rata-rata tersebut menggambarkan bahwa kualitas pendidikan yang ada masih belum memadai.

Tantangan lain digambarkan melalui Dashboard Verifikasi Validasi Anak Tidak Sekolah (ATS) tahun 2025 yang mencatat 2.338.296 kasus ATS, baik yang keluar dari sekolah maupun yang lulus tetapi tidak melanjutkan. Semakin tinggi jenjang pendidikan, semakin tinggi pula angka ATS (Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah, 2025a). Badan Pusat Statistik (2024) mengidentifikasi terdapat 1 ATS dari 1.000 penduduk pada jenjang SD/sederajat, 8 ATS pada jenjang SMP/sederajat, dan 10 ATS pada jenjang SMA/SMK/sederajat, dengan angka ATS di perdesaan lebih tinggi dibandingkan di perkotaan. Sebanyak 35,8% kasus ATS dipengaruhi oleh keterbatasan akses, mulai dari biaya pendidikan, sarana prasarana, lokasi layanan pendidikan yang jauh dari rumah, hingga kelengkapan administrasi; 28,3% disebabkan hilangnya motivasi belajar; 19,7% karena peserta didik harus bekerja dan/atau menikah; dan 0,4% akibat perundungan (Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah, 2025b).

Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sungai-sungai besar memperparah keterbatasan akses tersebut, karena banyak daerah terpencil yang belum terjangkau layanan pendidikan secara maksimal (Badan Pusat Statistik, 2024). Lokasi fasilitas pendidikan yang jauh dari rumah dengan infrastruktur transportasi yang kurang memadai membuat tidak sedikit peserta didik memilih meninggalkan layanan pendidikan. Padahal, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional menegaskan bahwa setiap warga negara berhak mendapat kesempatan meningkatkan pendidikan sepanjang hayat.

Ketimpangan layanan pendidikan pada gilirannya menjadi tantangan sosial yang memerlukan kolaborasi lintas pihak, mulai dari masyarakat, pemerintah, hingga sektor swasta. Dalam kerangka pembangunan berkelanjutan, *Corporate Social Responsibility* (CSR) muncul sebagai pendekatan strategis untuk membantu meningkatkan akses dan kualitas pendidikan di daerah yang paling membutuhkan. Hal ini sejalan dengan ISO 26000 yang mendorong perusahaan tidak lagi terfokus pada pencapaian keuntungan ekonomi semata, melainkan juga pada peningkatan kesejahteraan masyarakat (*International Organization for Standardization*, 2018, 2019), termasuk kontribusi terhadap akses pendidikan yang inklusif, adil, dan berkualitas sebagaimana tujuan *Sustainable Development Goals* (SDGs) 4.

Salah satu praktik CSR yang mengintervensi bidang pendidikan bagi masyarakat di wilayah pesisir dan daerah aliran sungai dilakukan oleh PT Samudera Indonesia melalui Program Perahu Sekolah (PPS) sejak tahun 2017. Program tersebut dikelola oleh entitas nirlaba milik perusahaan yang berkolaborasi dengan para penerima manfaat di lokasi sasaran (Samudera Peduli, 2024). Namun, intervensi pendidikan tidak cukup hanya ditopang oleh penyediaan kendaraan antar-jemput sekolah, karena keberlanjutan program dipengaruhi oleh proses sosial yang memperkuat kapasitas penerima manfaat. Program CSR idealnya tidak hanya menghasilkan perubahan sementara, melainkan menumbuhkan kapasitas dan keterampilan yang mampu mempertahankan hasil positifnya setelah dukungan perusahaan berakhir (Asful, 2019; Sari et al., 2025).

Kebaruan penelitian ini terletak pada tiga hal. Pertama, penelitian ini memposisikan PPS bukan sekadar sebagai program CSR, melainkan sebagai inovasi sosial yang mengubah fungsi perahu dari moda transportasi informal menjadi sistem layanan pendidikan. Kedua, penelitian ini menggabungkan beberapa kerangka analitis—inovasi sosial Michelini (2012), Corporate Social Innovation Morsy et al. (2024), logic model Komatsu et al. (2016), siklus inovasi sosial Murray et al. (2010), dan Measurement Impact Framework Castro Spila et al. (2016)—untuk menilai implementasi, dampak, dan keberlanjutan secara terpadu. Ketiga, penelitian ini menyediakan analisis kontekstual pada wilayah pesisir dan daerah aliran sungai yang jarang menjadi fokus kajian CSR pendidikan di Indonesia.

Berdasarkan situasi tersebut, penelitian ini mengkaji bagaimana mekanisme Program Perahu Sekolah PT Samudera Indonesia sebagai inovasi sosial berdampak pada bidang pendidikan. Penelitian ini bertujuan untuk: (1) menggambarkan implementasi PPS sebagai bentuk inovasi sosial dalam bidang pendidikan; (2) menganalisis dampak PPS sebagai inovasi sosial di bidang pendidikan; dan (3) mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberlanjutan PPS.

Secara akademis, penelitian ini diharapkan memberi sumbangan pada kajian Corporate Social Innovation melalui program CSR pendidikan di daerah aliran sungai; secara praktis, penelitian ini memberikan gambaran kolaborasi, pengelolaan, dan strategi keberlanjutan program CSR pendidikan.

METODE PENELITIAN

Pemaparan kondisi pendidikan Muaragembong telah memberikan konteks geografis dan sosial yang relevan. Namun, penggunaan rasio murid-guru untuk mengindikasikan keterbatasan akses pendidikan perlu diperkuat karena rasio tersebut tidak secara langsung mengukur keterjangkauan transportasi. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif

deskriptif-interpretif dengan tipe studi kasus, karena penelitian berfokus secara mendalam pada satu program, yaitu PPS PT Samudera Indonesia, dalam konteks sosial dan geografis tertentu. Penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata lisan, tulisan, dan perilaku subjek yang diamati (Garna, 2009). Penelitian ini juga bersifat terapan karena diarahkan untuk memberikan masukan praktis bagi penguatan program CSR dan inovasi sosial berkelanjutan di bidang pendidikan.

Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dan observasi, dilengkapi data sekunder berupa profil desa, profil kecamatan, dokumen internal program, data rombongan belajar MI dan MTs Nurul Ihsan, data jumlah penumpang PPS tahun 2022–2026, serta penelitian terdahulu yang relevan. Informan dipilih secara purposif berdasarkan keterlibatan, pengetahuan, dan pengalaman terhadap PPS, kemudian diperluas melalui snowball sampling. Penerima manfaat dibedakan berdasarkan rute perjalanan (trip satu dan trip dua) serta lamanya mengakses program. Kategori informan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Kategori dan Informan Penelitian

No.	Kategori Informan	Subkategori/Peran	Informan	Keterangan
1	Manajemen PT Samudera Indonesia	CSR	Nadia	Pihak perusahaan yang menangani program CSR
2	Manajemen PT Samudera Indonesia	ESG	Artika	Pihak perusahaan yang menangani aspek ESG
3	Pengelola PPS	YESI	Meta dan Eka	Pengelola Program Perahu Sekolah
4	Pengelola PPS	Koordinator dan Pendidik	Muai dan Dadang	Pelaksana lapangan dan pendidik
5	Pemerintah Desa	Sekretaris Desa	Qurtubi	Perwakilan pemerintah desa
6	Tokoh Masyarakat	Perahu Anugrah	Abul Muin	Tokoh masyarakat yang memahami konteks lokal
7	Penerima Manfaat	Trip 1 — Dermaga Muara, baru	Erul	Akses program selama 1 tahun
8	Penerima Manfaat	Trip 1 — Dermaga Masjid Al-Fajr	Febri	Akses program selama 3 tahun
9	Penerima Manfaat	Trip 1 — Dermaga Masjid Al-Fajr	Bimo	Akses program selama 3 tahun
10	Penerima Manfaat	Trip 1 — Dermaga Bisiti	Nayla	Akses program selama 5 tahun
11	Penerima Manfaat	Trip 2 — Dermaga Waisai, lama	Maha Nurayuni	Akses program selama 3 tahun
12	Penerima Manfaat	Trip 2 — Dermaga Waisai, baru	Salsa	Akses program selama 1 tahun
13	Penerima Manfaat	Trip 2 — Dermaga Prapatan, lama	Agil	Akses program selama 3 tahun
14	Penerima Manfaat	Trip 2 — Dermaga Prapatan, baru	Widya	Akses program selama 1 tahun

Proses penelitian diawali dengan pemetaan calon informan, korespondensi dengan Departemen CSR PT Samudera Indonesia untuk perizinan, dan pertemuan awal dengan koordinator PPS serta sekretaris desa. Survei lapangan dilakukan dua kali karena survei pertama terkendala banjir rob di Desa Pantai Bahagia. Data wawancara ditranskrip, dibaca berulang, dikoding berdasarkan tema konseptual (CSR, inovasi sosial, akses pendidikan,

kebermanfaatan, partisipasi, dan keberlanjutan) dengan membuka kemungkinan munculnya tema baru, kemudian ditafsirkan melalui analisis tematik. Untuk mengurangi subjektivitas, digunakan triangulasi sumber dengan membandingkan informasi antarkategori informan dan triangulasi teknik dengan menggabungkan wawancara, observasi, dan data sekunder. Desa Pantai Bahagia dipilih sebagai lokasi karena merupakan lokasi utama intervensi PPS; karena itu, temuan penelitian bersifat kontekstual dan tidak dimaksudkan untuk digeneralisasi secara luas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konteks Pendidikan di Kecamatan Muaragembong dan Desa Pantai Bahagia

Berdasarkan data Pusdatin Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah per 3 September 2025, jumlah ATS di Indonesia mencapai 4.283.608 anak, dengan Provinsi Jawa Barat sebagai wilayah tertinggi, yaitu 689.472 anak, jauh di atas Jawa Timur (384.837 anak) dan Jawa Tengah (364.073 anak). Struktur ATS di Jawa Barat terdiri atas anak yang belum pernah bersekolah (268.127 anak), putus sekolah (209.966 anak), serta lulus tetapi tidak melanjutkan pada jenjang SD (78.499 anak) dan SMP (132.880 anak). Dalam konteks Kabupaten Bekasi yang dikenal sebagai wilayah industri, masih terdapat wilayah perdesaan dan pesisir yang menghadapi keterbatasan layanan dasar, salah satunya Kecamatan Muaragembong. Rasio murid terhadap guru di kecamatan tersebut bervariasi antarjenjang dibandingkan standar nasional, sebagaimana disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Rasio Murid terhadap Guru di Kecamatan Muaragembong dan Standar Nasional

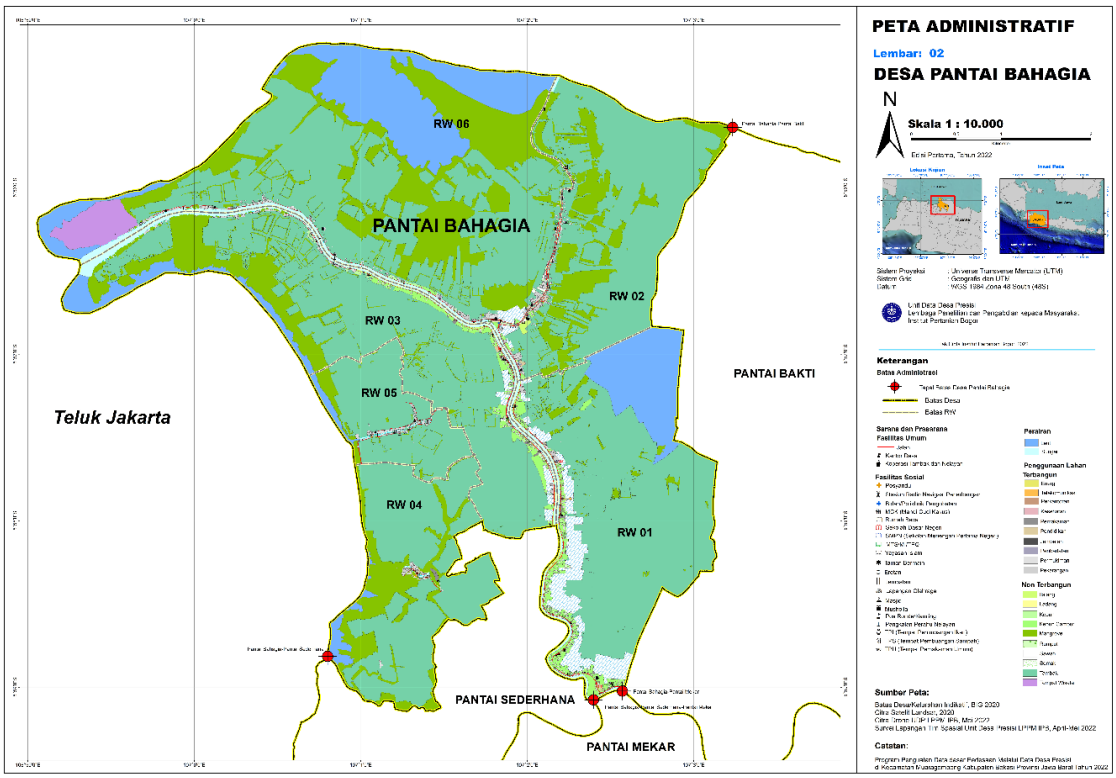
Jenjang Pendidikan	Rasio di Kecamatan Muaragembong	Standar Nasional	Keterangan
TK/RA	1 : 15	1 : 15	Sesuai standar
SD	1 : 21	1 : 20	Sedikit di atas standar
MI	1 : 12	1 : 15	Di bawah standar
SMP/MTs	1 : 17	1 : 20	Di bawah standar
SMA	1 : 17–18	1 : 15	Di atas standar
SMK	1 : 15	1 : 15	Sesuai standar
MA	1 : 15	1 : 15	Sesuai standar

Sumber: Kabupaten Bekasi Dalam Angka 2026; standar rasio merujuk pada Kepmendikdasmen Nomor 14 Tahun 2026 Pasal 17 dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2008 tentang Guru

Rasio yang lebih rendah dari standar pada beberapa jenjang tidak serta-merta mencerminkan layanan yang lebih baik. Dalam konteks Muaragembong, kondisi ini justru dapat mengindikasikan keterbatasan keterjangkauan layanan, rendahnya partisipasi pada beberapa jenjang, serta ketidakseimbangan distribusi peserta didik antardesa. Variasi rasio antarjenjang juga menunjukkan bahwa perencanaan kebutuhan guru perlu berbasis data spasial dan kebutuhan riil di lapangan.

Desa Pantai Bahagia merupakan desa pesisir yang terbentuk pada tahun 1984 sebagai hasil pemekaran Desa Pantai Bakti. Desa ini berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Desa Pantai Sederhana di selatan, Teluk Jakarta di barat, dan Desa Pantai Bakti di timur, serta dilalui Sungai Citarum sepanjang 12 km (Gambar 1). Penggunaan lahan didominasi empang/tambak sekitar 1.500 hektare, sawah dan ladang 650 hektare, permukiman 256 hektare, serta hutan mangrove

454,418 hektare yang tersebar di sepanjang aliran sungai (Pratama et al., 2022). Wilayah ini mengalami abrasi signifikan yang dipengaruhi kenaikan muka air laut dan alih fungsi mangrove menjadi tambak, dengan pengurangan daratan yang terus berlangsung selama periode 1993–2023 (Elmanda et al., 2024; Alifya et al., 2025). Pertemuan air sungai dan laut membuat desa rentan terhadap banjir rob dan luapan Sungai Citarum yang berdampak pada kampung seperti Muara Bendera, Muara Pecah, Muara Mati, Gobah, dan Beting (Cahyadi et al., 2022).



Gambar 1. Peta Administratif Desa Pantai Bahagia
Sumber: Pemerintah Desa Pantai Bahagia (2026)

Penduduk Desa Pantai Bahagia berjumlah 7.728 jiwa (3.984 laki-laki dan 3.744 perempuan) dalam 2.261 kepala keluarga yang tersebar di 32 RT, 5 RW, 4 dusun, dan 7 kampung yang dipisahkan oleh sungai, tambak, dan rawa. Sebanyak 2.949 orang (70,38%) bekerja sebagai nelayan, diikuti buruh tani 457 orang (10,90%), wiraswasta dan pedagang 279 orang (6,66%), karyawan swasta 266 orang (6,35%), dan petani 168 orang (4,01%). Nelayan di wilayah ini umumnya merupakan nelayan skala kecil dengan kapal di bawah 5 GT dan keterbatasan akses terhadap modal, teknologi, dan pasar, sehingga pendapatan rumah tangga sangat berfluktuasi antarmusim (Renur et al., 2021; Taufik et al., 2025). Tingkat pendidikan masyarakat didominasi lulusan SD (2.807 orang), SMP (1.275 orang), dan SMA (1.080 orang), sedangkan lulusan diploma, sarjana, dan pascasarjana masing-masing hanya 27, 36, dan 2 orang. Desa memiliki 6 TK/PAUD, 7 SD/MI, 2 SMP/MTs, dan 1 SMA/SMK/MA, tetapi sebagian wilayah tidak dapat dilalui mobil, jalan tanah hanya dapat dilalui motor, dan transportasi umum massal tidak tersedia. Masyarakat beradaptasi melalui peninggian rumah, penggunaan pompa air, dan pengaturan waktu aktivitas berdasarkan pasang surut (Cahyadi et

al., 2022), sementara kawasan mangrove berpotensi dikembangkan menjadi ekowisata berbasis masyarakat (Novafioni & Kasimun, 2025).

Secara historis, pendidikan belum menjadi prioritas masyarakat. Sebelum 1980-an, pendidikan formal dipandang sebatas kemampuan dasar literasi; anak laki-laki berhenti sekolah untuk membantu orang tua melaut, sedangkan anak perempuan kerap dinikahkan pada usia sangat muda. Sekolah pada masa awal banyak dibangun melalui gotong royong dan swadaya sebelum adanya Bantuan Operasional Sekolah. Seorang orang tua siswa menyatakan bahwa anak-anak di lokasi terpencil seperti Muara Bendera memiliki risiko tertinggi untuk tidak bersekolah karena rumah mereka berada di atas air dan sulit dijangkau kecuali menggunakan kapal pribadi. Penggunaan perahu nelayan sebagai transportasi pendidikan tidak dapat diandalkan karena adanya biaya bahan bakar tambahan dan ketidaksesuaian antara waktu melaut pada malam hari dengan jadwal sekolah. Kondisi ini menunjukkan perlunya alternatif transportasi yang stabil dan terjadwal. Strategi lokal telah berkembang, seperti program orang tua asuh (kini tidak lagi aktif), kontrol sosial terhadap pernikahan usia dini, koperasi sekolah di SD Negeri 02 Pantai Bahagia, serta Perahu Anugerah bagi siswa SD. Saat ini PPS melayani siswa MI dan MTs Nurul Ihsan secara paralel dengan Perahu Anugerah.

Data siswa MI dan MTs Nurul Ihsan periode 2021–2026 (Tabel 3) memperlihatkan pola yang konsisten: jenjang MI, terutama Kelas 4–6, cenderung menjadi titik penurunan jumlah siswa, sedangkan Kelas 7 menjadi titik peningkatan terbesar setiap tahun. Lonjakan paling kuat terjadi pada tahun 2026, ketika jumlah siswa Kelas 6 hanya 14 orang tetapi meningkat tajam menjadi 71 siswa pada Kelas 7. Hal ini menunjukkan bahwa MTs Nurul Ihsan menjadi layanan pendidikan menengah pertama yang paling banyak dijangkau, khususnya bagi warga di sisi barat Sungai Citarum.

Tabel 3. Data Siswa MI dan MTs Nurul Ihsan Tahun 2021–2026

Tahun	Kelas 1	Kelas 2	Kelas 3	Kelas 4	Kelas 5	Kelas 6	Kelas 7	Kelas 8	Kelas 9
2021	14	14	16	24	21	33	50	50	54
2022	33	14	14	16	24	21	47	50	50
2023	37	33	14	14	16	24	60	47	50
2024	34	37	33	14	14	16	45	60	47
2025	30	34	37	33	14	14	58	45	60
2026	31	30	34	37	33	14	71	58	45

Sumber: Data MI dan MTs Nurul Ihsan dan hasil analisis kunjungan lapangan April 2026

Perubahan minat melanjutkan pendidikan terutama dipengaruhi oleh meningkatnya kesadaran keluarga. Sekretaris Desa menyampaikan bahwa orang tua kini mulai lebih sadar pentingnya sekolah; jika dahulu anak lebih banyak diarahkan membantu di sektor perikanan, kini banyak yang didorong melanjutkan ke jenjang lebih tinggi karena dianggap dapat memperbaiki kehidupan. Meskipun demikian, akses menuju SMA masih sulit karena tidak ada rute perahu sekolah hingga kecamatan, sehingga sebagian orang tua memilih memondokkan anak atau menitipkan anak pada kerabat yang tinggal dekat sekolah.

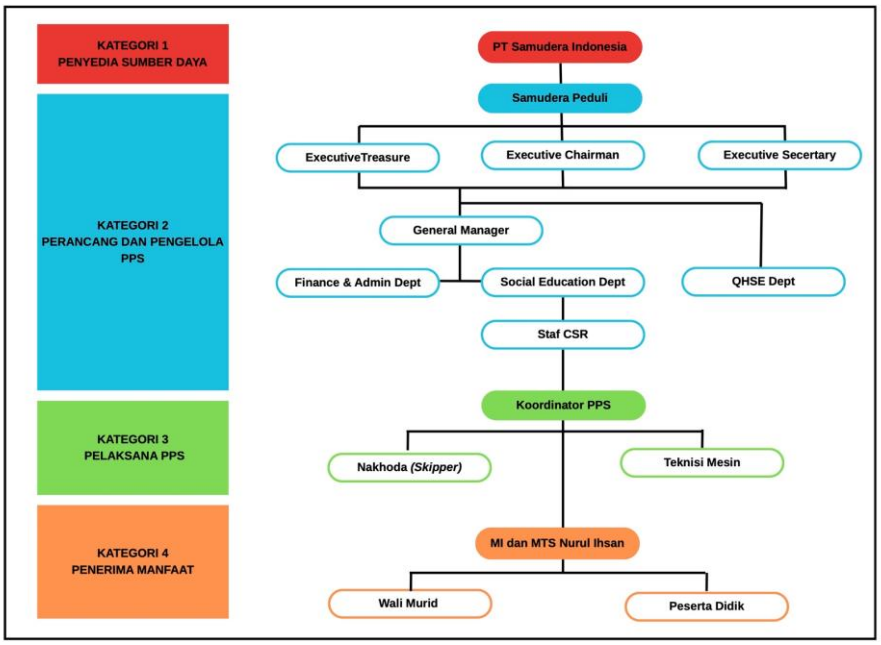
Riwayat, Stakeholder, dan Pengelolaan Program Perahu Sekolah

PPS bermula dari gagasan Direktur Utama PT Samudera Indonesia untuk mengembangkan program sosial yang selaras dengan kompetensi inti perusahaan di sektor pelayaran, mengingat banyak anak dan guru di wilayah pesisir, pulau kecil, dan daerah aliran

sungai menghadapi risiko keselamatan tinggi untuk dapat pergi ke sekolah. Gagasan konseptual tersebut dikembangkan selama tiga hingga empat bulan melalui diskusi internal dan presentasi hingga memperoleh persetujuan prinsip manajemen. Tim pengelola kemudian menelusuri media, artikel, blog komunitas, dan media sosial untuk menemukan lokasi sasaran. Kecamatan Muaragembong dipilih karena tingginya kebutuhan transportasi air serta jaraknya yang dekat dengan perusahaan sehingga memungkinkan pembelajaran dan pengawasan intensif. Pendekatan awal tidak melalui jalur pemerintah daerah, tetapi melalui blog komunitas "Muaragembong Kita" untuk memperoleh gambaran kebutuhan yang lebih objektif. Sekolah yang telah memiliki layanan transportasi tidak dipilih untuk menghindari konflik dengan operator yang ada.

Hasil verifikasi menetapkan MI dan MTs Nurul Ihsan sebagai penerima manfaat karena (1) belum memperoleh dukungan transportasi dari pihak mana pun; (2) siswanya tinggal di wilayah muara yang membutuhkan transportasi air yang aman dan teratur; (3) sebagian besar siswa berasal dari keluarga berpenghasilan rendah dan yatim yang memperoleh pendidikan gratis; serta (4) pengelola sekolah terbuka untuk berkolaborasi. Armada pertama, Sinar Wakatobi, mulai beroperasi sekitar tahun 2017 setelah satu tahun proses institusionalisasi operasional. PPS tidak diberikan sebagai hibah, tetapi tetap dikelola perusahaan melalui Samudera Peduli, karena tim menemukan banyak bantuan perahu sebelumnya terbengkalai setelah pengelolaannya diserahkan kepada masyarakat yang tidak memiliki kemampuan finansial dan teknis.

Stakeholder PPS terbagi ke dalam empat kategori (Gambar 2). Kategori pertama adalah PT Samudera Indonesia sebagai penyedia sumber daya, yang didirikan sejak 1949 dengan jaringan 81 lokasi domestik dan 17 lokasi internasional serta visi "Menghubungkan Indonesia, Samudera Indonesia and Beyond". Kategori kedua adalah Samudera Peduli sebagai perancang dan pengelola PPS melalui Yayasan Samudera Indonesia Peduli dan Yayasan Edukasi Samudera Indonesia, dengan Social Education Program Department dan staf CSR sebagai pelaksana teknis pemetaan kebutuhan, koordinasi, monitoring, dan pelaporan, serta departemen QHSE yang menjamin standar keselamatan. Kategori ketiga adalah kru perahu sekolah dari masyarakat lokal yang terdiri atas koordinator, nakhoda (skipper), dan teknisi mesin (engineer). Kategori keempat adalah MI dan MTs Nurul Ihsan beserta wali murid dan peserta didik sebagai penerima manfaat sekaligus mitra lokal strategis.



Gambar 2. Struktur Kelembagaan Stakeholder Program Perahu Sekolah
Sumber: Hasil analisis penelitian

Pengelolaan PPS dimulai setelah pembangunan kapal yang memakan waktu empat hingga lima bulan, diikuti seremoni pengenalan program dan masa percobaan operasional selama satu bulan untuk familiarisasi kru, identifikasi titik penjemputan, dan evaluasi dermaga. Dermaga (jeti) dibangun atau dimanfaatkan melalui kolaborasi dengan masyarakat pemilik lahan, tidak diposisikan sebagai aset eksklusif program, dan dievaluasi ulang setiap awal tahun ajaran. Kru direkrut berdasarkan rekomendasi stakeholder setempat, menjalani wawancara, pemeriksaan kesehatan, dan masa percobaan tiga bulan sebelum menandatangani kontrak sebagai mitra, serta memperoleh pelatihan Basic Safety Training, sea survival, fire fighting, first aid, dan CPR. Penjemputan dimulai pukul 05.30 WIB dengan prioritas siswa di hilir Sungai Citarum, sedangkan pengantaran dimulai pukul 13.00 WIB. Seluruh operasional mengadaptasi Sistem Manajemen Keselamatan Kapal perusahaan yang merujuk pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, termasuk kewajiban penggunaan life jacket.

Peningkatan jumlah penerima manfaat mendorong penggantian Sinar Wakatobi berkapasitas 25 anak dengan Sinar Waisai berkapasitas 40 anak pada tahun 2021, dan sejak tahun 2025 frekuensi layanan bertambah menjadi dua kali perjalanan penjemputan dan pengantaran. Data jumlah penumpang (Tabel 4) menunjukkan fluktuasi bulanan dengan kecenderungan meningkat pada semester kedua; tahun 2025 mencatat jumlah tertinggi dengan puncak 3.006 penumpang pada Oktober, sedangkan tahun 2023 merupakan periode terendah, bahkan tanpa penumpang pada April dan Mei.

Tabel 4. Jumlah Penumpang Program Perahu Sekolah Tahun 2022–2026

Bulan	2022	2023	2024	2025	2026*
Januari	951	849	655	946	1.338
Februari	642	101	1.042	1.516	1.060
Maret	1.040	121	784	575	682
April	299	0	328	1.125	2.117
Mei	366	0	664	1.146	989
Juni	891	635	669	597	–
Juli	616	571	1.044	1.500	–
Agustus	1.371	975	1.844	2.424	–
September	1.463	1.054	1.602	2.056	–
Oktober	1.427	1.038	1.691	3.006	–
November	1.574	796	1.767	2.589	–
Desember	1.163	511	757	1.192	–

Sumber: Catatan pengelola Program Perahu Sekolah dan hasil analisis kunjungan lapangan April 2026. *Data tahun 2026 hingga bulan Mei

Indikator keberhasilan PPS berbeda dari pelayaran komersial. Indikator operasional diukur melalui jumlah hari layanan (service day) dan jumlah penerima manfaat; penghentian operasional karena cuaca buruk tidak dipandang sebagai kegagalan, melainkan bagian dari manajemen risiko. Sejak 2023–2024, ketika perusahaan membentuk Departemen ESG berdasarkan pedoman Global Reporting Initiative, indikator berkembang ke arah dampak sosial, meskipun instrumen pengukurannya masih dalam tahap pengembangan. Monitoring dilakukan berjenjang melalui pencatatan harian kru, kunjungan Samudera Peduli minimal sebulan sekali, dan kunjungan manajemen minimal setahun sekali, lalu dilaporkan hingga Laporan Keberlanjutan Perusahaan. Melalui verifikasi urgensi kebutuhan, potensi minimal 15 penerima manfaat dengan kesinambungan setiap tahun, kelayakan geografis, dukungan stakeholder, dan kesiapan operasional, PPS berkembang menjadi tujuh armada hingga tahun 2024: Sinar Wakatobi (dipindahkan ke Jerowaru, Lombok Timur), Sinar Waisai (Muaragembong), Sinar Way Kambas (Samarinda), Sinar Wonosobo dan Sinar Watampone (Kampung Laut, Cilacap), Sinar Waingapu (Pulau Bertam, Kepulauan Riau), serta Sinar Waecicu (Gili Gede, Lombok Barat).

Pengelolaan PPS menghadapi enam tantangan. Pertama, pembiayaan rutin yang masih bergantung pada alokasi dana korporasi, sementara penerapan tarif tidak memungkinkan karena sebagian besar penerima manfaat berasal dari keluarga berkemampuan ekonomi terbatas. Kedua, kesenjangan antara pengetahuan lokal kru dengan tuntutan profesional berupa standar keselamatan, administrasi, dan pelaporan. Ketiga, kondisi geografis dan cuaca, seperti abrasi, banjir rob, pasang surut, arus, angin, serta sampah kayu yang dapat merusak propeller. Keempat, ketergantungan layanan; ketika kapal tidak beroperasi, sebagian siswa tidak hadir dan sebagian orang tua menganggap sekolah turut diliburkan. Kelima, instrumen assessment, monitoring, dan evaluasi yang masih lebih menggambarkan keluaran daripada perubahan pendidikan, disertai ketiadaan data dasar. Keenam, integrasi ESG yang berisiko mendorong penggunaan indikator jangka pendek yang mudah dilaporkan karena siklus laporan tahunan tidak sejalan dengan waktu munculnya dampak pendidikan.

"Ya kasihan sama bocah yang rumahnya di Muara Bendera karena lokasinya jauh, kasihan karena kalau waktu banjir rob aja nggak bisa berangkat sekolah, akses jalan udah putus itu.

Apalagi karena orang tua yang belum bisa anter, kayak kemarin pas banjir terus PPS lagi gak beroperasi itu anaknya nggak sekolah." (Juheria, orang tua siswa)

Strategi keberlanjutan yang telah diimplementasikan meliputi pengelolaan langsung oleh perusahaan, pembiayaan operasional rutin, penerapan keselamatan, pemeliharaan kapal, pelibatan dan pelatihan kru lokal, pencatatan operasional, serta koordinasi dengan sekolah, orang tua, tokoh masyarakat, dan pemerintah desa. Adapun strategi yang masih dalam tahap pengembangan mencakup metodologi pengukuran dampak, integrasi ESG, diversifikasi pendanaan melalui yayasan yang berizin menghimpun dana eksternal, kerja sama antarbadan usaha, dan pengembangan kemandirian masyarakat. Kemandirian tidak tepat dimaknai sebagai penyerahan kapal dan seluruh beban operasional kepada masyarakat, melainkan sebagai pembagian peran secara bertahap sesuai kapasitas dan risiko.

Program Perahu Sekolah dalam Perspektif Inovasi Sosial

Kebaruan PPS tidak terletak pada penggunaan perahu, karena bagi masyarakat pesisir perahu telah lama menjadi bagian kehidupan sehari-hari. Kebaruannya terletak pada pengubahan fungsi perahu dari moda transportasi informal menjadi sistem layanan pendidikan yang memiliki jadwal, rute, kru, prosedur keselamatan, mekanisme pemantauan, dan sistem pelaporan. Dengan demikian, PPS merupakan inovasi sosial yang bekerja melalui reorganisasi sumber daya yang telah dikenal masyarakat ke dalam bentuk layanan sosial yang lebih terstruktur. Berdasarkan unsur inovasi sosial Michelini (2012), PPS memenuhi unsur kebaruan sosial-organisasional; kolaborasi stakeholder yang mempertemukan sumber daya perusahaan, pengetahuan perairan kru lokal, informasi sekolah, dan pengalaman orang tua; transfer pengetahuan dan keterampilan kepada kru maupun siswa melalui praktik keselamatan; serta efektivitas yang tampak dari meningkatnya penerima manfaat, penyesuaian kapasitas armada, dan penambahan frekuensi perjalanan.

Efektivitas tersebut perlu dibaca secara proporsional. PPS tidak otomatis memperbaiki mutu pembelajaran, menambah guru, atau menjamin keberlanjutan pendidikan hingga jenjang lebih tinggi; ruang intervensinya adalah aksesibilitas pendidikan melalui transportasi. Dalam kerangka Morsy et al. (2024), PPS memiliki tujuan sosial eksplisit, terhubung dengan kompetensi inti perusahaan, terintegrasi dalam struktur kelembagaan yang melibatkan Samudera Peduli, staf CSR, QHSE, dan kru, serta berorientasi jangka panjang. Namun, keberlanjutan PPS bersifat ambivalen: layanan berkelanjutan karena dikelola konsisten oleh perusahaan, tetapi penerima manfaat belum mandiri mengelola layanan. PPS telah menunjukkan keberlanjutan layanan, tetapi belum mencapai keberlanjutan dalam arti kemandirian pengelolaan oleh komunitas atau institusi lokal. Kerangka logis PPS berdasarkan logic model Komatsu et al. (2016) disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Kerangka Logframe Program Perahu Sekolah

Tingkatan	Deskripsi dalam Program Perahu Sekolah (PPS)
Input	Armada perahu sekolah (kapal, mesin, dan perlengkapan keselamatan seperti life jacket); dermaga/jeti yang dibangun maupun dimanfaatkan bersama masyarakat; kru lokal (koordinator, nakhoda, dan teknisi); pendanaan operasional oleh Samudera Peduli (bahan bakar, honor kru, perawatan); Sistem Manajemen Keselamatan Kapal dan prosedur operasional standar; pelatihan keselamatan kru (Basic Safety Training, sea survival, fire fighting, first aid, CPR); dukungan kelembagaan PT Samudera Indonesia, Samudera Peduli, staf CSR, serta MI dan MTs Nurul Ihsan.
Aktivitas	Penjemputan dan pengantaran siswa sesuai jadwal belajar (dua trip sejak 2025); pemeliharaan armada dan dermaga secara berkala; pelatihan dan pendampingan kru baru; monitoring berjenjang (pencatatan harian kru, kunjungan bulanan Samudera Peduli, kunjungan tahunan manajemen); evaluasi dan penyesuaian operasional (pemindahan dermaga, penambahan frekuensi, penggantian armada); pelaporan berjenjang hingga Laporan Keberlanjutan Perusahaan; verifikasi dan validasi kebutuhan untuk replikasi.
Output	Hari layanan (service days) yang konsisten mengikuti kalender sekolah; jumlah perjalanan dan penerima manfaat yang meningkat seiring perubahan kapasitas armada dari 25 anak (Sinar Wakatobi, 2017) menjadi 40 anak (Sinar Waisai, 2021); jumlah armada yang berkembang dari satu unit (2017) menjadi tujuh unit (2024); dermaga di sepanjang titik penjemputan; laporan operasional rutin.
Outcome	Penguatan akses menuju fasilitas pendidikan di wilayah pesisir; berkurangnya keterlambatan dan ketidakhadiran akibat hambatan transportasi; meningkatnya rasa aman siswa dan orang tua; berkurangnya beban biaya dan waktu orang tua; meningkatnya kepercayaan dan penerimaan sosial masyarakat; meningkatnya kapasitas kelembagaan Samudera Peduli dalam mengelola program sosial berbasis layanan.
Impact	Berkurangnya kerentanan akibat kondisi geografis dalam layanan pendidikan; dukungan terhadap partisipasi dan keberlanjutan pendidikan; meningkatnya legitimasi sosial PT Samudera Indonesia dan Samudera Peduli; bergesernya orientasi sebagian keluarga dari memposisikan anak sebagai tenaga kerja menuju mendukung pendidikan anak; replikasi model PPS ke tujuh lokasi hingga 2024; terintegrasinya PPS ke dalam kerangka ESG dan pelaporan keberlanjutan sejak 2023.

Sumber: Hasil analisis penelitian berdasarkan logic model Komatsu et al. (2016)

Kerangka logis tersebut menegaskan bahwa jumlah perjalanan, jumlah siswa yang diangkut, atau hari layanan belum dapat langsung disebut sebagai dampak, melainkan output. Dampak baru dapat dianalisis ketika output tersebut dikaitkan dengan perubahan yang dialami stakeholder. Bagi siswa, nilai utama PPS adalah akses dan keteraturan perjalanan; bagi orang tua, berkurangnya beban transportasi dan meningkatnya rasa aman; bagi sekolah, dukungan terhadap partisipasi siswa; bagi Samudera Peduli, pembelajaran kelembagaan; dan bagi perusahaan, penguatan legitimasi serta integrasi program ke dalam agenda keberlanjutan. Logframe juga memperlihatkan konsekuensi ganda berupa ketergantungan penerima manfaat, kebutuhan pembiayaan berkelanjutan, risiko operasional, dan kebutuhan pembuktian dampak, sehingga pengukuran pada tingkat outcome dan impact perlu dikembangkan melalui indikator yang lebih spesifik, integrasi data operasional dengan data sekolah, dan pelibatan evaluator independen.

Siklus Inovasi Sosial Program Perahu Sekolah

Merujuk pada Murray et al. (2010), posisi PPS dalam siklus inovasi sosial dibaca sebagai proses spiral, bukan tangga linear; program dapat kembali pada tahap yang paling relevan ketika muncul temuan baru. Ringkasan posisi PPS pada setiap tahap disajikan pada Tabel 6.

Tabel 6. Posisi Program Perahu Sekolah dalam Siklus Inovasi Sosial

Tahap (Murray et al., 2010)	Temuan pada PPS	Posisi
Pemicu, inspirasi, dan diagnosis	Masalah dirumuskan sebagai keterbatasan akses mobilitas pendidikan; verifikasi melalui media, komunitas lokal, observasi, dan diskusi dengan sekolah serta masyarakat	Terpenuhi; perlu diagnosis ulang ketika kebutuhan berubah
Usulan dan ide	Layanan transportasi air terjadwal yang berbasis kompetensi pelayaran perusahaan	Terpenuhi; gagasan korporasi yang dikontekstualkan oleh pengetahuan lokal
Prototipe dan uji coba	Uji coba operasional satu bulan, induksi kru, penggantian armada, dan penambahan frekuensi perjalanan	Terpenuhi secara operasional; uji dampak pendidikan belum sistematis
Keberlanjutan (sustaining)	Layanan menjadi rutinitas, ditopang tata kelola, pembiayaan perusahaan, modal relasional, dan sistem operasional	Kuat secara operasional dan kelembagaan; belum mandiri secara lokal
Peningkatan skala dan difusi	Replikasi menjadi tujuh armada di berbagai wilayah hingga 2024	Difusi adaptif dan terkendali; belum scaling penuh
Perubahan sistemik	Pergeseran cara memahami akses pendidikan dan pola relasi lintas aktor	Embrio; belum terintegrasi dalam kebijakan, pembiayaan, dan data publik

Sumber: Hasil analisis penelitian

Pada tahap diagnosis, PPS mengidentifikasi bahwa persoalan pendidikan di Desa Pantai Bahagia adalah keterbatasan akses mobilitas, bukan sekadar rendahnya minat sekolah. Pada tahap ide, gagasan lebih kuat berasal dari perusahaan, sementara masyarakat dan sekolah berperan dalam validasi kebutuhan, sehingga PPS lebih tepat dipahami sebagai gagasan korporasi yang dikontekstualkan melalui pengetahuan lokal. Tahap prototipe tampak dari masa uji coba satu bulan dan penyesuaian armada, tetapi pengujian masih lebih kuat pada aspek operasional daripada dampak pendidikan. Pada tahap scaling and diffusion, replikasi ke tujuh armada lebih tepat disebut sebagai difusi adaptif dan terkendali, karena setiap lokasi memerlukan penyesuaian rute, kapasitas, titik tambat, kru, dan biaya, sedangkan bukti effective supply masih lebih kuat pada aspek operasional. PPS belum mencapai perubahan sistemik karena belum memiliki indikator dampak yang kuat, belum menggunakan evaluasi independen, belum terintegrasi dalam kebijakan publik, dan kemandirian komunitas belum terbentuk. Meskipun demikian, terdapat embrio perubahan sistemik berupa pergeseran pembacaan masalah dari perilaku individu menuju struktur akses, terbentuknya pola relasi lintas aktor, dan berkembangnya tata kelola dampak sosial dalam perusahaan.

Dampak Program Perahu Sekolah bagi Pemangku Kepentingan

Dalam kerangka social value equation Michelini (2012), PPS menciptakan nilai sosial melalui empat jalur yang saling berkaitan, yaitu peningkatan akses pendidikan, keteraturan kehadiran, persepsi keamanan perjalanan, dan keterjangkauan geografis. Temuan bahwa siswa Muara Bendera tidak dapat bersekolah ketika banjir rob menunjukkan bahwa ketidakhadiran

bukan semata persoalan motivasi, melainkan akibat langsung sistem transportasi lokal. PPS mengubah akses informal menjadi akses yang lebih terlembagakan dan mengurangi rasa takut serta ketidakpastian yang sebelumnya melekat pada perjalanan sekolah melalui jalur air. Peningkatan kapasitas armada dan frekuensi layanan bukan sekadar data operasional, tetapi bukti bahwa layanan dianggap relevan, digunakan, dan dipercaya.

Nilai ekonomi muncul pada tingkat komunitas melalui berkurangnya pengeluaran bahan bakar, penghematan waktu, dan biaya sosial yang sebelumnya ditanggung keluarga nelayan. Pada tingkat organisasi, nilai ekonomi muncul dari kemampuan perusahaan menyerap struktur biaya pembangunan armada, bahan bakar, honor kru, perawatan, keselamatan, pelatihan, monitoring, dan pelaporan, sejalan dengan konsep economic profit equation (Michelini, 2012). Namun, keberhasilan sosial berupa meningkatnya pemanfaatan layanan membawa konsekuensi biaya yang makin besar bagi perusahaan. Nilai organisasional tampak dari integrasi PPS ke dalam tata kelola ESG sejak 2023 dan penguatan legitimasi sosial perusahaan, yang terbentuk melalui pengalaman penggunaan layanan dan kesesuaian program dengan kompetensi pelayaran perusahaan (Michelini & Fiorentino, 2012). Legitimasi tersebut bersifat dinamis dan harus dipelihara melalui kualitas layanan.

Pemetaan stakeholder memperlihatkan bahwa dampak PPS terdistribusi dan saling terkait (Castro Spila et al., 2016). Siswa memperoleh akses, keteraturan kehadiran, dan rasa aman; orang tua memperoleh pengurangan beban biaya dan rasa tenang; sekolah memperoleh dukungan stabilitas kehadiran dan peran sebagai simpul koordinasi; perusahaan dan Samudera Peduli memperoleh legitimasi dan penguatan tata kelola sekaligus menanggung biaya dan tanggung jawab pengelolaan; sedangkan kru memperoleh pekerjaan, keterampilan keselamatan, dan peran sosial dalam layanan pendidikan. Pertemuan standar perusahaan dengan pengetahuan lokal kru menunjukkan bahwa PPS membentuk kerja bersama antarpemangku kepentingan, bukan aliran bantuan satu arah.

Berdasarkan Measurement Impact Framework (Castro Spila et al., 2016), dampak langsung PPS mencakup perubahan akses siswa menuju MI dan MTs Nurul Ihsan, keteraturan dan prediktabilitas perjalanan, keselamatan melalui sistem yang mengelola risiko sejak sebelum perjalanan, berkurangnya beban orang tua, dan terbantunya fungsi sekolah. Dampak tidak langsung mencakup terbentuknya rutinitas pendidikan baru, meningkatnya kepercayaan masyarakat yang tumbuh dari konsistensi layanan, terbentuknya tata hubungan baru di mana akses sekolah menjadi tanggung jawab lintas aktor, dan berkembangnya kapasitas tata kelola program sosial perusahaan. Dampak tidak langsung juga muncul dalam bentuk ketergantungan penerima manfaat terhadap layanan serta terbatasnya cakupan perubahan pada rute dan sekolah tertentu. Dalam konteks hasil pendidikan, kontribusi PPS terletak pada penguatan prasyarat pendidikan, yaitu akses, kehadiran, ketepatan waktu, rasa aman, dan keberlanjutan partisipasi, bukan pada peningkatan prestasi akademik, karena penelitian ini tidak menggunakan data nilai atau asesmen belajar.

Keberlanjutan Program Perahu Sekolah

Keberlanjutan PPS tidak cukup diukur dari lamanya layanan beroperasi, tetapi dari kemampuan model mempertahankan hubungan yang konsisten antara tujuan, kompetensi, tata kelola, pembiayaan, kemitraan, dan pembuktian dampak (Michelini, 2012). PPS bersifat multiaktor karena pihak penerima manfaat, pembiaya, dan pelaksana berbeda (Komatsu et al., 2016); model ini memungkinkan layanan gratis, tetapi menempatkan ketahanan program pada

komitmen sumber daya perusahaan. Tata kelola internal yang terpusat menjaga mutu dan keselamatan, namun juga menimbulkan kerentanan karena kewenangan, pembiayaan, dan pengetahuan strategis terkonsentrasi pada satu organisasi. PPS telah memiliki institusionalisasi internal yang cukup kuat, sementara institusionalisasi ekosistem masih perlu dibangun (Morsy et al., 2024).

Kapasitas kolaborasi PPS berada pada tingkat yang berbeda-beda. Merujuk pada tingkatan keterlibatan Castro Spila et al. (2016), orang tua dan siswa lebih banyak berada pada tingkat menerima informasi dan memberikan umpan balik; sekolah, tokoh lokal, dan pemerintah desa dilibatkan dalam verifikasi kebutuhan dan koordinasi; sedangkan kru berada pada tingkat pelibatan yang lebih tinggi. Pengambilan keputusan strategis masih didominasi perusahaan, yang dapat dipahami mengingat pengangkutan anak-anak membutuhkan standar keselamatan dan akuntabilitas tinggi, tetapi jarak antara pelibatan operasional dan keputusan strategis perlu diperkecil secara bertahap. Modal relasional yang bertumpu pada hubungan personal juga rentan ketika aktor berganti, sehingga diperlukan bridging agents dan pengelolaan pengetahuan yang mendokumentasikan keputusan beserta alasannya (Morsy et al., 2024). PPS telah memiliki pembelajaran operasional, tetapi pembelajaran strategis yang menilai ketepatan tujuan dan model belum sama kuat (Murray et al., 2010).

Dalam perkembangan inovasi sosial, PPS telah mencapai tahap sustaining dengan corak corporate-supported sustainability, telah mengalami organizational scaling dan adaptive replication, tetapi belum mengalami difusi terbuka karena replikasi masih bergantung pada pembiayaan dan kendali Samudera Peduli. Batas utama menuju perubahan sistemik terletak pada belum tertanamnya model PPS dalam kebijakan pendidikan dan transportasi, mekanisme pembiayaan lintas sektor, sistem data, dan tata kelola wilayah pesisir. Agar berkembang dari keberlanjutan korporasi menuju keberlanjutan ekosistem, PPS perlu memperkuat enam kapasitas: resiliensi pembiayaan berbasis siklus hidup; profesionalisasi dan regenerasi sumber daya manusia lokal; resiliensi geografis-operasional; kontinuitas akses pendidikan ketika layanan terganggu atau siswa berpindah jenjang; evaluasi dampak dan tata kelola data; serta integrasi ESG yang tetap menempatkan nilai sosial sebagai dasar keputusan. Pengalaman program juga perlu dikodifikasi menjadi kriteria kelayakan, standar minimum, komponen adaptif, skema pembiayaan, dan model kemitraan yang terhubung dengan data sekolah, perencanaan desa, serta kebijakan daerah.

KESIMPULAN

Program Perahu Sekolah PT Samudera Indonesia merupakan inovasi sosial di bidang pendidikan karena menjawab hambatan akses yang spesifik di Desa Pantai Bahagia, yaitu kemampuan siswa menjangkau sekolah secara aman, teratur, dan berkelanjutan. Kebaruannya terletak pada pengubahan fungsi perahu dari transportasi informal menjadi sistem layanan pendidikan yang memiliki jadwal, rute, kru lokal, standar keselamatan, monitoring, dan pelaporan, sehingga mempertemukan kompetensi pelayaran perusahaan dengan kebutuhan lokal dan menggerakkan CSR menuju Corporate Social Innovation. PPS menghasilkan dampak langsung berupa meningkatnya akses, keteraturan perjalanan, rasa aman, dan berkurangnya beban transportasi keluarga, serta dampak tidak langsung berupa rutinitas pendidikan baru, kepercayaan masyarakat, relasi koordinatif lintas aktor, dan penguatan tata kelola perusahaan. Dalam siklus inovasi sosial, PPS telah kuat pada tahap keberlanjutan operasional dan

memasuki difusi adaptif, tetapi belum mencapai perubahan sistemik karena keberlanjutannya masih bertumpu pada dukungan perusahaan. Keberlanjutan PPS dipengaruhi oleh pembiayaan, kapasitas sumber daya manusia lokal, kondisi geografis-operasional, tata kelola kemitraan, sistem data, dan kesiapan replikasi. Oleh karena itu, pengelola PPS disarankan mengembangkan sistem peringatan dini dan pendampingan transisi antarjenjang bagi siswa, membentuk forum pemangku kepentingan sebagai ruang tata kelola kolaboratif, menyusun theory of change dan sistem monitoring-evaluasi yang mengintegrasikan data operasional dengan data sekolah, menerapkan manajemen siklus hidup aset beserta rencana kontingensi, mendokumentasikan pengetahuan dan regenerasi kru, serta menyusun roadmap keberlanjutan yang disertai diversifikasi pendanaan dan integrasi dengan kebijakan pendidikan dan transportasi wilayah pesisir. Penelitian selanjutnya disarankan menggunakan pendekatan longitudinal dan komparatif pada lokasi PPS lain atau program CSR pendidikan serupa untuk menguji dampak pendidikan secara lebih terukur.

PENDANAAN

Penulis menyatakan bahwa tidak ada dukungan finansial yang diterima untuk pelaksanaan penelitian ini dan/atau penerbitan artikel ini.

KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan bahwa penelitian ini dilakukan tanpa adanya hubungan komersial atau finansial yang dapat ditafsirkan sebagai potensi konflik kepentingan.

KONTRIBUSI PENULIS

Jika relevan, pernyataan mengenai kontribusi masing-masing penulis dapat dicantumkan pada bagian ini.

PERNYATAAN PENGGUNAAN KECERDASAN ARTIFISIAL GENERATIF

Penulis menyatakan bahwa kecerdasan artifisial (AI) generatif digunakan dalam penyusunan manuskrip ini. Penulis mengakui penggunaan AI generatif untuk membantu meningkatkan kejelasan bahasa dan memperbaiki struktur tata bahasa manuskrip. Penggunaan tersebut dilakukan dengan mematuhi pedoman etika yang berlaku mengenai penggunaan dan pengungkapan AI generatif dalam penelitian ilmiah. Setiap penulis telah memberikan kontribusi intelektual yang substansial terhadap karya ini. Seluruh isi manuskrip telah ditelaah secara cermat untuk memastikan keakuratannya, dan penulis bertanggung jawab sepenuhnya atas integritas serta isi akhir manuskrip.

REFERENSI

Alifya, A. N., Rizky, A., Muttaqien, P., Wilayah, P., Kota, D., Islam Sultan, U., & Semarang, A. (2025). Studi Literatur: Dampak Bencana Banjir Rob Akibat Alih Fungsi Lahan Mangrove Bagi Kehidupan MASYARAKAT. *Jurnal Ilmiah Sultan Agung*, *4*(2), 44–55.

Asful, F. (2019). Keberlanjutan program CSR untuk pemberdayaan komunitas Salingka Kampus di Kelurahan Lambung Bukit, Kota Padang. Prosiding Seminar Nasional Kewirausahaan, 1(1), 10–18. https://doi.org/10.30596/snk.v1i1.3573

Badan Pusat Statistik. (2024). Statistik pendidikan 2024 (Vol. 13). Badan Pusat Statistik.

Cahyadi, F. D., Rudi, M., & Andari, R. E. (2022). Strategi adaptasi masyarakat di Desa Pantai Bahagia Muara Gembong Bekasi terhadap dampak banjir rob. PAPALELE: Jurnal Penelitian Sosial Ekonomi Perikanan dan Kelautan, 6(2), 84–90. https://doi.org/10.30598/papalele.2022.6.2.84

Cajaiba-Santana, G. (2014). Social innovation: Moving the field forward. A conceptual framework. Technological Forecasting and Social Change, 82, 42–51. https://doi.org/10.1016/j.techfore.2013.05.008

Carroll, A. B. (1991). The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. Business Horizons, 34(4), 39–48. https://doi.org/10.1016/0007-6813(91)90005-G

Carroll, A. B. (1999). Corporate social responsibility: Evolution of a definitional construct. Business & Society, 38(3), 268–295. https://doi.org/10.1177/000765039903800303

Castro Spila, J., Cressey, P., Dhondt, S., Kaderabkova, A., Luna, Á., Moghadam Saman, S., Terstriep, J., van de Ven, H., van der Torre, W., & Ziauberyte, R. (2016). Social innovation evaluation toolbox. Institute for Work and Technology.

Christensen, C. M., Baumann, H., Ruggles, R., & Sadtler, T. M. (2006). Disruptive innovation for social change. Harvard Business Review, 84(12), 94–101. https://hbr.org/2006/12/disruptive-innovation-for-social-change

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2022). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (6th ed.). SAGE Publications.

Dionisio, M., & de Vargas, E. R. (2020). Corporate social innovation: A systematic literature review. International Business Review, 29(2), Article 101641. https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2019.101641

Elkington, J. (1997). Cannibals with forks: The triple bottom line of 21st century business. Capstone Publishing.

Elmanda, N. N., Aji, A., Tjahjono, H., & Hanafi, F. (2024). Dinamika abrasi terkait perubahan garis pantai di Desa Pantai Bahagia, Kecamatan Muaragembong, Kabupaten Bekasi. Indonesian Journal of Conservation, 13(2), 66–76.

Freeman, R. E., & Dmytriyev, S. (2017). Corporate social responsibility and stakeholder theory: Learning from each other. Symphonya. Emerging Issues in Management, 1, 7–15. https://doi.org/10.4468/2017.1.02freeman.dmytriyev

Gadja, Y. K. M. D. (2020). Peran perusahaan dalam kontribusi Sustainable Development Goals di bidang pendidikan dan lingkungan. Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial, 6(2), 77–88. https://doi.org/10.23887/jiis.v6i2.28008

Garna, J. K. (2009). Metode penelitian: Kualitatif. Judistira Garna Foundation.

Ghoni, K. A. A., Wike, & Novita, A. A. (2020). Implementasi program Corporate Social Responsibility di bidang pendidikan: Studi pada Kabupaten Kutai Timur dan PT Kaltim Prima Coal. Jurnal Ilmiah Administrasi Publik, 6(1), 71–81. https://jiap.ub.ac.id/

Gonçalves, M. S., d'Angelo, J., & Rocha, R. G. (2022). Generating shared value: Intersection between organisations that invest in social innovation. Social Responsibility Journal, 18(8), 1505–1519. https://doi.org/10.1108/SRJ-05-2020-0201

Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). Competing paradigms in qualitative research. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), Handbook of qualitative research (pp. 105–117). SAGE Publications.

International Organization for Standardization. (2018). ISO 26000 guidance on social responsibility. International Organization for Standardization.

International Organization for Standardization. (2019). ISO 26000 and OECD guidelines: Practical overview of the linkages. International Organization for Standardization.

Jamali, D., & Mirshak, R. (2007). Corporate social responsibility (CSR): Theory and practice in a developing country context. Journal of Business Ethics, 72, 243–262. https://doi.org/10.1007/s10551-006-9168-4

Junior, A. D. S., Silva, P. D. O. M., Coelho, V. D., & Sousa, A. F. D. (2023). The corporate social responsibility pyramid: Its evolution and the proposal of the spinner, a theoretical refinement. Social Responsibility Journal, 19(2), 358–376. https://doi.org/10.1108/SRJ-05-2021-0180

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia. (2021). Penilaian dokumen inovasi sosial: Sosialisasi kriteria inovasi sosial. Situs PROPER Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. https://proper.menlhk.go.id/proper/berita/detail/345

Khoiri, M., Sulistyorini, & Fitri, A. Z. (2024). Implementasi Corporate Social Responsibility (CSR) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM) dalam pendidikan. Al Midad: Jurnal Ilmu Pendidikan dan Studi Keislaman, 1(1), 81–91. https://ejournal.staidhtulungagung.ac.id/index.php/almidad/article/view/26

Komatsu, T., Deserti, A., & Rizzo, F. (2016). Social innovation business toolbox. Institute for Work and Technology.

Kytle, B., & Ruggie, J. G. (2005). Corporate social responsibility as risk management: A model for multinationals (Corporate Social Responsibility Initiative Working Paper No. 10). John F. Kennedy School of Government, Harvard University.

Lind, C. H., Kang, O., Ljung, A., & Rosenbaum, P. (2022). Involvement of multinational corporations in social innovations: Exploring an emerging phenomenon. Journal of Business Research, 150, 207–221. https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2022.07.003

McCauley, D. (2023). A JUST CSR framework for the Arctic. Bristol University Press. https://doi.org/10.2307/jj.3102550.11

Michelini, L. (2012). Social innovation and new business models: Creating shared value in low-income markets. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-642-32150-4

Michelini, L., & Fiorentino, D. (2012). New business models for creating shared value. Social Responsibility Journal, 8(4), 561–577. https://doi.org/10.1108/17471111211272129

Mirvis, P., & Googins, B. (2006). Stages of corporate citizenship. California Management Review, 48(2), 104–126.

Mirvis, P., & Googins, B. (2017). The new business of business: Innovating for a better world. The Conference Board.

Mirvis, P., Herrera, M. E. B., Googins, B., & Albareda, L. (2016). Corporate social innovation: How firms learn to innovate for the greater good. Journal of Business Research, 69(11), 5014–5021. https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2016.04.073

Morsy, M., Trott, P., & Cho, D. S. (2024). Corporate social innovation: A systematic literature review and research agenda. Society and Business Review, 19(3), 523–550. https://doi.org/10.1108/SBR-06-2023-0176

Murray, R., Caulier-Grice, J., & Mulgan, G. (2010). The open book of social innovation: Ways to design, develop and grow social innovation. NESTA & The Young Foundation.

Nicholls, A., & Murdock, A. (Eds.). (2012). Social innovation: Blurring boundaries to reconfigure markets. Palgrave Macmillan.

Novafioni, F., & Kasimun, P. R. (2025). Pengembangan Desa Pantai Bahagia: Integrasi konservasi mangrove dan perikanan berbasis ekowisata budaya bahari di Muara Citarum. STUPA: Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur, 7(2), 993–1006. https://doi.org/10.24912/stupa.v7i2.35598

OECD. (2023). PISA 2022 results (Volume III): Factsheets - Indonesia. OECD Publishing.

OECD. (2024). Assessing the framework conditions for social innovation in rural areas. OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Papers.

OECD. (2025). Starting, scaling and sustaining social innovation: Evidence and impact of the European Social Fund. OECD Publishing.

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 1 Tahun 2021 tentang Program Penilaian Peringkat Kinerja Perusahaan dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Phills, J. A., Jr., Deiglmeier, K., & Miller, D. T. (2008). Rediscovering social innovation. Stanford Social Innovation Review, 6(4), 34–43.

Pol, E., & Ville, S. (2009). Social innovation: Buzz word or enduring term? The Journal of Socio-Economics, 38(6), 878–885. https://doi.org/10.1016/j.socec.2009.02.011

Portales, L. (2019). Social innovation and social entrepreneurship: Fundamentals, concepts, and tools. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-13456-3

Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2011). Creating shared value: How to reinvent capitalism—and unleash a wave of innovation and growth. Harvard Business Review, 89(1/2), 62–77.

Prabawani, B., Hadi, S. P., Wahyudi, F. E., & Ainuddin, I. (2023). Drivers and initial pattern for corporate social innovation: From responsibility to sustainability. Heliyon, 9(6), Article e16175. https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e16175

Prahalad, C. K. (2008). The fortune at the bottom of the pyramid: Eradicating poverty through profits. Wharton School Publishing.

Prasetio, J. E., Sabihaini, S., Bintarto, B., Susanto, A. A., Rahmand, G. A., Rusdiyanto, & Kalbuana, N. (2021). Corporate social responsibility community development and empowerment program in Indonesia. Journal of Management Information and Decision Sciences, 24(S1), 1–10.

Prasetyo, R., Saleh, A. R., Lukita, N. D., & Yudianto. (2023). Inovasi sosial program CSR Pepeling Cisangku dalam mewujudkan pembangunan sosial berkelanjutan di Desa Malasari. Learning Society: Jurnal CSR, Pendidikan dan Pemberdayaan Masyarakat, 4(1), 183–193. https://doi.org/10.30872/ls.v4i1.2307

Pratama, B. A., Pratikto, I., Santoso, A., & Suryono. (2022). Sebaran spasial mangrove di Desa Pantai Bahagia, Kecamatan Muara Gembong, Kabupaten Bekasi. Journal of Marine Research, 11(2), 167–175. https://doi.org/10.14710/jmr.v11i2.33765

Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah. (2025a). Dasbor Verifikasi Validasi Anak Tidak Sekolah: Sumber Data Induk Pendidikan, Sistem Manajemen Data Anak Tidak Sekolah. https://ats.data.kemendikdasmen.go.id/index.php/beranda

Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah. (2025b). Data Anak Tidak Sekolah berdasarkan alasan verifikasi per wilayah individu peserta didik. Dashboard Verifikasi dan Validasi Anak Tidak Sekolah. https://ats.data.kemendikdasmen.go.id/index.php/rangkuman/hasil-verifikasi/000000

Renur, R. I., Telussa, R. F., & Ernaningsih, D. (2021). Analisis produktivitas hasil tangkapan nelayan di Desa Pantai Bahagia, Kecamatan Muara Gembong, Kabupaten Bekasi. Jurnal Ilmiah Satya Minabahari, 6(2), 99–105. https://doi.org/10.53676/jism.v6i2.153

Rexhepi, G., Kurtishi, S., & Bexheti, G. (2013). Corporate social responsibility (CSR) and innovation: The drivers of business growth? Procedia - Social and Behavioral Sciences, 75, 532–541. https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.04.058

Samudera Peduli. (2024). Samudera Peduli to date. Samudera Indonesia Peduli.

Sari, I. M., Vonika, N., Arsyad, F., & Khoerunnisa, S. V. (2025). Integrasi CSR, environmental sustainability dan community development: Systematic literature review. Jurnal Ilmiah Perlindungan dan Pemberdayaan Sosial (Lindayasos), 7(1), 38–45. https://doi.org/10.31595/lindayasos.v7i1.1519

Schwartz, M. S., & Carroll, A. B. (2003). Corporate social responsibility: A three-domain approach. Business Ethics Quarterly, 13(4), 503–530. https://doi.org/10.5840/beq200313435

Smith, D. C. (2025). The intellectual history of Milton Friedman's criticism of corporate social responsibility. Modern Intellectual History, 22(1–2), 184–210. https://doi.org/10.1017/S1479244324000027

Stutz, C. (2021). History in corporate social responsibility: Reviewing and setting an agenda. Business History, 63(2), 175–204. https://doi.org/10.1080/00076791.2018.1543661

Taufik, I., Kinseng, R. A., & Pandjaitan, N. K. (2025). Unraveling structural poverty: Insights from small-scale fishermen's households on the coast of Muara Gembong, Indonesia. Simulacra, 8(2), 207–224. https://doi.org/10.21107/sml.v8i2.30463

Tracey, P., & Stott, N. (2017). Social innovation: A window on alternative ways of organizing and innovating. Innovation, 19(1), 51–60. https://doi.org/10.1080/14479338.2016.1268924

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

UNESCO. (2019). Right to education handbook. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

Westley, F., & Antadze, N. (2010). Making a difference: Strategies for scaling social innovation for greater impact. The Innovation Journal: The Public Sector Innovation Journal, 15(2), Article 2.

Wilda, Y. A., & Sunoko, A. (2020). Implementasi Corporate Social Responsibility (CSR) dalam meningkatkan mutu kualitas pendidikan SMK NU Banat Kudus. Ibriez: Jurnal Kependidikan Dasar Islam Berbasis Sains, 5(2), 169–182. https://doi.org/10.21154/ibriez.v5i2.135