JIESA: Jurnal Inovasi Ekonomi Syariah dan Akuntansi
Volume 3, Nomor 6, November 2026
E-ISSN.: 3046-983X; P-ISSN.: 3046-9015, Hal. 66-80
DOI: https://doi.org/10.61132/jiesa.v3i6.2715
Tersedia: https://ejournal.areai.or.id/index.php/JIESA

Analisis Kegagalan Pasar pada Layanan Transportasi Online: Perspektif Eksternal dan Asimetri Informasi

An Analysis of Market Failure in Online Transportation Services: The Perspectives of Externalities and Information Asymmetry

Zarima Nikmatul Ramadhani[1*], Sarpini[2]
[1-2] Program Studi Ekonomi Syariah, Universitas Islam Negeri Profesor Kiai Haji Saifuddin Zuhri Purwokerto, Indonesia
Email: rimanikma01@gmail.com[1], sarpini@uinsaizu.ac.id[2]

**Penulis Korespondensi: rimanikma01@gmail.com[1]*

Abstract. *Online transportation services in Indonesia are often regarded as an innovation that improves market efficiency. However, efficiency at the level of individual transactions does not necessarily translate into social efficiency. This study analyzes market failure in online transportation services, focusing on negative externalities and information asymmetry, and conceptually examines how the two may reinforce each other. The study uses a descriptive-analytical qualitative approach based on secondary data: microeconomic and Islamic economic literature, official regulations, statistical publications, and partnership documents published by Gojek and Grab, complemented by an illustrative simulation for the urban area of Purwokerto. The analysis applies the private cost–social cost framework and the concepts of hidden information and hidden action. The analysis suggests that: (1) opaque algorithmic incentives are plausibly linked to drivers cruising or waiting without passengers, which may add to congestion and emissions; (2) information asymmetry regarding fare structures, commissions, and penalties weakens drivers' bargaining position within partnership arrangements; and (3) these two forms of market failure may form a feedback loop that fare and commission regulation alone cannot adequately address. The simulation is a conceptual illustration, not empirical evidence, and cannot be generalized to actual conditions in Purwokerto. This study contributes by integrating two forms of market failure into a single analytical framework and evaluating them through the principles of contractual justice and maqashid al-shariah. The findings suggest that regulatory policy should move beyond fare and commission control toward operational algorithmic transparency and the internalization of external costs, including in the implementing rules of Presidential Regulation No. 27 of 2026.*

Keywords: *Information Asymmetry; Islamic Economics; Market Failure; Negative Externalities; Online Transportation.*

Abstrak. Layanan transportasi online di Indonesia sering dipandang sebagai inovasi yang meningkatkan efisiensi pasar. Namun, efisiensi pada tingkat transaksi individual tidak otomatis menghasilkan efisiensi sosial. Penelitian ini menganalisis kegagalan pasar pada layanan transportasi online dengan fokus pada eksternalitas negatif dan asimetri informasi, serta menelaah secara konseptual bagaimana keduanya dapat saling memperkuat. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif-analitis berbasis data sekunder berupa literatur ekonomi mikro dan ekonomi Islam, regulasi Kementerian Perhubungan dan peraturan perundang-undangan terkait, publikasi statistik resmi, serta dokumen kemitraan yang dipublikasikan Gojek dan Grab, dengan ilustrasi simulasi sederhana pada konteks wilayah perkotaan Purwokerto. Analisis memakai kerangka biaya privat–biaya sosial dan kerangka informasi tersembunyi (hidden information dan hidden action). Hasil analisis menunjukkan bahwa (1) insentif algoritmik yang tidak transparan diduga mendorong pengemudi berkeliling atau menunggu tanpa penumpang sehingga berpotensi memperbesar kemacetan dan emisi; (2) asimetri informasi mengenai skema tarif, komisi, dan penalti melemahkan posisi tawar pengemudi dalam hubungan kemitraan; dan (3) kedua kegagalan tersebut berpotensi membentuk lingkaran umpan balik yang tidak tertangkap oleh pengaturan tarif dan komisi semata. Hasil simulasi merupakan ilustrasi konseptual, bukan bukti empiris, dan tidak digeneralisasi pada kondisi aktual Purwokerto. Penelitian ini berkontribusi dengan mengintegrasikan dua kegagalan pasar dalam satu kerangka analitis dan menilainya dengan prinsip keadilan akad dan maqashid syariah. Implikasinya, regulasi perlu bergeser dari pengendalian tarif dan komisi menuju transparansi algoritma yang operasional dan penginternalisasian biaya eksternal, termasuk dalam aturan turunan Perpres Nomor 27 Tahun 2026.

Kata Kunci: Asimetri Informasi; Ekonomi Islam; Eksternalitas Negatif; Kegagalan Pasar; Transportasi Online.

Naskah Masuk: 22 Agustus 2026; Revisi: 27 September 2026; Diterima: 30 Oktober 2026; Terbit: 06 November 2026

1. LATAR BELAKANG

Kehadiran gojek dan grab mengubah struktur pasar transportasi perkotaan di indonesia dalam waktu singkat. Model platform dua sisi mempertemukan pengemudi dan penumpang dengan biaya pencarian yang jauh lebih rendah dibanding angkutan konvensional (Rochet & Tirole, 2003; Parket et al., 2016). Dari sudut pandang ekonomi mikro standar, penurunan biaya transaksi seperti ini sering dibaca sebagai peningkatan kesejahteraan. Studi pada Uber di Amerika Serikat, misalnya memperkirakan surplus konsumen yang besar dari layanan semacam ini (Cohen et al., 2016), dan pengemudi mengalami utilisasi kendaraan yang lebih tinggi dibanding taksi konvensional (Cramer & Krueger, 2016). Namun, bukti dari Amerika Serikat juga menunjukan sisi lain: Heneo dan Marshall (2019) memperkirakan bahwa sedikitnya 40,8% jarak tempuh ride-hailing di Denver merupakan jarak tanpa penumpang, dan Erhardt et al. (2019) menemukan bahwa layanan semacam ini berkontribusi pada bertambahnya kemacetan di Francisco.

Namun, keberhasilan transaksi pada level privat tidak menjamin hasil optimal pada level sosial. Mankiw (2020) dan Pindyck dan Rubinfeld (2018) menegaskan bahwa pasar gagal mencapai alokasi efesien ketika biaya atau manfaat suatu transaksi tidak sepenuhnya ditanggung oleh pihak yang bertransaksi, atau ketika salah satu pihak memiliki informasi yang tidak dimiliki pihak lain. Layanan transportasi online memenuhi kedua kondisi tersebut sekaligus. Armada yang terus bertambah di ruas jalan yang terbatas menimbulkan kemacetan dan emisi yang dipikul masyarakat luas. Di sisi lain algoritma penentu tarif, penugasan order, bonus dan saksi dikuasai penuh oleh platform, sementara pengemudi dan penumpang hanya melihat hasil akhirnya (Fazriyah & Kasmawati, 2026; Rosenblat & Stark, 2016). Studi di Indonesia juga menunjukan bahwa struktur insentif, sistem peringkat dan suspensi otomatis membentuk ketidakpastian kerja bagi pengemudi ojek online (Wiratama et al., 2015; Sadipun et al., 2026).

Wilayah purwokerto, yang mencakup empat kecamatan, yaitu purwokwrto selatan, puwokerto timur, purwokerto barat, dan purwokerto utara, menarik dijadikan konteks. Wilayah ini merupakan bagian dari Kabupaten Banyumas dan berfungsi sebagai pusat pendidikan, perdagangan, dan layanan kesehatan di Banyumas dan sekitarnya, Kabupaten Banyumas dalam angka 2025 yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS), dengan populasi mahasiswa dan komuter harian yang besar. Pola permintaan yang terkonsentrasi pada kawasan kampus, stasiun, pasar dan rumas sakit menciptakan titik-titik padat yang rentan terhadap akumulasi pengemudi. Wilayah berukuran menengah semacam ini juga jarang dikaji, karena sebagian besar penelitian berfokus pada Jabodetabek; pernyataan ini didasarkan pada penelusuran literatur penulis sebagaimana dijelaskan pada bagian Metode.

Penelitian terdahulu cenderung memperlakukan eksternalitas dan asimetri informasi sebagai dua topik terpisah. Kajian eksternalitas berfokus pada kemacetan, jarak tempuh kosong dan polusi (Henao & Marshall, 2019; Erhardt et al., 2019), sedangkan kajian asimetri informasi dan manajemen algoritmik berfokus pada kendali platform atas pengemudi atau perlindungan konsumen (Rosenblat & Strak, 2016; Wiratama et al., 2025). Belum banyak kajian yang menunjukan bahwa keduanya berinteraksi: ketidaktransparan insentif (masalah informasi) memengaruhi perilaku pengemudi di jalan (sumber eksternalitas). Selain itu, kajian berbahasa Indonesia yang menilai kegagalan pasar transportasi digital melalui lensa ekonomi Islam masih jarang ditemukan, padahal prinsip kejelasan akad, larangan gharar, dan perlindungan kemaslahatan relevan langsung dengan isu tersebut, tetapi mengajukannya sebagai proposisi analitis yang dapat diuji pada penelitian lanjutan.

Regulasi di indonesia sejauh ini banyak bertumpu pada pengeaturan tarif dan batas komisi. Keputusan Menteri Pergubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 menggantikan kp 348 Tahun 2019 sebagai pedoman biaya jasa ojek online, sedangkan batas biaya layanan aplikasi sebesar 8% mulai berlaku pada 1 Juli 2026 dan kemudian dimuat dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tentang Perlindungan Ekosistem Transportasi Berbasis Platform Digital. Perpres tersebut juga memuat ketentuan tentang transportasi biaya, perjanjian kemitraan, dan hak pengemudi atas penjelasan penggunaan sistem algoritmik, tetapi aturan pelaksanaanya masih dalam penyusunan (JDIH Kementrian Perhubungan. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022). Jika kegagalan pasar bersumber dari struktur informasi dan insentif, pengaturan tarif dan komisi saja berisiko tidak menyentuh akar masalah, dan eksternalitas lalu lintas belum tentu tertangani oleh kewajiban transparansi yang berfokus pada hubungan platform-pengemudi. Pemahaman yang tepat atas mekanisme kegagalan menjadi prasyarat bagi desain kebijakan yang efektif.

Penelitian ini bertujuan (1) mengidentifikasi bentuk eksternalitas negatif dan asimetri informasi pada layanan transportasi online; (2) menganalisis dampaknya bagi pengemudi, penumpang, platform dan masyarakat; (3) menunjukkan interaksi antara kedua kegagalan tersebut; (4) merumuskan solusi berdasarkan teori ekonomi mikro dan prinsip ekonomi Islam.

2. KAJIAN TEORITIS

Kegagalan Pasar dan Eksternalitas

Kegagalan pasar terjadi ketika mekanisme harga tidak menghasilkan alokasi sumber daya yang efesien secara sosial. Eksternalitas adalah salah satu penyebab utamanya: biaya (atau manfaat) yang ditimbulakn suatu aktivitas dirasakan pihak ketiga yang tidak terlibat dalam transaksi (Mankiw, 2020). Pada eksternalitas negatif, biaya marginal sosial (marginal social

cost, MSC) melebihi biaya marginal privat (MPC), sehingga kuantitas yang diproduksi pasar lebih besar daripada kuantitas optimal sosial (Pindyck & Rubinfeld, 2018). Dalam transportasi, eksternalitas yang lazim meliputi kemacetan, emisi, kebisingan, dan risiko kecelakaan. Cooter & Ulen (2016) menambahkan bahwa solusi dapat berupa pajak korektif, pengaturan kuantitas, atau penegasan hak dan tanggung jawab yang memungkinkan negosiasi, dengan keterbatasan masing-masing ketika biaya transaksi tinggi dan pihak terdampak tersebar luas.

Asimetri Informasi

Stiglitz (2000) menunjukan bahwa informasi tidak sempurna bukan sekedar penyimpangan kecil dan model kompetitif, melainkan faktor yang mengubah sifat keseimbangan pasar. Dua bentuk utamanya adalah hidden information (seleksi merugikan) dan hidden action (risiko moral). Pada latform digital, pemilik platform memegang informasi yang jauh lebih lengkap tentang permintaan, pasokan, dan perilaku pengguna, serta merancang aturan yang membentuk kedua sisi pasar (Parker et al., 2016; Tirole, 2017). Rosenblat dan Stark (2016) mendokumentasikan bahwa pengemudi Uber tidak mengetahui bagaimana algoritma memutuskan penugasan dan tarif, sementara platform memiliki data rinci tentang mereka. Sundararajan (2016) meneyoroti bahwa ekonomi barbagi menggeser sebagian fungsi regulasi dan kepercayaan ke mekanisme reputasi dan data milik platform, yang tidak selalu dapat diaudit publik.

Pasar dan Dua Sisi

Rochet dan Tirole (2003, 2006) menjelaskan bahwa platform dua sisi menetapkan struktur harga yang tidak harus mencerminkan biaya masing-masing sisi, melainkan mempertimbangkan efek jaringan silang. Implikasinya, platform dapat mensubsidi satu sisi (misalnya promo penumpang) dan membebankan biaya pada sisi lain (komisi pengemudi). Subsidi tersebut dapat mendorong permintaan dan pada gilirannya menarik pasokan pengemudi berlebih jika kenaikan permintaan tidak dibarengi batas armada. Keadaan inilah yang menjadi jembatan antara struktur pasar dua sisi dan eksternalitas lalu lintas.

Perspektif Ekonomi Islam

Ekonomi Islam menilai efesiensi pasar tidak hanya dari kriteria Pareto, tetapi juga dari keadilan dan kemaslahatan. Chapra (2000) menekankan bahwa mekanisme pasar diterima selama berjalan pada kerangka keadilan, kejujuran, dan perlindungan hak pihak yang lemah. Karim, (2014) menguraikan bahwa pasar yang sehat menuntut keterbukaan informasi dan menolak penipuan serta ketidakjelasan (*gharar*). Dalam kerangka maqashid syariah, perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*), harta (*hifz al-mal*), dan lingkungan sebagai bagian dari kemaslahatan umum menjadi tolak ukur evaluasi kegiatan ekonomi (Auda, 2008).

Dari sisi akad, hubungan pengemudi dengan platform dalam penelitian ini dapat didekati melalui akad ijarah, yang syarat-syaratnya termasuk kejelasan ujrah dan manfaat, diatur dalam Fatwa DSN-MUI Nomor 112/DSN-MUI/XI/2017. Pemilihan ijarah merupakan pendekatan analitis penelitian ini tidak menetapkan kedudukan hukum hubungan kemitraan, yang di indonesia masih diperdebatkan dan dalam Perpres Nomor 27 Tahun 2026 tetap dinyatakan sebagai kemitraan.

Analisis Kritis Penelitian Terdahulu dan Posisi Penelitian Ini

Studi internasional tentang tranportasi berbasis aplikasi sebagian besar menyoroti efesiensi surplus konsumen (Cohen et al., 2016; Cramer & Krueger, 2016) atau kerentanan pekerja akibat pengendali algoritmik (Rosenblat & Stark, 2016). Kekuatan studi-studi ini adalah data transaksi dan perjalanan yang kaya, namun konteksnya adalah kota besar di negara maju dengan struktur regulasi yang berbeda, dan masing-masing jarang menautkan perilaku pengemudi dengan eksternalitas jalan melalui mekanisme informasi. Di Indonesia, Kajian tentang pengemudi ojek online cenderung berfokus pada ketenagakerjaan, kerentanan, dan resistensi digital (Wiratama et al., 2025). Kajian teoritis tentang platform menjelaskan struktur harga, tetapi tidak secara spesifik membahas dampak sosial di ruang kota (Rochet & Tirole, 2003; Parker et al., 2016). Kajian ekonomi Islam umumnya bersifat normatif tentang akad dan belum diterapkan pada analisis kegagalan pasar platform transportasi. Penelitian ini menempati celah di antara tiganya: menggabungkan eksternalitas dan asimetri informasi dalam satu kerangka konseptual, pada konteks menengah di Indonesia, dengan evaluasi normatif berbasis ekonomi Islam. Klaim kebaruan ini terbatas pada literatur yang berhasil ditelusuri penulis.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini berjenis kualitatif deskriptif-analitis dengan pendekatan studi pustaka dan analisis dokumen. Pendekatan ini dipilih karena tujuan penelitian adalah memahami mekanisme dan menguji konsistensi kerangka teoritis, bukan mengestimasi parameter statistik atau menguji hipotesis secara empiris.

Data sekunder berasal dari tiga kelompok: (a) buku teks ekonomi mikro dan ekonomi Islam serta artikel jurnal terbitan 2000-2026 tentang kegagalan pasar, eksternalitas, asimetri informasi, dan platform digital; (b) dokumen resmi, yaitu regulasi Kementrian Perhubungan dan Peraturan Perundang-undangan terkait (Kementrian Perhubungan, 2019, 2020; Presiden Republik Indonesia, 2026), serta publikasi statistik Badan Pusat Statistik (BPS) tentang transportasi dan kependudukan wilayah Banyumas; dan (c) dokumentasi digital berupa ketentuan layanan, informasi tarif, dan skema kemitraan pengemudi yang diplubikasikan Gojek dan Grab. Setiap tabel 1 dan 2 dicatat berdasarkan judul, penerbit, versi atau tanggal terbit, dan tanggal akses.

Tabel 1. Dokumen (b) Resmi dan Statistik.

No	Judul dokumen	Penerbit	Tahun	Keterangan
1.	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang pedoman perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Berbasis Plikasi.	Kementrian Perhubungan	2019	Regulasi awal; status hukum diferivikasi melalui JDIH.
2.	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022.	Kementrian Perhubungan	2022	Sudah dicabut oleh KP 667 Tahun 2022.
3.	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022.	Kementrian Perhubungan	2022	Berstatus berlaku pada halaman JDIH yang diperiksa.
4.	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1001 Tahun 2022.	Kementrian Perhubungan	2022	Perubahan atas KP 667 Tahun 2022; berstatus pada halaman JDIH.
5.	Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2026	BPS Kabupaten Banyumas	2026	Publikasi statistik kependudukan, transportasi, dan komunikasi.

Tabel 2. Dokumen (c) Digital Perusahaan.

No	Judul dokumen	Penerbit	Tahun	Tanggal akses
1.	Ketentuan penggunaa Gojek (Terms of Service), termasuk layanan GoRide	Gojek	2026	28 Oktober 2026
2.	Ketentuan layanan Grab Indonesia	Grab	2026	28 Oktober 2026
3.	Informasi kemitraan dan ketentuan bagi mitra pengemudi Gojek	Gojek	2026	28 Oktober 2026
4.	Informasi kemitraan dan ketentuan bagi mitra pengemudi Grab	Grab	2026	28 Oktober 2026

Teknik Pengumpulan Data

Dokumen dihimpun melalui penelusuran basis data jurnal (Google Scholar) situs resmi lembaga pemerintah, dan laman resmi platform dengan menggunakan kata kunci (*market failure*, *externality*, *information asymmetry*, *ride-hailing*, ojek online, *algorithmic management*, akad ijarah, dan maqashid syariah) pada periode Oktober 2026. Kriteria inklusi: relevan dengan tiga konsep inti, terbit 2000-2026, dan berasal dari sumber yang dapat diverifikasi. Kriteria inklusi: sumber tanpa identitas penerbit, opini tanpa rujukan, dan dokumen platform yang tidak dapat diakses publik. Dari 30 dokumen yang ditemukan, sebanyak 20 dokumen memenuhi kriteria inklusi dan dianalisis dalam penelitian ini.

Simulasi Ilustrasi

Karena data operasional platform (jumlah order, jarak tempuh kosong, rincian insentif) tidak dipublikasikan, penelitian ini menggunakan simulasi sederhana dengan asumsi eksplisit untuk wilayah Purwokerto. Asumsi ditetapkan sebagai berikut. Porsi jarak tanpa penumpang sebesar 30% ditempatkan ditengah rentang sensitivitas 10-50%; angka ini sengaja lebih rendah daripada estimasi minimal 40,8% pada study di denver (Henao & Marshall, 2019) karena kondisi wilayah purwokwrto belum diketahui. Tarif per kilometer mengacu pada atas zona I dalam KP 564 Tahun 2022 (Rp2.300 per km). Komisi platform dihitung pada 20% (sebelum 1

Juli 2026) dan 8% (setelah batas baru berlaku). Jumlah pengemudi, jarak harian, efesiensi bahan bakar, harga bensin, dan biaya perawatan merupakan asumsi peniliti. Angka simulasi bukan temuan empiris dan tidak boleh dibaca sebagai statistik aktual; fungsinya adalah memperlihatkan arah dan logika mekanisme. Seluruh asumsi dicantumkan agar dapat diuji ulang atau diganti dengan data lapangan pada penelitian lanjutan.

Teknik Analisis

Analisis memakai tiga langkah: (1) reduksi dan pengodean dokumen ke dalam dua tema, yaitu eksternalitas dan asimetri informasi dengan subkode eksternalits berupa kemcetan, jarak kosong, dan emisi, serta subkode asimetri informasi berupa algoritma tarif, penugasan, insentif, dan sanksi; (2) analisis komperatif antara perilaku privat dan hasil sosial menggunakan kerangka MPC-MSC serta kerangka hidden information dan hidden action; dan (3) triangulasi antara temuan literatur, ketentuan regulasi, dan ketentuan platform untuk menguji konsistensi. Penilaian normatif dilakukan dengan prinsip keadilan akad dan maqashid syariah. Hubungan antara insentif algoritmik dan eksternalitas diperlukan sebagai proposisi analitis, bukan hasil pengujian kasual.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini memaparkan hasil analisis dokumen dan penalaran konseptual. Seluruh uraian dan hubungan antara insentif algoritmik dan eksternalitas merupakan interpretasi analitis berdasarkan literatur dan dokumen yang dikaji; bagian ini bukan bukti empiris langsung tentang kondisi di Purwoerto.

Landasan Regulasi dan Struktur Kemitraan

Regulasi nasional mengatur tarif batas bawah dan batas atas per zona serta batas biaya layanan aplikasi. Keputusan Menteri Perhubungan KP 564 Tahun 2022 menggantikan KP Nomor 348 Tahun 2019 sebagai pedoman perhitungan biaya jasa ojek online. Wilayah Jawa di Jabodetabek, termasuk Purwokerto, berada dalam zona I dengan batas bawah Rp1.800 per km dan batas atas Rp2.300 per km (Kementrian Perhubungan, 2022). Mengenai komisi, batas potongan aplikator yang semula sekitar 20% diturunkan menjadi paling banyak 8% untuk layanan transportasi penumpang roda dua sejak 1 Juli 2026, dan ketentuan ini kemudian dimuat dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 (Presiden Republik Indonesia, 2026). Perpres tersebut juga mengatur perjanjian kemitraan yang memuat struktur biaya, mekanisme insentif, dan penggunaan sistem algoritmik, hak pengemudi atas informasi biaya, serta pusat pengaduan, sementara aturan pelaksanaanya ditargetkan rampung pada akhir 2026 (Regulasi nasional mengatur batas bawah dan batas atas tarif per zona serta biaya layanan aplikasi. Keputusan

Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 merupakan salah satu regulasi mengenai pedoman perhitungan biaya jasa ojek online, tetapi keputusan tersebut kemudian dicabut melalui KP 667 Tahun 2022. Oleh karena itu, ketentuan tarif perlu merujuk pada regulasi yang berlaku. Adapun informasi mengenai batas biaya layanan aplikasi sebesar 8% sejak 1 Juli 2026 dan ketentuan terkait pelindungan pengemudi perlu dicocokkan dengan naskah resmi peraturan yang menjadi dasar hukumnya sebelum dicantumkan sebagai fakta hukum dalam penelitian). Dengan demikian, ketentuan trasparansi sudah hadir pada tingkat norma, tetapi rincian operasionalnya, misalnya metrik apa yang wajib dilaporkan, belum final. Berdasarkan ringkasan penulis yang telaah, belum tampak ketentuan yang secara eksplisit menyasar eksternalitas lalu lintas seperti jarak kosong atau kepadatan armada (berdasarkan penelusuran terhadap penjelasan resmi Kementrian Perhubungan mengenai Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026, ketentuan yang dipublikasikan menekankan transparansi biaya, penggunaan sistem algoritmik, dan perlindungan pengemudi. Belum ditemukan keterangan eksplisit dalam sumber resmi yang ditelaah mengenai pengaturan khusus untuk mengurangi jarak kosong pengemudi atau kepadatan armada).

Hubungan antara platform dan pengemudi dinyatakan sebagai kemitraan. Secara formal pengemudi adalah mitra mandiri, namun kendali atas penetapan tarif dasar, algoritma penugasan, sanksi suspensi berada di tangan platform (Perjanjian Kemitraan Mitra Gojek pada bagian Ketentuan Penggunaan Aplikasi GoPartner untuk Mitra serta Ketentuan Layanan dan Kebijakan Grab Indonesia, khususnya bagian hubungan kemitraan, layanan, dan pembayaran). Struktur ini menempatkan pengemudi sebagai pihak yang menanggung biaya modal (kendaraan, bahan bakar, perawatan dan risiko pasar), sementara platform menguasai variabel yang paling menentukan pendapatan. Ketimpangan kendali inilah yang menjadi titik masuk analisis kedua kegagalan pasar.

Eksternalitas Negatif (Biaya Privat ke Biaya Sosial)

Pengemudi mengambil keputusan berdasarkan biaya privat: bahan bakar, perwatan, dann waktu. Kemacetan tambahan, emisi, dan risiko kecelakaan yang ditimbulkan satu kendaraan lagi di jalan tidak masuk dalam hitungan, padahal biaya tersebut ditanggung pengguna jalan lain dan warga sekitar. Secara teoritis, kondisi ini menghasilkan jumlah kendaraan aktif di atas tingkat sosial optimal (Pindyck & Rubinfeld, 2018). Simulasi ilustrasi berikut menunjukan skala persoalan pada situasi hipotesis di kawasan padat Purwokerto pada jam sibuk.

Tabel 3. Simulasi Ilustrasi Jarak Tempuh Tanpa Penumpang (asumsi peneliti, bukan data empiris).

Parameter (Asumsi Peneliti)	Nilai
Pengemudi aktif di kawasan simulasi	1.000 orang
Jarak tempuh harian per pengemudi	80 km
Porsi jarak tanpa penumpang	30% (24 km)
Total jarak tanpa penumpang perhari	24.000 km
Efisiensi sepeda motor	40 km per liter
Konsumsi BBM jarak kosong per hari	600 liter

Dalam skenario ini, 24.000 kilometer per hari ditempuh tanpa menghasilkan jasa angkut. Pengemudi menanggung biaya bahan bakar pada posi tersebut, tetapi tidak menanggung biaya kemacetan dan emisi yang ditimbulkan. Karena porsi 30% adalah asumsi, tabel 2 menyajikan analisis sensitivitas. Sekalipun satu kendaraan roda dua menyumbang dampak yang kecil, agregasinya pada ruas yang sempit, agregasinya pada ruang yang sempit, seperti disekitar stasiun, pasar, dan kampus, menjadi signifikan. Pergerakan kosong ini dalam argumen penelitian dipandang bersifat struktural, bukan kebetulan: pengemudi berkeliling atau menunggu di titik permintaan tinggi untuk memperbesar peluang menerima order. Perlu dicatat bahwa jarak kosong juga dapat dipicu faktor lain, seperti fluktuasi permintaan, hambatan pencocokan order, dan penggunaan beberapa aplikasi sekaligus, sehingga ketidaktransparan insentiff hanyalah salah satu penjelas yang masuk akal dalam diuji.

Tabel 4. Analisis Sensitivitas Porsi Jarak Tanpa Penumpang (asumsi peneliti: 1.000 pengemudi, 80 km per hari, 40 km per liter, Rp10.000 per liter, bukan data empiris).

Porsi Jarak tanpa Penumpang	Jarak tanpa Penumpang per Hari	Konsumsi BBM per Hari	Biaya BBM per hari
10%	8.000 km	200 liter	Rp2.000.000
30%	24.000 km	600 liter	Rp6.000.000
50%	40.000 km	1.000 liter	Rp10.000.000

Penelitian ini juga mencatat bahwa eksternalitas tidak hanya negatif. Layanan ini dapat menurunkan kebutuhan kepemilikan kendaraan pribadi bagi sebagian pengguna dan memperluas akses mobilitas, terutama bagi mahasiswa dan kelompok tanpa kendaraan. Namun, manfaat tersebut tidak serta menghapus armada; studi di Denver bahkan menemukan bahwa sebagian pengguna beralih dari transportasi umum, jalan kaki, atau sepeda (Henao & Marshall, 2019), meskipun konteks tersebut berbeda dengan Purwokerto. Hal ini sejalan dengan teori bahwa instrumen korektif perlu diarahkan pada sumber divergensi MPC dan MSC, bukan pada seluruh aktivitas.

Asimetri Informasi (Tiga Lapisan)

Informasi tentang Algoritma Tarif dan Penugasan

Pengemudi tidak mengetahui kriteria pembagian order, sehingga tidak dapat membedakan apakah sepinya order disebabkan permintaan rendah atau penyesuaian algoritma. Rrosenblat dan Stark (2016) menyebut kondisi ini sebagian kendali melalui ketidaktahuan. Dalam istilah Stiglitz (2000), terdapat hidden information di sisi pengemudi mengenai aturan main, dan hidden action di sisi platform yang dapar mengubah parameter tanpa pengawasan efektif.

Inforamsi tentang Komponen Biaya bagi Penumpang

Penumpang melihat harga akhir, tetapi tidak mengetahui proporsi tarif yang diterima pengemudi, biaya layanan, atau mekanisme lonjakan harga. Akibatnya penumpang sulit menilai kewajaran harga dan tidak dapat membandingkan secara tepat dengan alternatif.

Informasi Tentang Kualitas dan Keamanan

Platform memiliki data rekam jejak pengemudi, sedangkan penumpang hanya mengandalkan peringkat. Sistem peringkat mengatasi sebagian masalah seleksi merugikan, tetapi peringkat cenderung terkonsentrasi pada nilai tinggi sehingga daya pembedanya rendah, dan pengemudi yang menerima peringkat rendah menanggung sanksi tanpa kejelasan alasan (Kode Etik Mitra Pengemudi Grab yang mencantumkan rating rendah sebagai salah satu indikator kinerja yang dapat dikenai peringatan, penonaktifan akun sementara, hingga pengakhiran kemitraan; serta Cameron (2024) yang membahas penggunaan penilaian pelanggan dan sanksi terhadap pengemudi pada platform transportasi daring).

Tabel 5. Distribusi Informasi di Antara Pihak yang Terlibat (Analisis Pemulis Berdasarkan Dokumen Layanan dan Literatur).

Jenis informasi	Platform	Pengemudi	Penumpang
Logika penugasan dan insentif	Penuh	Terbatas	Tidak ada
Struktur biaya tarif dan komisi	Penuh	Sebagian	Terbatas
Data oermintaan dan pasokan real time	Penuh	Terbatas (peta panas)	Tidak ada
Rekam jejak pengemudi	Penuh	Persial	Terbatas (peringkat)

Pola ini menunjukan bahwa platform memiliki keunggulan informasi pada hampir semua dimensi. Keunggulan tersebut tidak otomatis disalahgunakan, tetapi ia memberi kemampuan dan insentif untuk memaksimalkan keuntungan platform pada titik yang tidak selalu selaras dengan kesejahteraan mitra atau masyarakat.

Interaksi Kedua Kegagalan (Lingkaran Umpan Balik)

Temuan utama penelitian ini adalah bahwa asimetri informasi dan eksternalitas membentuk lingkaran umpan balik. Mekanismenya dapat diuraikan sebagai berikut. Pertama, platform menggunakan insentif dan promo untuk menjaga ketersediaan armada dan menarik permintaan, sejkan dengan logika harga pasar dua sisi (Rochet & Tirole, 2003). Kedua, karena kriteria penugasan dan insentif tidak transparan, pengemudi menghadapi ketidakpastian pendapatan dan merespon dengan memperbanyak waktu daring dan menunggu di titik padat demi mengejar target bonus. Ketiga, perilaku ini menambah jarak kosong dan konsentrasi kendaraan di titik tertentu, yang memperbesar kemacetan dan emisi. Keempat, kemacetan menurunkan kecepatan dan jumlah perjalanan per jam sehingga pendapatan per jam pengemudi menurun, yang mendorong pengemudi bekerja lebih lama atau mengejar insentif lebih keras. Siklus kemudian berulang. Tautan kedua dan ketiga adalah bagian yang paling memerlukan pengujian empiris, misalnya melalui wawancara pengemudi atau data perjalanan.

Dengan demikian, eksternalitas bukan hanya akibat dari keputusan individu yang rasional, melainkan juga produk dari ketidaktransparan sistem insentif. di samping faktor lain seperti fluktuasi permintaan dan pencocokan order. Implikasinya penting: kebijakan yang hanya menetapkan batas tarif atau komisi mengatur harga, tetapi tidak mengubah struktur informasi dan insentif yang melahirkan perilaku tersebut. Bahkan, tarif batas bawah yang tinggi dapat menarik lebih banyak pengemudi ke pasar dan memperbesar kelebihan pasokan jika tidak disertai pengendalian armada. Argumen ini sejalan dengan peringatan Cooter dan Ulen (2016) bahwa intervensi harus menyasar sumber divergensi insentif. Pembatasan komisi menjadi 8% memang meningkatkan porsi pendapatan pengemudi, tetapi tidak dengan sendirinya mengubah logika penugasan dan insentif yang dibahas di atas.

Simulasi pendapatan pengemudi memperjelas dampak pada sisi privat. Untuk perjalanan 5 km dengan tarif ilustratif Rp2.500 per km, tarif perjalanan adalah Rp12.500. dengan komisi 20% (Rp2.500), pengemudi menerima Rp10.000. biaya bahan bakar dan perawatan diasumsikan sekitar Rp1.850 per perjalanan, sehingga pendapatan bersih sebelum biaya waktu menunggu adalah sekitar rp8.150. jika 30% waktu aktif dihabiskan tanpa penumpang, pendapatan bersih per jam aktif turun secara proposional, tetapi pengemudi tidak dapat memastikan berapa porsi tersebut akibat faktor permintaan dan berapa akibat keputusan algoritma. Ketidakpastian inilah yang menjadi wujud konkret asimetri informasi pada tingkat rumah tangga pengemudi. Perbandingan kedua skenario komisi menunjukkan bahwa pembatasan komisi menaikkan pendapatan per perjalanan, tetapi tidak menghilangkan ketidakpastian tersebut. Angka-angka di atas merupakan asumsi ilustratif dan perlu diganti dengan data lapangan.

Dampak Bagi para Pihak (Pengemudi, Penumpang, Platform, dan Masyarakat)

Pengemudi

Pengemudi menanggung risiko modal dan operasional, sementara kendali atas variabel utama pendapatan berada pada platform. Posisi tawar yang lemah ini dipertegas oleh sanksi suspensi yang dapat dijatuhkan tanpa penjelasan rinci.

Penumpang

Penumpang memperoleh kemudahan dan harga yang kompetentif, tetapi menghadapi ketidakjelasan komponen harga serta keterbatasan informasi kualitas. Manfaat ini dapat berkurang bila harga promo bersifat sementara dan kemudian diikuti kenaikan tarif ketika persaingan melemah.

Platform

Platform memperoleh keuntungan dari efek jaringan dan penguasaan informasi. Namun, kepercayaan jangka panjang bergantung pada persepsi keadilan, sehingga transparansi bukan semata beban, melainkan juga investasi reputasi.

Masyarakat

Pengguna jalan lain dan warga di sekitar titik padat berpotensi menanggung kemacetan, emisi, dan risiko keselamatan tanpa kompensasi. Besaran dampak ini belum dapat dipastikan tanpa data lapangan.

Solusi Berdasarkan Teori Ekonomi Mikro (Mengatasi Eksternalitas, Mengatasi Asimetri Informasi, dan Perspektif Ekonomi Islam)

Mengatasi Eksternalitas.

Pertama, penginternalisasian biaya melalui instrumen korektif, misalnya pembatasan jumlah armada aktif per zona atau pungutan zona padat berbasis waktu (pigouvian-type charge), yang pelaksanaanya perlu disesuaikan dengan kapasitas pemerintah daerah. Kedua, pengaturan titik tunggu (staging area) dan zona penjemputan di kawasan padat agar kendaraan tidak menumpuk di badan jalan. Instrumen ini sejalan dengan pendekatan pengaturan kuantitas dan hak penggunaan ruang yang dibahas Cooter dan Ulen (2016). Usulan ini bersifat kebijakan konseptual; kelayakan hukum dan kapasitas pelaksanaannya di tingkat daerah belum dikaji dalam penelitian ini.

Mengatasi Asimetri Informasi.

Pertama, kewajiban transparansi kompenen tarif, termasuk bagian yang diterima pengemudi kepada kedua sisi pasar. Kedua, kewajiban pemberitahuan dan penjelasan alasan atas suspensi atau penalti serta mekanisme banding yang dapat diakses. Ketiga, pelaporan berkala kepada regulator mengenai metrik agregat seperti rasio jarak kosong, rata-rata

pendapatan bersih, dan tingkat pembatalan, sebagai bentuk pengawasan atas hidden action platform (Stiglitz, 2000). Sebagian usulan ini selaras dengan arah Perpres Nomor 27 Tahun 2026 tentang transparansi biaya dan penggunaan algoritma; kontribusi penelitian ini adalah mengusulkan agar aturan pelaksananya juga memuat metrik yang menghubungkan transparansi dengan pengendalian eksternalitas, seperti rasio jarak kosong.

Perspektif Ekonomi Islam.

Pada level akad, hubungan pengemudi dan platform dapat dievaluasi dengan syarat ijarah yang menuntut kejelasan ujrah dan manfaat (Fatwa DSN-MUI Nomor 112/DSN-MUI/XI/2017). Ketidakjelasan algoritma yang menentukan pendapatan berpotensi mengandung unsur gharar karena pengemudi tidak mengetahui dasar perhitungan imbalan secara memadai (Karim, 2014). penilaian ini bersifat analitis dan bukan putusan fikih atas praktik platform tertentu. Pada level kemaslahatan, kemacetan dan emisi bertentangan dengan perlindungan jiwa dan lingkungan, sehingga pengendalian eksternalitas memiliki landasan normatif dalam maqashid syariah (Auda, 2008; Chapra, 2000).

Kebaruan, Kontribusi, dan Keterbatasan.

Kebaruan

Pertama, penelitian ini menunjukan secara analisi bahwa eksternalitas lalu lintas pada tranportasi online dipengaruhi oleh ketidaktransparan insentif platform, sehingga kedua kegagalan pasar dianalisis sebagai sistem dan bukan sebagai dua isu terpisah. Kedua, penelitian ini menerapkan kerangka tersebut pada konteks kota menengah di Indonesia yang masih jarang dikaji. Ketiga, penelitian ini menautkan analisis mikroenokomi dengan evaluasi akad dan maqashid syariah, sehingga menawarkan dasar normatif bagi desain kebijakan. termasuk bagi aturan turunan Perpres Nomor 27 Tahun 2026.

Kontribusi Praktisnya.

Kontribusi praktisnya adalah arah kebijakan yang bergeser dari pengendalian harga menuju transparansi dan penginternalisasian biaya eksternal. Adapun keterbatasan penelitian ini jelas: data utama bersifat sekunder, simulasi berbasis asumsi, dan belum ada pengujian empiris terhadap besaran jarak atau persepsi pengemudi di Purwokerto. Karena itu hasil ini bersifat penjelasan mekanisme, bukan estimasi. Penelitian lanjutan dapat melengkapinya dengan wawancara pengemudi, survei penumpang, atau data perjalanan yang diperoleh melalui kerja sama dengan platform atau dinas perhubungan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Layanan transportasi online mengandung dua kegagalan pasar utama, eksternalitas negatif muncul karena kemacetan, emisi, dan risko keselamatan tidak dihitung dalam biaya privat pengemudi dan platform. Asimetri informasi muncul karena platform menguasai informasi tentang algoritma tarif, penugasan, dan insentif yang tidak sepenuhnya diketahui pengemudi dan penumpang.

Dampaknya berbeda pada tiap pihak. Pengemudi menghadapi ketidakpastian pendapatan dan posisi tawar yang lemah, penumpang menghadapi ketidakjelasan komponen harga, platform memperoleh keunggulan informasi, dan masyarakat menanggung biaya sosial tanpa kompensasi. Kedua kegagalan tersebut saling memperkuat melalui lingkaran umpan balik antara ketidaktransparan insentif, perilaku pengemudi, dan kepadatan lalu lintas, sehingga pengaturan tarif saja tidak memadai.

Berdasarkan analisis konseptual, kedua kegagalan tersebut diduga saling memperkuat melalui lingkaran umpan balik antara ketidaktransparanan insentif, perilaku pengemudi, dan kepadatan lalu lintas, sehingga pengaturan tarif dan komisi saja belum memadai. Simulasi dalam penelitian ini hanya ilustrasi dan tidak membuktikan besaran dampak di Purwokerto.

Solusi perlu dua jalur: penginternalisasian biaya eksternal melalui pengelolaan armada dan ruang, serta transparansi algoritma, komponen tarif, dan prosedur sanksi yang operasional. Saran bagi pembuat kebijakan adalah memuat metrik seperti rasio jarak kosong dalam aturan pelaksana Perpres Nomor 27 Tahun 2026. Saran bagi peneliti selanjutnya adalah menguji lingkaran umpan balik secara empiris melalui wawancara, survei, atau data perjalanan. Prinsip kejelasan akad dan maqashid syariah memperkuat landasan normatif solusi tersebut.

DAFTAR REFERENSI

Auda, J. (2008). *Maqashid al-syariah as philosophy of Islamic law: A systems apporoach*. International Institute of Islamic Thought. https://doi.org/10.2307/j.ctvkc67tg

Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyumas. (2026). *Kabupaten Banyumas dalam angka 2026*. BPS Kabupaten Banyumas.

Chapra, M. U. (2000). *The future of economics: An islamics perspective*. The Islamic Fondation.

Cohen, P., Hahn, R., Hall, J., Levitt, S., & Metcalfe, R. (2016). *Using big to estimate consumer surplus: The case of Uber* (NBER Working Paper No. 22627). National Bureau of Economics Research. https://doi.org/10.3386/w22627

Cooter, R., & Ulen, T. (2016). *Law and economics* (6th ed.). Pearson.

Cramer, J., & Krueger, A. B. (2016). Disruptive change in the taxi business: The case of Uber. *American Economics Review, 106*(5), 177–182. https://doi.org/10.1257/aer.p20161002

Dewan Syariah Nasinoal Majelis Ulama Indonesia. (2017). *Fatwa Nomor 112/DSN-MUI/XI/2017 tentang Aakad Ijarah*.

Erhardt, G. D., Roy, S., Cooper, D., Sana, B., Chen, M., & Castiglione, J. (2019). Do transportation network companies decrease or increase congestion? *Science Advances, 5*(5), eaau2670. https://doi.org/10.1126/sciadv.aau2670

Fazriyah, A. N., & Kasmawati, Y. (2026). Pengaruh motivasi, kompensasi, dan stres kerja terhadap kinerja pengemudi ojek online: Studi pada pengemudi ojek online di Jakarta Selatan. *Maeswara: Jurnal Riset Ilmu Manajemen dan Kewirausahaan, 4*(4). https://doi.org/10.61132/maeswara.v4i4.2736

Gojek. (2025). *Ketentuan penggunaan aplikasi Gojek untuk mitra*.

Grab Indonesia. (2026). *Ketentuan layanan dan kebijakan Grab Indonesia*.

Henao, A., & Marshall, W. E. (2019). The impact of ride-hailing on vehicle miles traveled. *Transportation, 46*(6), 2173–2194. https://doi.org/10.1007/s11116-018-9923-2

Karim, A. A. (2014). *Ekonomi mikro Islami* (Edisi 5). Rajawali Perss.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi*.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat*.

Mankiw, N. G. (2020). *Principles of economic* (9th ed.). Cengage Learning.

Parker, N. G., Van Aldtyne, M. W., & Choudary, S. P. (2016). *Platform revolution: How networked markets are transforming the economy and how to make them work for you*. W. W. Norton.

Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2018). *Microeconomics* (9th ed.). Pearson.

Presiden Republik Indonesia. (2026). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2026 tentang pelindungan ekosistem transportasi berbasis platform digital*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026.

Rocheht, J. C., & Tirole, J. (2003). Platform competition in two-sided markets. *Journal of the European Economic Association, 1*(4), 9990–1029. https://doi.org/10.1162/154247603322493212

Rochet, J. C., & Tirole, J. (2006). Two-sided markets: A progress report. *The Journal of Economics, 37*(3), 645–667. https://doi.org/10.1111/j.1756-2171.2006.tb00036.x

Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algoritma labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers. *International Journal of Communication, 10*, 3758–3784.

Sadipun, et al. (2026). Hubungan antara gangguan muskuloskeletal dengan kemampuan kerja pengemudi ojek online di Kota Depok. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat dan Sosial, 4*(3). https://doi.org/10.59024/jikas.v4i3.2089

Stiglitz, J. E. (2000). The contributions of the economicson of information to twintieth century economics. *The Quarterly Journal of Economics, 115*(4), 1441–1478. https://doi.org/10.1162/003355300555015

Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The and of employment and the rise of crowd-based capitalism*. MIT Press.

Tirole, J. (2017). *Economics for the common good*. Princeton University Press. https://doi.org/10.2307/j.ctvc77hng