

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kerjasama pada hakikatnya mengindikasikan adanya dua pihak atau lebih yang berinteraksi atau menjalin hubungan-hubungan yang bersifat dinamis untuk mencapai suatu tujuan bersama. Disini terlihat adanya tiga unsur pokok yang selalu melekat pada suatu kerangka kerjasama yaitu unsur dua pihak atau lebih, unsur interaksi dan unsur tujuan bersama. Jika salah satu dari ketiga unsur itu tidak termuat pada suatu obyek yang dikaji, maka dapat dianggap bahwa pada objek tersebut tidak terdapat kerjasama.

Unsur dua pihak atau lebih biasanya menggambarkan suatu himpunan dari kepentingan-kepentingan yang satu sama lain saling mempengaruhi sehingga berinteraksi untuk mewujudkan suatu tujuan bersama. Jika hubungan atau interaksi itu tidak diwujudkan pada terpenuhinya kepentingan masing-masing pihak (kepentingan bersama) maka hubungan –hubungan dimaksud bukanlah suatu kerjasama . Disini terlihat bahwa suatu interaksi, sekalipun bersifat dinamis, tidak selalu berarti kerjasama. Atau suatu interaksi yang ditujukan untuk memenuhi kepentingan salah satu pihak tetapi merugikan pihak-pihak lain yang terlibat didalam proses interaksi itu, juga bukan suatu kerjasama. Kerjasama senantiasa menempatkan pihak-pihak yang berinteraksi itu pada posisi yang seimbang, serasi dan selaras.

Menciptakan kerjasama bukanlah sesuatu yang mudah atau datang dengan sendirinya. Kerjasama berbeda dengan harmoni. Kerjasama adalah upaya yang sengaja dilakukan oleh beberapa aktor untuk melakukan penyesuaian dan perubahan, agar bisa memperoleh hasil yang lebih optimal. Jadi, yang penting dalam kerjasama



adalah perlunya tindakan yang secara sadar dilakukan untuk mencapai tujuan bersama.

Tentu saja dari sisi pilihan rasional, kerjasama hanya akan berhasil apabila hasil dari kerjasama tersebut harus lebih berharga daripada hasil yang diperoleh dengan bekerja sendirian. Oleh karena itu, negosiasi untuk membentuk kerjasama tersebut harus didasarkan kepada alasan rasional semacam itu.

Untuk memulai sebuah kerjasama diperlukan kesamaan visi dari pihak-pihak terkait, maka visi kerjasama antara pemerintah daerah dengan berbagai pihak perlu dibangun sejak awal. Selama suatu kegiatan pembangunan memiliki dampak terhadap masyarakat maka pemerintah harus melibatkan masyarakat. Jika masyarakat tidak dilibatkan dan kemudian terjadi dampak negatif maka akan sulit untuk meminta bantuan kepada masyarakat dan mengajak mereka untuk menyelesaikan masalah ini bersama-sama.

Selain itu, akan lebih mudah bekerjasama jika sejak awal telah disepakati apa yang akan menjadi hak dan kewajiban setiap pihak. Sesuai dengan *logic of embeddedness* (cara berpikir yang membuka ruang sinergi dan kerjasama antara pemerintah, masyarakat dan bisnis), maka sebaiknya tiap pihak menyumbang sesuai dengan kemampuan dan keahlian mereka. Keuntungan kemudian dibagi sesuai dengan besarnya kontribusi yang diberikan oleh masing-masing pihak.

Saat seluruh prasyarat kerjasama telah dimiliki oleh pihak-pihak terkait maka tidak serta merta kerjasama akan terjalin. Diperlukan faktor-faktor teknis yang kemudian akan memungkinkan terjadinya kerjasama. Meskipun semua resources tersedia dan prasyarat kerjasama telah terpenuhi namun seringkali diperlukan setiap pihak untuk mengajukan inisiatif tentang kerjasama. Inisiatif ini diajukan kepada

pihak-pihak lain yang mungkin terkait dalam kerjasama. Setelah disetujui oleh pihak-pihak lain maka barulah proses negosiasi kerjasama terjadi.

Diatas kerangka kerjasama antar daerah ini harus dihindarkan gejala “egoisme regional” yang seringkali terbawa didalam proses penetapan bidang-bidang yang akan dikerjasamakan. Kesepakatan atas prinsip-prinsip kerjasama yang saling menguntungkan, kesepakatan tentang obyek yang dikerjasamakan, serta cara penanganannya, susunan organisasi dan personalia dari masing-masing pihak yang akan dilibatkan sebagai penanggungjawab dalam penanganan proyek itu dan kesepakatan tentang biaya serta jangka waktu kerjasama sudah harus tertuang dalam peraturan bersama yang disetujui oleh masing-masing pihak. Hal-hal tersebut diatas sangat perlu disepakati sebagai landasan bagi penyusunan rencana proyek yang memuat detail-detail dari kerjasama yang akan dilaksanakan. Dengan demikian diharapkan agar proses pelaksanaan dari rencana tersebut dapat senantiasa berjalan lancar.

Kerjasama yang dilakukan antar daerah harus bisa mengidentifikasi apa yang menjadi keunggulan kompetitif maupun keunggulan komparatif dari masing-masing daerah yang bekerjasama, baik itu keunggulan Sumber Daya Manusia (SDM), maupun Sumber Daya Alam yang dimiliki. Sehingga kerjasama akan membentuk sebuah mekanisme ketergantungan antar daerah yang bersifat positif dan dapat saling memperkuat serta melengkapi. Kemampuan daerah dalam membangun jaringan (networking) dapat dimanfaatkan untuk memajukan daerah dan akan berdampak pada peningkatan kesejahteraan rakyat daerah.

Dari uraian-uraian diatas terlihat adanya dua motivasi utama bagi perwujudan suatu kerangka kerjasama antar daerah, yaitu :

*Pertama* : Sebagai usaha untuk mengurangi kemungkinan adanya kemajuan pembangunan yang pesat disatu daerah dengan membawa akibat destruktif terhadap daerah-daerah sekitarnya, langsung maupun tidak langsung. Dalam hubungan ini titik berat perhatian ditujukan pada usaha untuk mewujudkan keserasian perkembangan wilayah dari daerah-daerah yang berdekatan.

*Kedua* : sebagai usaha untuk memecahkan masalah bersama dan atau untuk mewujudkan tujuan bersama terhadap bidang-bidang tertentu. Dalam hubungan ini titik berat perhatian terletak pada usaha untuk mewujudkan tujuan-tujuan bersama, terlepas dari kenyataan apakah daerah-daerah itu secara geografis berdekatan atau tidak. Jadi motivasi yang pertama dibentuk melalui kenyataan tidak seimbangny kemampuan daerah yang satu terhadap yang lain, sehingga perlu langkah-langkah penyesuaian. Motivasi yang kedua dibentuk melalui kesadaran bahwa suatu tujuan tertentu yang hendak diwujudkan tidak mungkin tercapai secara berdaya guna dan berhasil guna tanpa melalui kerjasama antar daerah.

Dengan membangun kerjasama, daerah akan semakin kuat posisinya dalam menghadapi berbagai kepentingan diluar kepentingan daerah yang akhirnya menjamin kepentingan daerah dan masyarakat daerah tidak terlindas oleh kepentingan lain. Ada beberapa alasan mengapa kerjasama antar daerah diperlukan, yakni :

1. Manajemen konflik antar daerah;

Kerjasama Antar Daerah dapat menjadi forum interaksi dan dialog antar aktor utama daerah yang akan meningkatkan pemahaman pada permasalahan daerah tetangga dan meningkatkan toleransi.

2. Efisiensi dan standarisasi pelayanan;

Selain adanya perbedaan kebutuhan daerah otonom, pasti ada persamaan permasalahan dan potensi. Terdapat beberapa jenis kegiatan yang akan lebih

efektif dan efisien apabila dilakukan secara terintegratif antar daerah, seperti dalam; Kerjasama penyediaan pelayanan umum. Misalnya penyediaan sarana air bersih bagi daerah yang tidak mempunyai sumber air bersih akan lebih efisien apabila dilakukan kerjasama dengan daerah yang mempunyai sumber air bersih.

### 3. Kerjasama Pengembangan Ekonomi;

Wilayah pengembangan ekonomi tidak selalu sama dengan wilayah administratif. Seringkali terjadi, pengembangan ekonomi suatu wilayah tidak bisa maksimal karena wilayah yang mencakup beberapa teritori daerah otonom. Apabila tidak ada kerjasama yang jelas maka perkembangan wilayah ini menjadi tidak maksimal, untuk itu perlu dibentuk misalnya sebuah badan otorita ekonomi yang akan menangani dan mengembangkan wilayah secara terintegratif.

### 4. Kerjasama Pengelolaan Lingkungan

Wilayah pelestarian lingkungan juga tidak selalu sama dengan teritori administratif. Misalnya daerah aliran sungai (DAS) selalu melintasi beberapa daerah yang secara administratif berbeda. Tanpa ada kerjasama antar daerah penanganan DAS ini akan terbengkalai dan menimbulkan berbagai permasalahan.

Pembangunan Terminal Purabaya merupakan ide dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur, sesuai dengan surat Persetujuan Gubernur Nomor 645.7/9605/210/82, kemudian lahir sebagai hasil kerjasama antara Pemkot Surabaya dan PemKab Sidoarjo : Surabaya akan membangun terminal penumpang skala regional yang berada di wilayah Sidoarjo, sementara Sidoarjo akan membangun kargo terminal yang juga dimanfaatkan bersama. Ini adalah *trade off* dari perjanjian antara kedua daerah, selain detail persetujuan lain untuk masing-masing terminal. Belakangan, terminal kargo itu tidak dibangun oleh Sidoarjo.

Dukungannya mengalir, tidak saja dari kedua Kepala Daerah beserta legislatifnya, tetapi juga dari gubernur kala itu ( Sunandar Priyosudarmo). Pembagian tugas dilakukan, pembiayaan pembangunan terminal termasuk pembebasan tanahnya ditanggung oleh Pemkot Surabaya. Pembebasan tanah melalui Panitia Pembebasan Tanah Untuk Negara Pemkab Sidoarjo, Bupati Sidoarjo ikut turun tangan untuk mempelancar proses pembebasan tanah.

Dalam proses pembangunan, seorang pengawas proyek dari Pemkab Sidoarjo dilibatkan untuk melahirkan rasa memiliki terminal dari pihak Sidoarjo. Pedoman operasionalisasi terminal, termasuk penetapan retribusi dan pajak, menggunakan Perda Pemkab Sidoarjo. Penetapan Perda retribusi terminalpun berlangsung cepat sebagai manifestasi dukungan politis dari legislatif kedua belah pihak.

Dilain pihak, dukungan dari provinsi muncul dalam bentuk monitoring yang intens untuk melihat perkembangan sekaligus memberikan solusi atas masalah yang timbul. Bahkan menjelang akhir proyek, Pemprov Jatim berinisiatif memperbaiki jalan lingkungan, termasuk *fly over* Waru. Nama **Purabaya** sendiri diusulkan oleh Bupati Sidoarjo (waktu itu) Edi Sunyoto dan disetujui oleh Walikota Surabaya Purnomo Kasidi, yang diambil dari kata *Gapura* yang berarti *pintu gerbang* dan *Baya* yang berarti *Surabaya*. Dengan demikian, **Terminal Purabaya** berarti **Pintu Gerbang Surabaya**.

Implementasi Keputusan Bersama tentang Pengelolaan Terminal Purabaya yang telah disepakati pada tahun 1991 dengan pembagian hasil 30 % untuk biaya operasional, 30 % untuk Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan 40 % untuk Pemerintah Kota Surabaya dianggap belum optimal karena Perjanjian tersebut lebih menguntungkan Kota Surabaya dan Kabupaten Sidoarjo harus menanggung dampak sosial yang lebih besar (kriminalitas, polusi, banjir, PKL, dsb). Disamping itu dalam pengelolaan Terminal Purabaya, Pemerintah Kota Surabaya dianggap tidak transparan karena Pemerintah Kabupaten Sidoarjo tidak dilibatkan (Jawa Pos, 15 Maret 2006).

Pembangunan Terminal Purabaya merupakan terobosan sejarah. Terminal ini lahir sebagai implementasi konsep pembangunan regional kawasan Gerbangkertosusila. Yakni, pembangunan wilayah tidak dikembangkan secara sektoral, tetapi secara integral antara Gresik, Bangkalan, Surabaya, Sidoarjo dan Lamongan dalam satu kawasan. Masing-masing Pemerintah Daerah, bahu membahu, saling berbagi tugas membangun fasilitas-fasilitas publik bersinergi. Setiap daerahpun tidak perlu membangun sendiri-sendiri infrastruktur publik yang dapat digunakan bersama.

Terminal Purabaya berada di desa Bungurasih, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo merupakan Terminal Angkutan Umum. Perjanjian Kerjasama Terminal Angkutan Umum dan Cargo dilaksanakan pada tanggal 2 September 1982 dan ditindaklanjuti dengan Keputusan Bersama Walikotamadya KDH II Surabaya dan Bupati KDH II Sidoarjo tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang Umum Antar Kota Nomor 30 Tahun 1991 Nomor 32 Tahun 1991 pada tanggal 11 Maret 1991. Pada awal kerjasama dimaksud Kota Surabaya bertanggungjawab terhadap pembiayaan pembebasan tanah sedangkan Kabupaten Sidoarjo membantu sepenuhnya pelaksanaan pembebasan tanah dimaksud. Modal investasi untuk pembangunan tersebut terdiri dari :

- Pinjaman Pemerintah Pusat;
- APBD Kota Surabaya.

Yang menjadi bahasan serius adalah masalah bagi hasil pendapatan. Selama ini, dari pendapatan Purabaya, Sidoarjo mendapat bagian jauh dibawah Surabaya. Berdasar perjanjian yang dibuat pada awal pengoperasian Purabaya (1991), 10 tahun pertama, Sidoarjo mendapat 20 % dan Surabaya mendapat 80 %. Kemudian 10 tahun berikutnya, Sidoarjo mendapat 30% dan Surabaya 70 % (pendapatan Purabaya Th

2005 sebesar 6,17 miliar). Tapi karena menganggap modal Surabaya yang ditanamkan untuk investasi Purabaya sudah balik, Sidoarjo meminta sharing pendapatan 50 : 50. Perkembangan terbaru, Pemprov ikut dilibatkan dengan pembagian pendapatan 40 : 40 : 20. Surabaya dan Sidoarjo 40%, sedangkan Pemprov 20 %. Masalah ini juga merupakan salah satu pemicu mengapa Surabaya ingin membangun terminal sendiri. Sebab, mereka merasa bahwa seluruh aset yang ada di Purabaya adalah milik Surabaya, sementara Sidoarjo hanya ketempatan. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 1 dibawah ini.

Tabel 1 : Pendapatan dan Pembiayaan Terminal Purabaya

TAHUN	PENDAPATAN (100%)	PENDAPATAN Bagian Sidoarjo (30%)	PENDAPATAN Bagian Surabaya (70%)	BELANJA (Listrik/Air, Pemeliharaan, Penertiban dan Karcis)	SELISIH (4-5)	KET
1	2	3	4	5	6	7
2004	6,702,259,163	2,010,677,749	4,691,581,414	2,878,330,380	1,813,251,034	
2005	6,170,374,098	1,851,112,229	4,319,261,869	2,210,017,974	2,109,243,895	
2006	5,135,973,754	1,540,792,126	3,595,181,628	3,891,007,624	(295,825,996)	
2007	4,413,950,613	1,324,185,184	3,089,765,429	3,746,876,308	(657,110,879)	
2008	4,611,952,931	1,383,585,879	3,228,367,052	4,381,783,496	(1,153,416,444)	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2009

Menurut Pemerintah Kota Surabaya terjadinya permasalahan pengelolaan Terminal Purabaya disebabkan ketidak konsistenan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dalam penyusunan Rencana Umum Tata Ruang (RUTRW) di Kawasan Bungurasih yang diperuntukkan sebagai daerah pemukiman. Dalam RUTRW dijelaskan pula bahwa dalam radius 100m dari jalan arteri desa diperbolehkan bagi Jasa Perdagangan. Disamping itu dalam penarikan retribusi Terminal Purabaya, Pemerintah Kota Surabaya mengacu pada Perda Kabupaten Sidoarjo. Dilain pihak dalam kaca mata



Kabupaten Sidoarjo, dalam pengelolaan terminal Purabaya, Pemerintah Kota Surabaya dianggap tidak tranparan karena tidak melibatkan Kabupaten Sidoarjo.

Dampak dari permasalahan pengelolaan Terminal Purabaya antara Pemerintah Kota Surabaya dengan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo, menyebabkan masing-masing pihak mempunyai gagasan untuk membangun Terminal Pengganti di daerah masing-masing, Pemerintah Kota Surabaya berkeinginan membangun Terminal di Daerah Pagesangan. Demikian pula Pemerintah Kabupaten Sidoarjo mempunyai keinginan yang sama.

Perlu digarisbawahi bahwa kebijakan desentralisasi di Indonesia tahun 1999 dilaksanakan bersamaan dengan kebijakan demokratisasi yang terutama ditandai dengan pengenalan sistem multipartai, pemilu yang jujur dan adil, serta kebebasan politik yang meluas dimasyarakat. Oleh karena itu, otonomi yang dimiliki oleh daerah sebagai akibat dari kebijakan desentralisasi akan dijalankan oleh para politisi daerah yang merupakan produk dari proses demokratisasi. Konsekuensinya, logika penyelenggaraan pemerintahan daerah yang sangat teknokratis selama orde baru kemudian bergeser ke logika politis yang dikendalikan oleh para politisi hasil pemilu yang jujur dan adil pada tahun 1999. Dinamika politik inilah yang ikut memberikan kontribusi besar terhadap munculnya serangan balik terhadap otonomi daerah. Kekecewaan terhadap penyelenggaraan otonomi daerah mulai muncul dipermukaan dan menjadi bahan pembicaraan di hampir semua kalangan masyarakat dipertengahan Tahun 2001.

Pertama, meluasnya sinisme dan pesimisme terhadap profile keanggotaan DPRD yang berpendidikan rendah, tidak berpengalaman dalam berpemerintahan bahkan sangat miskin dari pengalaman berorganisasi. Selain itu, anggota DPRD juga dicitrakan sebagai " orang jalanan" yang selama pemerintahan Orde Baru menjadi

oposisi pemerintah. Penilaian semacam ini dilandaskan pada logika teknokratis yang tertanam selama pemerintahan orde baru tatkala melihat profesionalisme penyelenggaraan pemerintahan. Penilaian terhadap kapasitas institusi politik seperti DPRDpun digunakan kriteria teknokratis, seperti pendidikan formal, kesesuaian pendidikan dengan pekerjaan, pengalaman dalam organisasi formal dan sejenisnya. Dengan kata lain, parameter birokrasi digunakan untuk menilai institusi organisasi.

Kedua, meluasnya sinisme dan kekhawatiran terhadap munculnya raja-raja kecil didaerah. Yang dimaksud dengan raja-raja kecil ini adalah para Kepala Daerah yang mempunyai otonomi politik yang luas dan terbebas dari pengawasan pemerintah pusat dan pengawasan publik. Opini publik yang berkembang saat itu menggambarkan Kepala Daerah bisa menjalankan pemerintahan menurut selera pribadi. Hal ini bisa terjadi karena demokrasi ditingkat daerah yang sangat lemah, pengawasan masyarakatpun masih sangat lemah. Selain itu, dalam pandangan umum saat itu, menjamurnya raja-raja kecil didaerah juga dikarenakan pemerintah pusat tidak berhak lagi mengawasi jalannya pemerintahan daerah. Padahal, kalau dilihat dalam UU tentang Pemerintahan Daerah, hal ini tidak sepenuhnya benar. Justru pemerintah pusatlah yang tidak percaya diri untuk melakukan pengawasan karena legitimasi politiknya yang rendah.

Ketiga, kinerja pemerintahan dan pelayanan publik yang rendah yang kemudian dituduhkan kepada otonomi daerah sebagai penyebabnya. Sebagaimana kita ketahui, krisis moneter dan ekonomi yang mulai melanda Indonesia di akhir tahun 1997 telah memperburuk kinerja pemerintahan dan pelayanan publik. Krisis politik yang terjadi dipertengahan tahun 1998 sampai awal tahun 2000an semakin memperburuk kinerja tersebut. Pada saat yang seperti inilah kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah dijalankan, yaitu tatkala kapasitas pemerintah pusat, pemerintah

daerah, pelaku ekonomi dan masyarakat luas sedang terpuruk. Oleh karena itu, walaupun hubungan sebab-akibatnya tidak terlalu tegas, tetapi karena terjadi pada saat yang bersamaan, maka keterpurukan kinerja pemerintahan dan pelayanan publik dikaitkan secara tegas sebagai akibat dari implementasi kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah.

Namun, diluar fungsi sebagai kelompok kepentingan, ada kebutuhan yang sangat mendesak dari masing-masing daerah untuk tetap membangun koordinasi lintas spasial dan wilayah administrasi pemerintahan untuk merespon masalah perkotaan *borderless* dan semakin kompleks. Kesadaran untuk bekerjasama ini muncul tatkala masing-masing daerah dihadapkan dengan persoalan riil dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Sebagai daerah otonom, kabupaten/kota wajib melaksanakan kewenangan dibidang pekerjaan umum, kesehatan, pendidikan dan kebudayaan, pertanian, perhubungan, industri dan perdagangan, penanaman modal, lingkungan hidup, pertanahan, koperasi dan tenaga kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 11 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 1999. Namun dalam kenyataannya ada beberapa bidang kewenangan wajib itu yang pengelolaannya bersifat lintas wilayah administrasi pemerintahan yang ada.

Oleh karena itu, masing-masing daerah otonom menganggap perlu untuk melakukan koordinasi dan kerjasama dalam pelaksanaannya sehingga akan tercapai suatu standarisasi dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Secara spesifik kerjasama ini bertujuan untuk mewujudkan keserasian pembangunan yang bertumpu pada laju pertumbuhan antar daerah dikawasan yang bersangkutan. Pola yang semacam ini bisa menggambarkan kerjasama antar daerah yang bertetangga.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apa saja permasalahan yang timbul dalam hubungan kerjasama antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengelolaan Terminal Purabaya? Mengapa timbul permasalahan tersebut?
2. Bagaimana permasalahan tersebut diatasi oleh masing-masing pihak yaitu Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan Pemerintah Kota Surabaya? Apa peran Pemerintah Provinsi dalam ikut mengatasi permasalahan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan Latar Belakang dan Perumusan Masalah sebagaimana yang dikemukakan diatas, tujuan yang diharapkan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh pengetahuan deskripsi tentang (1) hubungan kerjasama antara pihak Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengelolaan Terminal Purabaya, untuk mengetahui juga permasalahan yang menyebabkan renggangnya hubungan kerjasama antara kota Surabaya dengan Kabupaten Sidoarjo (2) Untuk mengetahui sejauhmana upaya penyelesaian yang diambil oleh kedua belah pihak dalam penyelesaian Tarik menarik kepentingan pengelolaan Terminal Purabaya dan ingin mempelajari sejauhmana peranan Provinsi Jawa Timur dalam Pengelolaan Terminal Purabaya

## **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah :

**a. Manfaat Personal :**

Dalam penelitian ini pada dasarnya mencoba untuk memberikan suatu gambaran tentang Kerjasama Antar Daerah perlu dilaksanakan. Tetapi gambaran yang diberikan bukan sekedar untuk membeberkan Kerjasama Antar Daerah semata tetapi juga untuk memberikan gambaran tentang fungsi dari Kerjasama Antar Daerah baik untuk Pihak Pemerintah Provinsi maupun pihak Pemerintah Kabupaten/Kota yang ada di Wilayah Provinsi Jawa Timur.

**b. Manfaat Sosial :**

Persoalan ini sangat berguna untuk memberikan gambaran kepada para aktor-aktor di Pemerintah Kabupaten Sidoarjo – Kota Surabaya serta masyarakat luas lainnya khususnya yang ada di GERBANGKERTOSUSILA tentang bentuk Kerjasama Antar Daerah antara kedua otoritas tersebut. Selain itu, deskripsi atau penggambaran bentuk Kerjasama Antar Daerah tersebut dapat memberikan masukan bagi studi-studi yang berkaitan dengan masalah-masalah ekonomi-politik maupun studi-studi yang memiliki kemiripan dengan studi ini.

**c. Manfaat Ilmu :**

Dengan terselesaikannya konflik pengelolaan Terminal Purabaya-Bungurasih secara baik dapat menjadi bahan rujukan dalam menangani kasus-kasus yang serupa dimana Provinsi Jawa Timur memiliki 38 Kabupaten/Kota yang saling berbatas dimana masing-masing Daerah Kabupaten/Kota tersebut menginginkan kemajuan bagi daerahnya namun disisi lain dalam pembangunan daerah yang bersangkutan masing-masing Kabupaten/ Kota tersebut tidak mampu menyampingkan ego kedaerahannya.

Kerjasama Antar Daerah : Studi tentang Pengelolaan Terminal Purabaya- Bungurasih menggunakan teori konflik, dimana kita ketahui dari konflik yang ada antara

Kabupaten Sidoarjo – Kota Surabaya akan menimbulkan konsesus-konsesus dan negosiasi untuk penyelesaian konflik tersebut.