



ANALISIS RINGKAS CEPAT

KAJIAN TERHADAP PERATURAN MENTERI KEUANGAN NOMOR 89 TAHUN 2023

Pengarah

Penanggungjawab

Penulis

: Dr. Inosentius Samsul, S.H., M.Hum.

: Dr. Ari Muliarta Ginting, S.E., M.S.E.

: Robby Alexander Sirait, S.E., M.E.

Dwi Resti Pratiwi, S.T., MPM.

Adhi Prasetyo Satriyo Wibowo, S.M, M.A.P.

Emillia Octavia, ST.,M.Ak

I. DASAR HUKUM

Pasal 17 ayat (1), (2) dan (3) Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur mengatur bahwa pemerintah dapat memberikan jaminan terhadap Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam bentuk penjaminan infrastruktur dengan memperhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian risiko keuangan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Penjaminan Infrastruktur adalah pemberian jaminan atas kewajiban finansial PJPB untuk membayar kompensasi kepada Badan Usaha saat terjadi risiko infrastruktur sesuai dengan alokasi yang disepakati dalam perjanjian KPBU yang menjadi tanggung jawab PJPB. Penjaminan infrastruktur dilaksanakan oleh PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) sebagai *single window policy*. Apabila cakupan kebutuhan penjaminan melewati kapasitas PT PII, maka akan dilakukan penjaminan bersama antara Kementerian Keuangan dengan PT PII. Aturan lebih lanjut terkait pemberian jaminan tersebut diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.

Salah satu jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan mekanisme KPBU adalah infrastruktur transportasi. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) merupakan pembangunan infrastruktur yang dijalankan pemerintah sejak 2015 dengan skema *business to business (B-to-B)*, sesuai dengan Pasal 4 Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Beleid tersebut mengatur bahwa pendanaan pembangunan KCJB tidak menggunakan APBN dan tidak mendapatkan penjaminan dari pemerintah.

Pada Oktober 2021, pemerintah melakukan perubahan atas beleid tersebut dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Terbitnya Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 berimplikasi pada perubahan skema pendanaan KCJB dari *business to business* menjadi KPBU. Pasal 3A ayat (2) huruf b angka 2 dan Pasal 4 ayat (3) huruf b mengatur bahwa pemerintah dapat memberikan penjaminan atas kewajiban pimpinan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bersumber dari APBN. Pengaturan dalam pasal tersebut merupakan landasan hukum pemberian jaminan oleh pemerintah kepada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) selaku pimpinan konsorsium BUMN dalam proyek pembangunan KCJB.

Berdasarkan hal di atas, terbitnya Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Penjaminan Pemerintah Untuk Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta Dan Bandung (PMK Nomor 89 Tahun 2023) memiliki **landasan hukum untuk melaksanakan pemberian jaminan atas keseluruhan dari kewajiban finansial PT KAI terhadap kreditur berdasarkan perjanjian pinjaman.**



II. URGENSI PEMBERIAN PENJAMINAN PEMERINTAH UNTUK KCJB

Pada awal perencanaan pembangunan infrastruktur KCJB, Pemerintah menjanjikan bahwa pembangunan infrastruktur ini akan dibangun tanpa menggunakan APBN dan tidak ada penjaminan dari Pemerintah. Pemerintah menjanjikan bahwa infrastruktur ini sepenuhnya diserahkan kepada BUMN untuk kemudian dilakukan secara B-to-B. Atas kebijakan ini, Pemerintah menyetujui proposal penawaran pembangunan proyek KCJB yang diajukan China karena memiliki banyak keunggulan. Pertama, tawaran nilai proyek USD5,5 miliar atau lebih rendah dari tawaran Jepang sebesar USD6,2 miliar. Kedua, China tidak meminta adanya jaminan Pemerintah maupun pembiayaan dari APBN. Bahkan China menjanjikan tarif dan *cost overrun* yang nanti menjadi tanggung jawab *joint venture company*.

Seiring berjalannya pembangunan, proyek ini mengalami pembengkakan biaya dan gagal memenuhi target penyelesaiannya. Dalam menyelamatkan kegagalan proyek ini, pemerintah pada akhirnya turun tangan agar proyek ini dapat terlaksana. Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021. Dalam Peraturan Presiden tersebut, pemerintah menugaskan PT KAI menjadi pimpinan konsorsium BUMN menggantikan PT Wijaya Karya sekaligus menyepakati dan menetapkan langkah yang diambil untuk mengatasi masalah kenaikan dan/atau perubahan biaya (*overrun*). Dalam hal ini, pemerintah menetapkan bentuk dukungannya yang meliputi: (i) rencana penyertaan modal negara kepada pimpinan konsorsium BUMN untuk keperluan proyek kereta cepat antara Jakarta dan Bandung; dan (ii) pemberian penjaminan pemerintah atas kewajiban pimpinan konsorsium BUMN.

Kemudian Menteri Keuangan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89 Tahun 2023 sebagai dasar hukum pelaksanaan dukungan pemerintah dalam bentuk pemberian jaminan atas kewajiban pimpinan konsorsium BUMN. Dukungan pemerintah melalui penjaminan pemerintah **diperlukan sebagai *leveraging* untuk memperoleh pembiayaan**. Pemberian jaminan ini diberikan pemerintah atas keseluruhan dari kewajiban finansial PT KAI terhadap kreditur berdasarkan perjanjian pinjaman. Penjaminan ini juga bertujuan untuk **memberikan kepastian keamanan dana yang diinvestasikan dalam mendukung percepatan pembangunan infrastruktur**. Namun, penjaminan tersebut harus diberikan dengan tetap menjalankan **prinsip kehati-hatian dan tetap mempertimbangkan kondisi keuangan negara, serta Kementerian Keuangan wajib melakukan pemantauan berkala dan pengelolaan risiko secara hati-hati** atas perkembangan proyek dan kondisi keuangan PT KAI yang mendapat penjaminan.

III. EMPIRIS PEMBERIAN PENJAMINAN PEMERINTAH

Praktik pemberian penjaminan terhadap pembangunan infrastruktur dengan skema KPBU sudah pernah dilakukan sebelumnya. Berikut beberapa pembangunan infrastruktur yang memperoleh dukungan Pemerintah melalui pemberian penjaminan:

- a. **Jaminan Percepatan Infrastruktur Ketenagalistrikan.** Pemerintah telah memberikan penugasan kepada PT PLN dalam rangka mendorong peningkatan infrastruktur ketenagalistrikan berdasarkan Peraturan Presiden No. 4 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan. Penugasan dilakukan melalui skema swakelola oleh PT PLN dan kerjasama dengan penyedia tenaga listrik, yaitu dengan melakukan kerjasama dengan anak perusahaannya maupun Pengembang Listrik Swasta yang berbentuk BUMN, BUMD, koperasi atau perusahaan swasta. Dalam penugasan ini, Kementerian Keuangan berperan dalam memberikan dukungan berupa penyediaan

jaminan pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Terdapat 2 jenis jaminan, yaitu 1) jaminan kredit yang diberikan atas pinjaman PT PLN (Persero) dalam hal melakukan swakelola dan 2) jaminan kelayakan usaha atas kerjasama penyediaan tenaga listrik untuk memastikan PT PLN mampu memenuhi kewajiban finansialnya sesuai dengan Perjanjian Jual Beli Tenaga Listrik (PJBT).

- b. **Jaminan Pinjaman untuk LRT Jabodebek.** Dalam Rangka melaksanakan amanat Peraturan Presiden Nomor 49 tahun 2017 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/*Light Rail Transit* Terintegrasi di Wilayah Jabodebek PT Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pengembal penugasan Pemerintah membutuhkan pendanaan untuk melakukan penyelenggaraan pengoperasian prasarana, perawatan prasarana dan pengusahaan prasarana termasuk pendanaan pembangunan prasarana maupun sarana Kereta Api Ringan. Dari total kebutuhan pendanaan tersebut, dibutuhkan pendanaan berupa ekuitas serta pinjaman bank. Kereta Api Ringan Jabodebek ditargetkan akan beroperasi pada tahun 2020. Dengan tarif penumpang yang telah ditentukan oleh Pemerintah dan pembangunan prasarana yang penyelenggaraannya dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT Kereta Api (Persero) membutuhkan bantuan dari Pemerintah demi kelangsungan proyek dan tercapainya *expected return* bagi PT Kereta Api (Persero). Sehubungan dengan penugasan ini, Kementerian Keuangan berperan untuk menyediakan dukungan berupa bantuan dan jaminan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Jaminan yang diberikan berdasarkan mandat Peraturan Presiden Nomor 49 tahun 2017. Jaminan dimaksud merupakan jaminan pinjaman dan jaminan atas penerbitan obligasi/surat utang PT Kereta Api (Persero) dalam rangka penyelenggaraan prasarana maupun sarana Proyek Kereta Api Ringan.
- c. **Jaminan untuk Proyek Tol Trans Sumatera.** Berdasarkan Pasal 6 Perpres 100 Tahun 2014, Menteri Keuangan diberi kewenangan untuk memberikan Jaminan Pemerintah terhadap kewajiban pembayaran PT Hutama Karya atas pendanaan berupa penerbitan obligasi dan pinjaman dari lembaga keuangan. Dalam rangka pelaksanaan pemberian Jaminan Pemerintah Kepada PT Hutama Karya, Pemerintah dalam hal ini Menteri Keuangan telah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 253/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Jaminan Untuk Percepatan Proyek Pembangunan Jalan Tol Di Sumatera dan Peraturan Menteri Keuangan 168/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Jaminan Obligasi Dalam Rangka Percepatan Proyek Pembangunan Jalan Tol di Sumatera : (1) Jaminan Pinjaman, yang bertujuan mendukung PT Hutama Karya dalam rangka memperoleh pendanaan proyek pembangunan jalan tol di Sumatera dan (2) Jaminan Obligasi, yang bertujuan meningkatkan kelayakan penerbitan obligasi dalam rangka memperoleh pendanaan bagi percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera.

IV. IMPLIKASI PEMBERIAN PENJAMINAN KCJB TERHADAP KEUANGAN NEGARA

Hasil pertemuan antara pihak Indonesia–China pada 14 Februari 2023 disepakati nilai *cost overrun* sebesar Rp18,8 triliun. Konsorsium Indonesia dalam hal ini PT KAI akan menanggung sebesar 60 persen atau Rp11,2 triliun. Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 mengatur dalam rangka memenuhi kewajiban akibat kenaikan dan/atau perubahan biaya (*cost overrun*) proyek KCJB dan/atau terdapat kewajiban perusahaan patungan yang tidak dapat sepenuhnya dipenuhi dengan Penyertaan Modal Negara (PMN), dilakukan oleh PT KAI selaku pimpinan konsorsium. Pembayaran pokok pinjaman, bunga pinjaman dan bunga lain yang timbul

berpotensi akan ditanggung oleh PT KAI apabila PT KCIC tidak dapat membayar pokok dan bunga *Shareholder Loan* (SHL) kepada PT KAI (Pasal 4 ayat (2) PMK Nomor 89 Tahun 2023). Sebelumnya, notulensi rapat Komite KCJB pada tanggal 3 dan 8 Februari 2023 menunjukkan China Development Bank meminta struktur penjaminan bukan berupa Surat Jaminan Kelayakan Usaha (SJKU), tetapi dalam bentuk penjaminan kredit untuk pinjaman yang diterima maupun *global bond* yang diterbitkan. PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) dalam hal ini ditunjuk oleh pemerintah sebagai *guarantor* dan *first loss absorption*, yang saat ini sudah diterima oleh *international institution*.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2023 tentang Tata Cara Pengelolaan Dana Cadangan Penjaminan Untuk Pelaksanaan Kewajiban Penjaminan Pemerintah, alokasi anggaran kewajiban penjaminan pemerintah ditetapkan dalam APBN dan dialokasikan dalam Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) yang kemudian dipindahbukukan ke dalam rekening dana cadangan penjaminan pemerintah. Penggunaan dana dari rekening dana cadangan tersebut akan direalisasikan apabila jumlah klaim atas kegagalan bayar yang dijamin melebihi porsi yang ditanggung oleh PT. PII sebagai *First Loss*. PT PII menyampaikan tagihan atas jumlah klaim yang menjadi porsi pemerintah kepada Menteri Keuangan sebagai Bendahara Umum Negara atas kewajiban penjaminan pemerintah.

Apabila melihat hasil proyeksi keuangan PT KAI, kemampuan arus kas PT KAI relatif cukup untuk mendukung kegiatan operasional, pembayaran utang dari pinjaman saat ini dan tambahan utang dari pinjaman China Development Bank. Hal ini ditunjukkan dengan capaian PT KAI dalam meraih laba sebesar Rp1,78 triliun di tahun 2022. Kondisi keuangan PT KAI baik tersebut dapat menjadi faktor yang akan menentukan **tidak terpakainya dana penjaminan yang berada dalam rekening dana cadangan penjaminan pemerintah**. Namun dengan catatan kondisi keuangan yang baik tersebut dapat dipertahankan hingga pinjaman PT KAI dapat dilunasi.

Dari sisi PT PII sebagai entitas yang ditugaskan pemerintah melaksanakan penjaminan KCJB berdasarkan PMK Nomor 89 Tahun 2023, terbitnya beleid tersebut akan berdampak pada potensi kenaikan Batas Kemampuan (*Gearing Ratio*). Laporan keuangan PT PII juga secara keseluruhan cukup bagus, ini terlihat dari efisiensi perusahaan dalam menggunakan aktivitya sehingga sejak 5 tahun terakhir laba berjalan terus meningkat. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 460/KMK.08/2022 tentang Penetapan Batas Kemampuan (*Gearing Ratio*) Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur dalam Melakukan Kegiatan Penjaminan, menetapkan *gearing ratio* PT. PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebesar maksimal 12 kali. Hingga Juli 2023, *gearing ratio* PT PII (Persero) berada pada 5,9 kali berdasarkan jumlah eksposur maksimum atas 40 proyek infrastruktur yang dijamin sebesar Rp82.751,0 miliar. Masuknya penjaminan KCJB berdasarkan PMK Nomor 89 Tahun 2023 akan berpotensi menambah risiko atas klaim penjaminan PT PII. Naiknya risiko atas klaim tersebut akan berdampak pada kecukupan modal PT PII. Kondisi tersebut **sangat mungkin berpotensi mengharuskan pemerintah memberikan Penyertaan Modal Negara (PMN)** kepada PT PII, sebagaimana diatur dalam Pasal 11 ayat (1) huruf b PMK Nomor 89 Tahun 2023. Dengan demikian, kebijakan penjaminan KJBC berdasarkan PMK Nomor 89 Tahun 2023 **akan berimplikasi pada potensi alokasi anggaran yang harus dikeluarkan melalui APBN menjadi lebih besar**, yakni untuk cadangan penjaminan yang ditempatkan di rekening dana cadangan dan pemberian PMN kepada PT PII untuk menjaga rasio kecukupan modal perusahaan.

Kondisi keuangan negara (APBN) saat ini relatif terbatas yang disebabkan oleh tingginya *mandatory spending*, di kisaran 73 persen.

Tingginya *mandatory spending* tersebut berdampak pada relatif rendahnya keleluasaan APBN untuk mendanai program pembangunan yang bersifat bukan *mandatory spending*. Artinya ruang fiskal pemerintah melalui APBN relatif terbatas. Semakin besarnya alokasi yang ditetapkan dalam APBN untuk menjalankan penjaminan KCJB (rekening dana cadangan dan pemberian PMN kepada PT PII) akan berdampak pada semakin terbatasnya ruang fiskal yang dimiliki oleh pemerintah. Kondisi ruang fiskal yang semakin terbatas akibat pilihan kebijakan penjaminan KCJB berdasarkan PMK Nomor 89 Tahun 2023, akan berpotensi menciptakan implikasi negatif, antara lain:

- a. Berpotensi menciptakan *trade-off* alokasi belanja pembangunan guna menutupi kebutuhan kebijakan penjaminan KCJB (rekening dana cadangan dan pemberian PMN kepada PT PII), dengan asumsi tidak ada tambahan pembiayaan utang pemerintah dalam APBN yang dilakukan. **Trade-off tersebut akan berimplikasi pada adanya alokasi belanja pembangunan yang sudah direncanakan dikorbankan untuk ditunda pelaksanaannya.** Penundaan alokasi belanja pembangunan tersebut akan berdampak pada pencapaian target-target pembangunan guna mengejar ketertinggalan dengan negara maju lain serta percepatan Indonesia menuju negara maju.
- b. Berpotensi menciptakan kebutuhan pembiayaan utang yang lebih besar dan meningkatnya beban bunga pembayaran utang di masa mendatang. Apabila dengan asumsi bahwa rencana belanja pembangunan tetap dijalankan dan kebijakan penjaminan KCJB juga tetap dijalankan, maka **pemerintah berpotensi akan terpaksa melakukan penambahan pembiayaan utang guna menutupi defisit anggaran.** Penambahan pembiayaan utang ini akan berimplikasi pada semakin meningkatnya beban pokok utang pemerintah dan pembayaran beban bunga utang di masa mendatang.
- c. Berpotensi **menciptakan rasa ketidakadilan bagi masyarakat,** khususnya masyarakat miskin atau kurang mampu. Pembangunan proyek KCJB tidak hanya melibatkan konsorsium BUMN yang dimiliki oleh Indonesia, namun juga dimiliki oleh entitas atau korporasi asing. Kebijakan penjaminan berdasarkan PMK Nomor 89 Tahun 2023 akan berpotensi pada munculnya rasa ketidakadilan bagi masyarakat karena APBN yang seharusnya ditujukan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat berdasarkan Pasal 23 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, namun terbebani dengan kepentingan korporasi asing yang terlibat dalam proyek KCJB.

V. MITIGASI RISIKO GAGAL BAYAR PT KAI

Potensi implikasi negatif yang telah dijelaskan pada bagian sebelumnya akan semakin merugikan apabila dana penjaminan yang berada rekening dana cadangan penjaminan pemerintah terpakai akibat PT KAI gagal memenuhi kewajiban pinjamannya (gagal bayar). Oleh karena itu, PT KAI perlu membuat rencana mitigasi risiko gagal bayar dimana di dalamnya memuat peta risiko gagal bayar, langkah-langkah mitigasi risiko gagal bayar dan upaya terbaik PT KAI untuk memenuhi pembayaran pinjaman. Kewajiban dalam memastikan tidak terjadinya gagal bayar oleh PT KAI juga harus menjadi kewajiban pemerintah. Pemerintah wajib untuk melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan pembiayaan serta pemenuhan kewajiban PT KAI serta melakukan koordinasi secara berkala dengan PT KAI dan PT PII. Koordinasi berkala antara pemerintah dengan PT KAI dan PT PII dibutuhkan untuk membahas dan memberikan masukan mengenai pelaksanaan p`engelolaan risiko atas pelaksanaan pembiayaan serta pemenuhan kewajiban PT KAI dan pelaksanaan penugasan penjaminan melalui PT PII. Pemerintah juga perlu menjalankan rekomendasi Badan Pemeriksa Keuangan kepada Menteri Keuangan sebagaimana tertuang dalam Laporan Hasil Pemeriksaan atas Sistem Pengendalian Intern dan Kepatuhan terhadap Ketentuan Perundang-Undangan Pemerintah Pusat Tahun 2022, diantaranya:

- a. Melalui Komite KCJB:
 - 1) berkoordinasi dengan pihak terkait dalam rangka penetapan kebijakan sehubungan dengan penyelesaian jenis pekerjaan pada *cost overrun* yang tidak disepakati dengan pihak China; dan
 - 2) menetapkan upaya-upaya strategis dalam rangka pendanaan melalui skema pinjaman yang paling menguntungkan.
- b. Menyusun strategi pemenuhan pendanaan *cost overrun* porsi nonekuitas melalui pinjaman dan mitigasi risikonya secara memadai, dengan mempertimbangkan upaya-upaya strategis yang ditetapkan oleh Komite KCJB;
- c. Melakukan mitigasi risiko atas dampak pemenuhan kebutuhan pendanaan *cost overrun* melalui pinjaman yang dilakukan oleh PT KAI selaku Pimpinan Konsorsium, antara lain dengan menetapkan skema penjaminan yang paling menguntungkan.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pemeriksa Keuangan. (2023). Laporan Hasil Pemeriksaan atas Sistem Pengendalian Intern dan Kepatuhan terhadap Ketentuan Perundang-Undangan Pemerintah Pusat Tahun 2022.
- Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD - Informasi tentang Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD. Diakses dari <https://www.djppr.kemenkeu.go.id/penjaminaninfrastrukturketenagalistrikan>, tanggal 20 September 2023.
- Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD - Informasi tentang Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD. Diakses dari <https://www.djppr.kemenkeu.go.id/penjaminanIrtjabodetabek>, tanggal 20 September 2023.
- Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD - Informasi tentang Penjaminan Infrastruktur BUMN/BUMD. Diakses dari <https://www.djppr.kemenkeu.go.id/penjaminanjalantoltranssumatra>, tanggal 20 September 2023.
- Kementerian Keuangan. (2023). Nota Keuangan Beserta RAPBN Tahun Anggaran 2024. Jakarta: Kementerian Keuangan.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2023 tentang Tata Cara Pengelolaan Dana Cadangan Penjaminan Untuk Pelaksanaan Kewajiban Penjaminan Pemerintah.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2023 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Penjaminan Pemerintah Untuk Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta Dan Bandung
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta Dan Bandung.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero). (2023). Laporan Tahunan 2022.