

丹东港集团有限公司
丹东老东北农牧有限公司
辽宁快急送物流有限公司
丹东港务经营有限公司

合并重整计划

目 录

| | |
|------------------------|----|
| 释义 | 1 |
| 前言 | 1 |
| 摘要 | 3 |
| 第一章 丹东港系企业的基本情况 | 5 |
| 一、设立情况 | 5 |
| 二、股权结构 | 6 |
| 三、被申请重整情况 | 6 |
| 四、资产情况 | 7 |
| 五、负债情况 | 8 |
| 六、偿债能力分析 | 9 |
| 第二章 出资人权益调整方案 | 11 |
| 一、出资人权益调整的必要性 | 11 |
| 二、出资人权益调整的范围 | 11 |
| 三、出资人权益调整的内容 | 11 |
| 第三章 经营方案 | 12 |
| 一、战略投资者的招募与确定 | 12 |
| 二、双平台设立方案 | 13 |
| 三、港口产业平台经营方案 | 15 |
| 四、临港产业平台经营方案 | 17 |
| 五、双平台的合作关系 | 20 |
| 六、双平台公司治理机制 | 20 |
| 第四章 债权分类、调整及受偿方案 | 23 |

| | |
|----------------------------|----|
| 一、债权分类方案 | 23 |
| 二、债权调整及受偿方案..... | 23 |
| 第五章 重整计划的表决与批准 | 30 |
| 一、重整计划表决方式..... | 30 |
| 二、重整计划的批准..... | 30 |
| 三、重整计划的效力..... | 31 |
| 第六章 重整计划的执行 | 32 |
| 一、执行主体 | 32 |
| 二、执行期限 | 32 |
| 三、执行期限的延长..... | 32 |
| 四、执行完毕的标准..... | 32 |
| 第七章 重整计划的执行监督 | 33 |
| 一、监督主体 | 33 |
| 二、监督期限 | 33 |
| 三、监督期限的延长..... | 33 |
| 四、监督职责的终止..... | 33 |
| 第八章 重整计划其他事项 | 34 |
| 一、破产费用及共益债务的支付..... | 34 |
| 二、融资租赁物的处理问题..... | 34 |
| 三、债权人对保证人和其他连带债务人追偿权的行使 .. | 35 |
| 四、债务人承担担保责任后追偿权的归属..... | 35 |
| 五、资产追查的问题..... | 35 |
| 六、债权人债权转让的清偿方式..... | 35 |

| | |
|-----------------------|----|
| 七、债务人财产强制措施解除..... | 36 |
| 八、标的股权交割日前的损益问题..... | 37 |
| 九、标的资产的或有损失承担问题..... | 37 |
| 十、破产重整的保护效力..... | 38 |
| 十一、债务人信用等级的恢复..... | 39 |
| 十二、重整投资协议的重点事项披露..... | 39 |
| 十三、重整计划的解释与修正..... | 41 |
| 十四、其他说明 | 41 |

| 释义 | | |
|--------------------------|---|--|
| 除非本重整计划中另有明确所指，下列词语的含义为： | | |
| 词语简称 | 指 | 词语本意 |
| 一、主体类 | | |
| “丹东中院” | 指 | 辽宁省丹东市中级人民法院 |
| “丹东港集团”、 “临港集团” | 指 | 丹东港集团有限公司，在重整计划执行过程中，丹东港集团拟更名为丹东临港产业投资集团有限公司（以登记机关最终核准登记名称为准），并拟吸收合并老东北、快急送、港务经营。根据本重整计划，临港集团将作为临港产业平台 |
| “老东北” | 指 | 丹东老东北农牧有限公司 |
| “快急送” | 指 | 辽宁快急送物流有限公司 |
| “港务经营” | 指 | 丹东港务经营有限公司 |
| “丹东港系企业” | 指 | 丹东港集团、老东北、快急送、港务经营四家公司的统称 |
| “丹东港集团管理人”或“管理人” | 指 | 经丹东中院指定的丹东港系企业重整管理人 |
| “清算组” | 指 | 根据丹东中院指定由丹东市人民政府有关部门人员组成的清算组 |
| “债务人” | 指 | 丹东港集团、老东北、快急送、港务经营、临港集团中的全部或任一主体 |
| “债权人” | 指 | 符合《企业破产法》第四十四条规定的，丹东港系企业的某个、部分或全体债权人 |
| “债权人股东” | 指 | 根据本重整计划通过股权抵偿持有丹东港航、临港集团股权的丹东港系企业的债权人 |
| “非投资人股东” | 指 | 丹东港航除辽港集团以外的其他股东 |

| | | |
|----------------|---|---|
| “丹东港航” | 指 | 丹东港航发展有限公司。根据本重整计划，丹东港航将作为港口产业平台 |
| “招商局集团” | 指 | 招商局集团有限公司 |
| “辽港集团” | 指 | 辽宁港口集团有限公司 |
| “东港市” | 指 | 东港市人民政府 |
| “丹东新区” | 指 | 丹东边境经济合作区管理委员会 |
| 二、法律术语类 | | |
| “《企业破产法》” | 指 | 自 2007 年 6 月 1 日起施行的《中华人民共和国企业破产法》 |
| “《公司法》” | 指 | 于 2018 年 10 月 26 日修正的《中华人民共和国公司法》 |
| “《破产审判会议纪要》” | 指 | 最高人民法院于 2018 年 3 月 4 日印发的《全国法院破产审判工作会议纪要》 |
| “重整投资协议” | 指 | 管理人与辽港集团于 2019 年 10 月 31 日签订的《关于丹东港系企业之重整投资协议》 |
| “过渡期经营安排协议” | 指 | 管理人与辽港集团、丹东港集团、丹东港航于 2019 年 10 月 31 日签订的《过渡期经营安排协议》 |
| “标的股权交割” | 指 | 临港集团与辽港集团根据投资协议约定完成丹东港航 81.7%股权的转让，辽港集团支付第一期投资款 35.18 亿元 |
| “交割条件” | 指 | 标的股权交割之时或之前应当予以满足或得到辽港集团书面豁免的条件 |
| “标的资产” | 指 | 临港集团拟用于向丹东港航增资的丹东港系企业的 8.95 平方公里土地以及地上相关资产，范围详列于投资协议附件三 |
| “职工债权” | 指 | 《企业破产法》第八十二条第一款第二项规定的，债务人所欠职工的工资和医疗、伤残补助、抚恤费用，所欠的应当划入职工个人账户的基本养老保险、基本医疗保险费用，以及法律、行政法规规定应当支付给职工的补偿金等 |

| | | |
|-------------|---|--|
| “税款债权” | 指 | 《企业破产法》第八十二条第一款第三项规定的，债务人所欠税款形成的债权 |
| “有财产担保债权” | 指 | 《企业破产法》第八十二条第一款第一项规定的，对债务人特定财产享有担保权的债权 |
| “普通债权” | 指 | 《企业破产法》第八十二条第一款第四项规定的，债权人对债务人享有的债权 |
| “破产费用” | 指 | 依据《企业破产法》第四十一条规定之破产费用 |
| “共益债务” | 指 | 依据《企业破产法》第四十二条规定之共益债务 |
| “确认债权” | 指 | 经债权人会议核查并由丹东中院裁定确认的债权 |
| “初步审查确定的债权” | 指 | 管理人已初步审查确定，但尚未经债权人会议核查及丹东中院裁定确认的债权 |
| “暂缓确定债权” | 指 | 已向管理人申报，但尚未经管理人审查确定的债权 |
| “未申报债权” | 指 | 丹东港系企业财务账簿记载但在重整期间未向管理人申报、可能受法律保护的债权 |
| “金融类普通债权” | 指 | 债务人因银行贷款、融资租赁业务、为第三方融资提供担保等形成的普通债权，区别于机构债券类普通债权、个人债券类普通债权、经营类普通债权、关联方普通债权 |
| “机构债券类债权” | 指 | 丹东港集团在上海证券交易所、全国银行间债券市场发行债券融资，由机构投资者购买形成的普通债权，区别于金融类普通债权、个人债券类普通债权、经营类普通债权、关联方普通债权 |
| “个人债券类债权” | 指 | 丹东港集团在上海证券交易所发行债券融资，由自然人投资者购买形成的普通债权，区别于金融类普通债权、机构债券类普通债权、经营类普通债权、关联方普通债权 |
| “经营类普通债权” | 指 | 债务人因建设施工、采购等生产经营活动而形成的普通债权，区别于金融类普通债权、机构债券类普通债权、个人债券类普通债权、关联方普通债权 |

| | | |
|---------------|---|---|
| “关联方普通债权” | 指 | 丹东航道工程局有限责任公司、日林建设集团有限公司、丹东通海港航工程有限公司三家公司基于港口建设工程向管理人申报的债权，区别于金融类普通债权、机构债券类普通债权、个人债券类普通债权、经营类普通债权 |
| “重整计划” | 指 | 管理人制作并提交丹东中院及债权人会议之《丹东港系企业重整计划（草案）》 |
| “出资人” | 指 | 截至 2019 年 4 月 4 日在有权机构登记在册的丹东港系企业的所有股东 |
| “港口产业资产评估报告” | 指 | 管理人聘请的北京天健兴业资产评估有限公司以 2019 年 9 月 30 日为评估基准日出具的《丹东港集团有限公司拟对丹东港航发展有限公司增资所涉及 8.95 平方公里土地以及地上相关资产组评估项目资产评估报告》 |
| “临港产业资产评估报告” | 指 | 管理人聘请的中通诚资产评估有限公司以 2019 年 4 月 4 日为评估基准日出具的《丹东港集团有限公司等 4 家公司合并重整项目港口非主业资产评估咨询报告》 |
| “偿债能力分析报告” | 指 | 管理人聘请的中通诚资产评估有限公司出具的《丹东港集团有限公司等 4 家公司合并重整项目偿债能力分析报告》 |
| “重整计划批准” | 指 | 根据《企业破产法》第八十六条第二款或第八十七条第三款之规定，重整计划获得丹东中院裁定批准 |
| “重整计划的执行期限” | 指 | 根据《企业破产法》第八十一条第（五）项之规定，在丹东港系企业重整计划中载明的执行期限及丹东中院裁定延长的重整计划执行期限 |
| “重整计划执行的监督期限” | 指 | 根据《企业破产法》第四十条之规定，重整计划中载明的管理人监督重整计划执行的期限 |
| “元、万元、亿元” | 指 | 人民币元、万元、亿元 |

前言

受内外部经营环境变化、自身经营管理以及历史遗留问题等因素影响，丹东港集团承担巨额的带息负债，连带其部分下属子公司及关联公司出现连续经营亏损，陷入严重的经营危机和财务困境。因不能清偿到期债务，且资产不足以清偿全部债务，明显缺乏清偿能力，根据债权人的申请，丹东中院于 2019 年 4 月 4 日依法分别裁定受理丹东港集团、老东北、快急送三家公司重整案，于 2019 年 7 月 1 日裁定受理港务经营重整案。2019 年 8 月 15 日，丹东中院依法裁定对丹东港系企业适用实质合并方式进行审理，指定丹东港集团管理人担任丹东港系企业实质合并重整管理人。

丹东港集团正式成立于 2005 年，作为我国沿海重要的大型深水良港和东北亚物流现代化的枢纽港，为国家和地方经济的发展做出了巨大的贡献。为确保重整成功，避免丹东港系企业破产清算而给债权人、职工等相关利益主体带来巨大损失，在丹东中院的监督 and 指导下，管理人坚持市场化、法治化的原则，一方面千方百计做好重整期间的生产经营工作，确保安全生产经营和职工队伍稳定；另一方面全力以赴做好与重整程序相关的各项工作，包括资产评估、债权登记和审查、偿债能力分析、投资人招募和谈判、重整计划草案制作、债权人会议召开等各项工作。

截至目前，管理人已基本完成对丹东港系企业的债权审查、资产评估、偿债能力分析等重整所需的基础工作。在重整投资协议的基础上，根据《企业破产法》的相关规定，结合丹东港系企业的实际情况，管理人制作了本重整计划草案，供债权人会议审议、表决，并由出资人组会议对本重整计划草案中涉及的出资人权益调整事项进行表决。

根据《企业破产法》的规定，重整计划的通过须经出席债权人

会议的各表决组的债权人过半数同意，并且其所代表的债权额占该组债权总额的三分之二以上；且出资人权益调整方案须经出席出资人组会议的出资人所代表的表决权额的三分之二以上同意。若任一表决组(含出资人组)未表决通过，重整计划草案则未获表决通过，丹东港系企业将面临破产清算的风险！为使各债权人债权能够尽早获得清偿，使丹东港系企业尽快获得重生，恳请各债权人、出资人积极参加债权人会议、出资人组会议，支持本重整计划！

丹东港集团管理人

2019 年 10 月 31 日

摘要

根据本重整计划规定，丹东港系企业实质合并重整如能实施：

一、丹东港系企业将形成港口产业平台和临港产业平台，原出资人权益将全部调整为零。其中，港口产业平台（丹东港航）注册资本为 49.18 亿元，辽港集团、债权人股东持有的注册资本金额分别为 40.18 亿元和 9 亿元，持股比例分别为 81.7%和 18.3%（临港集团后续若向丹东港航投资，股权结构将进行相应调整）；临港产业平台（临港集团）注册资本金额为 276 亿元，全部由债权人根据本重整计划的规定持有（东港市、丹东新区向临港集团增资后，股权结构将进行相应调整）。

二、职工债权以现金方式予以全额清偿或提存至管理人指定的银行账户。

三、税款债权以现金方式予以全额清偿。

四、有财产担保债权中，每家债权人 30 万元以下（含 30 万元）的部分以现金方式全额清偿。每家债权人超过 30 万元的部分，按照以下方式进行清偿：

（一）在临港集团留债并在重整计划批准之日起二十年内清偿完毕，延期清偿期间暂不支付利息，留债的本金偿还、利息偿付等相关安排由临港集团根据经营状况、实际偿付能力与相关债权人协商确定。上述留债的债权总金额不超过 40 亿元。有意选择留债延期清偿的有财产担保债权人应在重整计划批准之日前向管理人提出书面申请，逾期未提出书面申请，视为放弃留债选择。若选择留债延期清偿的债权金额超过 40 亿元，由管理人按照选择留债延期清偿的债权金额比例在申请留债延期清偿的有财产担保债权人之间分配不超过 40 亿元的留债份额。若选择留债延期清偿的债权金额不足 40 亿元，则将相应调整临港集团注册资本。

（二）除选择留债延期清偿的有财产担保债权（合计不超过 40 亿元）外，剩余的有财产担保债权，每家债权人的有财产担保债权

（扣除现金清偿和留债清偿的债权金额）的 3.75%由债务人按照 1:1 的比例以丹东港航的注册资本（股权）进行抵偿；每家债权人的有财产担保债权（扣除现金清偿和留债清偿的债权金额）的 96.25%由债务人按照 1:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿。若选择留债延期清偿的债权金额不足 40 亿元，将相应调整有财产担保债权分别以丹东港航、临港集团注册资本（股权）抵偿的债权比例。

五、普通债权中，每家债权人 30 万元以下（含 30 万元）的部分以现金方式全额清偿。每家债权人超过 30 万元的部分，分类处理如下：

（一）金融类普通债权：由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿。

（二）债券类普通债权：1. 机构债券类普通债权由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿；2. 个人债券类普通债权由债务人按照 10%的比例进行现金清偿。

（三）经营类普通债权：由债务人按照 10%的比例进行现金清偿。

（四）关联方普通债权：暂缓确定并按照 7:1 的比例预留临港集团的注册资本（股权）。若相关债权最终得到确认，将按照债权确认金额由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）抵偿其债权；若相关债权最终未得到确认，预留的注册资本（股权）由临港集团依法进行处置，处置所得归属于临港集团。

按照本重整计划减免的债权（即债权人按照本重整计划进行现金清偿、股权抵偿、留债延期清偿后未获全额清偿的债权部分），债务人不再承担清偿责任。

第一章 丹东港系企业的基本情况

一、设立情况

（一）丹东港集团

丹东港集团是于 2005 年 2 月 7 日在丹东市市场监督管理局登记设立的有限责任公司。截至 2019 年 4 月 4 日，注册资本为 63380 万美元，住所为辽宁省丹东市临港产业园区大东港区，营业期限为 2005 年 2 月 7 日至 2055 年 2 月 6 日。经过多年的建设发展，丹东港集团港口基础设施功能不断完善，已具备装卸、存储、中转、换装、运输组织和集疏运、现代物流服务、临海工业、信息服务、综合服务等功能，是我国沿海重要的大型深水良港和东北亚物流现代化的枢纽港。

（二）老东北

老东北是于 2007 年 4 月 26 日在丹东边境经济合作区市场监督管理局登记设立的有限责任公司。截至 2019 年 4 月 4 日，注册资本为 333000 万元，住所为辽宁省丹东市临港产业园区大东港区。老东北的业务范围包括农作物、谷物及副产品加工及深加工、油脂生产等，是国家重点食用油加工企业和辽宁省农业产业化重点龙头企业。

（三）快急送

快急送是于 2008 年 10 月 20 日在丹东边境经济合作区市场监督管理局登记设立的有限责任公司。截至 2019 年 4 月 4 日，注册资本为 200000 万元，住所为辽宁省丹东临港产业园区大东港港区内。快急送的经营范围主要包括：粮食贸易、交通运输、仓储等。

（四）港务经营

港务经营是 2010 年 5 月 25 日在丹东市工商行政管理局登记设立的有限责任公司，注册资本为 600 万美元，住所为辽宁省丹东市临港产业园区大东港区，营业期限为 2010 年 5 月 25 日至 2060 年 5 月 25 日。经营范围主要包括港口设施建设、临港物流等。

二、股权结构

（一）丹东港集团

| 股东 | 注册资本（万美元） | 持股比例（%） |
|--------------|-----------|---------|
| 日林实业有限公司 | 22816.8 | 36 |
| 美国纽约港务发展有限公司 | 19014 | 30 |
| 辽东国企投资有限公司 | 12676 | 20 |
| 环球港口经营有限公司 | 8873.2 | 14 |
| 合计 | 63380 | 100 |

（二）老东北

| 股东 | 注册资本（万元） | 持股比例（%） |
|--------------|----------|---------|
| 辽宁日林实业集团有限公司 | 333000 | 100 |

（三）快急送

| 股东 | 注册资本（万元） | 持股比例（%） |
|-----------|----------|---------|
| 丹东港集团有限公司 | 200000 | 100 |

（四）港务经营

| 股东 | 注册资本（万美元） | 持股比例（%） |
|--------------|-----------|---------|
| 日林实业有限公司 | 216 | 36 |
| 美国纽约港务发展有限公司 | 180 | 30 |
| 辽东国企投资有限公司 | 120 | 20 |
| 环球港口经营有限公司 | 84 | 14 |
| 合计 | 600 | 100 |

三、被申请重整情况

2019年3月19日，债权人以丹东港集团、老东北、快急送三家公司不能清偿到期债务且有明显丧失清偿能力可能为由，向丹东中院申请对其进行重整。丹东中院经审查后认为，丹东港集团等三家公司不能清偿到期债务，具有明显丧失偿债能力的可能，符合重整程序的适用条件，于2019年4月4日作出（2019）辽06破申2-1号、3-1号、4-1号《民事裁定书》，依法裁定受理债权人对丹东港集团、老东北、快急送三家公司提出的重整申请。同日，丹东中院作出（2019）辽06破申2-1号、3-1号、4-1号《决定书》，依

法指定清算组分别担任丹东港集团、老东北、快急送三家公司的管理人。

2019年6月20日，债权人以港务经营不能清偿到期债务且有明显丧失清偿能力可能为由，向丹东中院申请对其进行重整。丹东中院经审查后认为，港务经营不能清偿到期债务，具有明显丧失清偿能力的可能，符合重整程序的适用条件。2019年7月1日，丹东中院作出（2019）辽06破申5-1号《民事裁定书》，依法裁定受理债权人对港务经营提出的重整申请。丹东中院作出（2019）辽06破申5-1号《决定书》，依法指定清算组担任港务经营管理人。

鉴于丹东港系企业法人人格高度混同，为依法保护各方当事人的合法权益，公平清理债权债务，同时降低成本，提高重整效率。经管理人申请，丹东中院组织召开丹东港系企业实质合并重整听证会，并于2019年8月15日作出（2019）辽06破2-2号《民事裁定书》，依法裁定对丹东港集团、老东北、快急送、港务经营四家公司采取实质合并重整方式进行审理，指定丹东港集团管理人担任丹东港系企业实质合并重整管理人。

丹东中院裁定采用实质合并方式审理丹东港系企业重整案件后，丹东港系企业之间的债权债务归于消灭，丹东港系企业互相提供担保或重复对外提供担保产生的债务合并为一笔不再重复计算，丹东港系企业的财产作为合并后统一的破产财产，由丹东港系企业的债权人在同一程序中按照法定顺序公平受偿。重整计划中将制定统一的债权分类、债权调整和债权受偿方案。

四、资产情况

根据本重整计划的双平台方案（详见第三章的经营方案），丹东港系企业的资产包括港口产业资产和临港产业资产两部分。根据港口产业资产评估报告显示，丹东港系企业8.95平方公里土地以及地上相关港口产业资产评估价值约49.18亿元；根据临港产业资产评估报告显示，丹东港系企业临港产业资产评估价值约为259.67亿元。

五、负债情况

（一）债权申报情况

截至 2019 年 10 月 12 日，管理人共接收丹东港系企业债权申报 1428 笔，债权申报总金额为 1110.83 亿元。

（二）债权审查情况

1. 丹东中院裁定确认的债权

上述已申报债权中，经管理人审查、债权人会议核查，并经丹东中院裁定确认的债权金额为 278.92 亿元。

2. 管理人初步审查确定的债权

上述已申报债权中，经管理人初步审查确定，但尚未经债权人会议核查及丹东中院裁定确认的债权金额为 228.91 亿元。

3. 暂缓确定债权

上述已申报债权中，因工程尚未竣工结算、涉及未决诉讼、条件未成就等客观原因暂缓确定的债权金额为 135.69 亿元。

4. 全额不予确认（确定）、部分核减的债权

上述已申报债权中，全额不予确认（确定）、部分债权核减涉及的债权金额为 467.31 亿元。包括：（1）经丹东中院裁定或管理人初步审查全额不予确认、确定的债权金额为 3.21 亿元；（2）经丹东中院裁定或管理人初步审查部分确认、确定而核减债权金额为 99.02 亿元；（3）因丹东港系企业实质合并重整，丹东港系企业互相提供担保或重复对外提供担保产生的债权合并为一笔、丹东港系企业之间的债权归于消灭等原因而核减的债权金额为 365.08 亿元。

（三）职工债权调查情况

经管理人调查，丹东港系企业的职工债权预计金额约 8.86 亿元。

（四）未申报债权

根据丹东港系企业财务账簿的记载，未在重整期间申报但可能

受法律保护的债权约 14.80 亿元。

综上，根据丹东港系企业债权申报与审查情况、职工债权的调查情况以及公司财务账簿的记录，根据《企业破产法》的相关规定，丹东港系企业的负债分类汇总¹如下：

| 科目 | 金额（亿元） |
|-----------------------|--------|
| 职工债权 A | 8.86 |
| 税款债权 B | 4.42 |
| 有财产担保债权 C | 279.99 |
| 普通债权 D=d1+d2+d3+d4+d5 | 359.11 |
| 其中：金融类普通债权 d1 | 140.07 |
| 机构债券类普通债权 d2 | 85.54 |
| 个人债券类普通债权 d3 | 7.92 |
| 经营类普通债权 d4 | 40.68 |
| 关联方普通债权 d5 | 84.89 |
| 未申报债权 E | 14.80 |
| 合计 (A+B+C+D+E) | 667.18 |

六、偿债能力分析

根据偿债能力分析报告，截至 2019 年 4 月 4 日，丹东港系企业如果破产清算，假定全部有效资产能够按清算价值快速变现，丹东港系企业在破产清算状态下普通债权的清偿比例为 0.00%²，具体计算如下表所示：

¹ 包括丹东中院裁定确认的债权、管理人初步审查确定的债权、暂缓确定债权、职工债权、未申报债权，不含全额不予确认（确定）及部分核减的债权金额。

² 此处测算涉及的部分数据系假定公司进入破产清算程序时可能产生的费用，如职工债权包括了需要支付的经济补偿金等，该等费用并非重整程序实际发生的费用，仅供债权人及相关方对破产清算状态和重整状态下普通债权清偿率受偿情况做比较参考。

| 项目 | 清偿测算（亿） |
|--------------------|---------|
| 资产清算价值 | 116.56 |
| 减：融资租赁资产清算价值 | 8.71 |
| 减：破产费用 | 2.96 |
| 减：职工债权 | 9.89 |
| 减：税款债权 | 4.42 |
| 减：有财产担保债权对应资产的清算价值 | 91.55 |
| 剩余可供普通债权人分配的资产总额 | -0.97 |
| 破产清算状态下的普通债权总额 | 562.35 |
| 破产清算状态下的普通债权清偿率 | 0.00% |

但根据破产清算案件的实践和丹东港系企业资产的实际情况，丹东港系企业资产在破产清算状态下实现上述资产清算价值存在较大的不确定性，主要原因如下：（1）房屋建筑物、构筑物、机器设备将失去生产功能，被迫进行快速变现，价值会大打折扣，加之对丹东港系企业原有固定资产进行处置需要耗费较长时间，在管理维护期间仍需要继续支付管理成本，处置过程中还会发生较高金额的处置税费。（2）丹东港系企业下属子公司主要围绕或依靠母公司开展业务，且部分公司已处于资不抵债的境况，预计子公司股权按照评估值变现的可能性较小。（3）破产清算状态下需要对丹东港系企业全部职工进行补偿安置，还将发生超出预估的巨额员工安置费用。

第二章 出资人权益调整方案

一、出资人权益调整的必要性

根据偿债能力分析报告，丹东港系企业已经资不抵债。如果丹东港系企业破产清算，现有各类资产在清偿各类债权后已无剩余财产向出资人分配。为挽救丹东港系企业，避免其破产清算，依法保障债权人、职工等相关方的权益，根据《企业破产法》的相关规定，需对丹东港系企业的出资人权益进行调整。

二、出资人权益调整的范围

根据《企业破产法》第八十五条第二款之规定，重整计划涉及出资人权益调整事项的，应当设出资人组对该事项进行表决。出资人组由截至 2019 年 4 月 4 日在有权机构登记在册的丹东港系企业的所有股东组成。上述股东在 2019 年 4 月 4 日后至本重整计划规定的出资人权益调整方案实施完毕前由于交易或非交易等原因导致持股情况发生变动的，本重整计划规定的出资人权益调整方案的效力及于其股权的受让方及 / 或承继人。

三、出资人权益调整的内容

丹东港系企业原出资人权益全部调减为零。

第三章 经营方案

一、战略投资者的招募与确定

（一）引入战略投资者的必要性

1. 引入增量偿债资源，提高债权人受偿率

丹东港系企业不能清偿到期债务且已经严重资不抵债，债权人权益面临严重损失的风险。在该种情况下，只有通过引入外部新增偿债资源、盘活企业存量资产，才能够提高债权人的受偿率，更好地维护债权人利益。

2. 实现资源整合配置，提升企业综合竞争力

丹东港系企业受制于管理制度、历史发展等因素，企业的经营管理体制，战略发展思路均存在一定的问题，导致丹东港系企业陷入经营危机与债务危机。因此，有必要引入战略投资人，借助投资人在资金、管理、技术、市场、品牌等方面的优势，最大化挖掘和释放丹东港系企业的运营和重整价值，帮助丹东港系企业恢复持续经营和提升盈利能力，实现重整的成功。

（二）战略投资者的招募情况

为使丹东港系企业引入最适合的战略投资者，2019年5月18日，管理人在“全国企业破产重整案件信息网”发布了招募公告，面向全国招募重整投资人，报名时间为公告发布之日起至2019年5月31日。同时，管理人定向邀请招商局集团参与丹东港系企业重整投资并按照招募公告要求的时间和内容向管理人提供报名材料。在报名期间，仅有招商局集团下属企业辽港集团作为意向重整投资人于2019年5月31日报名参加丹东港集团重整。2019年6月30日，管理人与辽港集团签订重整投资框架协议，确定辽港集团作为丹东港集团重整的意向重整投资人。

为最大限度地实现丹东港系企业的重整价值，依法保障债权人、职工等相关各方的合法权益，管理人与招商局集团、辽港集团进行了十余轮谈判，就标的资产范围、估值、投资对价、交易结构、公

公司治理、交割先决条件、瑕疵资产处理、过渡期经营安排、双平台未来合作安排等问题进行了反复地磋商。2019年10月31日，管理人与辽港集团签订重整投资协议。

管理人与辽港集团在签订重整投资协议同时与丹东港航及丹东港集团签署了过渡期经营安排协议，委托辽港集团在标的股权交割日前协助管理临港集团除原老东北业务以外的日常经营活动、临港集团投资丹东港航的具体工作和与丹东港航相关的公司筹备事项、日常经营活动。

二、双平台设立方案

根据重整投资协议的约定，为兼顾恢复丹东港系企业可持续经营能力和提升债权人清偿率的目标，考虑到丹东港系企业资产的实际情况，将丹东港系企业全部资产将形成港口产业和临港产业两个平台，具体安排如下：

（一）港口产业平台

丹东港航将作为港口产业平台。

丹东港集团已于2019年9月29日注册成立了丹东港航。在重整计划执行期间，丹东港集团将根据港口产业资产评估报告以标的资产作价49.18亿元向丹东港航增资。增资完成后，丹东港航的注册资本金额为49.18亿元。辽港集团将根据重整投资协议的条款和条件以人民币40.18亿元现金收购丹东港航40.18亿元的注册资本（股权），丹东港航剩余的9亿元注册资本（股权）将根据本重整计划的规定清偿丹东港系企业的债权。

根据本重整计划规定，丹东港集团可以现金方式向丹东港航增资或收购丹东港航的部分股权，该等投资应于标的股权交割日起，至辽港集团支付第二期投资款后3年内完成，且不得导致非投资人股东在丹东港航的合计持股比例超过49%。非投资人股东不能签署可能会影响辽港集团对丹东港航实施控制的一致行动协议、或共同设立可能会影响辽港集团对丹东港航实施控制的持股平台公司。该

等投资事宜不影响港口产业平台的搭建，亦不影响债权人根据本重整计划获得债权清偿，不作为债权清偿完成的标准。

辽港集团根据重整投资协议的条款和条件支付的 40.18 亿元投资款中，30.18 亿元将根据本重整计划的规定用于清偿各类以现金方式清偿的债权，5 亿元用于瑕疵资产整改（包括航道疏浚和验收等在建工程的建设）、融资租赁资产购置和补充临港集团经营资金（约 1 亿元）、5 亿元根据本重整计划和重整投资协议的规定可由临港集团向丹东港航进行增资或收购股权。

（二）临港产业平台

丹东港集团将作为临港产业平台。

丹东港集团将持有临港产业资产，注册资本为 276 亿元，全部由债权人按照本重整计划的规定持有，在重整计划执行过程中，丹东港集团拟更名为临港集团。鉴于丹东港系企业实质合并重整，也为了便于临港集团资产的管理和处置，临港集团拟在重整计划执行期间吸收合并老东北、快急送、港务经营。若执行重整计划致使临港集团股东数超过 50 人，将视具体情况对临港集团进行股份制改造。

此外，为支持临港产业平台发展，更好维护债权人的权益，东港市和丹东新区下属或指定企业拟以相关资产向临港集团增资入股。该等增资事宜不影响临港产业平台的搭建，亦不影响债权人根据本重整计划获得债权清偿，不作为债权清偿完成的标准。

根据东港市出具的《关于以土地等资产入股临港产业的说明》和丹东新区出具的《关于丹东临港产业版块投资入股资产的情况说明》，东港市和丹东新区拟以如下资产（或其他同等价值的资产）向临港集团增资：（1）东港市计划以东港科技孵化基地北侧地块和东港开发区孤山园区养殖用海资源入股临港集团，入股资本合计约 7 亿元。：A. 东港市计划以东港科技孵化基地北侧地块该地块位于东港经济开发区临港工业西区东港科技孵化示范基地北侧，东至小寺路、南至永祥西街、西至兴盛路、北至永强西街，占地面积 188424 平方米（283 亩），用地性质为国有存量建设用地，拟规划为商

贸用地。经初步评估，该地块价值约为 4 亿元。该地块地理位置优越，周边基础设施配套完备，已完成道路、排水、给水、电力（10 KV）、通讯等市政配套设施，并完成了土地回填平整。B. 东港开发区孤山园区养殖用海资源，共计 3 宗，总面积 11578.2885 亩，按价值认定为 3 亿元；（2）丹东新区计划以丹东市政府与本钢集团签订的《战略合作协议》作为本港冷轧、物流等项目的预留用地（1425 亩）现有的 3 块商住用地和临港东区产业园，加上丹东新区所述平台公司与丹东港等四家公司之间的合法债权权益，向临港集团增资入股。该地块位于临港产业园区东区，兴港大街以东、创业路以北，目前该地块为净地，已动迁完毕，地块剩余 1074 亩，为国有建设用地，地块综合价值约 3.6901 亿元。

东港市和丹东新区下属或指定企业在临港集团的持股比例，根据经临港集团和东港市、丹东新区认可的资产评估价值确定。

三、港口产业平台经营方案

标的股权交割后，按照辽港集团的整体发展规划和丹东港航的自身实际情况，丹东港航将以辽港战略东翼支撑港为定位，紧紧围绕深度融合、商业合理的发展原则，通过辽港集团的运营管控模式复制，深挖潜力，降本节支，提升效益，重回健康和可持续发展轨道。具体而言，辽港集团后续将主要从以下五个方面着手改善丹东港航的经营情况。

（一）专注港口主业

整合后的丹东港航将重建业务模式，围绕做精做强主业，更好地适应市场发展需要。通过聚焦核心竞争力，优化资源配置，重新激发丹东港口的活力和竞争力。

丹东港地处鸭绿江入海口，辐射东北东部地区，为中国海岸线最北方的优良口岸。未来，丹东港航将立足于本钢与通钢的原燃料与产成品，服务于腹地电厂企业以及港口周边矿产品货源，依托东边道铁路，发挥其地域位置优势，在将港口费价格逐步恢复至合理区间的同时，继续开拓东北东部地区货源市场，将自身定位为铁矿

石、煤炭、钢材等散杂货的区域性功能型中转港。

若朝鲜未来逐步稳定开放，远期可能发展建设自己的港口，并对外提供开放优惠政策，港口之间货源交流逐步增强。丹东港航未来将密切关注朝鲜改革发展态势，跟进动态分析，在保证既有货种的稳定基础上力求加速货源货量增长。

（二）提升管理水平

依托辽港集团在港口领域成熟的管理经验以及优秀的经营团队，提升丹东港航的管理水平和经营效率。同时，辽港集团将对丹东港航的机构设置、人员岗位进行适当调整，以增强重整后的竞争力，实现企业的快速稳定发展。

丹东港航将对生产公司（作业区）同类合并，突出主营，合理配置生产辅助公司，解决业务管理交叉问题，打通部门之间衔接，确保各项业务链条最短，生产有序、高效、平稳运营。

丹东港航将采取市场化用工原则，按需定岗。根据生产实际需求，确保人员适岗。

（三）规范运营制度

辽港集团将依据先进经验，就丹东港航各方面制度进行完善，加强其自身制度建设及执行，完善治理结构。重整后的丹东港航将对财务管理、人力资源、采购招标、工程管理、党建、资产管理、安全管理等方面的管理制度进行规范，提升运营效率。

（四）加强生产成本控制

整合后的丹东港航将通过增强运营成本管理、人员合理分配等方式，降低单位成本，与供应商签订较为优惠的合同，从而实现降本提效。

依据丹东港航组织架构与整体营运方案，成本管控方案方面要以预算控制和绩效考核为核心，以装卸劳务、能源动力、配件及物料消耗等主要成本为重点，制定系列成本控制制度，实现节支增效。

（五）完善公司治理机制

在重整计划执行完毕之后，丹东港航在治理层面将形成多元股东结构，不断完善法人治理。丹东港航将按照辽港集团与非投资人股东协商确定的公司章程，明确并落实股东会、董事会、监事会、经营管理层的职权范围和人员安排，充分发挥“三会一层”的最大效力。

四、临港产业平台经营方案

临港产业板块拟分为六大区域，分别为保税物流园、临港海洋产业园、临港工业园、商贸服务区、综合保税区、综合服务区。

（一）保税物流园

依托港口和东北东部铁路建成及扩能改造，实现丹东到蒙古和俄罗斯的海铁联运；同时，开拓通化等内陆港，推进东北东部地区陆港一体化。建设油轮码头，发展海洋运输、国际贸易、现代物流、保税仓储、分拨配送及与之配套的中介服务业，形成国际型区域性物流基地。在此基础上，大力推进果蔬、海鲜等特色物流运输及钢铁、铁矿石、LNG 储罐项目、煤炭等专业物流运输，规范引导海上易货物流，加快冷链物流、跨境电商等设施建设，提升临港物流业的竞争力。发展专业物流和特色物流、LNG 仓储运输等产业，通过拓展优势产业链的深度和广度，促使物流产业链的延伸，实现物流业与其它产业的深度融合，推进物流服务的专业化和社会化。充分发挥丹东港海铁陆交通网络优势，形成承南启北，连接国内外的重要物流节点，完善物流大通道建设，打造东北亚现代化港口与物流节点城市。

（二）临港海洋产业园

依托港区零距离优势，临港海洋产业园拟划分为三个产业基地。一为国家级大型专用设备基地，重点引进港口、海洋工程装备、海洋油气设备、现代机械设备制造等大型设备生产制造企业及海洋工业设备再制造产业。二为游艇和轻型船只生产、维修、保养基地。

引进发展海上仪器装备、船舶配件、通讯导航、船用新材料等产业关联配套产业。三为海洋生态食品基地。主要发展海产品精深加工、海洋功能性食品等。

（三）临港工业园

以现有老东北为基础大力发展相关上下游产业。采用先进工艺技术及大型成套设备，支持精深加工装备改造升级，提高优质稻米、玉米、大豆、小浆果、板栗、食用菌及中药材等优势产品深加工水平，深度开发绿色食品、有机食品、营养强化食品等新型产品。培育一批以老东北为核心的骨干企业，打造一批知名品牌，提高农副产品质量和档次，开发功能性饮料等高附加值产品，进一步延伸产业链。推进菜籽等油脂压榨加工项目和稻谷加工项目建设，促进产业链延伸：发展食用油系列产品、绿色粮食综合处理等精深加工，并种植大麦、稻壳做活性炭、养猪（猪粪沼气、循环经济）。推进企业不断拓展产业规模，扩大市场影响力，打造东北重要的粮食集散地。发挥丹东的廉价朝鲜劳动力优势，依托东港、凤城、宽甸丰富的农产品资源，瞄准日本、欧美等国家和地区，以及京津冀、长三角、泛珠三角等区域，承接有实力的农产品加工龙头企业入驻并发展壮大，重点发展绿色有机食品等农产品精深加工业，形成以大企业为龙头、中小企业为配套的农产品加工产业链，加快农业科技进步，完善农产品市场流通体系，提升产业化经营水平。

为进一步提高老东北的经营管理水平、引入恢复和扩大生产所需的资金，临港集团可后续继续招募老东北投资人。鉴于在重整期间，在管理人和老东北金融债权人的努力下，已有潜在投资人表达了对老东北的投资意向并进行了多次地沟通。为提高工作效率，在标的股权交割日前，管理人有权在征求老东北金融债权人意见基础上，继续招募、接洽老东北意向投资人，并决定老东北投资人引入的相关事宜。通过引入投资人所获得资金、股权等资源由临港集团依法享有。上述老东北投资人招募安排不影响本重整计划涉及的债权清偿工作，不作为债权清偿完成的标准。

（四）商贸服务区

商贸服务区的建设将实现完善商贸格局、繁荣港区经济，充分发挥商贸业在经济发展中的作用，促进港区经济又好又快发展。围绕丹东港口及航运业发展的金融需求，以发展临港产业金融作为主导方向，优化金融发展环境作为根本保障，推进港口金融、航运金融、制造金融及其他产业金融领域发展；引导金融机构加大对港航产业的支持，建立完善有效的航运、物流投融资体系、保险服务体系、交易市场体系、支付结算体系以及中介服务体系，为港口、船舶、海洋工程、航运物流企业等提供特色金融服务，使得更多金融机构将业务重心向临港产业倾斜，切实增强丹东港口的综合竞争力和影响力。打造港航金融板块，针对港口、船舶、航运、物流等产业发展需要，不断完善金融服务，加大资金保障。积极发展多种航运融资模式，拓展社会资本投资航运业渠道，并积极引入基金、信托等金融机构。支持船舶融资租赁业务，鼓励航运金融产品创新，拓展航运金融服务功能。支持保险企业开展航运保险业务，丰富航运保险产品，协调出台便利船舶理赔措施，引导港航企业开展互保、自保业务，加强与保险机构合作，完善航运保险体系。加强港航金融监管，并创新港航金融结算方式（如港口航运业运杂费电子收付系统）。建立与国际标准接轨、协调统一的港航金融评价体系，提高港航金融市场的透明度。

（五）综合保税区

针对丹东港区目前较小规模的保税仓库现状，考虑未来进出口货种产业链延伸需要进行初加工以及深加工的需求，规划建立综合保税区域，为集聚港区产业提供税收及外汇政策支持。同时，保税区的建设对提高港口的对外服务水平、拓展港口功能、促进外资引进，促进就业具有重要的作用。保税区将在外经贸等相关主管部门支持下，积极争取成为辽宁自贸区中一个片区。

（六）综合服务区

综合服务区分为两个区域，大东沟中心渔港以南区域将建设成

为高品质的商住配套区，为在港区内工作的人民提高品质的生活配套，同时也是港口旅游、休闲、度假的集散地。

另外在东港城区和丹东新区临港产业园区内分别规划商住配套区，面积分别为 0.15 平方公里和 1.85 平方公里。

大东沟中心渔港将由传统的单一性功能转向多元综合性功能，在传统渔港功能基础上增加鱼货交易、活鱼暂养交易、深度加工、休闲渔业等功能，使中心渔港汇集多个产业，形成集海上渔轮捕捞回港卸货、生产补给、修整维护、安全避风、产品仓储与交易、旅游餐饮等多位一体的产业集群平台，引导产业链积聚，形成渔业产业经济圈。

五、双平台的合作关系

标的股权交割后，在同等条件下，丹东港航对临港集团名下资产享有优先购买、租赁、开发建设、合资合作等权利。临港集团名下土地开发建设、企业招商引资等应确保符合港口发展规划，维持互惠互利、积极和谐的相邻关系，促进丹东港持续稳定。

此外，根据重整投资协议，为盘活临港集团相关资产，并兼顾科学产业布局，消化辽宁省和地区港口过剩产能：（1）临港集团未来可提供与丹东港航主营港口业务不产生竞争的配套服务。此外，除非与丹东港航合作，临港集团未来不从事、同时也不出售资产使之从事公共码头相关业务（与经营公共码头无关的装卸、仓储、堆存业务除外）；（2）以不分流丹东港航货源为前提，临港集团可以从事货主码头业务，可以委托丹东港航经营管理该等业务，同时丹东港航可在同等条件下进行参股投资；及（3）辽港集团承诺其下属港口公司不在丹东市与丹东港航竞争港口业务。

六、双平台公司治理机制

（一）丹东港航

1. 丹东港航股东会职权及表决机制。股东会由全体股东组成，是公司的权力机构，行使下列职权：（1）决定、修改公司的经营方

针和投资计划；（2）选举和更换非由职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；（3）审议批准董事会的报告；（4）审议批准监事会的报告；（5）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；（6）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损的方案；（7）对公司增加或者减少注册资本作出决议；（8）对发行公司债券作出决议；（9）对公司合并、分立、变更公司形式，解散和清算等事项作出决议；及（10）修改公司章程。上述事项中第（7）、（9）、（10）项将根据《公司法》相关规定，经单独或合计代表超过三分之二表决权的股东同意方可通过，其他所有事项将经单独或合计代表超过二分之一表决权的股东同意方可通过。

2. 丹东港航董事会构成。董事会原则上由七名董事组成。其中包括一名职工董事，由职工代表大会选举产生。其他公司董事由股东提名并由股东会选举产生。其中辽港集团有权提名四人，非投资人股东有权提名二人。若股东未能在收到董事提名通知后两月内及时行使董事提名权，但其他股东已提名五名董事候选人，则股东会可就该五名董事候选人选举构成该届董事会，并由其按照本章行使董事会职权。董事任期三年，任期届满，可连选连任。董事会设董事长一名，由辽港集团提名的董事担任，由董事会全体董事过半数选举产生。若股东持股比例降低，其有权提名的董事人数经各股东协商后可进行相应调整。

3. 丹东港航董事会职权及表决机制。董事会对股东会负责，行使下列职权：（1）负责召集股东会会议，并向股东会报告工作；（2）执行股东会的决议；（3）决定公司的经营计划和投资方案；（4）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；（5）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（6）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案；（7）制订公司合并、分立、变更公司形式、解散的方案；（8）决定公司内部管理机构的设置；（9）决定聘任或者解聘公司经理及其报酬事项，并根据经理的提名决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人及其报酬事项；（10）制定公司的基本管理制度；（11）制订章程的修改方案；（12）制订公司为股东

或者实际控制人提供担保的方案；（13）批准经审计财务报表，批准对公司会计政策的任何变更（根据会计准则要求变更会计政策的除外）；（14）决定公司高级管理人员的绩效考核方案；（15）聘请或更换为公司提供审计的会计师事务所；（16）批准公司合规管理战略规划、基本制度和年度报告，推动完善合规管理体系，以及根据适用法律及合规管理办法、指引规定的须由董事会决定的其他合规事宜；以及（17）章程规定或股东会授予的其他职权。上述事项须经全体董事过半数同意方能通过。丹东港航董事会职权较《公司法》下董事会职权有所增加，增加了非投资人股东的参与决策权。

4. 丹东港航高级管理人员安排。丹东港航设总经理一名、副总经理若干名、财务负责人一名，任期均为三年。辽港集团有权向董事会推荐总经理、财务负责人、各部门负责人以及其他高级管理人员人选，并由董事会聘任或者解聘。

5. 丹东港航监事会职权及运行机制。丹东港航监事会由三名监事组成，其中包括一名职工代表，由职工代表大会选举产生。辽港集团有权提名一人，非投资人股东有权提名一人并由股东会选举产生。监事会设监事会主席一名，由辽港集团提名的监事担任，由监事会全体监事过半数选举产生。监事任期每届三年，任期届满，可连选连任。监事任期届满未及时改选，或者监事在任期内辞职导致监事会成员低于法定人数的，在改选出的监事就任前，原监事仍应当依照法律、行政法规和公司章程的规定，履行监事职务。

6. 丹东港航利润分配制度。公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。除非经全体股东一致同意采取其他分配方式外，公司弥补亏损和提取上述公积金后所余税后利润，原则上根据该财政年度相关年度股东会决议批准的利润分配方案，按各股东实缴的出资比例分配给各股东。

（二）临港集团

临港集团的公司治理安排，包括董事会、高级管理人员和监事会设置等由临港集团根据本重整计划规定在公司章程中具体约定。

第四章 债权分类、调整及受偿方案

一、债权分类方案

根据《企业破产法》的相关规定，结合债权申报与审查情况、职工债权调查情况，丹东港系企业债权分为有职工债权、税款债权、财产担保债权、普通债权四类³。

（一）职工债权

经管理人调查，丹东港系企业职工债权预计总金额为 8.86 亿元。

（二）税款债权

经管理人审查，丹东港系企业税款债权总金额为 4.42 亿元。

（三）有财产担保债权

经管理人审查，丹东港系企业有财产担保债权总金额为 279.99 亿元。

（四）普通债权

经管理人审查，丹东港系企业普通债权总金额为 359.11 亿元。

二、债权调整及受偿方案

（一）标的股权交割和投资款支付问题

根据重整投资协议的约定，各方应争取在 2020 年 6 月 30 日前完成标的股权交割的各项先决条件，由辽港集团向临港集团支付第一期投资款 35.18 亿元。第一期投资款中 30.18 亿元根据本重整计划规定清偿各类需以现金方式清偿的债权。第一期投资款中 5 亿元应优先用于航道疏浚和验收、融资租赁资产购置、处理瑕疵资产、补充临港集团的经营资金。

各方应争取在 2020 年 12 月 31 日前完成第二期付款条件，由辽港集团向临港集团支付第二期投资款 5 亿元。

³ 统计口径包括丹东中院裁定确认的债权、管理人初步审查确定的债权、暂缓确定债权、职工债权、未申报债权。

由于丹东港系企业的资产存在大量瑕疵问题，包括大量需要投入资金建设和补办手续的在建工程，能否如期实现标的股权交割条件和第二期付款条件并完成投资款的支付尚存在一定不确定性。为此，管理人将督促债务人、辽港集团加快推进相关工作，丹东市政府也将依法在手续办理、项目审批等方面给予支持。如确实出现交割条件和第二期付款条件未能如期完成的情况，债务人将根据本重整计划第六章的规定向丹东中院申请延长重整计划执行期限。

（二）职工债权调整及受偿方案

职工债权自重整计划批准之日起、至标的股权交割日后 30 日内由债务人以现金方式予以全额清偿或提存至管理人指定的银行账户。

（三）税款债权调整及受偿方案

税款债权自重整计划批准之日起、至标的股权交割日后 30 日内由债务人以现金方式予以全额清偿。

（四）有财产担保债权调整及受偿方案

有财产担保债权中，每家债权人 30 万元以下（含 30 万元）的部分自重整计划批准之日起、至标的股权交割日后 30 日内由债务人以现金方式全额清偿。每家债权人超过 30 万元的部分，按照以下方式清偿：

1. 在临港集团留债并在重整计划批准之日起二十年内清偿完毕，延期清偿期间暂不支付利息。留债的本金偿还、利息偿付等相关安排由临港集团根据经营状况、实际偿付能力与相关债权人协商确定。上述留债的债权总金额不超过 40 亿元。有意选择留债延期清偿的有财产担保债权人应在重整计划批准之日前向管理人提出书面申请，逾期未提出书面申请，视为放弃留债选择。若选择留债延期清偿的债权金额超过 40 亿元，由管理人按照选择留债延期清偿的债权金额比例在申请留债延期清偿的有财产担保债权人之间分配不超过 40

亿元的留债份额⁴。若选择留债延期清偿的债权金额不足 40 亿元，则将相应调整临港集团注册资本。

2. 除选择留债延期清偿的有财产担保债权（合计不超过 40 亿元）外，剩余的有财产担保债权，自重整计划批准之日起、至标的股权交割日前，每家债权人的有财产担保债权（扣除现金清偿和留债清偿的债权金额）的 3.75%由债务人按照 1:1 的比例以丹东港航的注册资本（股权）进行抵偿；每家债权人的有财产担保债权（扣除现金清偿和留债清偿的债权金额）的 96.25%由债务人按照 1:1 的比例由债务人以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿。若选择留债延期清偿的债权金额不足 40 亿元，则将相应调整有财产担保债权分别以丹东港航和临港集团注册资本（股权）抵偿的债权比例。

（五）普通债权调整及受偿方案

普通债权中，每家债权人 30 万元以下（含 30 万元）的部分自重整计划批准之日起、至标的股权交割日后 30 日内由债务人以现金方式全额清偿。每家债权人超过 30 万元的部分，分类处理如下：

1. 金融类普通债权：自重整计划批准之日起、至标的股权交割日前由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿。

2. 债券类普通债权：（1）机构债券类普通债权自重整计划批准之日起、至标的股权交割日前由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿；（2）个人债券类普通债权自重整计划批准之日起、至标的股权交割日前 30 日内由债务人按照 10%的比例进行现金清偿。

3. 经营类普通债权，自重整计划批准之日起、至标的股权交割日后 30 日内由债务人按照 10%的比例进行现金清偿。

⁴ 比如，如果有两家债权人选择留债延期清偿，选择留债延期清偿的债权金额分别为 10 亿元、40 亿元，则两家债权人可留债的债权金额分别为 8 亿元、32 亿元，即 $8 \text{ 亿元} = 10 \times 40 \div (10 + 40)$ ， $32 \text{ 亿元} = 40 \times 40 \div (10 + 40)$ 。

4. 关联方普通债权，丹东航道工程局有限责任公司、日林建设集团有限公司、丹东通海港航有限公司三家公司作为港口建设工程的主要施工单位，部分建设工程合同价格和实际结算价格较市场价格偏高，有待进一步核实，上述债权目前处于暂缓确定状态。本重整计划将按照 7:1 的比例预留临港集团的注册资本（股权）。若上述三家公司的债权最终得到确认，将按照债权确认金额由债务人按照 7:1 的比例以临港集团的注册资本（股权）进行抵偿；若上述三家公司的债权最终未得到确认，预留的注册资本（股权）将由临港集团依法处置，处置所得归属于临港集团。

在本重整计划规定的执行期限内，债务人无需向债权人支付债权可能产生的利息及其他一切形式的孳息。按照本重整计划减免的债权（即债权人按照本重整计划进行现金清偿、股权抵偿、留债延期清偿后未获全额清偿的债权部分），债务人不再承担清偿责任。

（六）关于债转股退出安排

1. 关于丹东港航股权的退出安排

债权人根据本重整计划获得的丹东港航的股权按照市场化、法治化原则，在丹东港航后续经营发展过程中逐步退出。具体根据丹东港航未来的实际经营状况，由债权人和丹东港航、辽港集团等协商确定。考虑到港口业务的特殊性，为保证丹东港航的平稳运行，非经其他股东过半数（包括辽港集团），股东不得将其持有的丹东港航股权转让给与丹东港航从事相同或类似业务的竞争方及其关联企业。

2. 关于临港集团股权的退出安排

债权人根据本重整计划获得的临港集团的股权可考虑通过临港集团回购等方式实现退出，具体由相关债权人和临港集团协商确定。为依法保障相关债权人的权益，根据本重整计划规定持有临港集团股权的有财产担保债权人可要求临港集团基于股权回购义务以其资产重新提供抵押、质押。

上述债转股退出安排不影响本重整计划涉及的债权清偿工作，不作为债权清偿完成的标准。

（七）暂缓确定和未申报债权清偿说明

1. 暂缓确定债权

前述债权调整及受偿方案中涉及的部分债权因工程尚未竣工结算、涉及未决诉讼、条件未成就等客观原因处于暂缓确定状态，待该类债权经确认后由债务人按本重整计划规定的清偿条件进行清偿。

2. 未申报债权

根据《企业破产法》第九十二条的规定，债权人未依照本法规定申报债权的，在重整计划执行期间不得行使权利；在重整计划执行完毕后，可以按照重整计划规定的同类债权的清偿条件向债务人行使权利。

（八）偿债资源的分配与提存

1. 偿债资金的分配与提存

（1）偿债资金的分配

针对每家债权人以现金方式清偿的债权部分，偿债资金原则上将以银行转账方式向债权人自身的银行账户进行分配，债权人应自重整计划批准日起 7 日内按照管理人指定格式书面提供领受偿债资金的银行账户信息。

债权人指令将偿债资金支付至其银行账户时，若因债权人自身和/或其关联方、银行账户等原因，导致偿债资金不能到账、被冻结，或导致其他法律、市场等相关风险，该等责任与风险均由债权人自行承担。

（2）偿债资金的提存

A. 丹东中院裁定确认的债权

已经丹东中院裁定确认债权的债权人未按照本重整计划的规定领受分配的偿债资金，根据本重整计划应向其分配的资金将提存至

管理人指定的银行账户，提存完成即视为清偿完毕。自重整计划批准之日起满三年，该债权人仍不领取偿债资金的，视为债权人放弃该偿债资金，该已提存的偿债资金将由临港集团享有。

B. 暂缓确定债权

暂缓确定债权将按管理人初步审查意见将相应偿债资金提存至管理人指定的银行账户，待其债权经确认之后按照本重整计划的规定受领偿债资金。若暂缓确定债权在重整计划批准之日起满三年仍未获确认的，则已提存的偿债资金将由临港集团享有。若提存的偿债资金经清偿之后有剩余，则剩余的资金将由临港集团享有。

2. 股权的分配与提存

(1) 股权的分配

按照本重整计划分配股权的债权人应当在重整计划批准之日起7日内提供工商登记所需的相应材料。偿债股权原则上只能登记至债权人名下，债务人在收到债权人提交的材料与信息后，将根据本重整计划的规定进行登记。

鉴于根据本重整计划规定登记股权涉及的债权人数众多，为提高重整计划执行效率，管理人有权根据重整计划执行的实际需要，决定通过股权代持、股份制改制等方式分批或一次性完成相关股权的登记工作，相关事项无需再经债权人表决。

(2) 股权的提存

A. 丹东中院裁定确认的债权

已经丹东中院裁定确认债权的债权人未按照本重整计划的规定在指定时间内提供工商登记所需材料的，根据本重整计划应向其分配的股权将登记至管理人指定持股主体名下，提存完成即视为清偿完毕。根据债权人的申请，上述持股主体将配合办理过户手续，由此增加的成本由相关债权人承担。自重整计划批准之日起满三年，该债权人仍未能完成股权过户的，视为债权人放弃该股权，该已提存的股权将由临港集团依法处置，处置所得归属于临港集团。

B. 暂缓确定债权

暂缓确定债权将按管理人初步审查意见将相应股权提存至管理人指定持股主体名下，待其债权经确认之后按照本重整计划的规定受领股权。若暂缓确定债权在重整计划批准之日起满三年仍未获确认的，则视为债权人放弃股权，该已提存的股权将由临港集团依法处置，处置所得归属于临港集团。若提存的股权经清偿之后有剩余，则剩余的股权将由临港集团依法处置，处置所得归属于临港集团。

第五章 重整计划的表决与批准

一、重整计划表决方式

（一）分组表决

债权人会议对重整计划草案表决，将采取分组表决的方式，即丹东港系企业的债权人将统一分为有财产担保债权组、职工债权组、税款债权组和普通债权组进行表决。

因本重整计划涉及出资人权益调整，将由丹东港系企业出资人组统一对出资人权益调整事项进行表决。

（二）表决机制

1. 债权人组的表决机制

根据《企业破产法》第八十四条第二款的规定，出席会议的同一表决组的债权人过半数同意重整计划草案，并且其所代表的债权额占该组债权总额的三分之二以上的，即为该组通过重整计划草案。

2. 出资人组的表决机制

参照《公司法》第一百零三条第二款关于股东大会表决机制的规定，经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过，即为该组通过出资人权益调整方案。

二、重整计划的批准

1. 各表决组均通过重整计划草案时，重整计划即为通过。管理人将自重整计划通过之日起 10 日内，向丹东中院提出批准重整计划的申请。

2. 部分表决组未通过重整计划草案，管理人有权依法申请丹东中院依法裁定批准重整计划草案。

3. 本重整计划在依据《企业破产法》第八十四条至第八十七条之相关规定，由各表决组通过并经丹东中院裁定批准后生效，或各表决权组表决虽未通过但经丹东中院裁定批准后生效。

4. 重整计划未获得债权人会议通过并且未依照《企业破产法》

第八十七条的规定获得丹东中院批准；或者已经通过的重整计划未获得丹东中院批准的，丹东中院将裁定终止重整程序，并宣告丹东港系企业破产清算。

三、重整计划的效力

1. 重整计划批准后，对丹东港系企业、出资人、全体债权人、辽港集团、丹东港航、临港集团等各相关方均有约束力。

2. 本重整计划对相关方权利义务的规定，其效力及于该项权利义务的承继方及/或受让方。

第六章 重整计划的执行

一、执行主体

根据本次重整计划形成的各主体包括临港集团、丹东港航、老东北、快急送及港务经营均应负责本重整计划的执行工作。辽港集团根据本重整计划及过渡期经营安排协议等的约定协助执行重整计划相关的各项工作。

二、执行期限

本重整计划的执行期限为自丹东中院裁定批准重整计划之日起至标的股权交割日之日起 30 日。

三、执行期限的延长

若本重整计划无法在上述期限内执行完毕，债务人应于执行期限届满 15 日前，向丹东中院提交延长重整计划执行期限的申请，并根据丹东中院裁定批准的执行期限继续执行。

四、执行完毕的标准

自下列条件全部满足之日起，本重整计划视为执行完毕：

1. 根据本重整计划的规定，丹东中院受理丹东港系企业重整后至标的股权交割前发生的、应当支付的破产费用已经支付完毕。

2. 根据本重整计划的规定，辽港集团已经按照本重整计划完成标的股权交割。

3. 根据本重整计划的规定，以辽港集团支付的第一期投资款 3 5.18 亿元为资金来源，应当向债权人分配的偿债现金已经支付完毕，或债权人未领受的偿债资金已按照本重整计划的规定进行提存。

4. 根据本重整计划的规定，应当向债权人抵偿的股权已经登记完毕，或债权人未领受的股权已按照本重整计划的规定进行提存。

第七章 重整计划的执行监督

一、监督主体

管理人负责监督重整计划的执行。

在本重整计划执行监督期限内，管理人及相关方为监督、协助执行本重整计划发生的相关费用，由债务人随时支付。

二、监督期限

本重整计划执行的监督期限与执行期限一致，自重整计划批准之日起计算。

三、监督期限的延长

如根据重整计划执行的实际情况，需要延长管理人监督重整计划执行的期限，则管理人将向丹东中院提交延长重整计划执行监督期限的申请，并根据丹东中院裁定批准的期限继续履行监督职责。

四、监督职责的终止

在监督期限届满或债务人执行完毕重整计划时，管理人将向丹东中院提交监督报告；自监督报告提交之日起，管理人的监督职责终止。

第八章 重整计划其他事项

一、破产费用及共益债务的支付

（一）破产费用

丹东港系企业重整案涉及的案件受理费、管理人聘请中介机构的费用、管理人执行职务等发生的各项破产费用约 0.8 亿元。

在重整计划执行期间，根据重整计划执行工作的实际需要，管理人有权决定聘请第三方提供相关服务并决定相关服务费，所产生的费用亦属于破产费用。破产费用由债务人随时优先支付。

（二）共益债务

1. 继续履行合同产生的共益债务

丹东港系企业因继续履行同等原因产生共益债务约 2.2 亿元，由丹东港航或临港集团根据合同约定依法支付。

2. 支付税款产生的“共益债务”

在债权申报过程中，丹东银行股份有限公司主张其于 2017 年 3 月向丹东港集团提供的贷款中约 2.7 亿元用于支付丹东港集团欠付的税款，具有共益性质，请求确认为共益债务。目前，该笔债权处于暂缓确定状态，债权性质初步确定为有财产担保债权。若丹东银行股份有限公司上述约 2.7 亿元债权最终被确认为共益债务，则将通过临港集团资产抵偿等方式进行清偿。若丹东银行股份有限公司上述 2.7 亿元债权最终未被确认为共益债务，则将根据本重整计划规定的有财产担保债权的清偿标准对上述 2.7 亿元债权进行清偿。

二、融资租赁物的处理问题

丹东港集团、老东北账面资产中包括部分通过融资租赁业务使用的租赁物。在本重整计划执行期间，根据生产经营的实际需要，由丹东港集团（临港集团）、老东北向租赁公司购置相关租赁物，具体由管理人组织开展相关工作。

三、债权人对保证人和其他连带债务人追偿权的行使

根据《企业破产法》第九十二条第三款的规定，债权人对债务人的保证人和其他连带债务人所享有的权利，不受本重整计划的影响。债权人在本重整计划项下未获得全额清偿的债权部分仍然可以向保证人和其他连带债务人进行追偿。

需要说明的是，本重整计划以股权抵偿债权并不当然视为全额清偿，债权人未获全额清偿的债权部分仍然可以向保证人和其他连带债务人进行追偿。以股权抵偿债权的清偿率可参照以下公式计算：
清偿率=（抵偿获得的股权数量×每股价值）÷股权抵偿对应的债权金额。

四、债务人承担担保责任后追偿权的归属

根据本重整计划，丹东港系企业为非丹东港系企业承担担保责任之后，将形成对第三方的追偿权，该追偿权将由临港集团享有。

五、资产追查的问题

管理人在对丹东港系企业的资产进行调查过程中发现存在资产追收的线索。为依法保障债权人等相关各方的权益，管理人已在重整期间向对方单位或个人发出了催收函，并将相关案件线索移交公安机关。但因资产线索不完整、部分被催收单位为境外主体等多种原因，资产追收工作尚未完成。本重整计划批准之后，临港集团有权继续通过催收、诉讼、协助公安机关立案侦查等方式追收相关资产，追收所得资产依法归临港集团享有。

六、债权人债权转让的清偿方式

在重整计划批准之前，债权人通过转让债权进而分拆债权等方式改变债权形态，并导致该债权在形态变更之后按本重整计划可获得清偿额高于或优于债权形态变更之前，则该等债权形态的变更将导致对其他债权人的不公平清偿，为此本重整计划仍将以该等债权形态改变之前的债权进行清偿。

在重整计划批准之后，债权人对外转让债权的，受让人按照原

债权人根据本重整计划就该笔债权可以获得的受偿条件及总额受偿；债权人向两人或两人以上的受让人转让债权的，债权清偿款项向受让人按照其受让的债权比例分配。若因债权转让导致受让人无法根据本重整计划受偿时，由此造成的责任由债权人及其债权的受让人承担。

七、债务人财产强制措施解除

（一）对债务人股权质押手续的解除

在重整计划批准之日起 7 日内，债权人应配合债务人、管理人完成对债务人股权质押手续的解除。若债权人未在上述期限内配合解除股权质押手续，对重整计划执行造成阻碍，债务人或管理人有权依法向丹东中院申请强制解除原质押手续，股权登记机关应配合完成质押解除手续；且债务人或管理人有权将相关债权人依本重整计划可获分配的现金、股权等予以暂缓分配，待债权人配合解除股权质押手续之后再行分配。

（二）对财产查封、冻结措施的解除

在重整计划批准之日起 7 日内，债权人应配合完成对债务人财产的查封、冻结等措施的解除工作。若债权人未在上述期限内配合完成解除查封、冻结等措施，对重整计划的执行造成阻碍，债务人或管理人有权依法向丹东中院申请强制解除查封、冻结等手续，财产登记机关应配合完成查封、冻结解除手续；且债务人或管理人有权将相关债权人依本重整计划可获分配的现金、股权等予以暂缓分配，待债权人配合完成解除查封冻结手续之后再行分配。

（三）对财产抵押、质押措施的解除

有财产担保债权人应在按照本重整计划完成清偿⁵之日起 7 日内，

⁵ 完成清偿的标准为：（1）以现金方式进行清偿的债权分配获得相应的清偿资金或按照重整计划规定完成提存；（2）以股权抵偿方式进行清偿的债权分配获得相应的股权或按照重整计划规定完成提存；

（3）以留债延期清偿方式进行清偿的债权，由债权人与相关债务人签订留债协议。但因债权人原因导致留债协议无法签署，则债务人根据本重整计划规定签署留债协议即视为该类债权完成清偿。

配合完成对相关财产的抵押、质押等措施⁶的解除工作。若债权人未在上述期限内配合完成解除抵押、质押等措施，对重整计划的执行造成阻碍，债务人或管理人有权依法向丹东中院申请强制解除抵押、质押等手续，财产登记机关应配合完成抵押、质押解除手续。

八、标的股权交割日前的损益问题

根据重整投资协议的约定，标的股权交割日前丹东港航及临港集团的损益归属于临港集团，将由辽港集团和临港集团共同委托第三方审计机构进行审计。

标的股权交割日前丹东港航及临港集团经营产生的现金流根据本重整计划的规定用于融资租赁资产购置、瑕疵资产整改等工作。

九、标的资产的或有损失承担问题

根据重整投资协议的约定，若因标的资产在标的股权交割日前的行为对丹东港航造成损失，临港集团承担赔偿责任。

在临港集团将标的资产出资到丹东港航后，标的资产中在建工程在竣工验收前、以及码头泊位在完成升级改造前，临港集团应保证丹东港航可以按照出资时状态使用该等在建工程及码头泊位，承担在此期间可能产生的罚款等相关主体责任，并赔偿相关资产无法按照重整投资协议签署日时使用状态进行使用所导致的经营损失。作为赔偿金来源的保障机制，由辽港集团根据届时相关方签署的资金监管协议的安排将第二期投资款中的 1 亿元支付至临港集团与辽港集团在银行以临港集团名义设立的计息监管账户，预留时间为 18 个月，期间内预留款不得用于其他用途，预留期届满后，监管账户内结余资金及利息可由临港集团自行使用。

尽管有上述赔偿机制，为最大限度保障债权人的权益，管理人将尽力争取丹东市政府向辽港集团、丹东港航及临港集团出具有关文件就标的资产存在的问题做出如下承诺：（1）对妥善处理标的资

⁶ 其中，通过留债延期清偿方式获得清偿的债权人可在本重整计划项下涉及的资产过户等手续完成后，重新与临港集团协商财产抵押、质押问题并办理相关登记手续。

产存在的问题给予积极支持和帮助；（2）对属于本级政府事权范围内的问题全力予以解决，对属于上级事权范围的问题，积极协调并争取上级政府及其有关部门就该等问题予以及时有效解决；（3）确保丹东港航及临港集团不因标的资产在标的股权交割日前的行为而受到行政处罚及遭受停产经营损失。

十、破产重整的保护效力

（一）重整受理日前形成的负债受本重整计划规制

根据《企业破产法》的规定及本重整计划的确定，丹东港系企业在重整受理日前形成的各类违约金、赔偿金、税款、债权等应作为破产债权处理，应按本重整计划规定进行清偿。该类债权人不得以重整后的丹东港航或临港集团已经恢复正常运营，进而通过查封冻结资产、提请诉讼等方式主张或强制要求按债权金额进行 100%清偿；若该类债权人作出的行为，给重整后的丹东港航、临港集团造成任何损失或影响，应由该类债权人及相关主体承担全部法律责任，且债务人有权向丹东中院寻求司法救助与保护。

（二）罚款性债权的清偿问题

根据《破产审判会议纪要》第 28 条的规定，民事惩罚性赔偿金、行政罚款、刑事罚金等惩罚性债权清偿顺序劣后于职工债权、有财产担保债权、普通债权。根据本重整计划，破产财产在清偿前述各类债权后已无剩余财产可用于清偿惩罚性债权。因此，本重整计划对债务人涉及的罚款性债权不予清偿。该类债权人不得以重整后的丹东港航或临港集团已经恢复正常运营，进而通过查封冻结资产、提请诉讼等方式主张或强制要求按债权金额进行清偿；若该类债权人作出的行为，给重整后的丹东港航、临港集团造成任何损失或影响，应由该类债权人及相关主体承担全部法律责任，且丹东港航、临港集团有权向丹东中院寻求司法救助与保护。

对于因债务人在重整受理日之前的行为导致的行政、司法机关等在重整受理后对债务人、丹东港航作出的罚款、罚金及其他相关费用亦适用上述规定，依法不予清偿。

十一、债务人信用等级的恢复

在重整计划批准之日起 15 日内，将债务人纳入失信被执行人名单的各债权人应向相关法院申请删除债务人的失信信息，并解除对债务人法定代表人、主要负责人及其他相关人员的限制消费令及其他信用惩戒措施。若债权人未在上述期限内申请删除失信信息并解除信用惩戒措施，债务人或管理人有权将相关债权人依本重整计划可获分配的现金、股权等予以暂缓分配，待信用惩戒措施解除后再行向债权人分配。

在重整计划批准后，各金融机构应及时调整债务人企业信贷分类，并上报人民银行征信系统调整债务人征信记录，确保重整后丹东港航与临港集团运营符合征信要求。

十二、重整投资协议的重点事项披露

（一）重整投资协议的生效条件

1. 协议双方已履行完毕所需签约内部审批程序批准。
2. 辽港集团已就本次重整投资按照有关规定获得国有资产监管部门的必要批准、备案文件或其他方式的认可。
3. 重整计划草案经丹东中院裁定批准。
4. 管理人已安排丹东港集团于 2019 年 9 月 29 日注册设立了丹东港航。
5. 丹东港大东港区庙沟航道完成项目备案并启动前期建设手续工作，5-20 万吨级航道的疏浚及验收方案经辽港集团确认或无异议并按方案启动实施，航道安排协议已签署。
6. 前期手续或批复存在瑕疵的在建工程、大东港区超过批复等级使用的泊位、实际作业货种/停靠船舶吨级与批复不一致的泊位以及需要维修改造的项目的施工建设已确定方案且方案经辽港集团确认或无异议，并已按方案启动实施。

（二）重整投资协议的终止约定

1. 协议双方可在任何时候通过书面协议的方式共同终止重整投资协议。

2. 如任何交割条件未能在 2020 年 6 月 30 日当日之前得以满足或被辽港集团书面放弃，则相关各方应诚信讨论其他解决方案，以继续推进重整投资协议的履行和重整计划的实施。协议双方可（但无义务）通过书面协议方式延长交割条件的满足或放弃的期限。如果管理人和辽港集团未能于 2020 年 6 月 30 日起 30 个工作日内约定另一解决方案，则任何一方可自行决定终止重整投资协议而无需承担任何责任。

3. 若丹东中院未裁定批准本重整计划，裁定终止重整并宣告丹东港系企业破产，任何一方可以终止重整投资协议而无需向另一方承担违约赔偿责任。

4. 若辽港集团与临港集团未在 2020 年 2 月 29 日之前按签署股权转让协议⁷，并完成业务合同的转移，且辽港集团与临港集团未能达成关于延期的一致意见，任何一方可以终止重整投资协议而无需向另一方承担违约赔偿责任。

（三）重整投资协议的违约责任

1. 若在 2020 年 6 月 30 日之前，在各项交割条件（除标的股权交割工商登记后）得以满足或者为有权放弃该等条件的一方放弃后，在丹东港航愿意根据重整投资协议就标的股权进行工商变更的前提下，辽港集团拒绝继续进行标的股权交割，则辽港集团应向临港集团承担 5 亿元的违约赔偿责任；若在各项交割条件得以满足或者为有权放弃该等条件的一方放弃后，辽港集团拒绝继续进行标的股权交割并拒绝支付第一期投资款，则辽港集团应向临港集团承担 5 亿元的违约赔偿责任，且应向临港集团以零对价转回全部已登记在其名下的标的股权。

⁷ 股权转让协议与重整投资协议条款基本一致，由于涉及标的股权的评估，将于重整投资协议生效后、临港集团以标的资产作价对丹东港航增资并予以实缴后，由临港集团与辽港集团签署。

2. 在 2020 年 6 月 30 日之前，在各项交割条件（除标的股权交割工商登记后）得以满足或者为有权放弃该等条件的一方放弃后，在丹东港航愿意根据重整投资协议就标的股权进行工商变更的前提下，临港集团拒绝进行标的股权交割，则临港集团应向辽港集团承担 5 亿元的违约赔偿责任。

十三、重整计划的解释与修正

（一）重整计划的解释

在本重整计划执行过程中，若债权人或利益相关方对本重整计划部分内容存在不同理解，且该理解将导致利益相关方的权益受到影响时，则债权人或利益相关方可以向管理人申请对重整计划相关内容进行解释。管理人在收到该申请之后，应基于公平公正的原则对相关内容进行解释。

（二）重整计划的修正

在本重整计划执行过程中，因出现国家政策调整、法律修改变化等特殊情况或其他原因，导致重整计划全部或部分内容无法执行的，则管理人可以向丹东中院申请对重整计划进行修正。丹东中院经审查许可后，管理人可以提出重整计划修正案。在此期间，管理人可重新招募投资人。该重整计划修正案应提交给因修正而受不利影响的债权人组及/或出资人组进行表决。表决、申请丹东中院批准以及丹东中院裁定批准重整计划修正案的程序与原重整计划的程序相同。

十四、其他说明

（一）关于“救助类”贷款问题

丹东港集团及下属子公司、关联公司自 2016 年以来逐步陷入债务危机，为帮助丹东港集团摆脱困境，前期丹东银行股份有限公司向丹东港集团及其子公司、关联公司提供了 43.78 亿元及其他银行提供了约 13.5 亿元的“救助性贷款”，上述贷款对缓解丹东港集团的债务危机，维持生产经营活动和职工队伍稳定起到了重要作用。

（二）丹东市政府对重整给予支持

为推动本重整计划顺利执行，充分保障债权人、职工的合法权益，丹东市政府及相关部门将在以下方面给予支持：

1. 对瑕疵资产处理，包括竣工验收、手续办理等方面给予支持。

2. 对丹东港航、临港集团在土地规划、税收优惠、产业政策等方面给予支持。目前正在开展土地使用税率由9元/平方米降至6元/平方米的相关工作。下一步将根据有关法律、法规、政策的规定，为进一步减免临港集团的土地使用税给予支持。

3. 在税收优惠、港口规划、临港产业规划优化等方面给予支持。

4. 根据本重整计划，东港市、丹东新区下属或指定企业将向临港集团增资，支持和参与临港集团的后续发展。

5. 为保证港口业务的正常开展，每年需对丹东港的航道进行疏浚，保证船舶通航。为降低港口的后续运营成本，提高港口产业板块的资产估值，提高债权人的清偿率，丹东市交通运输局将指定有关实体负责丹东港的航道疏浚工作。⁸

（三）关于一撮毛港区的问题

根据丹东市城市开发建设投资有限公司于2016年9月与丹东港集团签订的协议，一撮毛港区的资产已整体出售给丹东市城市开发建设投资有限公司。根据协议约定，丹东港集团（临港集团）将协助丹东市城市开发建设投资有限公司完善一撮毛港区的相关手续。

⁸丹东港集团（临港集团）将配套提供不超过6亿元的借款资金支持。