



Français à suivre

As delivered by Steve Salmons, Windsor Port Authority President & CEO (May 31, 2023)

Two years ago, in my 2021 annual report, I commented that in 2020, the Port of Windsor was dead last in Revenues per Tonne, last in Operating Income per Tonne, and in the bottom of the pack for both Year-over-Year Revenue Growth, and 5-year Revenue Growth. I regret to report that once again, Port Windsor is still lagging in all those same categories in 2022. But we are on a path to prosperity.

In fact, on several occasions the Port of Windsor has only been in surplus because of the chronic dependence on investments that have offset the operational deficiency in revenue year after year.

I will once again say that reliance on investment income to ensure Port Windsor exceeds break-even operations is not a sustainable business model. Being the lowest fee port in Canada, by a factor of $\frac{1}{2}$ to $\frac{2}{3}$ less than any other port, is also not a sustainable business case when business volumes have not been growing in response to this supposedly low-fee competitive advantage.

The Port has a duty mandated in the Canada Marine Act to not only be self-sustainable, but to also contribute to the economic prosperity of its region, and Canada.

Consequently, the current fee structure at Port Windsor had to change.

As you know, in 2021, we undertook extensive consultations with our customers to review our fiscal challenge of sustainability and the capacity to invest in future prosperity. We were transparent with both our financial position, and the gap between Port Windsor and the marketplace metrics. We listened carefully to the feedback and adjusted our approach to implement scheduled rate increases from a single year to a three-year schedule, to achieve market rate pricing. We further back ended the weighting of the implementation in recognition of the immediate contractual obligations of several of our customers. And finally, we committed to a 5-year proposed schedule to be reviewed against market conditions every five years.



And, after all this, Port Windsor will still have the lowest Tariff of Fees of any federal port on the Great Lakes-St Lawrence Seaway.

The Board approved the new fee schedule for implementation beginning January 1, 2022 ... year 1 of a 3-year implementation schedule where we will fully implement in 2024.

This new market rate approach is enabling the Port to end its reliance on investment income to generate the capital necessary to maintain its facilities and invest in new productive capacity. As you just heard in the Chair's remarks, it will further our ability to promote Port Windsor and assist our customers in attracting new business, new growth, and new development. Finally, it will ensure Port Windsor has the capacity to manage unexpected demands and take advantage of key strategic opportunities.

The 13 terminals within the Port of Windsor moved 5.569 million tonnes of cargo in 2022, an increase of 1,350,000 metric tonnes (or 32%) in comparison to the prior year. The second largest volume in port history, only exceeded in year of peak construction of the Herb Gray Parkway.

Net operating revenues in 2022 also demonstrated a positive trendline for market-rate fees... revenues increased as expected and moved Port Windsor closer to economic metrics demonstrated in other national ports. For the first time in a decade, operating results for 2022 showed net operating revenue exceeded interest income that had historically been the principal reason for profits at Port Windsor.

Several notable events impacted trade activity within Port Windsor.

1. The impact of the global COVID-19 pandemic on economic activity faded after the first quarter of the year. The cruise ship industry's resumption of services benefited Port Windsor with 13 calls to Port. The projected growth in Great Lakes cruising would suggest similar or increasing ports of call in 2023, and beyond.
2. The expeditious initiation of the NextStar EV Battery Plant required an unexpected 1M metric tonnes of aggregates, all of which flowed through Port Windsor in just 90 days, and contributed to the 76% increase in tonnage for this category.
3. Windsor Salt's new seam realized full production returning salt volumes to 1.73M metric tonnes, a 223K increase over the prior year and close to the average of 2M tonnes per year.



Of course, like everyone in this region, we are watching the current labour disruption and hope for a quick resolution. A prolonged work stoppage would negatively impact 2023 volumes through Port Windsor.

4. Grain tonnage managed to outperform 2021 totals with a 1.6% increase, and a similar increase is anticipated in 2023.
5. Marine fuel sales stabilized in 2022 and were slightly higher than in 2021. We congratulate Sterling Fuels for their leadership in aggressively introducing alternative fuels that will move us closer to net-zero carbon emissions.
6. The eruption of the conflict in eastern Europe, and the advantageous price of Canadian produced steel resulted in a decline in general cargo.
7. The ongoing construction of the new Gordie Howe International Bridge (GHIB), scheduled to be completed in 2025, is expected to require reduced volumes of stone and construction aggregates in 2023 and then remain steady at those levels for the remainder of the planning years.

Overall, we expect to return to the long-term average level of 4.5 million tonnes in 2023.

In conclusion, I would like to thank the Board for their continued support, confidence, leadership, and commitment to ensuring the long-term sustainability of this Port.

I also want to recognize the small team here at the Port Windsor office-

- Liz DiMenna, our Executive Assistant
- Patricia Leblanc-Jaeger, our Director of Finance and Administration
- Peter Berry, our Harbour Master and Director of Operations.

I thank each of you for your endless commitment to the success and prosperity of Port Windsor.

Mr. Chair, that concludes my formal comments, thank-you.



Tel que prononcé par Steve Salmons, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Windsor (31 mai 2023)

Il y a deux ans, dans mon rapport annuel 2021, j'ai commenté qu'en 2020, le port de Windsor était bon dernier pour les revenus par tonne, dernier pour le bénéfice d'exploitation par tonne et au bas du pacte pour les revenus d'une année sur l'autre. Croissance et croissance des revenus sur 5 ans. Je regrette de signaler qu'une fois de plus, Port Windsor est toujours à la traîne dans toutes ces mêmes catégories en 2022. Mais nous sommes sur la voie de la prospérité.

En fait, à plusieurs reprises, le port de Windsor n'a été excédentaire qu'en raison de la dépendance chronique à l'égard d'investissements qui ont compensé le déficit opérationnel de revenus année après année.

Je dirai encore une fois que le recours aux revenus de placement pour s'assurer que Port Windsor dépasse le seuil de rentabilité n'est pas un modèle d'affaires durable. Être le port à frais les plus bas au Canada, par un facteur de $\frac{1}{2}$ à $\frac{2}{3}$ de moins que tout autre port, n'est pas non plus une analyse de rentabilisation durable lorsque les volumes d'affaires n'ont pas augmenté en réponse à cet avantage concurrentiel supposément peu élevé.

Le port a le devoir, en vertu de la Loi maritime du Canada, non seulement d'être autosuffisant, mais aussi de contribuer à la prospérité économique de sa région et du Canada.

Par conséquent, la structure tarifaire actuelle à Port Windsor a dû changer.

Comme vous le savez, en 2021, nous avons entrepris de vastes consultations avec nos clients pour revoir notre défi fiscal de durabilité et la capacité d'investir dans la prospérité future. Nous avons été transparents à la fois sur notre situation financière et sur l'écart entre Port Windsor et les mesures du marché. Nous avons écouté attentivement les commentaires et ajusté notre approche pour mettre en œuvre les augmentations de tarifs prévues d'une seule année à un calendrier de trois ans, afin d'atteindre les prix du marché. Nous avons en outre terminé la pondération de la mise en œuvre en reconnaissance des obligations contractuelles immédiates de plusieurs de nos clients. Et enfin, nous nous sommes engagés à un calendrier proposé de 5 ans à revoir en fonction des conditions du marché tous les cinq ans.



Et, après tout cela, Port Windsor aura toujours le tarif des droits le plus bas de tous les ports fédéraux sur la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Le Conseil a approuvé le nouveau barème des frais pour une mise en œuvre à compter du 1er janvier 2022... la première année d'un calendrier de mise en œuvre de 3 ans où nous mettrons pleinement en œuvre en 2024.

Cette nouvelle approche du taux du marché permet au Port de mettre fin à sa dépendance à l'égard des revenus de placement pour générer le capital nécessaire à l'entretien de ses installations et investir dans de nouvelles capacités de production. Comme vous venez de l'entendre dans les remarques du président, cela renforcera notre capacité à promouvoir Port Windsor et à aider nos clients à attirer de nouvelles entreprises, une nouvelle croissance et de nouveaux développements. Enfin, cela garantira que Port Windsor a la capacité de gérer les demandes imprévues et de tirer parti des opportunités stratégiques clés.

Les 13 terminaux du port de Windsor ont transporté 5,569 millions de tonnes de marchandises en 2022, une augmentation de 1 350 000 tonnes métriques (ou 32 %) par rapport à l'année précédente. Le deuxième volume le plus important de l'histoire du port, dépassé uniquement l'année du pic de construction de la promenade Herb Gray.

Les revenus d'exploitation nets en 2022 ont également démontré une ligne de tendance positive pour les frais au taux du marché... les revenus ont augmenté comme prévu et ont rapproché Port Windsor des mesures économiques démontrées dans d'autres ports nationaux. Pour la première fois en une décennie, les résultats d'exploitation pour 2022 ont montré que les revenus d'exploitation nets dépassaient les revenus d'intérêts qui avaient toujours été la principale raison des bénéfices à Port Windsor.

Plusieurs événements notables ont eu une incidence sur l'activité commerciale à Port Windsor.

1. L'impact de la pandémie mondiale de COVID-19 sur l'activité économique s'est estompé après le premier trimestre de l'année. La reprise des services de l'industrie des navires de croisière a profité à Port Windsor avec 13 escales au port. La croissance projetée des croisières sur les Grands Lacs suggère des ports d'escale similaires ou en augmentation en 2023 et au-delà.



2. Le lancement rapide de l'usine de batteries NextStar EV a nécessité 1 million de tonnes métriques inattendues d'agrégats, qui ont toutes transité par Port Windsor en seulement 90 jours, et ont contribué à l'augmentation de 76 % du tonnage pour cette catégorie.
3. Le nouveau filon de Windsor Salt a atteint sa pleine production, ramenant les volumes de sel à 1,73 million de tonnes métriques, une augmentation de 223 000 par rapport à l'année précédente et proche de la moyenne de 2 millions de tonnes par an. Bien sûr, comme tout le monde dans cette région, nous surveillons l'interruption de travail actuelle et espérons une résolution rapide. Un arrêt de travail prolongé aurait un impact négatif sur les volumes de 2023 via Port Windsor.
4. Le tonnage de céréales a réussi à surpasser les totaux de 2021 avec une augmentation de 1,6 %, et une augmentation similaire est prévue en 2023.
5. Les ventes de carburants marins se sont stabilisées en 2022 et étaient légèrement supérieures à celles de 2021. Nous félicitons Sterling Fuels pour son leadership dans l'introduction agressive de carburants alternatifs qui nous rapprocheront d'émissions nettes de carbone nulles.
6. L'éclatement du conflit en Europe de l'Est et le prix avantageux de l'acier produit au Canada ont entraîné une baisse du fret général.
7. La construction en cours du nouveau pont international Gordie Howe (GHIB), dont l'achèvement est prévu en 2025, devrait nécessiter une réduction des volumes de pierre et d'agrégats de construction en 2023, puis rester stable à ces niveaux pendant le reste des années de planification.

Globalement, nous prévoyons de revenir au niveau moyen à long terme de 4,5 millions de tonnes en 2023.

En conclusion, je tiens à remercier le conseil d'administration pour son soutien continu, sa confiance, son leadership et son engagement à assurer la durabilité à long terme de ce port.

Je tiens également à remercier la petite équipe ici au bureau de Port Windsor-

- Liz DiMenna, notre adjointe executive
- Patricia Leblanc-Jaeger, notre directrice des finances et de l'administration
- Peter Berry, notre capitaine de port et directeur des opérations.



Je remercie chacun d'entre vous pour votre engagement sans fin envers le succès et la prospérité de Port Windsor.

Monsieur le président, cela met fin à mes commentaires formels, merci.

Canada 