



McKeil Marine at 60 From 'underdog' to big league niche player

McKeil Marine a 60 ans Un négligé devenu un acteur majeur dans son créneau



Leo Ryan

Les cadres supérieurs et les employés de l'entreprise familiale McKeil Marine créée en 1956 se plaisent encore à qualifier leur compagnie d'«outsider» comparativement aux grands armements vraciers du Canada qui possèdent une histoire plus riche ainsi que de grandes flottes qui commercent au pays et à l'étranger. Si cela témoigne d'une certaine humilité, c'est aussi le reflet du tempérament bagarreur du président du conseil et chef de la direction, Blair McKeil, qui s'est joint à la compagnie en 1985 et a pris la relève de son père, Evans McKeil, à la

Senior executives and employees at family-owned McKeil Marine created in 1956 still like to describe their company as an “underdog” compared with the large Canadian bulk shipping firms with much longer histories and substantial fleets operating domestically and internationally. This reflects a certain humility but also a feistiness inherent in the personality of Chairman and CEO Blair McKeil, who joined the company in 1985 and took over the helm from his father, Evans McKeil, in 1992.



*The **Evans Spirit** passing through the Welland Canal with a load of aluminum from Aluminerie Alouette in Sept-Îles for final destination at U.S. Great Lakes ports.*

L'**Evans Spirit** passant dans le canal Welland avec un chargement d'aluminium de l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles destiné à des ports étasuniens des Grands Lacs.

The entrepreneurial vision of the second-generation owner is fuelled by seemingly boundless energy and unbridled exuberance. And the facts suggest that, under his leadership, the Hamilton-based enterprise has emerged as much more than an “underdog.”

To begin with, how many carriers in this millennium's turbulent times for global shipping can report robust revenue growth? “The company has achieved double-digit annual growth over the past five years,” Mr. McKeil proudly told *Maritime Magazine*.

Like other Canadian shipping firms trading on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, McKeil Marine has invested in new assets. The more than \$120 million allocated in five years demonstrate that McKeil has significantly broadened its reach.

From a fledgling enterprise utilizing a single 35-ft long wooden boat to transport crews building the St. Lawrence Seaway, McKeil Marine has morphed in 60 years into an important marine industry player - boasting a fleet of 24 tugboats, 31 barges, numerous workboats, and, now just recently, two bulk ships. It employs about 300 shore-based, sailing and seasonal workers. Each staffer is called crew as part of a deeply-ingrained, family-friendly culture (see separate report).

The company provides transportation services for bulk and project shipments throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and the Arctic.

A 15,000 DWT bulk carrier, the **Evans Spirit** (named after founder Evans McKeil), joined the fleet last autumn. It has been complemented since June by a similar vessel (the **Arklow Willow**) that will soon bear the name of Evans' wife

barre, en 1992. Le flair entrepreneurial de ce propriétaire de deuxième génération s'appuie sur une énergie apparemment sans limites et une exubérance frénétique. Et les faits montrent que sous sa direction, l'entreprise de Hamilton est devenue bien plus qu'un outsider.

Combien de transporteurs peuvent se vanter d'une robuste croissance des revenus en ce début de millénaire où le transport maritime mondial vit des heures tumultueuses? «La compagnie affiche une croissance annuelle dans les deux chiffres au cours des

Paul Bessley

cinq dernières années», a fièrement déclaré M. McKeil au *Maritime Magazine*.

Comme les autres compagnies maritimes canadiennes qui font du commerce sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, McKeil Marine a acquis de nouveaux actifs. L'investissement de plus de 120 millions de dollars sur cinq ans démontre que McKeil a considérablement élargi son champ d'activité.

Au départ une petite entreprise qui ne possédait qu'un bateau en bois de 35 pieds utilisé pour transporter les équipes qui travaillaient à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, McKeil Marine est devenue en 60 ans un acteur majeur de l'industrie maritime – avec sa flotte constituée de 24 remorqueurs, 31 barges, de nombreux bateaux de travail et, tout récemment, 2 vraquiers. Elle emploie environ 300 personnes, personnel à terre, équipages navigants et travailleurs saisonniers. Tous ces gens sont appelés «membres d'équipage», ce qui témoigne d'une culture familiale profondément enracinée (voir autre article).

La compagnie fournit des services de transport de vrac et de marchandises destinées à des projets particuliers sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est et dans l'Arctique. Un vraquier de 15 000 TPL, l'**Evans Spirit** (baptisé du nom du fondateur Evans McKeil), s'est greffé à la flotte l'automne dernier. Il a été rejoint en juin par un bâtiment semblable (l'**Arklow Willow**) qui sera bientôt rebaptisé du nom de l'épouse d'Evans, Florence, pour devenir le **Florence Spirit**. Au total, l'ajout des deux navires battant pavillon canadien a créé 50 postes à plein temps de personnel navigant.

McKeil Marine, dont le siège social se trouve au quai 15 du Port de Hamilton, possède des bureaux satellites à Montréal, Rothesay (N.-B.) et St. John's (T.-N.-L.). McKeil est aussi en train de se doter d'une «base atlantique» dans le Port de Sydney en Nouvelle-Écosse.

Une nouvelle compagnie entrepreneur

«De petite compagnie bagarreuse du quartier des docks à Hamilton, McKeil Marine est devenue l'un des noms les plus respectés parmi les entreprises de Hamilton et de l'indus-



Blair McKeil, Chairman and CEO.

Blair McKeil, président du Conseil et chef de la direction.

Florence and be called the **Florence Spirit**. All told, the two Canadian-flag vessels have created 50 full-time sailing crew positions.

Headquartered at Pier 15 in the Port of Hamilton, McKeil Marine has satellite offices in Montreal, Rothesay (New Brunswick) and St. John's, Newfoundland and Labrador. McKeil is also currently developing an "Atlantic Base" in Sydney Harbour, Nova Scotia.

A 'scrappy upstart' with bold instincts

"Once a scrappy upstart operating on Hamilton's docklands, the company has grown in size and in scope to one of the most recognizable names in Hamilton business and the Canadian maritime industry," comments Ian Hamilton, Vice-President, Business Development and Real Estate, Hamilton Port Authority. "McKeil Marine is a true Hamilton success story."

Mr. Hamilton observes that "the company hasn't lost the bold instincts of its early days, thriving on innovation. McKeil is developing new ways of delivering service in some of North America's most challenging environments."

Like Mr. Hamilton, Stephen Brooks, President of the Chamber of Marine Commerce, applauds McKeil Marine's championing of shortsea shipping and innovative skills. "That go-get-em approach has won them longstanding contracts with aluminum producers and regular project cargo movements with mining and manufacturing across the Great Lakes and the Maritimes that otherwise would have been on truck or rail."

Longstanding relationships with companies like Aluminerie Alouette in Sept-Îles have served McKeil well.

In an interview Steve Fletcher, the company's President, attributed a determination of always looking to better serve customers as "part of an underdog mentality. We never give up if we can think of a better way to do something different, even in the middle of a contract. It's a win-win for both us and the customer."



Carole and Roy Tamm Photography

*Excelling at large and unique cargos, McKeil Marine transported in October 2015 a generator and turbine to the Transcanada Napanee Generating Station near Bath, ON – employing the **Sharon M** and the **OC 181**.*

McKeil Marine, qui excelle dans le transport de marchandises volumineuses et uniques, a transporté en octobre 2015 une génératrice et une turbine à la centrale électrique de Napanee de Transcanada près de Bath (Ont.) en utilisant le **Sharon M** et l'**OC 181**.

trie maritime du Canada», commente Ian Hamilton, VP, Expansion des affaires et immobilier à l'Administration portuaire de Hamilton. «McKeil Marine est le parfait exemple d'une belle réussite à Hamilton.»

M. Hamilton constate que «la compagnie n'a pas perdu son audace des premiers jours et continue de bâtir sa prospérité sur l'innovation. McKeil conçoit de nouveaux modes de prestation de services dans certains des environnements les plus difficiles d'Amérique du Nord».

Comme M. Hamilton, Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce maritime, se réjouit de voir McKeil Marine se faire le champion du transport maritime courte distance et de l'innovation. «Cette approche combative lui a permis de supplanter le camionnage ou le train pour obtenir des contrats de longue durée avec des producteurs d'aluminium de même que des transports réguliers de cargaisons spéciales pour les industries minières et manufacturières des Grands Lacs et des Maritimes.»

Ses liens de longue date avec des compagnies comme l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles l'ont aussi bien servie.

En interview, le président de McKeil, Steve Fletcher, a déclaré que la détermination à toujours chercher à mieux servir la clientèle était inhérente à la mentalité de négocié. «Nous ne renonçons jamais si nous pouvons trouver

So it was in such a context that McKeil introduced the **Evans Spirit** to its fleet after signing another long-term contract (to 2021) last October with Aluminerie Alouette.

The two parties have been partners for over 10 years, with Alouette depending on McKeil's **Alouette Spirit** barge to ship aluminum towards the Great Lakes and the ports of Oswego, NY, Toledo, Ohio and Detroit, Michigan. Since 2005, Alouette has shipped more than 2 million tonnes of aluminum via the Blue Highway.

“On the overall transportation side,” recalled Mr. Fletcher, “our focus is on moving cargoes ranging from 9,000 to 15,000 tonnes.

The **Evans Spirit**, he went on, “is not dedicated just to Alouette. The important thing was to find a vessel that could be very versatile to move aluminum but also flexible enough to carry agriculture, cement and other dry bulk products as part of its trading pattern with the East Coast and Great Lakes region.”

Highlights of recent years

Meanwhile, among highlights of past years, there was the establishment in 1990 of a McKeil partnership with Detroit-Windsor Truck Ferry. This partnership



*The **Huron Spirit** features a 150-ft self-unloading boom ideal for efficient discharge of bulk commodities. Here it is pictured unloading aggregates at the Port of Monroe.*

Le **Huron Spirit** est muni d'une grue de déchargement de 150 pi qui est idéale pour le déchargement du vrac. On le voit ici en train de décharger des agrégats au Port de Monroe.

comment faire autrement et mieux, même au beau milieu d'un contrat. C'est une attitude gagnant-gagnant aussi bien pour nous que pour le client.»

C'est dans cette optique que McKeil a greffé l'**Evans Spirit** à sa flotte après avoir signé en octobre dernier un nouveau contrat de longue durée (jusqu'en 2021) avec l'Aluminerie Alouette.

Les deux parties sont partenaires depuis plus de 10 ans. Alouette compte sur la barge **Alouette Spirit** de McKeil pour transporter son aluminium vers les Grands Lacs et les ports d'Oswego, NY, Toledo, Ohio, et Detroit, Michigan. Depuis 2005, Alouette a expédié plus de 2 millions de tonnes d'aluminium par l'Autoroute bleue.

De façon générale, a rappelé M. Fletcher, nous nous spécialisons dans le transport de marchandises de 9 000 à 15 000 tonnes.

L'**Evans Spirit**, a-t-il poursuivi, «n'est pas réservé à l'usage d'Alouette. Nous voulions trouver un navire assez polyvalent pour transporter non seulement de l'aluminium, mais aussi des produits agricoles, du ciment et d'autres types de vrac solide pour bien s'insérer dans la structure des échanges avec la côte Est et la région des Grands Lacs.»

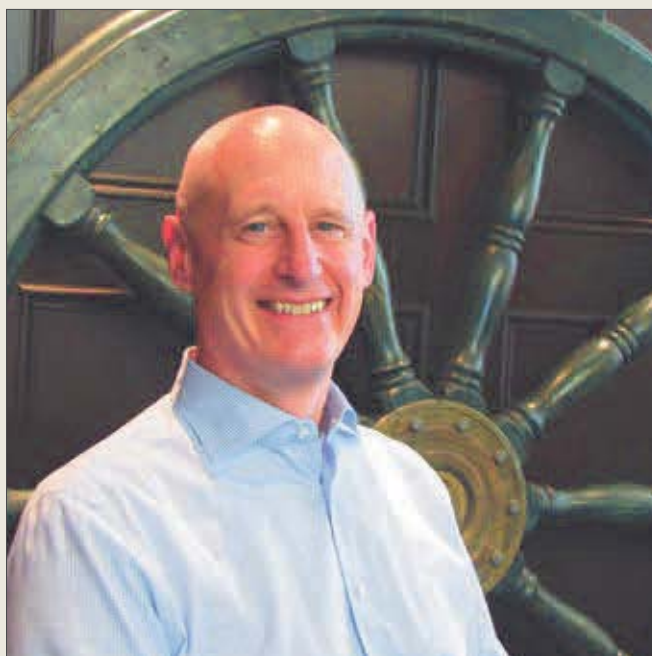
Les faits marquants des dernières années

Parmi les faits marquants des dernières années, il y a eu l'établissement en 1990 d'un partenariat de McKeil avec Detroit-Windsor Truck Ferry. Ce partenariat est toujours d'actualité aujourd'hui et McKeil est désormais le plus ancien client.

Au milieu des années 1990, McKeil a réalisé l'un de ses premiers grands projets, à savoir l'installation du quai temporaire de la General Chemical à Amherstburg (Ont.), près de l'embouchure de la rivière Detroit.

continues today with McKeil's longest-standing customer.

In the mid-1990s, McKeil undertook one of its first major projects with the installation of the General Chemical Temporary Dock in Amherstburg, Ontario near the mouth of the Detroit River.



Leo Ryan

Steve Fletcher, President

Steve Fletcher, président

«Nous avons introduit la première barge de 9 000 tonnes sur le marché pour servir la General Chemical, rappelle M. McKeil. C'était le début de l'arrivée des remorqueurs et des barges dans le marché du transport maritime intérieur.»

Mais la situation s'est détériorée en 2005 quand la General Chemical, qui représentait 40 % du chiffre d'affaires de McKeil, a déclaré faillite.

«En fin de compte, ce fut un moment décisif, car nous avons alors dû prendre conscience qu'il ne fallait pas mettre tous nos œufs dans le même panier et que nous devons diversifier nos services avec différentes marchandises», a déclaré M. McKeil.

McKeil Marine a donc réagi en trouvant de nouveaux débouchés et en convertissant deux barges de transport de vrac liquide en ensembles remorqueur-barge articulés. «Nous avons toujours aimé les transports pour des projets spéciaux parce qu'ils nécessitent souvent des solutions originales pour réunir le bon matériel afin de bien servir les clients», d'indiquer M. McKeil.

En 2010, McKeil s'est vu confier par Mammoet Canada Eastern Canada Ltd. un contrat de transport maritime pour l'usine de traitement de nickel de Vale Inco à Long Harbour. En 2013, McKeil a obtenu le gros contrat pour le projet extracôtier Hebron d'ExxonMobil à Terre-Neuve.

“We brought in the first 9,000-tonne barge on the market to work for General Chemical,” Mr. McKeil recalled. “This period was the start of tugs and barges moving into the domestic shipping market.”

But matters deteriorated in 2005 when General Chemical, representing 40% of McKeil's business, declared bankruptcy.

“In the end, this was a turning point for us because it made us realize not to place our eggs too much in one basket and to diversify our services with different commodities,” Mr. McKeil said.

At the time, therefore, McKeil reacted by finding new markets and converting two liquid barges into integrated tug-barge units. “We have always enjoyed projects because they require out-of-the-box thinking a lot of the time to put the right assets together to serve customer needs,” Mr. McKeil indicated.

In 2010, McKeil was awarded the Mammoet Canada Eastern Canada Ltd. marine transportation contract for the Vale Inco – Long Harbour nickel processing plant. In 2013 came the big contract for the ExxonMobil Hebron project in offshore Newfoundland.

Then, in 2014, McKeil provided an innovative temporary loading dock in Deception Bay for shipping nickel from a Canadian Royalties mine in a remote Arctic location.



Carole and Roy Timm Photography

Coke is loaded into the **Lambert Spirit** in Sandusky and towed to Hamilton by the **Salvor** in one of McKeil's regular transportation runs.

Le coke est chargé à Sandusky sur le **Lambert Spirit**, qui est remorqué jusqu'à Hamilton par le **Salvor**. C'est un des parcours de transport réguliers de McKeil.

Puis en 2014, McKeil a conçu un ingénieux quai de chargement temporaire dans la baie Déception pour l'expédition du nickel d'une mine de Canadian Royalties dans un endroit éloigné de l'Arctique.

«Nous avons fait partie de la solution avec Logistec (infrastructures et opérations de terminal) et Fednav», a déclaré M. McKeil, avant d'ajouter: «Le projet a été l'exemple parfait d'une collaboration réussie entre notre entreprise, Logistec et Fednav comme prestataires de services maritimes. Les trois compagnies ont uni leurs efforts pour que le projet soit à la fois durable et fonctionnel.»

Les perspectives actuelles

Comment se présentent actuellement les marchés pour McKeil Marine?

Steve Fletcher estime qu'il y a toujours des occasions d'affaires dans les marchés régionaux «où il reste des possibilités de croissance», mais il est d'avis que l'expansion dans les marchés internationaux (en dehors de l'Amérique du Nord) n'est pas pour demain.

Pour sa part, M. McKeil note que la concurrence est de plus en plus vive de la part des navires étrangers, par exemple pour le transport de pièces d'éoliennes.


Et en ce qui concerne la région des Grands Lacs en général, M. McKeil laisse entendre qu'il y a certains obstacles à vaincre: «Les Grands Lacs n'offrent pas une base de revenu en croissance pour les transporteurs maritimes. Les fabricants font de plus en plus transporter vers le sud, en Louisiane, en Alabama, au Mississippi ou au Mexique. En conséquence, les Cleveland, Erie, Chicago et Toledo de ce monde se réinventent activement. Le même phénomène est aussi très présent dans des villes comme Hamilton, Toronto, Oshawa et Windsor. Le changement radical est une constante. Il faut être prêt à changer ou c'est l'échec garanti.»

L'«exception» québécoise des politiques de soutien à la marine

Interrogé par le *Maritime Magazine* au sujet du niveau actuel de soutien de l'industrie maritime qu'offrent les différents ordres de gouvernement au Canada, M. McKeil n'a pas hésité à employer quelques termes peu élogieux.

«Je ne pense pas, a-t-il précisé, qu'il y a beaucoup de soutien du fédéral, et l'Ontario ne sait même pas que nous avons une voie navigable!»

Évoquant les mesures de politiques publiques prises par les gouvernements provinciaux du Québec depuis quelques années, dont la grande Stratégie maritime dévoilée en juin 2015, laquelle prévoit des investissements publics et privés de 9 milliards de dollars de 2015 à 2030, M. McKeil a déclaré que Québec méritait beaucoup de considération. «Le Québec a clairement des années d'avance sur le gouvernement fédéral et toutes les provinces réunies.»

M. McKeil admet que le nouveau gouvernement libéral à Ottawa n'est en place que depuis peu de temps. «Pour autant, ce serait bien de voir le fédéral mettre expressément la priorité sur la marine en reconnaissant la place importante qu'elle occupe dans notre réseau de transport.» 

“We were part of the solution along with Logistec (terminal operations and infrastructure) and Fednav,” said Mr. McKeil, adding: “The collaboration amounted to a kind of surf and turf if you think about ourselves, Logistec and Fednav as the marine service provider. All three parties worked together to ensure the project had sustainability and was functional.”

Present market outlook

How are present markets shaping up for McKeil Marine?

Here, Steve Fletcher sees continuing opportunities in its existing regional markets “where we have more room to grow. I don't think that expanding into international markets (beyond North America) is that close to our future.”

For his part, Mr. McKeil notes, first of all, that there is more and more competition from foreign flag vessels, for example, in areas like wind energy components.

And, taking the Great Lakes as a whole, Mr. McKeil suggests that there are some clear challenges: “The Great lakes do not have a revenue base that is growing for marine carriers. More and more, the manufacturers are moving south, whether it's Louisiana, Alabama, Mississippi or Mexico. As a result, the Cleve-lands, Eries, Chicagos and Toledos of this world are busily re-inventing themselves. Much the same is also happening at cities like Hamilton, Toronto, Oshawa and Windsor.


“Monumental change is a constant. You have to be open to change, or it will pass you by.”

Quebec 'exception' on maritime support policies

Asked by *Maritime Magazine* for his opinion on the current level of support for the marine industry by various government levels in Canada, without hesitation Mr. McKeil unleashed a few broadsides.

“I don't think,” he charged, “there has been much support from the feds, and Ontario does not even know we have a waterway!”

Referring to public policy initiatives by Quebec provincial governments for a number of years, including the comprehensive Maritime Strategy blueprint unveiled in June 2015 entailing public and private investments of \$9 billion between 2015 and 2030, Mr. McKeil candidly remarked: “I give Quebec a ton of respect. Quebec is light years ahead of the federal government and all provinces combined.”

Mr. McKeil acknowledged that the new Liberal government in Ottawa has been in power just for a short period thus far. “Still, it would be nice to see a strong federal focus on marine as an important component in our transportation network.” 



PORT OF HAMILTON

Southern Ontario's

*Gateway
to the* **World**

YOUR BEST MOVE ON THE GREAT LAKES

The Port of Hamilton is the largest Canadian port on the Great Lakes. With numerous Seaway-depth berths, shippers through the Port of Hamilton have access to shipping destinations in the Great Lakes and around the globe.

Handling, transloading and storage of a wide range of commodities:

**DRY BULK • LIQUID BULK • BREAKBULK
PROJECT CARGO & CONTAINERS**

WHY NOT FIND OUT MORE?

Call 1.800.263.2131 or visit HamiltonPort.ca



FAITS SAILLANTS



KEY FACTS

- Entreprise familiale de deuxième génération fondée en 1956 par Evans McKeil à Hamilton, avec un bateau en bois de 35 pieds — le **MicMac** —, qui servait au transport des équi-pes travaillant à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- La compagnie était connue à l'origine sous le nom d'Evans McKeil Work Boats. À la fin des années 1950, Evans McKeil a acquis plusieurs bateaux d'occasion et s'est constitué une flotte de 10 bateaux de travail, remorqueurs et barges.
- L'entreprise appartient aujourd'hui au fils d'Evans, Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction. L'équipe de direction est menée par le président, Steve Fletcher, appuyé par un conseil consultatif.
- Une filiale en propriété exclusive, Nadro Marine Services, traite des affaires à partir de Port Dover (Ont.)
- Le siège social de McKeil Marine se trouve au quai 15 du Port de Hamilton, et la compagnie possède aussi des bureaux à Montréal, (Qc) Rothesay (N.-B.) et St. John's (T.-N.-L.)
- L'effectif comprend 300 employés à terre, membres du personnel navigant et travailleurs saisonniers. Tous les employés sont appelés «membres d'équipage». Le personnel navigant représente 75 % de l'effectif.
- La compagnie fournit des services de transport et des services de projets sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est et l'Arctique canadien.
- La flotte comprend 24 remorqueurs (à une seule hélice, à deux hélices et à propulsion azimutale), 31 barges (à plat pont, sectionnelles et autoélévatrices) et 2 vraquiers sans apparaux de la catégorie des 9 000 TJB (le **Evans Spirit** et le **Arklow Willow** qui sera rebaptisé le **Florence Spirit**).



Archives de McKeil

*It all started when Evans McKeil, originally from Pugwash, NS and his father William built a wooden workboat powered by an automobile engine, the **MicMac**. Evans McKeil Work Boats (later to become McKeil Marine) is founded in 1956.*

Tout a commencé quand Evans McKeil, originaire de Pugwash (N.-É.) et son père William ont construit un bateau de travail en bois, le **MicMac**, propulsé par un moteur d'automobile. Evans McKeil Work Boats (qui deviendra plus tard McKeil Marine) est fondé en 1956.

- Second-generation family-owned business founded in 1956 by Evans McKeil, who initially launched a 35-ft long wooden boat in Hamilton Harbour, the **MicMac**, which was used to transport crews building the St. Lawrence Seaway.
- The company was originally known as Evans McKeil Work Boats. In the late 1950s, Evans McKeil acquires several used work boats and establishes a fleet of 10 work boats, tugs and barges.
- Owned by son Blair McKeil, Chairman and CEO. Executive team led by Steve Fletcher, President with input from an advisory board.
- Wholly-owned subsidiary, Nadro Marine Services, operates from Port Dover, Ontario.
- McKeil Marine is headquartered at Pier 15 in Port of Hamilton, with additional offices in Montreal, QC, Rothesay, NB, and St. John's, NL.
- Employs some 300 shore-based, sailing and seasonal workers. All employees are called "crew." Sailing crew make up 75% of the workforce.
- Provides transportation services and project services throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and the Canadian Arctic.
- Operates a fleet of 24 tugs (single screw, twin screw and z-drive), 31 barges (flat deck, jack-up and sectional) and two gearless bulk carriers in the 9,000-GRT category (the **Evans Spirit** and the **Arklow Willow** to be renamed the **Florence Spirit**).
- Transportation customers include Aluminerie Alouette, Essar Steel Algoma, ExxonMobil Hebron Project, International Marine Salvage, RER Hydro.

- Les clients comprennent l'Aluminerie Alouette, Essar Steel Algoma, ExxonMobil Hebron Project, International Marine Salvage, RER Hydro.
- Le service de traversier Hebron que McKeil exploite à partir de Bull Arm, Terre-Neuve, pour la plateforme de forage d'ExxonMobil, fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, grâce à 4 équipages et 3 navires. Le 5 novembre 2015, McKeil a fêté le transport de son millionième passager sur le traversier Hebron.
- Des contrats de service pour des projets ont notamment été signés avec Canadian Royalties, Kiewit-Kvaerner Contractors, Mammoet Eastern Canada Ltd., Petroleum Geo-Services et Hamilton Shipyard.
- Certifications: ISO 9001, Lloyd's Register ISM, Alliance verte.
- En 2011, le collège Mohawk a fondé la McKeil School of Business en reconnaissance du don de 750 000 \$ fait par McKeil Marine et des 250 000 \$ réunis par Blair McKeil et son épouse Kathy pour offrir des bourses d'études.
- McKeil Marine et des partenaires ont agrémenté la clôture des Jeux panaméricains de 2015 à Hamilton avec des feux d'artifice lancés à partir d'une barge dans le Port de Hamilton.
- Récompenses récentes: en 2015, Business Achievement Award de la Chambre de commerce de Hamilton et prix Partenaire d'excellence, catégorie Innovation de l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles. En 2013, Prix d'excellence en environnement de l'Administration portuaire de Hamilton. En 2012, Médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes pour des services exceptionnels rendus à l'industrie maritime. **M**
- McKeil's Hebron Ferry Service operated from Bull Arm, Newfoundland, for ExxonMobil's offshore platform, runs 24/7, utilizing four crews and three vessels. On November 5, 2015, McKeil celebrated the movement of its one millionth passenger on the Hebron ferry.
- Project service contracts include Canadian Royalties, Kiewit-Kvaerner Contractors, Mammoet Eastern Canada Ltd., Petroleum Geo-Services, and Hamilton Shipyard.
- Certifications: ISO 9001, Lloyd's Register ISM, Green Marine.
- In 2011, Mohawk College established the McKeil School of Business in recognition of McKeil Marine's donation of \$750,000 and the \$250,000 raised for scholarships and bursaries by Blair McKeil and his wife Kathy.
- McKeil Marine and partners enhanced the closing of the 2015 Pan Am Games in Hamilton with a fireworks display staged on a barge in Hamilton Harbour.
- Recent awards: in 2015, Hamilton Chamber of Commerce Business Achievement Award and Partners in Excellence Innovation Award from Aluminerie Alouette in Sept-Iles. In 2013, Hamilton Port Authority Environment Excellence Award. In 2012, Medal of Merit of the Association of Canadian Port Authorities for outstanding service to the marine industry. **M**

The Arklow Willow, the second bulk ship added to the McKeil fleet, arrived at the Port of Sydney, NS in June. It will soon be named the Florence Spirit after the mother of Blair McKeil, the company Chairman and CEO.

L'Arklow Willow, deuxième vraquier ajouté à la flotte de McKeil, est arrivé dans le Port de Sydney (N.-É.) en juin. Il sera bientôt rebaptisé Florence Spirit, du nom de la mère de Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction de la compagnie.



Dave Porter

A company culture based on care and generosity

Une culture d'entreprise fondée sur la sollicitude et la générosité

Leo Ryan

Quand on demande à Blair McKeil de décrire la culture de sa compagnie, la première image qui vient à l'esprit, c'est celle d'un berger passionné qui se préoccupe de son troupeau.

On peut la définir en quelques mots évocateurs: «Partage et sollicitude».

Gesticulant avec enthousiasme, Blair McKeil poursuit avec un sourire rayonnant: «Nous sommes fiers de ce que nous faisons. Des robots ne bâtissent pas d'entreprise – ce sont les gens qui le font!»

«Une excellente entreprise doit absolument compter sur des gens remarquables. Et nous en avons beaucoup.»

Depuis sa fondation en 1956 par Evans McKeil, père de Blair, McKeil Marine est reconnue comme une entreprise qui met ses valeurs familiales et son esprit d'équipe au service de la collectivité de Hamilton et de l'industrie maritime des Grands Lacs.

D'ailleurs, dans les débuts, Blair passait son congé de Noël avec son père et son frère Garth à briser la glace dans le canal Welland pour que les équipages des barges et des remorqueurs de McKeil puissent avoir du temps avec leurs familles.

Et depuis qu'il est devenu président en 1993, Blair McKeil a beaucoup amélioré les différents avantages offerts aux employés.

Il est particulièrement intéressant de relever que le terme «équipage» s'applique à la totalité des 300 travailleurs permanents et saisonniers, autant au personnel à terre qu'aux équipages navigants (les trois quarts de l'effectif). Trois femmes font partie du personnel navigant.



McKeil Marine

*Whether working on shore or sailing on vessels,
all employees are called crew.*

Tous les employés sont appelés «membres d'équipage»,
autant les travailleurs à terre que le personnel navigant.

If one asks Blair McKeil to describe his company's culture, the first image that shines through is that of an impassioned shepherd tending to his flock.

Summed up in a few evocative words, it comes to: "We share and we care."

Then, gesticulating enthusiastically with both hands and displaying a beaming smile, Blair McKeil emphasizes: "We are proud of what we do. Robots don't build companies – people do!"

"Without great people," he adds, "you can't have a great company. And we have quite a few."

From its creation in 1956 by Evans McKeil, Blair's father, McKeil Marine has been widely appreciated as a family-friendly company with a team spirit that is also strongly supportive of the Hamilton community and the Great Lakes marine industry.

Indeed in the early days, Blair would spend Christmas holidays with his father and brother Garth breaking up the ice in the Welland Canal so that McKeil tugboat and barge crew could have time with their families.

And since becoming President in 1992, Blair McKeil has considerably magnified the various positive benefits offered employees.

Des avantages supplémentaires

Si certains des avantages accessoires des employés sont traditionnellement offerts dans la plupart des entreprises, d'autres au contraire sont carrément des attentions particulières que McKeil Marine réserve à ses employés.

La première catégorie comprend un généreux régime d'avantages sociaux collectifs dont la compagnie paie toutes les primes, un programme d'aide aux employés, un régime d'épargne de type REER dont la compagnie égale les cotisations jusqu'à concurrence de 7 % et un programme de formation.

Mais McKeil offre aussi en prime un programme de bourses d'études qui permet aux enfants des membres d'équipage de profiter d'un soutien financier de 1 000 \$ par année d'éducation postsecondaire.

Chaque enfant reçoit une carte et un cadeau à son anniversaire.

Dans le cadre d'un programme dit «d'attachement», les partenaires des membres d'équipage reçoivent des messages et des cadeaux plusieurs fois par année pour les remercier de leur soutien.

En vertu d'un programme de référence, les membres d'équipage qui présentent d'autres marins reçoivent une «prime d'intermédiaire» si ces derniers acceptent une offre d'embauche.

Un Programme d'amélioration des compétences prévoit l'octroi d'un bonus aux marins qui améliorent leurs compétences.

Les frais de scolarité sont remboursés aussi bien au personnel à terre qu'aux équipages navigants.

Une culture fortement axée sur les valeurs familiales

«Chez nous, "culture familiale" ne s'applique pas à la famille propriétaire de la compagnie, mais plutôt aux familles qui soutiennent l'entreprise», d'expliquer Lise Galli, VP, Ressources humaines. «Un marin peut passer jusqu'à six semaines loin de chez lui. Nous savons bien que nos employés ne pourraient faire ce qu'ils font sans le soutien de leurs proches.

«Les familles en coulisses jouent un grand rôle dans notre réussite. C'est bien enraciné dans notre culture.»

Selon M^{me} Galli, travailler chez McKeil Marine peut être attirant pour de nouveaux venus, car l'entreprise offre toute une variété de possibilités. «Nous faisons des transports spéciaux et du transport régulier. Les marins qui veulent des horaires fixes sont affectés à la flotte qui fait du transport du point A au point B. Ceux qui aiment plus de variété sont placés sur des navires affectés à des projets.»

Lise Galli,
VP, Human Resources

Lise Galli,
vice-présidente
aux ressources humaines

To note, first of all, though, is the fact that all 300 permanent and seasonal workers are called "crew." There are shore-based crew and sailing crew (three quarters of total payroll). Three of the latter are female.

Walking the extra walk

Some of the benefits are to be traditionally found in many companies. But others clearly fall under the category of McKeil Marine walking the extra walk on the care side.

The first category includes a comprehensive group benefits plan with the company paying all premiums, an employee assistance program, an RRSP-type savings plan with company matching up to 7%, and a company training program.

But among special McKeil touches, one finds an Employee Scholarship Program offering the children of crew members \$1,000 of financial support during each year of post-secondary education.

Each child receives a card and gift on his or her birthday.

Under a so-called Anchor Program, gifts and messages go out to partners of crew members several times a year in recognition of their support.

Under a Referral Program, crew members that refer other sailors resulting in a hire receive a "finder's fee."

Under a Certificate Upgrade Program, a bonus is granted to sailors who upgrade their certificates.

Tuition reimbursement applies to both sailing and shore-based crew.

Strong family culture

"It's not all about a family owning the company, it's about the families supporting the company," explains Lise Galli, Vice-President, Human Resources. "A sailor can be away six weeks at a time. There's the recognition that without the support at home, our employees could not do what they do.

"The families behind the scenes are a big part of our success. This is well ingrained in our culture."

Ms. Galli says working at McKeil Marine can appeal to newcomers since it offers a variety of opportunities.



McKeil Marine



Essar Steel Algoma congratulates its long standing logistics partner McKeil Marine on their 60th anniversary.

Our Direct Strip Production Complex produces some of the cleanest, most consistent light-gauge steel in North America, offering superior gauge control and better yield, in a broad range of grade options. Our plate mill produces a full range of As Rolled and Heat Treated plate products. These facilities exceed most international performance standards for construction, mining, energy, manufacturing, rail, ship and military applications.

Head Office

105 West Street
Sault Ste. Marie, Ontario
Canada P6A 7B4
Phone: + 1 (705) 945.2351
Fax: + 1 (705) 945.2230

Corporate Sales Office

CANADA + 1 (800) 387.7850
USA + 1 (800) 387.9495
Fax + 1 (905) 331.3408

www.essarsteelalgoma.com

“We do projects and we do regular transportation work. So sailors who like set schedules are assigned to the transportation fleet to move from point A to point B. Those who like doing different things are assigned to project vessels.”

Finding recruits, however, is a constant ongoing challenge in a marine industry globally facing workforce supply shortages.

“A key objective,” Ms. Galli stressed, “is finding the right fit. We see a lot of candidates with good credentials but make sure they are pro-active type of people. It’s work hard and play hard.”

Robust growth in recruiting

Every year, McKeil does the rounds of the maritime schools – namely Georgian College, the British Columbia Institute of Technology, the Marine Institute of Memorial University, and recently for the first time, the Institut Maritime du Québec in Rimouski.

“Last year, we hosted 14 cadets from all over Canada,” Ms. Galli said. “We are on track for hosting just as many this year.”

In terms of new hirings, she indicated that “the last couple of years have not been typical. Given our growth, there has been significant hiring. In the past two seasons, we have hired probably 50 sailors. And we are looking at another big number next year.

“Along with that, as your sailing crew gets bigger and you secure more work, shore-based support needs to increase as well.” **M**

Le recrutement est toutefois un défi permanent dans une industrie aux prises avec une pénurie mondiale de main-d’œuvre

«Un objectif prioritaire, a souligné M^{me} Galli, c’est de trouver la bonne personne pour le poste. Nous recevons beaucoup de candidats très compétents, mais nous devons nous assurer que ce sont des gens proactifs. Le travail est difficile.»

Intensification du recrutement

Tous les ans, McKeil fait la tournée des écoles de marine – Georgian College, British Columbia Institute of Technology, Marine Institute of Memorial University et, récemment, pour la première fois, l’Institut maritime du Québec à Rimouski.

«L’an dernier, nous avons accueilli 14 élèves officiers d’un peu partout au Canada, a déclaré M^{me} Galli. Et nous sommes en voie d’en recevoir à peu près autant cette année.»

En ce qui concerne les nouvelles embauches, a-t-elle indiqué, «les dernières années ne sont pas typiques. Notre expansion nous a obligés à embaucher beaucoup. Dans les deux dernières saisons, nous avons probablement engagé 50 marins. Et nous pensons embaucher encore beaucoup cette année.

«Et par ricochet, plus nos équipages navigants prennent de l’expansion et notre charge de travail s’allourdit, plus il nous faut aussi augmenter notre personnel à terre.» **M**



McKeil Marine

After successfully providing a temporary docking solution for Canadian Royalties in Deception Bay in 2013, McKeil delivered a 10-year solution using the Arctic Dock barge.

Après avoir réussi à installer un quai temporaire pour la Canadian Royalties à la baie Déception en 2013, McKeil a réglé le problème pour 10 ans avec la barge Arctic Dock.

Project services offer innovative customized solutions

Le Service projets propose des solutions personnalisées ingénieuses

Leo Ryan

Si le transport de cargaisons spéciales par des transporteurs de colis lourds hautement sophistiqués, polyvalents ou spécialisés est le secteur du transport maritime qui connaît récemment la croissance la plus rapide, les occasions d'affaires se multiplient aussi pour les armateurs de remorqueurs et de barges offrant des solutions personnalisées utiles en eaux intérieures et côtières. McKeil Marine est un acteur avec lequel il faut compter en Amérique du Nord dans ce secteur de niche passionnant où l'entreprise a su s'imposer grâce à ses approches novatrices et à son audace.

Les principaux domaines d'activité du Service projets de McKeil sont la construction maritime, l'exploitation minière, le pétrole et le gaz, les travaux liés aux ponts, les

While highly sophisticated, multi-purpose or specialized heavy lift vessels carrying project cargoes have emerged in recent years as the fastest-growing sector of ocean shipping, so have opportunities increased for tug-and-barge operators offering customized solutions when needed in inland and coastal environments. Count McKeil Marine as a player to reckon with in North America in this exciting niche domain thanks to its innovative approaches and no lack of adventurous spirit.

Principle sectors for McKeil project services include marine construction, mining, oil and gas, bridge work, major infrastructure, offshore and Arctic development.

Olous Boag, Vice-President Operations, stresses versatility of tug and barge operations "to pick up components at odd-ball locations."

Olous Boag, VP, Opérations, insiste sur la polyvalence des opérations de transport par barge remorquées qui permettent d'aller chercher des colis dans des endroits difficiles d'accès.



McKeil Marine

infrastructures majeures ainsi que l'exploitation extracôtière et dans l'Arctique.

La flotte de projets comprend des barges à plat pont, sectionnelles et autoélévatrices, des remorqueurs de soutien, des navires de travail, des grues et d'autres d'équipements. On installe des rampes de chargement et des bèches d'ancrage et on fait d'autres modifications pour l'entretien des quais temporaires, des plateformes de forage et des zones de rassemblement du fret.

«Les opérations les plus difficiles sont celles sur lesquelles nous n'avons pas de contrôle, comme l'atterrissage sur les plages dans l'Arctique», affirme Olous Boag, VP, Opérations, qui dirige le développement de projets et l'ingénierie.

«Il n'y a pas de quai pour s'amarrer. Même les sondages des cartes ne sont pas toujours fiables», souligne-t-il.

«En régions éloignées, nous finissons donc souvent par faire nos propres levés à l'aide de caméras sous-marines. Nous mouillons la barge dans un secteur connu et envoyons le remorqueur faire lui-même des sondages.»

Par ailleurs, les opérations standards de roulage peuvent être techniquement compliquées lorsqu'il faut livrer des pièces pesant des centaines de tonnes dans des eaux côtières et intérieures. «Mais, une fois que tout est en place, cela peut devenir presque routinier», indique M. Boag.

De façon générale, celui-ci note que les «exploitants de remorqueurs et de barges peuvent réagir rapidement dans des situations exceptionnelles. Nous avons aussi la polyvalen-

The project fleet consists of a range of flat deck, jack-up and sectional barges, tugs, workboats, cranes and other equipment. Loading ramps, spuds and other modifications are made to service temporary dock facilities, drilling platforms and cargo staging.

“Some of the more difficult moves are those we have no control over – like beach landing in the Arctic,” says Olous Boag, Vice-President, Operations who leads the project and engineering development portfolios.

“There's no dock to tie up to. Even the soundings from existing charts can be unreliable,” he points out.

“So, often we end up doing our own surveying with underwater cameras in remote locations. The barge is anchored in a known area and then we send the tugboat to do its own soundings.”

Otherwise, standard roll-on/roll-off operations carrying components in the hundreds of tons in coastal and inland waters can be technically demanding. “But once things are set up, it can be as close to routine as you can get,” Mr. Boag says.

Generally speaking, he notes that “tug and barge operators can react quickly on one-off situations. We have the versatility, too, to pick up components at odd-ball locations, and get a particular party out of a jam.”

Has, in certain circumstances, McKeil resorted to drones to better determine navigation conditions as some shipping lines are doing?

lence nécessaire pour aller chercher des composants dans des endroits invraisemblables et secourir un groupe en difficulté.»

Est-il arrivé à McKeil comme à certaines compagnies maritimes d'avoir recours à des drones pour acquérir une meilleure connaissance des conditions de navigation?

Selon M. Boag, McKeil a utilisé des drones pour la première fois l'an dernier afin de mieux définir les côtes pour des tâches de sauvetage devant Montréal et Cornwall. Mais c'est la seule fois jusqu'à maintenant.

Pour le fournisseur de services maritimes, l'année dernière a été occupée. McKeil a notamment transporté trois grandes citernes de Sarnia à Thunder Bay pour T Lane, une compagnie de transport lourd albertaine; une génératrice et une turbine jusqu'à la centrale électrique de Transcanada à Napanee en Ontario; un gros réacteur de Sarnia à Duluth et des cargaisons de turbines et de génératrices de Montréal jusqu'à Bath en Ontario. Elle a aussi fourni des services de soutien pour 34 pièces hors gabarit d'un transporteur de colis lourds mouillé à Bath.

Six grandes sections de four ont aussi été transportées de Montréal à Port-Daniel-Gascons en Gaspésie (Québec), un transformateur de 250 tonnes de Varennes à Chisasibi, baie James, pour Watson. Et une grande boîte froide de Port Robinson (Ont.) jusqu'à Calvert City au Kentucky, pour ES Fox.

Cet été, de juillet à octobre, McKeil Marine fournit à Bélanger Construction des services de transport de 52 maisons préusinées (en 282 modules) de Wemindi (Québec) jusqu'à la communauté autochtone de Kashechewan (Ont.), à la baie James.

Mr. Boag indicates that “we started using drones for the first time last year for greater accuracy of shorelines in salvage work off Montreal and Cornwall. But that is all for now.”

For the marine services provider, last year was a busy period. Among other things, McKeil moved three large tanks from Sarnia to Thunder Bay for T Lane, an Alberta heavy haul firm. It transported a generator and a turbine to the Transcanada Napanee Generating Station in Ontario, a large reactor from Sarnia to Duluth, and shipments of turbines and generators from Montreal to Bath, Ontario. In addition, support services were provided for 34 oversized pieces from a heavy lift vessel anchored in Bath,

Other moves included six large kiln sections from Montreal to Port-Daniel-Gascons on Quebec's Gaspé coast, a 250-ton transformer from Varennes to Chisasibi on James Bay for Watson. And a large cold box from Port Robinson, Ontario to Calvert City, Kentucky for ES Fox.

This summer, between July and October, McKeil Marine is providing transportation services to Belanger Construction to move 52 pre-fabricated homes (in 282 modules) from Wemindi, Quebec to the native community of Kashechewan, Ontario on James Bay.



McKeil Marine

McKeil was contracted by Mammoet to provide marine transportation of modules for construction of Vale's nickel processing plant at Long Harbour, NL. Most cargo pieces were sourced from the Gulf of Mexico, resulting in long journeys sometimes challenged by tough weather conditions.

Mammoet a retenu les services de McKeil pour transporter des modules destinés à la construction de l'usine de traitement du nickel de Vale à Long Harbour, T.-N.-L. La plupart des modules provenaient du golfe du Mexique et leur transport sur de longues distances était parfois compliqué par le mauvais temps.

McKeil's **Nunavut Spirit** supports the construction of the Hebron Project Gravity-based Structure situated in offshore Newfoundland and Labrador.

Le **Nunavut Spirit** de McKeil appuie la construction de la structure gravitaire du champ pétrolière extracôtier Hebron, à Terre-Neuve-et-Labrador.



McKeil Marine



McKeil Marine

McKeil supplied 15 barges used as cement platforms for the construction of ExxonMobil's massive Hebron Project Gravity Based Structure.

McKeil a fourni 15 barges qui ont servi de plateformes pour des cimenteries mobiles destinées à permettre la construction de la structure gravitaire du champ pétrolière Hebron d'ExxonMobil.

Projets importants qui ont mis en évidence les capacités de McKeil

Plusieurs réalisations importantes des dernières années sont dignes de mention.

McKeil Marine a été embauchée par Kiewit-Kvaerner Contractors, au nom d'ExxonMobil, pour soutenir la construction en zone extracôtière de la structure gravitaire du champ pétrolière Hebron à Terre-Neuve-et-Labrador.

McKeil a fourni 15 barges qui ont servi de plateformes pour des cimenteries mobiles et comme base d'appui pour la construction de la structure gravitaire. Neuf de ces barges ont été construites en Chine en six mois et ont été livrées au Canada par transporteurs de charges lourdes afin de hâter leur arrivée à pied d'œuvre. McKeil a fourni d'autres services, dont une barge qui a servi de quai temporaire et des services d'arrimage pour le chargement et le déchargement du fret.

En 2013, Canadian Royalties Inc. a demandé à McKeil Marine de se servir de ses ressources collectives internes de conception, d'ingénierie et de gestion de projet ainsi que de son équipage de navigation afin d'installer un quai temporaire sur un littoral arctique éloigné. La mine Nunavik Nickel et le port n'avaient pas de quai permanent sur le rivage accidenté de la baie Déception. McKeil a réglé le problème grâce à une configuration comprenant le **Nunavut Spirit**, des bèches et des lignes d'ancrage ainsi qu'une rampe de chargement obéissant aux variations de marée.

En 2012, Heddle Marine Services, conjointement avec International Marine Salvage, a retenu les services de McKeil pour transporter deux sous-marins de classe Oberon sur une distance de 1 300 milles marins de Halifax (N.-É.) à Port Maitland (Ont.), où ils devaient être envoyés à la casse. Comme on ne connaissait pas l'état des bâtiments, leur re-

Major projects highlighting McKeil capabilities

Over the past few years, several substantial undertakings should be highlighted.

McKeil Marine was contracted by Kiewit-Kvaerner Contractors on behalf of ExxonMobil to support the construction of the massive Hebron Project Gravity Based Structure (GBS) located in offshore Newfoundland.

McKeil supplied 15 barges used as platforms for mobile cement plants and staging GBS construction. Nine of the barges were built in China over a six month timeframe and delivered to Canada via heavy lift ship to expedite deployment to the site. Additional services included a temporary dock with a large barge, stevedoring for cargo loading and discharge.

In 2013, McKeil Marine was contracted by Canadian Royalties Inc. to utilize the collective resources of in-house design and engineering, project management and skilled sailing crew to erect a temporary dock along a remote, rugged Arctic shoreline. The Nunavik Nickel Mine and related port location in Deception Bay lacked a permanent dock infrastructure. McKeil's solution: the **Nunavut Spirit** barge with anchor lines and spuds to secure as well as a loading ramp to accommodate tidal changes.

In 2012, McKeil was contracted by Heddle Marine Services working in conjunction with International Marine Salvage to transport two decommissioned Oberon Class submarines 1,300 nautical miles from Halifax to Maitland, Ontario for scrapping. Due to the unknown condition of the submarines, towing them under their own hull entailed unforeseen risks. Thus,


morquage à flot était hasardeux. Les sous-marins ont donc été acheminés sur cale sèche pour les livrer à destination sans encombre.

Un projet intimidant: l'usine de traitement de Long Harbour

Le projet de l'usine de traitement de Long Harbour à Terre-Neuve-et-Labrador a été tout particulièrement intimidant. Mammoet a retenu les services de McKeil pour transporter par mer pour Vale Limited des modules destinés à la construction d'une nouvelle usine de traitement du nickel. La plupart des modules provenaient du golfe du Mexique, du littoral Est et des Grands Lacs. Des calendriers logistiques complexes devaient être respectés pendant toutes les opérations.

Au plus fort du projet, McKeil avait neuf remorqueurs et barges pour transporter des modules et du matériel. La flotte comprenait cinq barges de 400 pieds sur 100, affrétées aux États-Unis, qui naviguaient habituellement entre le golfe du Mexique et Terre-Neuve. Au total, il y a eu 56 chargements dans 14 ports différents de mars 2011 à décembre 2013.

Rappelant les multiples défis à relever pour le transport de modules de production d'une hauteur de cinq étages (60 pieds) parfois, M. Boag a insisté sur l'importance de conditions météorologiques favorables afin de respecter des échéanciers serrés de navigation pour la livraison à Long Harbour.

«Cela n'a pas toujours été le cas. Un voyage normal prend 10 jours, mais certains transports ont pris jusqu'à 40 jours parce que le mauvais temps forçait nos unités à chercher un port de refuge ou une baie abritée sur la côte Est. Il y a même eu des occasions où il a fallu envoyer un autre remorqueur pour ravitailler en carburant un navire qui avait été longtemps immobilisé à cause des vents forts et de la mer déchaînée.» 


the subs were towed using dry dock capabilities to ensure safe delivery to final destination.

Daunting Long Harbour processing plant project

Especially daunting was the Long Harbour Processing Plant project in NL and Labrador. Here, McKeil was contracted by Mammoet to provide the marine transportation of modules for Vale Limited's construction of a new nickel processing plant. Most of the cargo pieces were sourced from the Gulf of Mexico, the eastern seaboard and Great Lakes. Complex logistics schedules prevailed throughout the operations.

At the peak, McKeil had nine tug and barge units transporting modules and equipment. The fleet included five 400x100' barges chartered from U.S. operators which typically sailed between the Gulf of Mexico and Newfoundland. A total of 56 cargo loads at 14 different ports occurred between March 2011 and December 2013.

Recalling the many challenges in transporting production modules that could be up to five storeys (60 feet) high, Mr. Boag stressed the importance of good weather cooperating in order to meet tight sailing schedules for delivery to the Long Harbour site.

"This was not always the case. A normal trip would take 10 days. But some shipments took up to 40 days due to bad weather conditions forcing our units to seek a port of refuge or protected bay along the east coast. There were occasions when we even had to send in another tug to supply fuel to a unit that had spent so much time on stand-by in midst of strong winds and high waves." 



www.portofmonroe.com



May the "white horse" lead the herd
for another 60 years on the Great Lakes!

Congratulations from the Port of Monroe!