



Couches de Sécurité

Rapport Annuel 2021



Table des matières

Introduction	3
Faits saillants 2021	4
Rapport du président-directeur général	5
Équipe exécutive	7
Gouvernance d'entreprise	8
Le rapport de l'auditeur	10
États financiers	12
Initiatives d'immobilisations et plan d'affaires	24

Vision

Connecter le monde à notre région

Énoncé de mission

Une équipe aéroportuaire exceptionnelle dédiée à l'amélioration de notre communauté en offrant une excellente expérience aéroportuaire à tous et en stimulant la croissance économique de la région.



Introduction

2021 a vu beaucoup de changements dans l'industrie aéronautique et ceux-ci comprenaient de nombreuses nouvelles couches de sécurité. Les tests COVID, les passeports vaccinaux et les masques ne sont que la pointe de l'iceberg pour cette industrie soucieuse de la sécurité. L'Autorité aéroportuaire de Prince George (PGAA) n'a pas tardé à mettre en œuvre non seulement les exigences réglementaires de Transports Canada, mais également des initiatives locales pour aider à protéger nos passagers, notre personnel et nos parties prenantes à YXS.

2021 a continué d'être une année de hauts et de bas, les ordonnances de santé publique changeant régulièrement. Cela signifie que des restrictions de voyage ont été imposées et levées à plusieurs reprises et que les exigences de voyage ont été modifiées plus d'une fois. Malgré les difficultés causées par la pandémie de COVID-19, YXS a vu une augmentation du trafic de passagers en 2021 par rapport aux chiffres de 2020 et continue de voir une augmentation dans les premiers mois de 2022. Nous espérons que les niveaux de sécurité mis en place pour le transport aérien continueront pour accroître la confiance des consommateurs, le nombre de passagers et les options de services aériens.

YXS a vu le service aérien augmenter et diminuer tout au long de l'année et la PGAA travaille en étroite collaboration avec nos partenaires aériens pour aider à minimiser ces effets sur notre aéroport. En 2021, Farmhouse Catering Company Ltd. a démarré ses activités de restauration à l'aéroport. Le kiosque

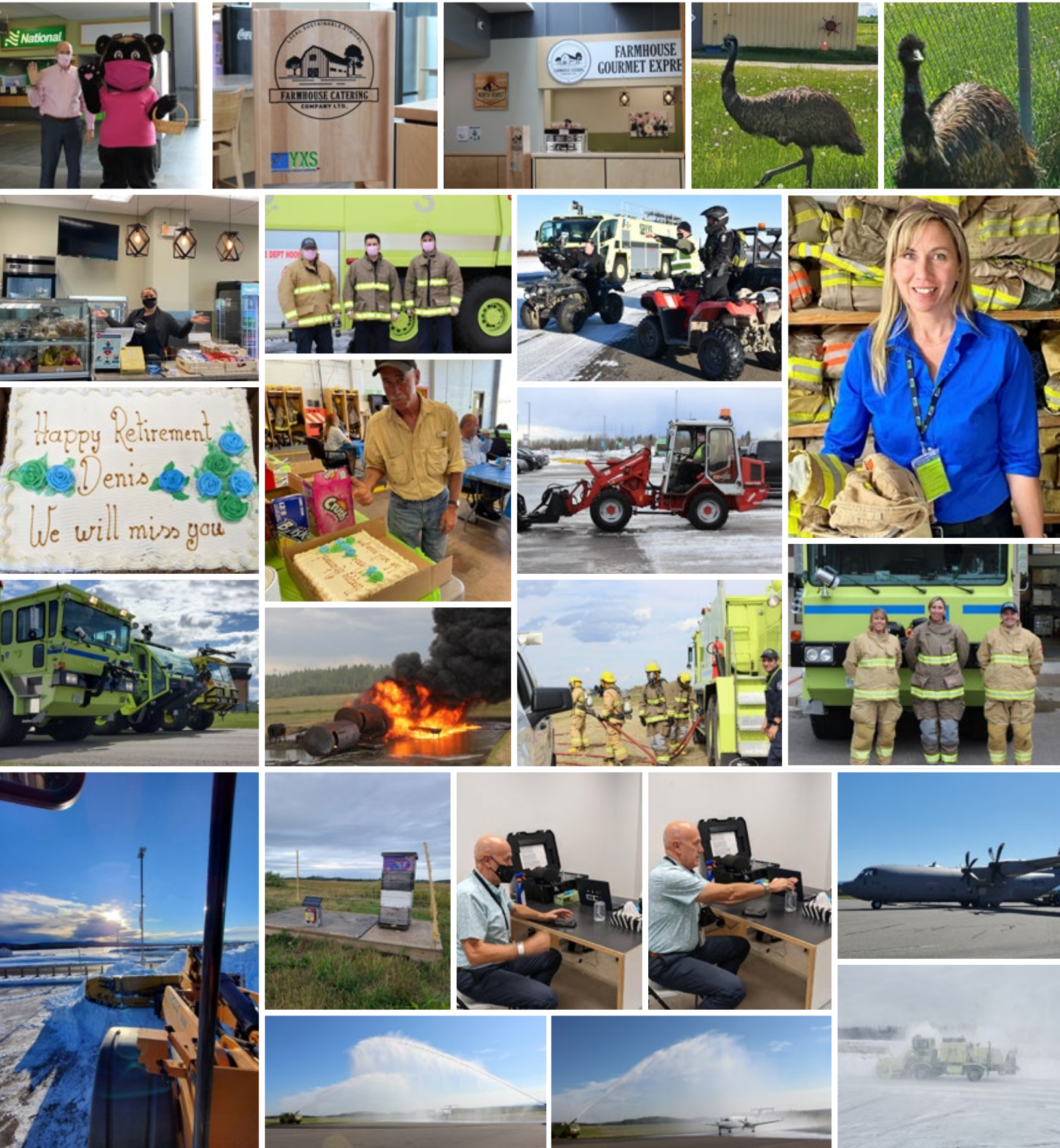
dans la salle d'embarquement a été ouvert tout de suite et ils ont commencé les rénovations de l'espace restaurant pré-sécurité. Nous sommes impatients d'achever la construction et de rétablir ce service pour nos passagers.

Malgré tous les changements et les conditions de fonctionnement difficiles, 2021 a été ponctuée de quelques moments de bien-être et de comique grâce à quelques animaux locaux. Au début de l'année, nous avons découvert qu'un orignal s'était introduit dans le terrain d'aviation. Cela posait un risque potentiel pour la sécurité de nos opérations aériennes. En partenariat avec des agents de conservation, l'Université du Nord de la Colombie-Britannique et Yellowhead Helicopters, nous avons réussi à chasser l'orignal du terrain d'aviation par une barrière faunique. Plus tard dans l'année, nous avons reçu la visite d'un émeu qui s'est échappé d'une ferme locale. Cet émeu est devenu un peu une célébrité locale et a été surnommé "Dora l'exploratrice" en raison du fait qu'il avait été vu dans toute la ville avant de se retrouver à l'aéroport. Cet oiseau incapable de voler est resté à l'extérieur de l'aérodrome et ne représentait aucune menace pour nos opérations aériennes. Nous avons pu retirer l'oiseau en toute sécurité de la propriété de l'aéroport grâce à une autre ferme voisine avec une expérience d'émeu.

Nous attendons avec impatience ce que 2022 apportera et nous continuerons d'appliquer des couches de sécurité à nos opérations alors que nous entrons dans la reprise.



Faits saillants 2021



Rapport du président-directeur général

En 2021, la pandémie mondiale de COVID-19 est restée le principal domaine d'intérêt et d'impact pour l'Autorité aéroportuaire de Prince George (PGAA) et, plus largement, pour l'ensemble du secteur de l'aviation. En réponse à la pandémie, la PGAA a mis en œuvre un large éventail de réglementations et d'initiatives pour garantir que l'aéroport international de Prince George est en mesure de fournir des opérations sûres et sécurisées à tous les passagers et parties prenantes.

En termes d'activité passagers, 2021 a vu 201 506 voyageurs utiliser YXS. Il s'agit d'une augmentation de 13,85 % par rapport à 2020. Bien que ce nombre soit encourageant, il est loin derrière la moyenne triennale de 500 000 par an que nous avons constatée de 2017 à 2019. Il s'agit toujours d'un nombre favorable par rapport à la moyenne nationale pour les aéroports de -1,3 % de passagers en moins par rapport à 2020. Le nombre de déplacements essentiels et en milieu de travail est le principal moteur du nombre supérieur à la moyenne nationale ici à YXS. Cela reflète notre économie basée sur les ressources et l'emplacement central de Prince George. Le calendrier d'une reprise complète reste un long chemin pour les aéroports canadiens dans l'ensemble et les experts indiquent que le nombre de passagers ne reviendra pas aux niveaux de 2019 avant 2025.

Dans nos prévisions initiales pour 2021, les résultats financiers de l'Autorité aéroportuaire de Prince George pour 2021 devaient contenir une perte importante ; cependant, nous sommes heureux d'annoncer un excédent des revenus sur les dépenses de 2,265 millions de dollars pour 2021. Cela est dû à une très bonne gestion des coûts par la PGAA et à l'injection de 4,031 millions de dollars dans divers fonds de soutien gouvernementaux pour compenser le manque à gagner stupéfiant provoqué par la pandémie de COVID-19. Nous remercions les différents paliers de gouvernement pour ce soutien essentiel et espérons que les efforts se poursuivront à cet égard. Dans l'ensemble, jusqu'à la fin de 2021, les aéroports canadiens ont perdu 4,6 milliards de dollars en revenus prévus et contracté une dette supplémentaire de 3,2 milliards de dollars depuis le début de la pandémie.

La Colombie-Britannique a été touchée par une série d'événements météorologiques violents en 2021. La saison des feux de forêt a été particulièrement mauvaise et a été exacerbée par un dôme de chaleur. Cela a eu des répercussions importantes sur la santé dans toute la province et a même entraîné la destruction d'une ville entière. La base de pétroliers à YXS était une ressource essentielle pour les efforts de lutte contre les incendies de forêt. En novembre, une rivière atmosphérique a provoqué des inondations massives et

détruit toutes les routes reliant le Lower Mainland au reste de la Colombie-Britannique. YXS a été un élément clé du déplacement des personnes et des marchandises lors de ces événements et après.

La PGAA a été parmi les premières à mettre en œuvre un mandat de masque de grande envergure pour tous les utilisateurs de l'aéroport et des horaires de travail modifiés pour permettre le travail à distance dans la mesure du possible. Des éléments de notre plan d'intervention en cas de pandémie ont été mis en œuvre au début de la pandémie pour améliorer les protocoles de nettoyage et minimiser les contacts avec les employés lors des changements de quart de travail. Ces initiatives et d'autres ont été essentielles pour minimiser l'impact de la COVID-19 sur nos opérations dans des conditions d'exploitation parfois très difficiles.

En ajoutant à nos couches de sécurité existantes établies en 2020, la PGAA a négocié un partenariat avec Whitecap Medical pour établir une installation de test COVID-19 à YXS en 2021. En plus de fournir des tests au public, la PGAA a mis en place un programme de test disponible au personnel. Il s'agissait d'une étape importante pour atténuer l'impact de la COVID-19 non seulement sur notre personnel, mais aussi sur les opérations aéroportuaires dans leur ensemble. Lorsque le gouvernement fédéral a mis en place une politique de vaccination obligatoire contre la COVID-19 pour tous les lieux de travail fédéraux et sous réglementation fédérale, la PGAA n'a pas tardé à établir un processus d'enregistrement robuste pour tous les employés, les membres du conseil d'administration et les parties prenantes de l'aéroport.

Grâce à divers partenariats, la PGAA a pu établir YXS comme site d'essai technologique. YXS est le premier aéroport au Canada à héberger Eduroam, un service international d'itinérance d'accès Internet Wi-Fi pour les utilisateurs en recherche, en enseignement supérieur et en formation continue. Il offre aux chercheurs, enseignants et étudiants un accès au réseau lorsqu'ils visitent une institution autre que la leur. En collaboration avec Innovation Services Canada pour le financement, les entreprises technologiques OARO et SimblPhact, PGAA a pu tester certaines technologies pour aider à notre réponse COVID-19. Nous avons installé et mis en œuvre une technologie de suivi des foules et des caméras thermiques pour suivre la température corporelle et permettre l'accès des employés.

Ces initiatives ont été des éléments clés pour maintenir YXS pleinement opérationnel pendant cette période sans précédent. Nous avons eu la chance de pouvoir compter sur le soutien et la patience de nos partenaires aériens, Nav Canada, des exploitants de concessions, des locataires, des entrepreneurs

et d'autres intervenants alors que nous traversons ces temps incertains.

La PGAA reconnaît que nous exploitons YXS sur les terres traditionnelles des Lheidli T'enneh. Nous sommes fortement investis dans le développement d'une relation solide avec les Lheidli T'enneh et, à cette fin, nous rencontrons régulièrement des représentants pour tisser des liens culturels et économiques. Nous sommes impatients d'étendre cette relation au cours de l'année à venir.

La PGAA reste en contact avec notre communauté par le biais des médias sociaux et des présentations aux organisations locales, aux conseils, à la ville de Prince George et aux conseils régionaux. Tout au long de 2021, la PGAA a répondu à de nombreuses demandes de la communauté pour présenter des mises à jour sur nos efforts pour surmonter et atténuer l'impact de la pandémie.

Le personnel de l'Autorité aéroportuaire de Prince George est un formidable partisan de la communauté. Nous n'avons pas pu organiser notre tournoi de golf caritatif annuel en 2021; cependant, la PGAA a continué à soutenir Hope Air avec la logistique de sa tournée nationale 2021. Le personnel de la PGAA continue de travailler avec Meals on Wheels pour livrer de la nourriture à ceux qui en ont besoin et nous développons un partenariat avec United Way. Nos employés sont fiers des contributions communautaires de la PGAA et travaillent sans relâche à ces initiatives.

Les membres du conseil d'administration et le personnel représentent la PGAA, tant dans la communauté qu'à travers le Canada, au sein de plusieurs conseils et comités. Ceux-

ci comprennent le Conseil des présidents des aéroports du Canada, ainsi que le Comité des politiques du Conseil des aéroports du Canada (CAC), le Caucus des petits aéroports et d'autres comités du CAC. La participation supplémentaire au conseil et aux comités comprend le British Columbia Aviation Council et Tourism Prince George, entre autres.

Dans la perspective de 2022, nous continuons de nous concentrer sur l'adaptation de notre aéroport à la réalité d'un nouvel environnement opérationnel à la suite d'une pandémie mondiale. Nous rechercherons toutes les opportunités de financement pour répondre à nos besoins en capital et compenser les coûts d'exploitation. L'innovation et l'agilité commerciale continueront d'être des aspects clés de notre plan de relance et de la construction de la résilience future.

Le conseil d'administration de l'administration aéroportuaire de Prince George compte 12 postes d'administrateur. En 2021, nous avons accueilli Alain LeFebvre, Regina Toth et Simon Yu en tant que nouveaux administrateurs. Nous les remercions d'avoir consacré de leur temps au Conseil. Les membres du conseil sont demeurés très actifs en 2021, siégeant au sein de cinq comités: comité de gouvernance, comité des finances et de la vérification, comité des ressources humaines, comité du développement économique et du marketing et comité des grands projets et de l'environnement.

Nous remercions les membres de notre conseil d'administration, nos employés et nos partenaires de nous avoir aidés à concrétiser notre vision de « connecter le monde à notre région » pour l'aéroport.



Gordon Duke
Président et CEO,
Autorité aéroportuaire de Prince George



Derek Dougherty
Président du conseil,
Autorité aéroportuaire de Prince George

Équipe exécutive



Gordon Duke
Président et CEO



Diane Bertram
Directrice des finances et de
l'administration



Lindsay Cotter
Responsable Marketing et
Communication
En congé.



Trevor Gust
Responsable des Opérations



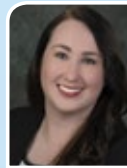
Michelle Kenny
Responsable des services corporatifs



Veronica Laass
Responsable de la Comptabilité



Geoff Stocks
Responsable de la Conformité
Réglementaire



Chrisie Berry
Responsable des relations
communautaires



Kaitlyn Joyce
Responsable Marketing et
Développement des Services Aériens

Gouvernance d'entreprise

La mission de l'Autorité aéroportuaire de Prince George est d'exploiter un aéroport sûr et sécurisé avec des installations et des services passagers de qualité axés sur le client, et une activité de fret en développement, d'une manière économiquement durable et respectueuse de l'environnement qui contribue au développement économique régional.

La principale responsabilité du conseil d'administration (le conseil) est de favoriser le succès à long terme de l'Autorité aéroportuaire de Prince George (l'Autorité) conformément aux responsabilités du conseil envers les communautés qu'elle dessert.

Le conseil d'administration a la responsabilité de superviser la conduite des affaires de l'Autorité et de diriger et de superviser la direction qui est responsable du fonctionnement quotidien de l'entreprise. Dans l'exercice de ses fonctions, le Conseil tient également compte des intérêts légitimes que d'autres personnes telles que les employés, les fournisseurs, les clients et les communautés ont dans l'Autorité. En supervisant la conduite des affaires, le conseil, par l'intermédiaire du président et chef de la direction, établira les normes de conduite de l'Autorité et assurera la sécurité de ses opérations.



Don Zurowski

Président – Conseil d'administration
Nominé par la Ville de Prince George
Présence au Conseil 7/7*



Alain LeFebvre

Trésorier – Conseil d'administration
Président – Comité des finances et de vérification
Nominé par la ville de Prince George
Présence au Conseil 7/7, Comité 9/9



Derek Dougherty

Vice-président – Conseil d'administration
Nominé par le district régional de Fraser-Fort George
Présence au Conseil 7/7*



Todd Corrigan

Secrétaire – Conseil d'administration
Nominé par la chambre de commerce de Prince George
Présence au Conseil 7/7, Comité 11/11



Shauna Harper

Directrice
Nominé par la Ville de Prince George
Présence au Conseil 7/7, Comité 8/8



Terry Kuzma

Directeur
Nominé par l'Autorité aéroportuaire de Prince George
Présence au Conseil 5/7, Comité 5/12



Sandra Rossi

Présidente – Comité des ressources humaines
Nominé par l'Autorité aéroportuaire de Prince George
Présence au Conseil 7/7, Comité 11/11



Frank Robertson

Directeur
Nominé par l'Autorité aéroportuaire de Prince George
Présence au Conseil 7/7, Comité 10/11



Emily Cheung

Présidente – Comité des grands projets et de l'environnement
Nominé par le district régional de Fraser-Fort George
Présence au Conseil 7/7, Comité 5/5



Regina Toth

Directrice
Nominé par le gouvernement fédéral
Présence au Conseil 6/6
Mandat débuté en avril 2021



Simon Yu

Directeur
Nominé par le gouvernement fédéral
Présence au Conseil 6/6, Comité 2/2
Mandat débuté en avril 2021

*Le président et le vice-président du conseil assistent à toutes les réunions du comité, au besoin.

Conseil d'administration

L'Autorité aéroportuaire de Prince George est régie par un conseil composé de 12 administrateurs nommés par les entités suivantes :

Entités de nomination	Nombre de postes au conseil
Gouvernement du Canada	2
Province de la Colombie-Britannique	1
District régional de Fraser-Fort George	2
Ville de Prince George	3
Chambre de commerce de Prince George	1
Autorité aéroportuaire de Prince George	3

Chaque membre du conseil peut servir jusqu'à un total de 9 ans sur le tableau.

Compétences et l'expérience

Les administrateurs du conseil possèdent collectivement des compétences, de l'expérience et de l'expertise qui contribuent à faire progresser le mandat et la mission de l'administration aéroportuaire - tout en faisant preuve de pratiques exemplaires en matière de gouvernance et de responsabilité financière. De plus, ils comprennent au moins un représentant de chacun des secteurs suivants : le milieu des affaires, les syndicats et les intérêts des consommateurs.

Comités

Les travaux du Conseil se sont appuyés en 2021 sur cinq comités, entièrement composés d'administrateurs indépendants. Les comités suivants se réunissent régulièrement tout au long de l'année :

- Comité d'audit et des finances
- Comité de gouvernance et de nomination
- Comité des ressources humaines
- Commission Grands Projets et Environnement
- Comité de développement économique

Responsabilité

L'Autorité aéroportuaire de Prince George est parfaitement consciente de la confiance que lui accordent la communauté et ses parties prenantes. Le conseil d'administration a adopté un code de conduite. Les membres du conseil examinent et signent les déclarations annuelles de conflits d'intérêts potentiels tout en respectant les lignes directrices de la politique sur les conflits d'intérêts du conseil tout au long de l'année. Il n'y a eu aucune infraction au Code de conduite en 2021.

Le maintien de la transparence et de l'ouverture avec le public fait partie intégrante de la bonne gouvernance. Le conseil d'administration adhère au règlement 14.5 qui stipule que les contrats dépassant une valeur totale de 75 000 \$ (sujets à un ajustement annuel pour l'inflation selon l'indice des prix à la consommation basé sur les dollars de 1994) seront attribués sur la base d'un processus d'appel d'offres public. Pour 2021, la valeur ajustée était de 121 985 \$ et tous les contrats évalués à ou au-dessus de cette valeur ont été attribués par soumission.

Compensation

La rémunération du conseil est revue annuellement par le comité de gouvernance. En 2021, les dirigeants de la société et les administrateurs ont reçu les honoraires annuels suivants :

Président	12 000 \$
Vice-président	5 000 \$
Secrétaire	4 500 \$
Trésorier et président du comité des finances	5 500 \$
Président du comité de gouvernance	6 500 \$
Président du comité des ressources humaines	6 500 \$
Président du comité des grands projets et de l'environnement	5 500 \$
Président du comité de consultation des compagnies aériennes et de la communauté	4 500 \$
Membres du conseil d'administration	4 500 \$

*Tous les membres du conseil reçoivent également 400 \$ par réunion du conseil et du comité à laquelle ils assistent.

Agissant sur la recommandation du comité des ressources humaines et de la rémunération, le conseil a la responsabilité d'approuver la nomination et la rémunération de la haute direction, d'approuver les modalités de rémunération totale du personnel exclu et de s'assurer que des plans sont élaborés pour la relève et le perfectionnement de la direction. Les salaires combinés de la direction de l'Autorité aéroportuaire de Prince George pour l'année 2021 étaient de 940 311 \$.

Le rapport du vérificateur indépendant

To the Members of Prince George Airport Authority Inc.:

Opinion

We have audited the financial statements of Prince George Airport Authority Inc. (the "Authority"), which comprise the statement of financial position as at December 31, 2021, and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended, and notes to the financial statements, including a summary of significant accounting policies.

In our opinion, the accompanying financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2021, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian accounting standards for not-for-profit organizations.

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Our responsibilities under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of our report. We are independent of the Authority in accordance with the ethical requirements that are relevant to our audit of the financial statements in Canada, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian accounting standards for not-for-profit organizations, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Authority's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Authority or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Authority's financial reporting process.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with Canadian generally accepted auditing standards will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, we exercise professional judgment and maintain professional skepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Authority's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Authority's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Authority to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

Prince George, British Columbia

April 14, 2022

MNP LLP

Chartered Professional Accountants

MNP LLP

État de la situation financière

Au 31 décembre 2021

	2021	2020
Assets		
Current		
Cash	3,813,189	1,988,728
Investment	16,170	15,230
Accounts receivable	2,161,484	635,087
Inventory	32,034	17,450
Prepaid expenses	451,875	351,403
	6,474,752	3,007,898
Capital assets (Note 3)	65,252,145	68,498,902
Defined benefit asset (Note 4)	1,980,000	1,640,000
	73,706,897	73,146,800
Liabilities		
Current		
Bank demand loans (Note 5)	5,852,338	6,240,350
Accounts payable and accrued liabilities (Note 6)	1,191,651	756,643
Government remittance payable	30,565	12,327
Deferred revenue	198,701	9,942
Current portion of long-term debt (Note 7)	1,261,209	315,302
Derivative financial instrument (Note 8)	11,264	216,230
	8,545,728	7,550,794
Long-term debt (Note 7)	5,227,110	6,488,319
Deferred contributions related to capital assets (Note 9)	17,467,830	18,906,750
	31,240,668	32,945,863
Commitments (Note 10)		
Net Assets		
Invested in capital assets (Note 11)	35,469,444	36,541,970
Unrestricted	6,996,785	3,658,967
	42,466,229	40,200,937
	73,706,897	73,146,800
Approved on behalf of the Board		
e-Signed by Derek Dougherty 2022-04-07 22:10:55:55 GMT Director	e-Signed by Al Lefebvre 2022-04-08 00:16:28:28 GMT Director	

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

État des opérations

Fin d'année 31 décembre 2021

	2021	2020
Revenue		
Landing fee	1,873,844	1,599,520
Other income	1,279,068	1,222,819
Parking	940,643	905,251
General terminal	845,733	801,337
Rental income	414,530	406,657
Concessions	377,884	435,787
	5,731,702	5,371,371
Expenses		
Salaries and employee benefits	2,998,540	3,087,257
Operations	2,628,820	2,172,320
Utilities	438,268	425,305
Administration	416,269	388,369
Insurance	251,837	219,030
Property taxes	162,450	191,579
	6,896,184	6,483,860
Operating deficit	(1,164,482)	(1,112,489)
Other items		
Government assistance (Note 12)	4,031,482	1,036,437
Airport improvement fee (net) (Note 13)	2,125,160	1,841,670
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)	1,582,697	1,594,840
Remeasurement of pension benefit assets	268,000	234,000
Unrealized gain (loss) on derivative financial instrument	204,966	(216,230)
Loss on disposal of capital assets	(14,777)	(35,191)
Interest on long-term debt	(346,853)	(388,612)
Amortization of capital assets	(4,420,901)	(4,406,304)
	3,429,774	(339,390)
Excess (deficiency) of revenue over expenses	2,265,292	(1,451,879)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

État des variations de l'actif net

Fin d'année 31 décembre 2021

	<i>Invested in Capital Assets (Note 11)</i>	<i>Restricted Airport Improvement fee (Note 13)</i>	<i>Unrestricted (Note 12)</i>	2021	2020
				<i>Total</i>	<i>Total</i>
Net assets beginning of year	36,541,970	-	3,658,967	40,200,937	41,652,816
Excess (deficiency) of revenue over expenses	-	1,778,308	486,984	2,265,292	(1,451,879)
Capital asset additions	1,220,918	(1,220,918)	-	-	-
Loss on disposal of capital assets	(14,777)	-	14,777	-	-
Net repayment of bank demand loan and subsidies	559,537	(557,390)	(2,147)	-	-
Amortization of capital assets	(4,420,901)	-	4,420,901	-	-
Amortization of deferred contributions	1,582,697	-	(1,582,697)	-	-
Net assets, end of year	35,469,444	-	6,996,785	42,466,229	40,200,937

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

État des flux de trésorerie

Fin d'année 31 décembre 2021

	2021	2020
Cash provided by (used for) the following activities		
Operating		
Excess (deficiency) of revenue over expenses	2,265,292	(1,451,879)
Amortization of capital assets	4,420,901	4,406,304
Loss on disposal of capital assets	14,777	35,191
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,582,697)	(1,594,840)
Defined benefit adjustment	(340,000)	(295,000)
Accrued interest	-	82,977
Unrealized (gain) loss on derivative financial instrument	(204,966)	216,230
	4,573,307	1,398,983
Changes in working capital accounts		
Accounts receivable	(1,526,400)	1,868,630
Inventory	(14,584)	515
Prepaid expenses	(100,472)	83,594
Accounts payable and accrued liabilities	435,008	(427,723)
Government remittance payable	18,238	(36,365)
Deferred revenue	188,759	(3,625)
	3,573,856	2,884,009
Financing		
Cash contributions received for capital assets	143,777	362,059
Repayment of bank demand loans	(388,012)	(1,097,003)
Repayment of long-term debt	(315,302)	(321,105)
	(559,537)	(1,056,049)
Investing		
Capital asset additions	(1,220,918)	(745,832)
Proceeds on disposal of capital assets	32,000	-
Increase in investments	(940)	(3,033)
	(1,189,858)	(748,865)
Increase in cash resources	1,824,461	1,079,095
Cash resources, beginning of year	1,988,728	909,633
Cash resources, end of year	3,813,189	1,988,728

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

1. Incorporation and nature of the organization

The Prince George Airport Authority Inc. (the "Authority") is incorporated without share capital; incorporated under Part II of the Canadian Business Corporations Act as a not-for-profit organization and thus is exempt from income taxes under section 149(1) of the Income Tax Act ("the Act"). All earnings from operations are reinvested in airport development.

The Authority signed a 60-year ground lease with Transport Canada effective March 31, 2003 ("Canada Lease") and assumed responsibility for the management, operations and development of the Prince George Airport. The lease provides for an option to extend the term a further 20 years.

Impact on operations of COVID-19 (coronavirus)

The global outbreak of COVID-19 (coronavirus), and the restrictions put in place by the Canadian, provincial and municipal governments regarding travel, business operations and isolation/quarantine orders, significantly reduced the number of air passengers and air traffic movements during the year. The impact of the COVID-19 outbreak on the Authority's operations from lost passengers and air traffic and increases in cleaning and other costs resulted in a loss from operations for the year ended December 31, 2021.

The impact of COVID-19 has been partially offset by available Government programs for which the Authority was eligible. The Authority has received wage subsidies from March 2020 to the date of completion of these financial statements. Further details of these programs is described in Note 12 Government assistance. Eligibility requirements under these programs have evolved since first announced and can be subject to changes in legislation or administrative positions, further, there is significant uncertainty of the period of time into the future that the Government will continue these programs.

The Authority has been closely monitoring and continues to monitor the impact of these developments on its operations and finances and has taken measures to preserve capital and reduce expenses. In particular, non-essential capital projects have been postponed and discretionary spending reduced. In addition, the Authority has been able to defer payments of certain debt obligations, received rent relief from the Government of Canada until 2024, and received wage subsidies described above.

At this time, it is unknown the extent of the impact the COVID-19 outbreak may have on the Authority as this will depend on future developments that are highly uncertain and that cannot be predicted with confidence. These uncertainties arise from the inability to predict the ultimate geographic spread of the disease, and the duration of the outbreak, including the duration of travel restrictions, business closures or disruptions, and quarantine/isolation measures that are currently, or may be put, in place by Canada and other countries to fight the virus. While the extent of the impact is unknown, we anticipate this outbreak may cause reduced customer demand, supply chain disruptions, staff shortages, and increased government regulations, all of which may negatively impact the Authority's business and financial condition.

2. Significant accounting policies

Basis of accounting

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian accounting standards for not-for-profit organizations ("ASNPO"), using the following significant accounting policies:

Financial instruments

The Authority recognizes its financial instruments when the Authority becomes party to the contractual provisions of the financial instrument. All financial instruments are initially recorded at their fair value, including financial assets and liabilities originated and issued in a related party transaction with management. Financial assets and liabilities originated and issued in all other related party transactions are initially measured at their carrying or exchange amount in accordance with Section 3840 *Related Party Transactions*.

At initial recognition, the Authority may irrevocably elect to subsequently measure any financial instrument at fair value. The Authority has not made such an election during the year. Defined benefit asset has been designated to be subsequently measured at its fair value. Fair value is determined by actuarial valuation.

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

2. Significant accounting policies (Continued from previous page)

Financial instruments (Continued from previous page)

The Authority subsequently measures investments in equity instruments quoted in an active market and all derivative instruments, except those designated in a qualifying hedging relationship or that are linked to, and must be settled by delivery of, unquoted equity instruments of another entity, at fair value. Fair value is determined by published price quotations. Investments in equity instruments not quoted in an active market and derivatives that are linked to, and must be settled by delivery of, unquoted equity instruments of another entity, are subsequently measured at cost less impairment. With the exception of financial liabilities indexed to a measure of the Authority's performance or value of its equity and those instruments designated at fair value, all other financial assets and liabilities are subsequently measured at amortized cost.

Transaction costs and financing fees directly attributable to the origination, acquisition, issuance or assumption of financial instruments subsequently measured at fair value are immediately recognized in the excess of revenues over expenses for the current period. Conversely, transaction costs and financing fees are added to the carrying amount for those financial instruments subsequently measured at cost or amortized cost.

Financial asset impairment

The Authority assesses impairment of all of its financial assets measured at cost or amortized cost. The Authority groups assets for impairment testing when available information is not sufficient to permit identification of each individually impaired financial asset in the group; there are numerous assets affected by the same factors; no asset is individually significant. Management considers whether objective evidence of impairment exists. When there is an indication of impairment, the Authority determines whether it has resulted in a significant adverse change in the expected timing or amount of future cash flows during the year. If so, the Authority reduces the carrying amount of any impaired financial assets to the highest of: the present value of cash flows expected to be generated by holding the assets; the amount that could be realized by selling the assets; and the amount expected to be realized by exercising any rights to collateral held against those assets. Any impairment, which is not considered temporary, is included in current year excess of revenues over expenses.

The Authority reverses impairment losses on financial assets when there is a decrease in impairment and the decrease can be objectively related to an event occurring after the impairment loss was recognized. The amount of the reversal is recognized in excess of revenue in the year the reversal occurs.

Inventory

The inventory of consumable supplies is recorded at the lower of cost, determined on a first-in first-out basis and estimated net realizable value.

Canada Lease

The Canada Lease is accounted for as an operating lease. See Note 10.

Capital assets

Capital assets are recorded at cost less accumulated amortization. Amortization is provided when the asset is put in use, using the straight-line method at the following annual rates:

	Rate
Leasehold improvements	
Building	4 %
Fuel farms	2.5 %
Other	5-33 %
Runway	5-50 years
Parking facilities and roadway system	5 %
Automotive	10 %
Computer hardware and software	33 %
Machinery and other equipment	5-20 %

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

2. Significant accounting policies (Continued from previous page)

Long-lived assets

Long-lived assets consist of capital assets. Long-lived assets held for use are measured and amortized as described in the applicable accounting policies.

The Authority writes down long-lived assets held for use when conditions indicate that the asset no longer contributes to the Authority's ability to provide goods and services. The assets are also written-down when the value of future economic benefits or service potential associated with the asset is less than its net carrying amount. When the Authority determines that a long-lived asset is impaired, its carrying amount is written down to the asset's fair value.

Employee future benefits

The cost of the Authority's defined benefit pension plans is determined periodically by independent actuaries. The Authority uses the most recently completed actuarial valuation prepared for funding purposes for measuring its defined benefit plan obligations. A funding valuation is prepared in accordance with pension legislation and regulations, generally to determine required cash contributions to the plan.

The Authority recognizes:

- a) the defined benefit obligation, net of the fair value of any plan assets, adjusted for any valuation allowance in the balance sheet; and
- b) the cost of the plan for the year.

The Authority also contributes to a defined contribution pension plan for which the Authority pays fixed contributions into a separate pension plan. The Authority has no legal obligation to pay further contributions if the plan is not fully funded.

Derivative financial instruments

Derivative financial instruments are financial contracts whose value changes in response to a change in an underlying variable, such as specified interest rate, financial instrument or commodity price, or foreign exchange rate. The Authority enters into derivative contracts to manage its exposure to interest rate risks associated with its loans. Derivative financial instruments may be designated as hedges, provided that certain criteria are met. As at December 31, 2021, the Authority has no derivative financial instruments which have been designated as hedges.

Deferred contributions related to capital assets

Contributions towards capital expenditures are accounted for under the deferral method whereby the contributions are deferred and brought into income on a basis consistent with the amortization of the related capital assets.

Revenue recognition

The Authority follows the deferral method of accounting for contributions. Restricted contributions are recognized as revenue in the year in which the related expenses are incurred. Unrestricted contributions are recognized as revenue when received or receivable if the amount to be received can be reasonably estimated and collection is reasonably assured. Unrestricted interest is recognized as revenue when earned.

Revenues are recorded when services are performed, the facilities are utilized, or the amounts are earned pursuant to the related agreements. Airport Improvement Fee revenue (Note 14) is recognized when passengers originate and depart from the Prince George Airport.

Government assistance

Government assistance is recognized when there is reasonable assurance that the Authority has complied with and will continue to comply with all conditions of the assistance.

Government assistance toward current expenses is recognized in income for the period as other income.

Income taxes

The Authority is exempt from federal and provincial income taxes as well as capital tax.

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

2. Significant accounting policies (Continued from previous page)

Measurement uncertainty (use of estimates)

The preparation of financial statements in conformity with Canadian accounting standards for not-for-profit organizations requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements, and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period.

Accounts receivable are stated after evaluation as to their collectability and an appropriate allowance for doubtful accounts is provided where considered necessary. Amortization is based on the estimated useful lives of capital assets. Employee future benefit asset is based on the most recent actuarial valuation.

By their nature, these judgments are subject to measurement uncertainty, and the effect on the financial statements of changes in such estimates and assumptions in future years could be material. These estimates and assumptions are reviewed periodically and, as adjustments become necessary they are reported in excess of revenues over expenses in the years in which they become known.

3. Capital assets

	Cost	Accumulated amortization	2021 Net book value	2020 Net book value
Land	15,669,335	-	15,669,335	15,693,035
Leasehold improvements				
Building	27,380,288	12,839,855	14,540,433	15,733,267
Fuel farms	2,925,719	932,716	1,993,003	2,057,306
Other	2,527,557	941,477	1,586,080	1,688,340
Runway	40,858,070	18,189,622	22,668,448	24,465,112
Parking facilities and roadway	9,014,578	4,677,622	4,336,956	4,441,673
Automotive	241,120	170,307	70,813	86,049
Computer hardware and software	614,096	464,729	149,367	179,891
Machinery and other equipment	8,062,554	4,576,688	3,485,866	3,333,924
Construction in progress/equipment not in use	751,844	-	751,844	820,305
	108,045,161	42,793,016	65,252,145	68,498,902

4. Pension plan

The Authority sponsors a pension plan on behalf of its employees, which has defined benefit and defined contribution components. The defined contribution component of the pension plan currently has 30 (2020 - 27) participating employees. The defined benefit component of the pension plan has 2 (2020 - 2) participating employees. The Authority pension contributions for the defined contribution component was \$117,642 in 2021 (2020 - \$123,947) and the defined benefit component was \$28,869 in 2021 (2020 - \$28,592). The defined benefit component applies to employees employed by the Authority on the date of airport transfer, including former Transport Canada employees who may elect to transfer their pensionable service credits under the Public Service Superannuation Act plan to the Authority plan.

Information about the Authority's defined benefit plan contained in the actuarial report prepared as at December 31, 2021 is as follows:

	2021	2020
Market value of plan assets	4,828,000	4,487,000
Accrued defined benefit obligation	(2,848,000)	(2,847,000)
Defined benefit asset	1,980,000	1,640,000

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

4. Pension plan (Continued from previous page)

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Authority's accrued benefit obligations are as follows:

Discount rate	4.50%	4.50%
Rate of compensation increase	2.50%	2.50%
Rate of inflation	2.0%	2.0%

Other information about the Authority's defined benefit plan is as follows:

Employer contribution	(43,000)	(51,000)
Employees' contribution	5,000	6,000
Benefits paid	(139,000)	(136,000)
Plan assets consists of:		
Equities securities	63.10%	63.70%
Debt securities	33.10%	33.2%
Other	3.80%	3.10%

5. Bank demand loans

	2021	2020
CIBC Demand instalment loan - repayable in monthly instalments of \$18,333 plus interest at the Authority's option of prime rate per annum (December 31, 2021 - 2.45%) or a Banker's Acceptance at the daily CDOR rate plus a 1.5% stamping fee. Secured as described below and maturing in 2041.	4,104,356	4,324,356
CIBC Demand revolving loan - repayable in monthly instalments of \$14,001 plus interest at the Authority's option of prime rate per annum (December 31, 2021 - 2.45%) or a Banker's Acceptance at the daily CDOR rate plus a 1.5% stamping fee. Secured as described below.	1,747,982	1,915,994
	5,852,338	6,240,350

The Authority has a \$1,000,000 operating line of credit bearing interest at the prime rate (December 31, 2021 - 2.45%), and the demand revolving loan has an authorized limit of \$9,000,000. The line of credit is secured by a demand collateral first mortgage of the Authority's leasehold interest and assignment of rents for an unlimited amount. Under the terms of the agreements, the principle repayments required in each of the next five years are estimated as follows:

2021	388,008
2022	388,008
2023	388,008
2024	388,008
2025	388,008

Subsequent to year end, on January 17, 2022, the Authority repaid \$1,000,000 of the CIBC Demand revolving loan.

6. Accounts payable and accrued liabilities

	2021	2020
Trade payables	667,023	289,193
Payroll accruals	524,628	467,450
	1,191,651	756,643

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

7. Long-term debt

	2021	2020
Northern Development Initiative Trust, unsecured, bearing interest at prime rate (2.45% per annum - December 2021), monthly payments of \$105,101 plus interest, and maturing February 2027.	6,488,319	6,803,621
Less: Current portion	1,261,209	315,302
	5,227,110	6,488,319

Northern Development Initiative Trust has provided certain relief measures to help the Authority cope with the effects of the COVID-19 pandemic including deferral of principal and interest payments for the period April to September 2020 and interest only payments for the period October 2020 to September 2021. Principal repayments on long-term debt in each of the next five years, assuming all term debt is subject to contractual terms of repayment, are estimated as follows:

	<i>Principal</i>
2022	1,261,209
2023	1,261,209
2024	1,261,209
2025	1,261,209
2026	1,261,209

8. Derivative financial instrument

The Authority is party to an interest rate swap contract which terminates in August 2029. Under the terms of the contract, the Authority pays interest at a fixed rate of 1.84%, from September 2019 to August 2029, per annum on the notional capital balance of \$3,939,356 and receives interest at a floating rate based on one-month bankers' acceptance Canadian Dollar Offered Rate ("CDOR") rate plus 1.5% per annum on the same notional capital balance.

At December 31, 2021, the fair market value of this derivative contract was \$11,264 (2020 - \$216,230). This value has been recognized as liability in the financial statements.

9. Deferred contributions related to capital assets

Deferred capital contributions consist of the unamortized amount of contributions received from government and other entities to fund capital projects. Recognition of these amounts as revenue is deferred to periods when the related capital assets are amortized. Changes in deferred capital contributions are as follows:

	2021	2020
Balance, beginning of year	18,906,750	20,182,869
Federal Government - National Trade Corridors	-	13,684
British Columbia Air Access	143,777	348,375
Adjustment for disposal of asset	-	(43,338)
Less: Amounts recognized as revenue during the year	(1,582,697)	(1,594,840)
Balance, end of year	17,467,830	18,906,750

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

10. Commitments

The Authority has a 60 year lease of the Prince George airport facilities with Transport Canada which expires in 2063, with an option to renew for an additional 20 years. At the end of the renewal term, unless otherwise extended, the Authority is obligated to return control of the airport to the landlord. The rent is calculated based on a formula reflecting annual gross revenues less government contributions, with the first \$5,000,000 exempt from the calculation. The formula is applied at a rate of 1% of adjusted gross revenues in excess of \$5,000,000 and 5% of adjusted gross revenues in excess of \$10,000,000, up to \$25,000,000. Rent charged for 2021 was \$nil; (2020 - \$2,615). As of March 31, 2020, the Government of Canada has waived airport rent for 2020, and all future rent payable for 2021, 2022, and 2023 as part of the Fall Economic Statement announced November 30, 2020.

During the year, the Authority entered into commitments to purchase capital assets for a total of \$3,424,438, of which funding from the Airport Capital Assistance Program has been approved in the amount of \$2,946,633.

The Authority also entered into to operating leases for equipment with expected annual payments of \$84,000 over the next five years.

11. Invested in capital assets

	2021	2020
Opening balance	36,541,970	37,669,722
Capital asset additions, including construction in progress	1,220,918	745,832
Loss on disposal of assets	(14,777)	(35,191)
Payment of: Long-term debt and deferred contributions related to additions	559,537	973,071
	1,765,678	1,683,712
Amortization	(4,420,901)	(4,406,304)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,582,697	1,594,840
	(2,838,204)	(2,811,464)
Closing balance	35,469,444	36,541,970

12. Government assistance

During the year, the Authority recognized \$844,960 (2020 - \$1,036,437) in Canada Emergency Wage Subsidy ("CEWS") and Canada Recovery Hiring Program ("CRHP") as other income, of which \$44,418 (\$120,042) was accrued in accounts receivable at year-end. CEWS and CRHP, introduced in response to the COVID-19 pandemic, provides eligible employers with a subsidy to cover a portion of wage costs paid to eligible employees during prescribed claim periods. There are no unfilled conditions related to amounts recognized. However, amounts claimed under this program are subject to validation and detailed verification by the Federal Government. Due to the nature of the eligibility requirements and related calculations judgment is applied in assessing compliance, management believes there is reasonable assurance that the Authority has complied with all conditions.

The Authority has recognized \$3,186,522 in COVID-19 relief funding from the Province of British Columbia, Transport Canada and the Regional Air Transportation Initiative, of which \$839,776 was accrued in accounts receivable and \$180,000 of unspent funding is included in deferred revenue.

Notes aux états financiers

Fin d'année 31 décembre 2021

13. Airport improvement fee ("AIF")

On January 30, 2003, the Authority entered into an agreement (the "AIF Agreement") with the Air Transport Association of Canada and major air carriers serving the Prince George International Airport. The AIF Agreement provides for a consultation process with the air carriers on airport development as well as the collection of an AIF by air carriers. AIF revenues can only be used to pay for airport passenger service facilities development and related financing costs. Earned AIF is net of a 7% handling fee withheld by the airlines. Excess of revenue over expenses reported in AIF equity during the year \$1,778,308 reflects total AIF revenue \$2,125,160 net of interest on long-term debt \$346,853.

14. Other information

During the year ended December 31, 2021, the fees paid to the Board of the Authority for their services as directors amounted to \$159,200 (2020 - \$157,992).

15. Financial instruments

Interest rate risk

The interest rate risk is the risk to the Authority's earnings from fluctuations in interest rates and the degree of volatility of these rates. The Authority uses the derivative instruments described in Note 8 as part of the management of interest rate risk.

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk of being unable to meet a demand for cash or fund obligations as they come due. It stems from the possibility of the lender demanding repayment in full of their demand loans.

The Authority manages its liquidity risk by constantly monitoring forecasted and actual cash flow and financial liability maturities, and by holding assets that can be readily converted into cash.

Accounts payable and accrued liabilities are generally repaid within 30 days. As at December 31, 2021, the most significant financial liabilities are bank demand loans, accounts payable and accrued liabilities and long-term debt.

Financial assets

The Authority's financial assets consist of cash, accounts receivable and investments. All of these financial assets are measured at amortized cost, with the exception of investments which are measured at cost less any reduction for impairment and defined benefit asset which is measured at fair value.

Credit concentration

As at December 31, 2021, three customers (2020 - three) accounted for 66% (2020 - 53%) of trade accounts receivable. The Authority believes that there is no unusual exposure associated with the collection of these receivables. The Authority performs regular credit assessments of its customers and provides allowances for potentially uncollectible accounts receivable.

Initiatives d'immobilisations et plan d'affaires

En 2021, l'aéroport de Prince George a investi dans des projets d'immobilisations totalisant 1,2 million de dollars; les projets significatifs achevés ou en cours en 2021 incluent :

	Milliers \$
Superpositions de piste	160.0
Améliorations de la chaussée	47.8
Système de sonorisation ATB	116.3
Chauffage et ventilation ATB	43.4
Voie de circulation B	44.0
Signalisation obligatoire TP312 – projet lancé en 2020	37.3
Équipement de stationnement longue durée – projet lancé en 2020	151.2
Groupe électrogène	323.3
Système de test NoFoam	51.7
Machine à goudron Crafcro	83.3
Sécurité / Informatique	51.4

Réel 2021 par rapport au plan d'affaires

Montré en milliers de dollars.

	Réel	Estimation	Différence	Explication
Revenus (net de l'aide gouvernementale)	7 856,9 \$	7 952,1 \$	-95,2 \$	Revenus sur plan.
Dépenses	6 963,9 \$	7 010,7 \$	-46,8 \$	Charges sur plan.
Capital	1 220,9 \$	2 685,9 \$	-1 465,0 \$	Remplacement balayeuse 4x4 reporté à 2022.

Prévisions de trésorerie du plan d'affaires 2022 - 2026

Montré en milliers de dollars.

AN	2022	2023	2024	2025	2026
Revenus	11 570,4 \$	14 236,4 \$	15 019,6 \$	15 371,7 \$	15 647,7 \$
Dépenses	8 584,9 \$	9 325,9 \$	9 487,9 \$	9 735,8 \$	9 863,5 \$
Capital	2 928,1 \$	4 773,4 \$	3 419,5 \$	2 474,0 \$	8 228,0 \$

L'amortissement n'est pas inclus.

Les données ci-dessus reflètent les informations disponibles au moment de la publication. Les résultats dépendent en grande partie du taux de récupération des impacts de la COVID-19, par conséquent, les résultats réels peuvent différer des données fournies.



www.pgairport.ca



4141 Airport Road
Prince George, British Columbia
Canada

