Ken Skates AC/AM
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

David Rees AC
Cadeirydd
Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

19 Mehefin 2017

Annwyl David,

Rwy'n croesawu'n fawr iawn ymchwiliad y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol i oblygiadau Brexit i Borthladdoedd Cymru ac Iwerddon.

Mae ein porthladdoedd yn gwneud cyfraniad sylweddol at economi Cymru, ac rwy'n falch o weld y pwyllgor yn cydnabod eu pwysigrwydd i ffyniant presennol Cymru a'i ffyniant yn y dyfodol, a'r angen i ddiogelu ac ehangu eu rôl ar ôl i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd.

Edrychaf ymlaen at drafod y mater hwn yn fanylach gyda'r pwyllgor yn ddiweddarach y mis hwn. At hynny, rwyf wedi atodi tystiolaeth ysgrifenedig i'r llythyr hwn, gan obeithio y bydd yn ddefnyddiol ichi.

Ken

Ken Skates AC/AM
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG
YMCHWILIAD I OBLYGIADAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU

Cyflwyniad

1. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod rôl allweddol y porthladdoedd yng Nghymru o ran cefnogi Cymru ffyniannus, unedig, gadarn a chysylltiedig. Maent yn ffynhonnell bwysig o gyfoeth economaidd a swyddi ar lefel genedlaethol, rhanbarthol a lleol, ac yn sicrhau bod gan Gymru gysylltiadau rhyngwladol a chynaliadwy ar gyfer cludo pobl a nwyddau.

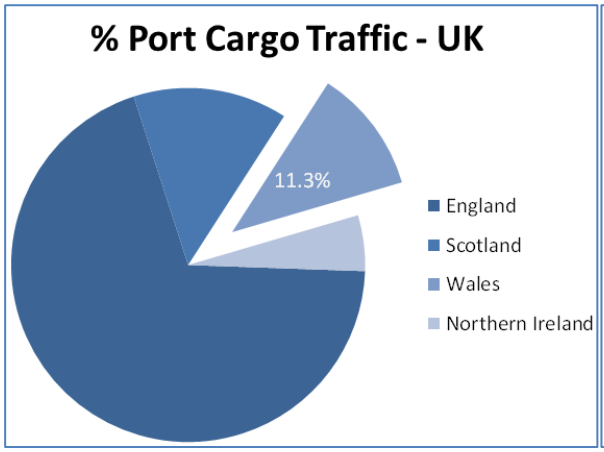
2. Mae porthladdoedd Cymru yn chwarae rhan arwyddocaol yn genedlaethol a rhyngwladol, gan wasanaethu amrywiaeth eang o farchnadoedd arbenigol a chyffredinol. Gwnânt gyfraniad pwysig at ein heconomi, yn uniongyrchol ac yn anuniongyrchol, gan weithredu fel porth i'r canolfannau economaidd yng Ngweriniaeth Iwerddon, y DU, a gweddill Ewrop a'r byd.

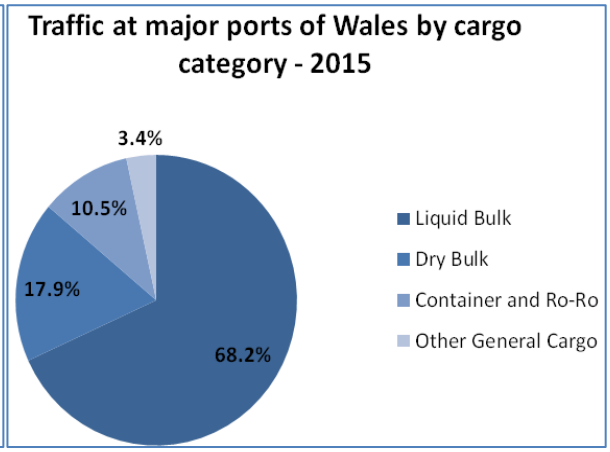
Cyd-destun - Cargo

3. Yn 2015, cyfran porthladdoedd Cymru o draffig cargo'r DU oedd 56.4 miliwn o dunelli (Mt) – tua 11% o gyfanswm y DU[1].

4. O gyfanswm traffig Cymru, mae'r prif borthladdoedd[2] yn gyfrifol am ymdrin â 55.5 Mt, a rennir ymhellach yn
   - 37.8 Mt (68.2%) o Swmp hylifol[3]
   - 10 Mt (17.9%) o Swmp sych[4] (Mwynau, Glo, Cynnyrch amaethyddol)
   - 5.8 Mt (10.5%) o Draffig cynwysyddion a thraffig rholio ymlaen/rholio i ffwrdd
   - 1.9 Mt (3.4%) o Gargo cyffredinol arall[5]

5. Y porthladdoedd prysuraf yng Nghymru o ran pwysau'r cargo a gludir yw Aberdaugleddau, Port Talbot a Chaergybi.





[1] Adran Drafnidiaeth – Ystadegau Cludo Porthladdoedd 2015
[2] Caergybi, Abergwaun, Aberdaugleddau, Abertawe, Port Talbot, Caerdydd a Chasnewydd
[3] Nwy hylifol, Olew crai, Cynnyrch olew, ac ati
[4] Mwynau, Glo, Cynnyrch amaethyddol
[5] Cynnyrch coedwigoedd, Cynnyrch haearn a dur, ac ati

Traffig Cludo Nwyddau (pwysau) drwy borthladdoedd cargo Cymru – yn ôl cyfeiriad 2015				
Pwysau: Mil o dunelli				
Porthladd	**Yn dod i mewn**	**Yn mynd allan**	**Cyfanswm**	**Trefn yng Nghymru**
Aberdaugleddau	26,433	11,251	37,684	1
Port Talbot	7,732	381	8,113	2
Caergybi	2,214	2,241	4,455	3
Casnewydd	1,517	1,055	2,571	4
Caerdydd	1,499	292	1,791	5
Abertawe	386	132	518	6
Abergwaun	239	139	378	7
Y Barri	207	93	300	8
Llanddulas	0	197	197	9
Castell Nedd	61	132	192	10
Porth Tywyn	110	0	110	11
Porth Penrhyn	33	3	35	12
Mostyn	7	6	13	13

Math o gargo ym mhrif borthladdoedd Cymru, 2015[6]						
Porthladd	**Swmp hylifol**	**Swmp sych**	**Cargo cyffredinol arall**	**Cynwysyddion Codi ymlaen/Codi i ffwrdd**	**Cynwysyddion Rholio ymlaen / Rholio i ffwrdd**	**Cyfanswm (mil o dunelli)**
Aberdaugleddau	**97.51%**	**0.16%**	**0.04%**		**2.29%**	**37,684**
Port Talbot		**99.98%**	**0.02%**			**8,113**
Caergybi	**0.37%**				**99.63%**	**4,455**
Casnewydd		**41.02%**	**58.98%**			**2,571**
Caerdydd	**60.02%**	**17.92%**	**14.35%**	**7.71%**		**1,791**
Abertawe		**79.46%**	**20.54%**			**518**
Abergwaun	**2.75%**				**97.25%**	**378**

6. Un o rolau pwysig porthladdoedd Cymru yw bod yn brif lwybr ar gyfer traffig lorïau rhwng Iwerddon a Phrydain Fawr (ac ymlaen i weddill Ewrop). Mae dros dri chwarter y nwyddau a drosglwyddir mewn Cerbydau Nwyddau Trwm i Brydain Fawr a gweddill yr UE yn mynd drwy Gymru, ac mae'r mwyafrif yn mynd drwy Gaergybi.

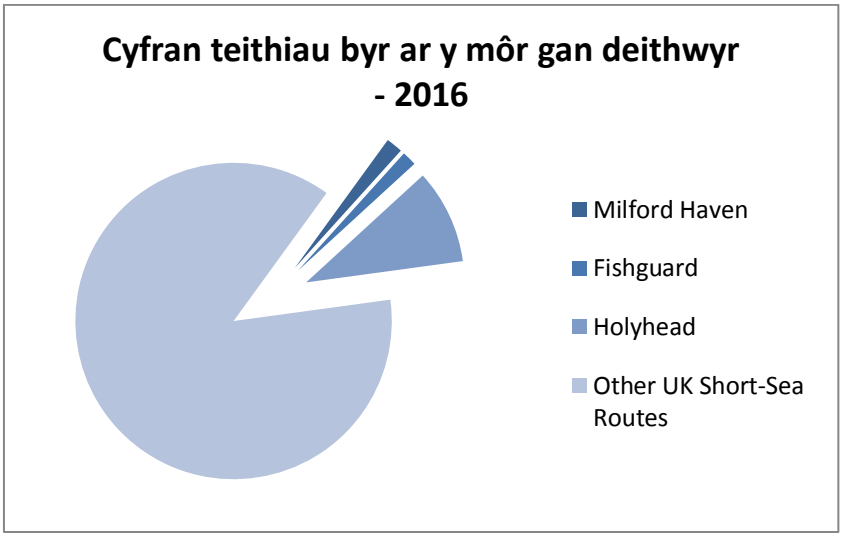
Cyd-destun - Teithwyr

7. Mewn perthynas â symudiadau teithwyr, mae'r farchnad yng Nghymru yn canolbwyntio ar deithiau byr, rhyngwladol ar y môr yn bennaf rhwng y DU ac Iwerddon. Yn 2016, aeth

[6] Adran Drafnidiaeth – Ystadegau Cludo Porthladdoedd 2015

cyfanswm o 2.6 miliwn o deithwyr drwy brif borthladdoedd mordeithiau Cymru - Caergybi, Aberdaugleddau ac Abergwaun. Mae hyn yn cynrychioli 13% o gyfanswm teithiau byr teithwyr ar y môr yn y DU (tua 20 miliwn).

8. Mae galwadau mordeithiau yng Nghymru yn un o'r sectorau sy'n tyfu gyflymaf mewn twristiaeth ac maent wedi cynyddu 30% i 35% ar gyfartaledd bob blwyddyn ers 2013. Bydd 88 o alwadau mordeithiau yn 2017 – sef 53,000 posibl o deithwyr a chriwiau yn ymweld â Chymru. Mae hyn yn cyfateb i tua £5 miliwn o ran effaith economaidd.



Gweithgaredd Ategol

9. I gydnabod y sefyllfa hon, mae Llywodraeth Cymru'n parhau i roi cymorth uniongyrchol ac anuniongyrchol i'r sector porthladdoedd. Ein huchelgais yw helpu'r sector i wella ymhellach ei gyfraniad economaidd arwyddocaol i Gymru. I'r diben hwnnw, rydym wedi:
    - Darparu cyllid i helpu porthladdoedd i ddatblygu eu potensial economaidd ehangach, er enghraifft fel pyrth/canolfannau twristiaeth, sy'n cynnwys dyrannu £2 filiwn ar gyfer y Gronfa Datblygu Porthladdoedd
    - Sefydlu Grwpiau Gorchwyl a Gorffen a Gweithgorau Cludo dan arweiniad y diwydiant i gynghori ar faterion strategol sy'n effeithio ar allu'r sector cludo i gefnogi datblygiad economaidd sy'n cydnabod rôl graidd porthladdoedd ar gyfer cludo nwyddau'n rhyngfoddol
    - Datblygu ymhellach welliannau i ffyrdd pwysig a fydd yn gwella'r cysylltiad ar y tir â phorthladdoedd, gan gynnwys yr M4, yr A55 a'r A40.

10. Rydym wedi pwyso am ddatganoli pellach o'r porthladdoedd a'r harbwrs drwy Ddeddf Cymru 2017, ac rydym yn croesawu hynny[7]. Bydd hyn yn ein galluogi i gysylltu porthladdoedd yng Nghymru yn well â meysydd polisi ehangach - fel ynni a thwristiaeth. Mae'n siomedig na chytunodd Llywodraeth y DU y dylid datganoli

[7] Deddf Cymru 2017 – Legislation.gov.uk

porthladd mwyaf Cymru - Aberdaugleddau. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd Aberdaugleddau i economi rhanbarthol a chenedlaethol Cymru, a byddwn yn parhau i weithio mewn partneriaeth â'r porthladd.

11. Mae'r darpariaethau porthladdoedd o dan Ddeddf Cymru wedi'u hamserlennu i ddod i rym o fis Ebrill 2018 ymlaen. I baratoi ar gyfer hyn, mae tîm porthladdoedd penodedig yn cael ei sefydlu o fewn Llywodraeth Cymru i ddarparu cydweithrediad ac ymgysylltiad o fewn y sector.

Brexit – Bygythiadau a Chyfleoedd

12. Mae amrywiaeth o fygythiadau a chyfleoedd cyffredin o ran porthladdoedd y DU mewn perthynas â Brexit. Mae trafodaethau cynnar gyda'r sector, y diwydiant ehangach, Llywodraeth y DU a gweinyddiaethau datganoledig eraill wedi datgelu materion allweddol mewn perthynas â'r goblygiadau ar gyfer tollau a rheoli mewnfudo, yn ogystal â'r newidiadau i gymorth gwladwriaethol, cytundebau masnach wedi'u diwygio, a buddsoddi mewn seilwaith.

13. Y mater hanfodol ar gyfer y sector leded y DU yw pwysigrwydd cynnal symudiad effeithlon nwyddau a phobl drwy drefniadau tollau di-dor sydd, o leiaf, heb fod yn fwy beichus na'r gyfundrefn Undeb Tollau bresennol. Gallai unrhyw newidiadau i'r rheolau mewnfudo a/neu dollau sy'n ychwanegu costau, amser, anghyfleuster a rheoliadau gael effaith uniongyrchol a phwysig, gyda chanlyniadau negyddol ar gyfer y sectorau preifat a chyhoeddus, a dinasyddion.

14. Ymhellach, mae bygythiad posibl ac unigryw i'r sector yng Nghymru oherwydd ei rôl allweddol fel porth ar gyfer symud nwyddau a phobl i Weriniaeth Iwerddon ac oddi yno. Ar hyn o bryd mae dros 70% o'r cargo i Iwerddon, Prydain Fawr a'r UE ehangach, ac oddi wrthynt, yn mynd drwy borthladdoedd Cymru.

15. Felly, bydd yn bwysig sicrhau bod gweithdrefnau gwirio ffiniau yn gymesur ac yn diogelu buddiannau Cymru a'r DU yn ehangach yn effeithiol, gan sicrhau hefyd bod symudiadau ar y tir rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Gogledd Iwerddon yn aros mor ddi-dor â phosibl.

16. Fodd bynnag, mae risg sylweddol y gallai gwiriadau ychwanegol ym mhrif borthladdoedd y DU (ffin forol 'galed') leihau effeithiolrwydd y traffig sy'n mynd drwy'r porthladdoedd, yn enwedig mewn perthynas â symud nwyddau drwy rolio ymlaen / rholio i ffwrdd. Gallai cyfundrefn fwy llac ar ffin Iwerddon ar y tir (ffin 'meddal' ar y tir), mewn cyferbyniad â chyfundrefn dollau lymach mewn porthladdoedd ar dir mawr y DU, annog symudiadau drwy'r ffin hwn ar y tir drwy borthladdoedd Gogledd Iwerddon i Loegr a'r Alban o bosibl ar draul y llwybrau uniongyrchol presennol sefydledig o Iwerddon i Gymru.

17. Er na fydd hyn yn gyffredinol yn niweidiol i economi ehangach y DU, oherwydd gallai'r un faint o fasnach symud rhwng y ddwy wlad, gallai'r potensial am ostyngiad sylweddol yn y fasnach ym mhorthladdoedd Cymru gael effaith

anghymesur ar ddichonoldeb y broses o symud nwyddau drwy Gymru a chael effaith negyddol fawr ar economi ehangach Cymru.

18. Yn ogystal, mae mynediad ar y tir yn rhan allweddol o effeithiolrwydd porthladdoedd Cymru, ac mae buddsoddi mewn seilwaith yn rhan bwysig o unrhyw strategaeth i dyfu a datblygu porthladdoedd Cymru. Mae Llywodraeth Cymru eisoes yn gwneud cynnydd gyda nifer o gynlluniau ffyrdd a fydd yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar gyfer porthladdoedd yng Nghymru.

19. Mae ein buddsoddiad mewn ffyrdd yn cefnogi rheoliadau'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd[8] - y fenter UE a luniwyd i hybu cydlyniad a chydgysylltiad cludiant cenedlaethol a'i allu i ryngweithredu, gan gynnwys ffyrdd, rheilffyrdd, porthladdoedd a dyfrffyrdd mewnol. Mae nifer o borthladdoedd a ffyrdd strategol ar y tir yng Nghymru o fewn y rhwydwaith, a byddai ymrwymiad parhaus gan Lywodraeth y DU i gyrraedd y safonau a nodir yn rheoliadau'r Rhwydwaith - gan gynnwys trydaneiddio'r rheilffordd i Aberdaugleddau erbyn 2030 - yn cryfhau'r cyfleoedd ar gyfer y porthladdoedd.

20. Gallai newidiadau ehangach i bolisi cymorth gwladwriaethol gyflwyno cyfle i'r Llywodraeth fuddsoddi mwy mewn gweithgaredd economaidd y gellir ei gynhyrchu gan y porthladdoedd. Mae'r Comisiwn wedi cytuno ar newidiadau i'r Rheoliadau Eseptiad Bloc Cyffredinol Cymorth Gwladwriaethol a bydd yn darparu cyfleoedd ar gyfer buddsoddi ymhellach mewn seilwaith porthladdoedd. Fodd bynnag, ni fydd y cyfyngiadau sydd ar waith ar y newidiadau hyn yn ein galluogi i roi cymorth i gynnal y twf yn y sector mordeithio, yn enwedig mewn perthynas â darparu ar gyfer llongau mordeithio hwy.

21. Ceir risgiau hefyd o ran ystumio'r farchnad mewn modd annymunol a allai ddigwydd yn sgil ymlacio'r rheolau cymorth gwladwriaethol. Bydd angen cymryd gofal arbennig i sicrhau na fydd unrhyw newidiadau'n arwain at ganlyniadau anfwriadol o'r natur hwn.

22. I grynhoi, dyma y mae Llywodraeth Cymru yn eu gweld fel blaenoriaethau:

    I. Sicrhau nad yw porthladdoedd Cymru o dan anfantais oherwydd cyfundrefnau gwirio ffiniau aneffeithlon, a bod adnoddau digonol yn cael eu darparu gan Lywodraeth y DU i alluogi trefniadau newydd, effeithlon i gael eu rhoi ar waith fel sy'n angenrheidiol.
    II. Parhau i gefnogi porthladdoedd yng Nghymru drwy hyrwyddo'r amgylchiadau a'r amgylchedd rheoleiddio sy'n galluogi pob porthladd i gyfrannu at dwf economaidd ac amcanion polisi ehangach, a hynny yn y ffordd orau.
    III. Sicrhau bod Llywodraeth y DU yn parhau i gydnabod pwysigrwydd y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd, sy'n cynnwys y prif borthladdoedd yng Nghymru, ac i ymrwymo i fodloni'r safonau ar ôl Brexit ar gyfer y rhwydwaith a sefydlwyd gan reoliadau'r Rhwydwaith

[8] RHEOLIAD (UE) Rhif 1315/2013

IV. Bod unrhyw ddiwygiadau i'r polisi cymorth gwladwriaethol neu unrhyw bolisi newydd yn cael eu hystyried yn ofalus ar sail egwyddor o osgoi ystumio'r farchnad mewn modd annymunol.

23. Byddwn yn parhau i ymgysylltu'n agos â Llywodraeth y DU i sicrhau bod y trafodaethau ar Brexit a'r trefniadau ar ôl Brexit yn arwain at ganlyniad ffafriol i Gymru.