
DATGANIAD YSGRIFENEDIG GAN LYWODRAETH CYMRU

TEITL Y newyddion diweddaraf am ddatblygu Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (RhGC) ym maes hedfan

DYDDIAD 24 Mai 2018

GAN Ken Skates, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Yn 2016, gofynnais am adolygiad trylwyr o'r Gwasanaethau Awyr yng Nghymru. Edrychwyd ar amrywiaeth eang o opsiynau, gan amrywio o ddod â'r gwasanaeth i ben yn llwyr i newid patrymau'r gwasanaeth, cynyddu'r ddarpariaeth a defnyddio awyrennau mwy. Gwnaeth yr adolygiad nifer o argymhellion ynglŷn â chadw a datblygu'r gwasanaeth er budd economi Cymru. Mae'n bwysig ein bod yn cysylltu rhanbarthau mwyaf ymylol Cymru â'n prifddinas ac ymrwymais i barhau i gefnogi'r gwasanaeth hwn yn y tymor hir.

Er mwyn i'r llwybrau a sefydlir o dan RhGC yng Nghymru lwyddo, mae angen iddo ddatblygu ac mae angen rhoi sefydlogrwydd iddo drwy sicrhau gweithredwr hirdymor. Er bod dau weithredwr wedi methu yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae gwasanaeth awyr Caerdydd -Ynys Môn wedi gweld twf o 40% yn ystod y 12 mis diwethaf, gan ddangos yn glir bod galw am y gwasanaeth a bod iddo botensial yn yr hirdymor os bydd yn cael ei redeg gan gwmni hedfan sydd wedi ennill ei blwyf ac sy'n gallu manteisio ar drefniadau sefydledig ar gyfer gwerthu tocynnau.

Mae angen bellach gynnig y gwasanaeth i'r farchnad unwaith eto. Bydd y tendr yn cael ei lansio ym mis Mehefin, gan sicrhau gweithredwr hirdymor erbyn diwedd y flwyddyn. Bydd fy swyddogion yn chwilio am weithredwr dibynadwy, profiadol, sydd wedi hen sefydlu, sydd yr un mor awyddus â ni i dyfu ac i ddatblygu'r llwybrau hedfan. Bydd hynny, yn ei dro, yn cefnogi'n dyhead i symud ymlaen at ddefnyddio awyrennau mwy, gan gynnig gwasanaethau awyr newydd o'r Gogledd yn y pen draw; gan olygu y bydd cysylltiadau gwell ar gyfer y rhanbarth cyfan.

Mae cysylltedd gyda gweddill y DU (ble y gwneir 80% o fasnach Cymru) yn ffordd bwysig o hybu ein heconomi ddomestig, yn enwedig wrth inni symud tuag at Brexit.

Ffactor arall y mae angen ei ystyried yw HS2, prosiect gan y DU y mae Llywodraeth Cymru yn parhau i'w gefnogi. Os bydd Llywodraeth y DU yn dewis yr opsiwn cywir yn Crewe ac

ar gyfer y cerbydau, bydd hynny'n cynnig cysylltedd gwell o lawer a mantais economaidd i'r Gogledd yn y dyfodol. Mae ffigurau Llywodraeth y DU ei hun yn awgrymu y gallai economi'r De fod £200 miliwn ar ei cholled o ganlyniad i HS2. Mae'n hanfodol ein bod yn dod o hyd i ffordd o ddiogelu economi'r De drwy wella'r cysylltiadau rhyngddo â manau eraill.

Rydym, felly, wedi bod yn cydweithio â'r Comisiwn Ewropeaidd a swyddogion cyfatebol o fewn Llywodraeth y DU i sefydlu nifer o lwybrau hedfan newydd gan ddefnyddio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (RhGCau). Mae gweithredwr sy'n ennill yr hawl i redeg gwasanaeth o dan RhGC yn sicrhau mai ef yn unig fydd yn cael cynnig y gwasanaeth, a hynny am gyfnod o 4 blynedd.

Mae llwybrau hedfan o dan RhGC hefyd yn esempt o Doll Teithwyr Awyr (TTA), sy'n golygu y bydd siwrneiau dwyffordd ar lwybrau domestig newydd o dan RhGC yn elwa o beidio â gorfod talu £26 o dreth a bennir gan Lywodraeth y DU – treth y cydnabu'r Comisiwn Silk y dylid ei ddatganoli i Gymru, ond treth y mae Llywodraeth y DU wedi gwrthod ei datganoli dro ar ôl tro.

Yn y 'Cynllun Gweithredu Economaidd - Llewyrch i Bawb', rwy'n cydnabod yr angen i gysylltu Cymru yn well â gweddill y DU. Mae cysylltedd gwell yn yr awyr yn ffordd bwysig o ddatblygu'r economi a lleihau anghydraddoldeb.

Bydd datblygu cysylltiadau newydd yn yr awyr yn cynnig opsiynau i gysylltu economi Cymru yn well gyda chanolfannau trafniadaeth ac economaidd eraill ledled y DU, a thrwy hynny helpu buddsoddiad a busnes. Mae datblygu cysylltedd yn yr awyr yn cyfrannu at strategaeth hedfan symlach ac yn cefnogi'r egwyddorion craidd o bapur gwyrdd diweddar Strategaeth Ddiwydiannol y DU – i gefnogi a datblygu twf rhanbarthau'r DU.

Trwy gyflwyno rhwydwaith llwybrau RhGC newydd domestig, rwy'n anelu at:

- I. Sicrhau bod gwasanaeth digonol ar rai llwybrau llai poblogaidd ond strategol na fyddai'n bodoli fel arall o dan amodau'r farchnad agored. Diffinio rhwymedigaethau gofynnol penodol.
- II. Bod yn sail i lewyrch a chyfleoedd economaidd drwy ddarparu cysylltiadau hollbwysig i fusnesau.
- III. Mynd i'r afael â'r anfanteision economaidd o'r galw tymhorol a sicrhau bod gwasanaeth rheolaidd gydol y flwyddyn.
- IV. Sicrhau, ble y bo hynny'n ymarferol, bod teithwyr ar y ddau ben i'r llwybr yn gallu cyflawni diwrnod o waith effeithiol ar y naill ochr neu'r llall i'r llwybr drwy gydol y flwyddyn.
- V. Cynnig ateb cymesur a chost-effeithiol yn ystod y cyfnodau hyn o bwysau ar y gyllideb.
- VI. Sicrhau bod y cyhoedd sy'n teithio (ei dinasyddion a'i gwesteion) yn mwynhau prisiau cystadleuol a lefel uchel o wasanaeth o ganlyniad i gystadleuaeth tendr agored. Bydd gwell cysylltiadau yn yr awyr hefyd yn cynnig manteision cymdeithasol i'r Cymry sy'n byw ledled y DU wrth deithio 'adref' a'i gwneud yn haws i dwristiaid gyrraedd Cymru.

Y llwybrau yr wyf wedi gofyn i'm swyddogion eu harchwilio o fewn y farchnad yw:

- Caerdydd-Manceinion
- Caerdydd-Leeds Bradford
- Caerdydd-Humberside
- Caerdydd-Glasgow (taith sy'n dychwelyd ddwywaith y dydd o gymharu ag unwaith y dydd fel sydd ar gael yn fasnachol ar hyn o bryd)
- Caerdydd – Aberdeen (taith uniongyrchol sy'n dychwelyd o gymharu â thaith anuniongyrchol sydd ar gael yn fasnachol ar hyn o bryd)
- Caerdydd – Llundain (pwysig yng ngoleuni methiant masnachol diweddar y llwybr hwn)
- Caerdydd - Newquay
- Caerdydd – Inverness
- Caerdydd – Norwich

Mae elfen o fethiant yn y farchnad wedi bodoli ar bob un o'r llwybrau hyn – efallai oherwydd nad oedd y farchnad yn cynnig teithiau yn ddigon aml i deithwyr busnes, llwybrau wedi'u cynnig ac wedi dod i ben yn y gorffennol neu lwybrau newydd sydd heb eu cefnogi o gwbl gan y farchnad yn y gorffennol.

Mae arfarniad trafndiaeth cam 1 a ystyriodd yr effeithiau amgylcheddol a hefyd sut yr oedd polisïau'n cyd-fynd â'i gilydd wedi'i gynnal mewn perthynas â'r holl llwybrau yr ydym yn eu cynnig. Craffwyd ar yr allyriadau CO₂, a gwnaeth y dadansoddiadau ystyried cymariaethau rhwng teithio yn yr awyr ac ar y llawr (ee car a thrên). Gwelwyd nad oedd gwahaniaeth mawr rhwng y dulliau teithio o safbwynt yr allyriadau carbon fesul km gan deithwyr.

Hoffwn archwilio'r farchnad a gweld a fydd cyfnod o wasanaeth gan un gweithredwr yn unig am 4 blynedd, gyda manteision eithrio o'r Doll Teithwyr Awyr fydd y RhGC yn elwa ohono, yn ddigon o gymhelliad. Caiff y llwybrau newydd eu caffael drwy dendr cyhoeddus. Bydd Trafndiaeth Cymru yn arwain y broses gaffael ac rwy'n gobeithio y bydd y gwasanaethau yn dechrau yn ystod gwanwyn 2019. Ar wahân i rhywfaint o gyllideb marchnata, nid wyf yn bwriadu cynnig unrhyw gymhorthdal ychwanegol i'r llwybrau hyn. Bydd dangoswyr cynnar yn y farchnad yn dangos a yw'r cymhellion arfaethedig yn ddigonol i nifer, os nad pob un o'r llwybrau weithredu yn y dull hwn – ond dim ond drwy broses dendro ffurfiol fyddwn yn gallu canfod hynny. Os na fydd y farchnad yn credu bod y mentrau hyn yn ddigonol ar gyfer llwybr penodol ni chaiff contract ei ddyfarnu ar ei gyfer.

Rwyf am edrych ar awydd y farchnad am y llwybrau hyn, a byddaf yn ystyried llwybrau eraill, gan gynnwys i gyrchfannau yn Ewrop, yn ogystal ag yn ôl ac ymlaen o feysydd awyr yng Nghymru os yw dyfodol y cynllun hwn i lwyddo.

Rwyf wedi ymrwymo i ddatganoli Tollau Teithwyr Awyr i Gymru. Dylai gostwng neu leihau Tollau Teithwyr Awyr ddod â'r gystadleuaeth yn ôl i feysydd awyr rhanbarthol, ac annog cwmnïau i gyflwyno llwybrau rhanbarthol newydd, gan olygu bod mwy o gystadleuaeth rhwng cwmnïau awyrennau a thrwy hynny greu mwy o ddewis i'r cyhoedd sy'n teithio.