

Papur Tystiolaeth cyn y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus Sesiwn Craffu - 23.9.19

Maes Awyr Caerdydd - Ei berfformiad a'i ddatblygiad

ADRAN 1: Llywodraethiant a Pherfformiad

Yn 2013, cafodd Maes Awyr Caerdydd ei brynu gan Lywodraeth Cymru am £52m fel ychwanegiad strategol at seilwaith trafndiaeth Cymru. Y maes awyr yw drws Cymru i'r byd ac mae'n rhan annatod o'n seilwaith trafndiaeth. Mae'n flaenoriaeth allweddol parhau i ddatblygu ased mor bwysig. Bydd cryfder ein perthnasoedd domestig a thramor a gwella'n cysylltiadau trafndiaeth yn helpu i feithrin marchnadoedd newydd a chynnal a gwella'n lle fel gwlad ddeniadol a chystadleuol i ymweld â hi ac astudio, buddsoddi a masnachu ynddi, yn enwedig a ninnau ar fin gadael yr UE.

Mae Llywodraeth Cymru ar ran Gweinidogion Cymru yn rhedeg Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig (MARhC) fel cwmni cyhoeddus hyd braich, a sicrheir yr arwahanwydd hwnnw trwy WGC Holdco Limited. Cafodd WGC Holdco Limited ei sefydlu fel cwmni preifat cyfyngedig trwy gyfrannau ar 21 Mawrth 2013.

Daeth MARhC yn eiddo i WGC Holdco Limited ar 27 Mawrth 2013. Amcan ei brynu oedd diogelu dyfodol Maes Awyr Caerdydd, galluogi'r tîm rheoli masnachol i gynyddu gweithgarwch a sicrhau ei fod yn parhau'n gaffaeliad i economi a phobl Cymru. Mae WGC Holdco Limited yn berchen ar 100 y cant o'r cyfalaf cyfrannau cyffredin. O ganlyniad, er bod MARhC yn is-gwmni sy'n eiddo llwyr i Lywodraeth Cymru, mae'n gweithredu fel corff annibynnol a masnachol, yn gwneud penderfyniadau buddsoddi ar sail masnachol yn unig ac yn atebol am ei weithredoedd ac am unrhyw beth all godi wrth redeg ei fusnes.

Buddsoddiad ariannol Llywodraeth Cymru hyd yma

Yn syth ar ôl cwblhau ei brynu, neilltuodd Llywodraeth Cymru £3.3m i MARhC i ddarparu cyfalaf gwaith i'r cwmni. Troswyd yr arian hwnnw yn gyfalaf cyfrannau.

Yn 2016, neilltuodd Llywodraeth Cymru grant o £169k i wella diogelwch yn y maes awyr. Yn 2018, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £6m arall yn y maes awyr trwy ryddhau ecwiti cyfrannau. Cytunodd hefyd i dalu'n llawn am Gatiau e-basbort newydd am bris o £610k. Fodd bynnag, adeg cyflwyno'r papur hwn, nid yw'r holl arian a neilltuwyd ar gyfer codi'r gatiau wedi'i hawlio eto. Y maes awyr fydd yn gyfrifol am gyllido'r cytundebau cynnal a chadw ac ategu'r Gatiau e-Basbort.

Ers ei brynu, mae Llywodraeth Cymru wedi cytuno i roi benthyciad masnachol o £38.2m fydd yn cael ei ad-dalu gyda llog dros yr 20-25 mlynedd nesaf.

Cyn y buddsoddiadau (h.y. ei brynu yn y lle cyntaf a'r benthyciad masnachol), cafodd astudiaeth fanwl ei chynnal yn unol â rheolau diwydrwydd dyladwy a chymorth gwladwriaethol er mwyn mesur hyfywedd ariannol y busnes a sicrhau bod y penderfyniadau buddsoddi'n seiliedig ar dystiolaeth gadarn. Cynhaliwyd yr astudiaeth honno gan arbenigwyr allanol a gweinyddir y benthyciad gan Fanc Datblygu Cymru (BDC).

Trefniadau Llywodraethu

Mae gennym dîm cryf o reolwyr gweithredol (yn enwedig o ystyried ei fod yn faes awyr rhanbarthol bach) sydd wedi sicrhau llwyddiannau arwyddocaol. Mae trefniadau llywodraethu llym wedi'u creu ar gyfer rheoli'r maes awyr a monitro ei berfformiad. Mae Bwrdd MARhC yn adrodd i Holdco bob chwarter, sy'n monitro'r maes awyr ar ran Gweinidogion Cymru. Mae 3 Chyfarwyddwr Gweithredol a 4 Cyfarwyddwr Anweithredol yn aelodau o Fwrdd MARhC, ynghyd â Chadeirydd y Bwrdd. Ar hyn o bryd, 3 Chyfarwyddwr, dau uwch was sifil a chyfarwyddwr anweithredol annibynnol sy'n ffurfio Bwrdd Holdco.

Rhaid wrth adroddiadau ar nifer o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol (KPI) ac ar ffactorau sy'n hanfodol i lwyddiant a chaiff y cynllun busnes ei gymeradwyo a'i addasu bob blwyddyn. Mae boddhad cwsmeriaid a pherfformiad o ran prydlondeb hefyd yn cael eu monitro ac rydym yn falch bod y maes awyr wedi creu Tîm Profiadau Cwsmeriaid sy'n ystyried barn, cwynion a thueddiadau cwsmeriaid. Rhoddir yr holl ganlyniadau hyn i dimau gweithredu perthnasol y maes awyr er mwyn iddyn nhw allu newid pethau yn ôl y gofyn. Ymhlith y Dangosyddion Allweddol y mae MARhC yn adrodd arnyn nhw wrth Holdco y mae'r sefyllfa ariannol, nifer teithwyr a chyrchfannau.

Yr hyn sydd wedi'i wneud ers ei brynu

Defnyddiwyd Maes Awyr Caerdydd gan 1.588 miliwn o deithwyr yn 2018/19. Mae nifer y teithwyr wedi tyfu rhyw 60% ers i Lywodraeth Cymru brynu'r maes awyr yn 2013 pan oedd yn cael ei ddefnyddio gan ryw 1 miliwn o deithwyr. Mae nifer teithwyr wedi cynyddu 7% ers 2017/18, sef y flwyddyn brysuraaf ers 2009. Mae hynny ar ben cynnydd o 10% yn nifer teithwyr ym mlwyddyn ariannol 2017/18 a chynnydd o 11% yn 2016/17.

Yn ôl Adroddiad Athrofa Polisi Cyhoeddus Cymru (PPIW) (*Maximising the Economic Benefits of the Welsh Government's Investment in Cardiff and St. Athan Airports*) a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2016, mae Maes Awyr Caerdydd yn cael effaith economaidd o ryw £102m y flwyddyn ar y GVA. Fel cyfrannwr at yr economi leol, mae'n cynnal 1,900 o swyddi (gan gyflogi 347.4 o swyddi amser llawn a'u cyfatebol). Mae dros 30% o'r teithwyr yn ymwelwyr â'r wlad hon.

Yn 2018, cyhoeddodd y maes awyr ei enillion positif cyntaf cyn cynnwys llog, treth, dibrisiant ac amorteiddio (EBITDA) mewn wyth mlynedd, carreg filltir fawr yn ei chynaliadwyedd tymor hir (yn enwedig gan fod EBITDA yn cael ei ddefnyddio fel dangosydd o allu busnes i wneud elw).

Prif Lwyddiannau

- Dechreuodd y cwmni 5*, Qatar Airways, hedfan i Doha ar 1 Mai 2018. Mae'r gwasanaeth yn cludo cwsmeriaid ar Boeing 787 Dreamliner i Faes Awyr Rhyngwladol Hamad sydd â chysylltiadau â thros 160 o gyrchfannau ledled y byd.
- Cafodd nifer o welliannau a chyfleusterau newydd eu dadorchuddio gan gynnwys seddi ychwanegol yn y lolfa ymadael, dwy siop Costa newydd, siop WH Smith fawr sy'n gwerthu cynnyrch Well Pharmacy, estyniad i'r meysydd parcio a'u hail-lunio, canolfan llogi ceir newydd, gwasanaeth croesawu a pharcio ac ailwampio Lolfa Bwysigion a Lolfa Fusnes 51°.
- Mae Gatiaw e-Basbort modern iawn wedi'u codi i reoli'r ffin.
- Mae system belt bagiau newydd wedi'i darparu, sydd wedi gwella'r broses diogelwch ac mae dwy bont awyr wedi'u gwella i wella taith y teithiwr trwy'r maes awyr.
- Ar 1 Ebrill 2019, daeth y maes awyr yn gyfrifol am reoli llain awyr Bro Tathan (llain awyr Sain Tathan gynt), gan greu i bob pwrpas un maes awyr â dwy redfa - a chynnig manteision arwyddocaol o ran effeithlonrwydd a gweithredu.
- Dechreuodd y maes awyr gadw at ei ymrwymiad i dalu 'cyflog byw go iawn' ar 1 Ebrill 2019, blwyddyn yn gynt na'r bwriad gwreiddiol.
- Yn 2019, yn ôl yr adroddiad cyntaf am y bwch yng nghyflogau'r rhywiau, 2% yw'r 'Bwlch Cyflog Cymedrig rhwng y Rhywiau' ym Maes Awyr Caerdydd, sydd lawer llai na chyfartaledd y Sector Awyrennau sy'n 34% ac yn wahanol iawn i gyfartaledd y DU o 17%; cyfartaledd Cymru yw 12% a chyfartaledd y diwydiant (Trafnidiaeth a Storio) yw 3%.
- Yn 2019, sicrhodd y maes awyr ostyngiad o 15% yn ei allyriadau carbon a llosgodd 7% yn llai o drydan wrth gynnal ei waith.
- Dathlodd KLM 30 mlynedd o gludo cwsmeriaid rhwng Cymru a'i hyb ym maes awyr Amsterdam Schiphol.
- Cludodd Vueling ei 800,000fed teithiwr, carreg filltir yn ei hanes.
- Dadorchuddiodd y maes awyr ei Gynllun Meistr drafft ar gyfer yr 20 mlynedd nesaf sy'n disgrifio'i gynlluniau uchelgeisiol ar gyfer ehangu rhwng nawr a 2040.

Cwmnïau hedfan

Yn gynharach eleni, cyhoeddodd Flybe y byddai'n tynnu ei wasanaethau jet a'r staff a'r awyrennau cysylltiedig o Faes Awyr Caerdydd o fis Hydref fel rhan o raglen o ad-drefnu ym mhob rhan o'r cwmni. Daeth hynny wedi gwerthu'r cwmni i Connect (consortium Stobart and Virgin) yn sgil anawsterau ariannol. Bydd hyn yn effeithio ar ryw 100 o bobl sy'n cael eu cyflogi yn yr ardal. Er bod hyn yn newyddion siomedig, ddiwedd mis Mai cyhoeddodd Flybe ei hamserlen ar gyfer gaeaf 2019-20 fydd yn cynnwys darparu mwy o wasanaethau ar lwybrau sy'n bod eisoes gan gynnwys i Ddulyn, Caeredin a Pharis.

Mae hyn yn adlewyrchiad positif o ymrwymiad Flybe i Gymru. Mae'n cynnig dewis ac yn creu cysylltiadau da ag Iwerddon a Ffrainc ac â rhannau eraill y DU yn ogystal â chreu cyfleoedd newydd i gwsmeriaid i hedfan i feysydd awyr hyb yn Iwerddon a Ffrainc i fynd yn eu blaenau i lefydd eraill.

Gwelwyd TUI yn lansio llwybrau newydd yn 2019 i Dubrovnik (Croatia), Naples (yr Eidal) ac Enfidha (Tunisia) gan ychwanegu 100,000 o seddi yng Nghaerdydd.

Cyflwynodd Ryanair lwybrau newydd i Barcelona, Malta a Malaga i ategu ei wasanaethau i Faro.

Cyflwynodd Thomas Cook awyren A321 fwy ar gyfer ei deithiau haf, gan ychwanegu 29,000 o seddi ar 11 o lwybrau. Hefyd, aildechreuwyd rhai llwybrau ym mis Ebrill yn lle Mis Mai oherwydd y galw gan gynnwys Enfidha, Dalaman, Larnaca, Palma a Tenerife.

Ailennyn hyder

Nod agor canolfan Flybe ym Maes Awyr Caerdydd yn 2015 oedd ailennyn hyder yn y maes awyr a sicrhau twf cyson a chynyddu nifer y teithwyr. Gosododd Flybe y seiliau cadarn yr oedd eu hangen ar y maes awyr ar y pryd gyda llwybrau craidd yn cael eu sefydlu o Gymru /y DU. Flybe oedd y sbardun i ddenu cwmnïau hedfan eraill i ddechrau gwasanaethau newydd yng Nghaerdydd. Er eu bod am roi'r gorau i hediadau jet yn ddiweddarach eleni, mae presenoldeb y cwmni yn y maes awyr yn para'n arwydd o lwyddiant.

Mae'r maes awyr wedi gweld cynnydd da iawn yn nifer y teithwyr hyd yma, ac rydym yn ffyddiog y llwyddith i daro'i darged o 5% o dwf eleni (2019). Y pwynt pwysig i'w gofio yw nad yw'r maes awyr yn ddibynnol ar un cwmni.

Mae'r llwybr pell i Doha a gafodd ei lansio ym mis Mai 2018, yn dyst hefyd i hyder cwmnïau hedfan a theithwyr ym Maes Awyr Caerdydd.

Y gwahaniaeth rhwng y cynnydd yn nifer y teithwyr a lefel yr elw

Mae anghysondeb rhwng yr elw a wneir gan y busnes a'r twf positif yn nifer y teithwyr. Mae meysydd awyr bach rhanbarthol y DU fel Caerdydd yn gorfod bodloni'r un safonau diogelwch â meysydd awyr mwy a mwy proffidiol. Mae hynny'n golygu bod cyfran lawer mwy o gostau rhedeg y meysydd awyr bach yn gorfod talu am feichiau rheoliadol gorfodol na meysydd awyr mawr sy'n gallu gosod y costau hyn yn erbyn niferoedd uwch o deithwyr ac elw uwch. Mae polisi hedfan yn bwnc heb ei ddatganoli, a gellid dadlau bod safiad Llywodraeth y DU yn gwneud yr amodau ar gyfer Maes Awyr Caerdydd yn fwy anodd na'r rheini a wynebwr gan feysydd awyr mewn gwledydd eraill. Y meysydd awyr mwy, y rhan fwyaf ohonyn nhw mewn dwylo preifat, sy'n cael sylw pennaf polisi hedfan y DU. Maen nhw'n gwasanaethu'r dinasoedd mwyaf (Heathrow a Gatwick); nid yw'r polisi'n rhoi anogaeth na chymorth penodol i feysydd awyr cyhoeddus rhanbarthol. Oherwydd y ffordd y mae Llywodraeth y DU yn dehongli rheoliadau hedfan Ewropeaidd, mae corff rheoleiddio hedfan y DU, yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) yn gosod rhai o'r safonau llymaf yn y byd. Er y gellid dadlau bod gennym yr awyr mwyaf diogel yn y byd, mae cost economaidd i hynny a'r meysydd awyr bach rhanbarthol sy'n ysgwyddo'r gyfran drymaf. Mae dehongliad y DU o'r rheolau ar gymorth gwladwriaethol yn ffrwyno'r cyfleoedd i helpu MARhC i ysgwyddo'r costau hyn. Mae gan wledydd eraill yr UE bolisiau sy'n caniatáu iddyn nhw helpu â mesurau diogelwch. Nid yw dehongliad y DU yn caniatáu hynny.

Dros y 12 mis diwethaf, mae'r maes awyr wedi buddsoddi'n drwm i wella profiadau teithwyr. Ymhlith y datblygiadau mwyaf arwyddocaol oedd gwella'r lolfa ymadael, cynyddu nifer y siopau a'r manau gwerthu bwyd/diod, man llogi ceir newydd a man 'croesawu a pharcio'. Y mae hefyd wedi gwella'i fesurau diogelwch yn fawr, yn unol â'r rheoliadau statudol; ond bydd angen llawer o welliannau yn y blynyddoedd i ddod oherwydd y newidiadau sydd ar fin cael eu gwneud i offer sgrinio.

Y mae hefyd wedi dewis buddsoddi mewn meysydd eraill hefyd fel helpu pobl ag anableddau symud (PRM) o gwmpas y maes awyr, darparu cyfleusterau newid i oedolion a darparu ystafelloedd gweddi amlffydd. Er nad ydyn nhw'n rhai statudol, bydd y gwelliannau hyn yn cefnogi rhai o feysydd polisi Llywodraeth Cymru fel Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), y Ddeddf Cydraddoldeb a Deddf yr Iaith Gymraeg. Adlewyrchir ymrwymiad y maes awyr i wella profiadau cwsmeriaid gan y cynnydd di-dor yn nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r maes awyr.

Rydyn ni'n cydnabod bod cyrchfannau gwahanol yn denu mathau gwahanol o gwsmeriaid - mae gan fathau gwahanol o deithwyr batrymau gwario gwahanol - er enghraifft, faint y byddan nhw'n debygol o'i wario yn y lolfa ymadael. Felly, bydd newid y llwybrau sy'n cael eu cynnig yn y maes awyr yn effeithio'n uniongyrchol ar werthiant yn y maes awyr ac felly ar elw'r busnes cyfan.

Mae Bwrdd y maes awyr, gyda chefnogaeth Holdco, yn fwriadol yn ailfuddsoddi cyfran uwch o'r arian sydd ar gael iddo oherwydd y diffyg buddsoddi arwyddocaol gan y perchennog blaenorol. Er bod cynnydd mawr wedi'i wneud hyd yma, mae gan y maes awyr ffordd bell i fynd eto ar ei thaith at lwyddiant gwell.

Perfformiad ariannol

Fel is-gwmni sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru, yn wahanol i lawer o feysydd awyr rhanbarthol eraill (fel Bryste), oherwydd y ffordd y mae grant bloc a phwerau benthyca Llywodraeth Cymru'n gweithio, ni chaiff MARhC fynd i chwilio am ei fuddsoddwyr/arian preifat ei hun ac mae'n gwbl ddibynnol ar Lywodraeth Cymru am fenthyciadau/ecwiti. Mae perfformiad ariannol y maes awyr yn fater masnachol iddyn nhw, ond fel yr unig gyfrandaliwr, mae Llywodraeth Cymru'n falch o weld yr adroddiad EBITDA positif cyntaf mewn 8 mlynedd.

Mae'n amlwg y bydd yn rhaid wrth ragor o fuddsoddi i wireddu ein huchelgais ac uchelgais y maes awyr i dyfu ac ehangu, ond rydym yn sylweddoli bod terfyn ar yr hyn y gellid ei wneud yn hyn o beth o'r pwrs cyhoeddus. Rydyn ni'n dal i chwilio am fodolau buddsoddi a pherchenogaeth tymor hir at y dyfodol.

Mae costau gweinyddu'n dal i gynyddu am nifer o resymau - llawer ohonyn nhw yn sgil cynlluniau ehangu a gwella'r maes awyr, ond hefyd herwydd y baich rheoliadol y mae meysydd awyr bach rhanbarthol yn gorfod ei ysgwyddo. Hefyd, mae Maes Awyr Caerdydd yn cyflogi llawer o staff a oedd o'r blaen yn cael eu contractio allan. O ryw 40 o weithwyr, mae'r maes awyr bellach yn cyflogi dros 300 o bobl. Mae amodau gweithio teg wedi'u cyflwyno ac mae nifer y contractau dim oriau wedi'u gostwng. Mae hyn oll yn effeithio ar orbenion. Er bod croeso wrth reswm i'r cynnydd yn nifer y teithwyr, maen nhwythau hefyd â'u costau - gan fod angen mwy o staff i ofalu am y cwsmeriaid

newydd. Rydym yn para'n optimistig y bydd perfformiad ariannol y maes awyr yn gwella, wrth i nifer y teithwyr groesi'r trothwy o 2m y flwyddyn (1.588m y flwyddyn ar hyn o bryd).

ADRAN 2: Datblygu

Cynllun Meistr

Rydym yn croesawu Cynllun Meistr y maes awyr sy'n esbonio'i uchelgeisiau lefel uchel hyd at 2040. Mae'r maes awyr yn gweithio gyda Chyngor Bro Morgannwg i gael y Cynllun Meistr wedi'i fabwysiadu fel Canllaw Cynllunio Atodol (SPG), a chyda'i randdeiliaid eraill i ddatblygu'r ardal gyffiniol a chynyddu'r cyfleoedd yn y dyfodol i fusnesau gyda'r maes awyr. Rydym yn disgwyl ymlaen at helpu'r maes awyr i wireddu'i uchelgeisiau.

Datblygu Llwybrau a'r Doll Teithwyr Awyr

Mae datblygu rhagor o gysylltiadau awyr â gweddill y DU, Ewrop a thu hwnt yn hanfodol i lewyrch hirdymor Cymru. I'r perwyl hwn, mae'r maes awyr wedi datblygu cysylltiadau awyr newydd, fel y llwybr pell i Doha a lanswyd ym mis Mai y llynedd, sy'n argoeli'n dda ar gyfer economi Cymru. Yn ogystal â'r hediadau i Qatar, mae Maes Awyr Caerdydd wedi gweld twf arwyddocaol o ganlyniad i waith cwmnïau partner eraill fel Flybe, KLM, Ryanair, TUI a Thomas Cook.

Mae chwilio am lwybrau newydd yn para'n flaenoriaeth i Gymru. Fodd bynnag, mae barn Llywodraeth y DU bod Maes Awyr Caerdydd yn rhannu'r un dalgylch â Maes Awyr Bryste yn destun rhwystredigaeth gynyddol i Lywodraeth Cymru ac i Faes Awyr Caerdydd. Yn 2017, cyhoeddod ni dystiolaeth gref a aseswyd gan gyd-arbenigwyr, sy'n dangos yn glir mai dim ond cyfran fach o ddalgylchoedd Meysydd Awyr Caerdydd a Bryste sy'n gorgyffwrdd ar gyfer gwasanaethau domestig a phell, ac na fyddai'n cael unrhyw effaith andwyol ar Faes Awyr Bryste. Mae Llywodraeth y DU yn gwrthod derbyn ein tystiolaeth a hyd yma, nid yw wedi darparu tystiolaeth i gefnogi'i safiad.

Ar ddechrau 2018, gwnaethon ni ddatblygu achosion busnes cadarn i gefnogi cyfres o wasanaethau awyr domestig newydd o Gaerdydd o dan y Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO). Rydym wedi ymrwymo i ddadlau'n hachos ac i ddal ati i drafod hyn â Llywodraeth y DU - yn enwedig wrth i'r trafod am ymadael â'r Undeb Ewropeaidd fynd yn ei flaen. Partner masnachu mwyaf Cymru yw gweddill y DU, gyda rhyw 80% o'n masnach yn mynd i farchnadoedd domestig.

Aeth Llywodraeth Cymru i World Routes yn Tsieina yn ddiweddar, gyda Maes Awyr Caerdydd. (Digwyddiad rhyngwladol ar gyfer cwmnïau hedfan, meysydd awyr a rhanddeiliaid yn y byd hedfan yw World Routes i drafod, datblygu a chynllunio strategaeth rwydweithio. Mae'n denu rhai o benderfynwyr pwysicaf sefydliadau hedfan penna'r byd.)

Mae Croeso Cymru yn siarad hefyd â nifer o'r cwmnïau hedfan hyn gan gynnwys Qatar Airways a KLM i hyrwyddo Cymru mewn nifer o farchnadoedd.

Mae Gweinidogion Cymru wedi bod yn trafod yn hir â Llywodraeth y DU ynghylch datganoli'r Doll Teithwyr Awyr (APD) i Gymru. Mae angen i ddefnyddwyr a busnesau gael dewis sut y maen nhw'n cael cysylltu â gweddill y DU, Ewrop a'r byd. Mae'r APD yn lladd y dewis hwnnw i bob pwrpas. Rydyn ni'n gobeithio y bydd datganoli'r APD yn ei gwneud yn bosibl cynnig mwy o lwybrau newydd, gan gynnwys mwy o gyrchfannau pell.

Mae'r Pwyllgor Materion Cymreig newydd ddod i ben â'i ymchwiliad i ddatganoli'r APD i Gymru. Rydym yn croesawu'n gynnes argymhelliad unfryd y Pwyllgor y dylai'r APD gael ei datganoli'n llawn i Gymru heb ragor o oedi. Er cefnogaeth busnesau ar draws pob sector, consensws y pleidiau gwleidyddol a'r dystiolaeth annibynnol sy'n profi manteision datganoli'r APD, mae ymateb Llywodraeth y DU i'r Pwyllgor wedi cadarnhau nad oes ganddi fwriad i ddatganoli'r APD.

Mae ffrwyth astudiaethau gan arbenigwyr annibynnol yn dangos yn glir y daw manteision economaidd amlwg i Gymru pe câi'r APD ei datganoli a bod Gweinidogion Cymru yn gostwng cyfraddau'r APD yng Nghymru. Wrth i'r DU adael yr UE, mae datganoli'r APD yn ffordd y gallwn hyrwyddo Cymru fel lle atyniadol o safbwynt economaidd a thwf yng Nghymru, ar y cyd â pholisiau economaidd Llywodraeth Cymru.

Mae datganoli'r APD i Gymru yn golygu y byddai Llywodraeth Cymru'n gallu pennu cyfradd treth fyddai'n gymwys i Gymru gyfan. Mae'r APD yn ffrwyn ariannol sylweddol ar ein gallu i ddatblygu lwybrau newydd a chysylltiadau awyr ledled Cymru.

Mae datganoli'r APD yn cyd-fynd â dull Llywodraeth y DU o fynd ati i ddatganoli trethi sy'n gorgyffwrdd â chyfrifoldebau datganoledig eraill. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y gallai'r APD fod yn sbardun defnyddiol i ddatganoli cyfrifoldebau eraill ym meysydd datblygu economaidd rhanbarthol a thwristiaeth.

Os caiff yr APD ei datganoli i Gymru, byddai penderfyniadau Llywodraeth Cymru ar gyfraddau'r Doll yn y dyfodol yn ystyried yn llawn yr effeithiau posibl ar yr amgylchedd, gan gynnwys allyriadau carbon, er mwyn bodloni gofynion statudol Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) (2015) a Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016. Byddai'r asesiad hwn yn dibynnu ar y pwerau a fyddai'n cael eu datganoli a'r amgylchiadau pan fyddai Llywodraeth y DU yn gwneud penderfyniad ynghylch datganoli. Byddai unrhyw newidiadau a gynigir hefyd yn destun ymgynghoriad llawn gyda busnesau a phobl Cymru.

Byddwn yn parhau i annog y maes awyr i ehangu ei ddewis o lwybrau, er gwaetha'r cyfyngiadau hyn, a charem ei weld hefyd yn datblygu ymhellach y teithiau pell y mae'n eu cynnig.

Ehangu'r busnes

Mae'r maes awyr yn ehangu'i bortffolio busnes er mwyn iddo allu parhau i dyfu. Mae gweithgareddau o'r fath eisoes ar droed fel cyflenwi tanwydd yn uniongyrchol i gwmnïau

hedfan partner, cynyddu ei waith cludo cargo a nwyddau a chymryd yr awenau am lain awyr Bro Tathan gerllaw trwy ddarparu gwasanaethau radar o bell a Gwasanaethau Achub a Diffodd Tanau (RFFS) ar y cyd. Yn ogystal, bydd MARhC yn rheoli'r traffig awyr o 1 Ebrill 2020.

Cysylltiadau ar y tir â'r Maes Awyr

Rydym yn gweithio'n glos â'r maes awyr a phartneriaid eraill i wella'r cysylltiadau ar y tir â'r maes awyr a'r ardal fenter, a byddwn yn dal i noddi'r bws T9 o ganol dinas Caerdydd. Bydd y cysylltiadau ar y ffyrdd yn gwella'n aruthrol wrth i welliannau gael eu gwneud i 5 Mile Lane nes ymlaen eleni ac mae Cyngor Bro Morgannwg wrthi'n ariannu astudiaeth Cam 2 WelTAG i edrych ar ddarparu cyswllt ffyrdd newydd o gyffordd 34 ar yr M4 i ben 5 Mile Lane (A4226). Mae hwn yn cael ei ystyried yn brosiect seilwaith o bwys rhanbarthol a ddylai leihau'r tagfeydd i Gaerdydd a Bro Morgannwg. Byddai'n byrhau amser teithiau i bobl sy'n teithio i Gaerdydd a'r Fro o Rondda Cynon Taf, Pen-y-bont ar Ogwr a'r Gorllewin a gallai gynnwys opsiynau teithio cynaliadwy fel parcio a theithio neu gyswllt trenau o gyrchfannau allweddol. Y maes awyr yw un o'r nifer o fusnesau fyddai'n teimlo lles y prosiect hwn.

Mae cael gwared ar dollau Pont Hafren wedi cynyddu'r duedd i deithio o Loegr a rhagwelir y caiff hynny ychydig o effaith ond effaith bositif ar nifer teithwyr. Dylai'r gwelliannau hyn i'r cysylltiadau ar y tir fod yn anogaeth bellach i bobl hedfan o'u maes awyr lleol, gan leihau tagfeydd a llygredd ar y ffyrdd - yn arbennig o safbwynt dalgylch traffig y teithiau pell sy'n cynnwys De Cymru a gorllewin Lloegr.

Brexit

Mae'r maes awyr yn sylwi bod gadael yr UE yn cael ychydig o effaith arno. Mae nifer yr archebion tymor hir wedi arafu ac mae cwmnïau hedfan yn amharod i ymrwymo i'r tymor hir. Mae'r cwmp yng ngwerth y bunt yn dal i effeithio ar gyfraddau cyfnewid a chost tanwydd - gyda'r ddau'n cael effaith arwyddocaol ar y maes awyr a'i allu i wneud elw.

Er bod hyn i raddau helaeth allan o reolaeth Llywodraeth Cymru a'r maes awyr, mae Brexit wedi sbarduno'r maes awyr i edrych sut y gall sicrhau'r dyfodol gorau posibl ar gyfer ei fusnes - arallgyfeirio yw prif ymateb y maes awr ond gan barhau i roi lle canolog i gwsmeriaid ym mhob peth a wna.