Grwp yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol
Economy, Skills and Natural Resources Group

Cyfarwyddwr Cyffredinol - Director General

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Nick Ramsay AC
Cadeirydd – Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1NA

24 Chwefror 2020

Annwyl Gadeirydd

MAES AWYR CAERDYDD

Rwy'n ymateb i'ch llythyr dyddiedig 14 Ionawr ynglŷn â'r uchod. Deallaf ichi fod yn ddigon caredig i dderbyn yr ymateb hwn yn lle cael papur tystiolaeth arall cyn sesiwn arall gyda swyddogion Llywodraeth Cymru, sy'n cael ei drefnu ar gyfer mis Mawrth, i graffu ar y mater hwn.

Yn gyntaf, mae'n ddrwg gennyf am unrhyw ddryswch a barwyd drwy ddefnyddio'r marc "Masnachol - Cyfrinachol" ar fy llythyr blaenorol. Er bod cymryd gofal o'r fath yn briodol o dan yr amgylchiadau perthnasol, rydym yn cydnabod bod llawer o'r wybodaeth lefel uwch a oedd wedi'i chynnwys yn fy llythyr blaenorol yn wybodaeth gyhoeddus ar ryw ffurf neu'i gilydd. Er ein bod wrthi'n gwneud gwaith a oedd yn dod o dan y pennawd "gwybodaeth warchodedig", rwy'n cytuno nad oedd angen defnyddio'r marc "Masnachol - Cyfrinachol" yn yr achos penodol hwnnw.

Cyfleuster Benthyca

Fel y gwyddoch, cytunodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ddiwedd 2019 i ddarparu cyfleuster benthyca estynedig o hyd at £21.2 miliwn i'r maes awyr. Bydd ailariannu'r benthyciad yn fodd i sicrhau y bydd Maes Awyr Caerdydd mewn sefyllfa dda i barhau i fuddsoddi mewn meysydd fel adeiladau a seilwaith y maes awyr, mewn datblygu llwybrau hedfan, ac mewn gwaith uwchraddio y mae angen ei wneud er mwyn cydymffurfio â safonau newydd o ran sgrinio bagiau a diogelwch ar ffiniau. Er enghraifft, yn 2022-23, amcangyfrifir y bydd angen i Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig fuddsoddi £5 miliwn er mwyn cydymffurfio â

Parc Cathays/Cathays Park
Caerdydd/Cardiff
CF10 3NQ

Ffôn/Tel: 0300 025 6162
E-Bost/E-Mail: andrew.slade@gov.wales

BUDDSODDWYR MEWN POBL | INVESTORS IN PEOPLE

newidiadau rheoleiddiol ar draws y DU mewn perthynas â'r genhedlaeth nesaf o sgrinio diogelwch. Mae'n debygol hefyd y bydd y benthyciad yn cyfrannu at waith hanfodol i gynnal a chadw ac i roi wyneb newydd ar y rhedfeydd yn ystod 2023-24, er mwyn sicrhau bod y maes awyr yn cydymffurfio â rheoliadau gorfodol. Amcangyfrifir y bydd angen rhyw £4-5 miliwn ar gyfer y gwaith hwnnw. Ar gyfartaledd, mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig wedi buddsoddi rhyw £3-4 miliwn y flwyddyn yn ei seilwaith, a dylai'r buddsoddiad hwnnw barhau hyd y gellir rhagweld. Mae'r uchod yn enghreifftiau o ffyrdd posibl o wario'r arian a geir drwy'r benthyciad. Fodd bynnag, mae'r cytundeb benthyca yn rhoi'r hyblygrwydd i'r maes awyr ddefnyddio'r arian ar gyfer: ailariannu'r benthyciad sy'n bodoli eisoes [2017] a'r llog sydd wedi cronni arno [sy'n gysylltiedig â'r cytundeb a wnaed yn 2017]; gwaith i ddatblygu llwybrau hedfan ar gyfer cludwyr newydd a'r cludwyr presennol, a gwariant cyfalaf yn unol â'r blaenoriaethau yn y Cynllun Busnes; dibenion busnes cyffredinol; a thalu ffioedd. Er hynny, nid yw'r cytundeb benthyca yn pennu sut y bydd yr arian yn cael ei rannu - mater i'r maes awyr, a'i flaenoriaethau o ran cynllunio busnes a gweithredu, yw hwnnw. Benthyciad masnachol yw'r benthyciad i Faes Awyr Caerdydd ac, felly, nid oes unrhyw reidrwydd ar y maes awyr i gyflwyno adroddiadau i'n Hasiant (Banc Datblygu Cymru) nac i Lywodraeth Cymru (y sawl sy'n rhoi'r benthyciad) a fydd yn rhoi manylion penodol ar sut y caiff y cyllid ei ddefnyddio. Wedi dweud hynny, bydd swyddogion yn gofyn i Faes Awyr Caerdydd gyflwyno adroddiadau cynnydd chwe misol ar wariant ac ar effaith. Mae'n werth nodi bod Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig wedi gofyn am fenthyciad a oedd yn werth cyfanswm o £28 miliwn. Hyd yma, dim ond swm o £21.2 miliwn dros y 2 flynedd gyntaf sydd wedi'i gymeradwyo. Mae angen cymeradwyo'r swm arall o £6.8 y mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig wedi gofyn amdano, ac mae angen gwneud gwaith dadansoddi ychwanegol ategol a chynnal diwydrwydd dyladwy ariannol

Cafodd y cynnig i ailariannu'r benthyciad ei wneud ar sail fasnachol ac mae gofyn ei ad-dalu'n llawn. Codir cyfradd llog a gaiff ei asesu'n flynyddol ac a oedd yn unol â chyfradd gyfeirio'r UE o 1.09% (ar yr adeg y gwnaed y benthyciad). Dechreuodd y benthyciad ym mis Medi 2019 ac amcangyfrifir y bydd y swm o £21.2 miliwn yn cael ei dynnu i lawr dros ddwy flynedd gyntaf y cytundeb. Bydd angen cymeradwyaeth ychwanegol cyn rhoi unrhyw gyllid arall a byddai disgwyl iddo gael ei dynnu i lawr rhwng 1 Ebrill 2020 a 31 Mawrth 2025. Trefnwyd yr ad-daliad cyntaf ar gyfer 21 Mawrth 2026. Nid yw'r ad-daliad nesaf yn ddyledus tan 31 Mawrth 2030, ac yna bydd yn rhaid i Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig ad-dalu swm y cytunwyd arno bob blwyddyn ar 31 Mawrth tan ddyddiad yr ad-daliad olaf ar 31 Mawrth 2044.

Er bod gwerth yr ad-daliadau'n fater sy'n sensitif yn fasnachol, gallaf gadarnhau bod amserlen ad-dalu y cytunwyd arni, ynghyd â gwerthoedd y cytunwyd arnynt, wedi cael eu nodi yn y cytundeb benthyca. Mae llog yn cael ei chodi o'r tro cyntaf y caiff arian ei dynnu i lawr a hyd yma, mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig wedi tynnu £16.4 miliwn o'r £21.2 miliwn i lawr, yn ôl y disgwyl. Yn unol â'r cytundeb benthyca, cafodd y swm cyntaf ei dynnu i lawr o dan y cyfleuster benthyca estynedig pan ddechreuodd y cytundeb. Roedd angen gwneud hynny er mwyn ad-dalu'r cyfleuster benthyca blaenorol a'r llog a oedd wedi cronni arno. Bydd perfformiad ariannol Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig a'r cyfleuster benthyca estynedig yn parhau i gael ei fonitro gan Fanc Datblygu Cymru, er mwyn rhoi sicrwydd proffesiynol annibynnol allanol drwy gydol cyfnod y benthyciad. Mae Holdco hefyd yn parhau i wneud gwaith llywodraethu mewnol drwy drafod yn gyson a chynnal cyfarfodydd ffurfiol rheolaidd gyda Bwrdd Cyfarwyddwyr y maes awyr. Mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn diweddaru ei gynllun busnes bob blwyddyn ac mae ynddo gyllideb ar gyfer cyfnod o flwyddyn, cynllun gweithrediadau dwy flynedd, rhagolwg pum mlynedd ac amcanestyniad ar gyfer cyfnod o 25-30 o flynyddoedd. Cafodd y cynllun cyfredol ei gymeradwyo gan Holdco ym mis Mawrth 2019

ac fe'i defnyddiwyd gan Oxera wrth iddo wneud gwaith dadansoddi mewn perthynas â'r cais diweddar am fenthyciad.

Oxera Consulting LLP, y gwasanaeth ymgynghori ar economeg allanol a chymorth gwladwriaethol, arweiniodd y gwaith dadansoddi, ac arbenigwyr perthnasol ar gyfrifyddiaeth fu'n gyfrifol am y gwaith diwydrwydd dyladwy ariannol. Argymhellwyd y dylai'r Gweinidogion gytuno i ailariannu'r benthyciad i Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig. Ystyriwyd amrywiaeth o ffactorau yn ystod y gwaith hwnnw, yn eu plith:

- strategaeth a chynllun busnes Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig;
- rhagolygon traffig yn y tymor byr a'r tymor hir;
- ei sefyllfa yn y farchnad a'r gwasanaethau a gynigir ganddo;
- yr amgylchedd yn y farchnad ar hyn o bryd ar gyfer gweithredwyr meysydd awyr sydd â nodweddion tebyg i Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig;
- telerau ac amodau trefniadau cyllido diweddar yn y sector meysydd awyr (i'r graddau yr oedd hynny'n bosibl);
- meysydd yr oedd ansicrwydd posibl yn eu cylch;
- datblygu senarios negyddol a chadarnhaol credadwy;
- y sefyllfa fasnachu hanesyddol a rhagolwg o'r sefyllfa honno yn y dyfodol;
- arfarnu'r farchnad;
- elw a cholled, y fantolen, llif arian, refeniw a rhagdybiaethau ariannol;
- sefyllfa Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn y farchnad a'i statws credyd;
- newidiadau yn y diwydiant a modelau ariannu ar gyfer meysydd awyr eraill;
- y gallu i ad-dalu'r dyledion sydd ganddo eisoes a'i ddyledion arfaethedig, ynghyd â'r llog arnynt;
- cyfamodau posibl/ffyrdd posibl o ddiogelu'r benthyciwr;
- strwythur ariannu ac ad-dalu; a
- dadansoddi sensitifrwydd.

Mae'n bwysig cydnabod bod y maes awyr yn gweithredu mewn marchnad hedfan yn y DU sydd, yn anochel, yn ffafrio meysydd awyr masnachol mawr, mewn ardaloedd lle mae llawer o boblogaeth, a ffyniant cymharol. Byddwch yn cofio o'r sesiwn dystiolaeth a gynhaliwyd gynt gerbron y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus fod rhagdybiaeth y DU am berchenogaeth breifat ar feysydd awyr yn groes i'r hyn sy'n digwydd yn rhyngwladol – o blith y 4,300 o feysydd awyr ledled y byd sy'n cynnig hediadau wedi'u trefnu, dim ond 14% ohonynt sydd heb fod mewn perchenogaeth gyhoeddus. Mae meysydd awyr fel Charles De Gaulle yn Paris, Schiphol yn Amsterdam a JFK yn Efrog Newydd mewn perchnogaeth gyhoeddus. Mae'r costau drud, ond cwbl angenrheidiol, sy'n gysylltiedig â rheoliadau diogelwch a diogelu, yn cael effaith anghymesur ar feysydd awyr llai, ac mae hynny'n cyfyngu ar yr hyn yr ydym ni fel Llywodraeth yn gallu ei wneud i gefnogi'r maes awyr. Ar dir mawr Ewrop, mae llywodraethau'n cydnabod y baich hwn ac yn rhoi cymorth ariannol uniongyrchol er mwyn sicrhau nad yw cymunedau a wasanaethir gan feysydd awyr rhanbarthol ar eu colled. Mae'r ffordd y mae Senedd y DU yn dehongli rheoliadau Ewropeaidd yn golygu y byddai cymorth o'r fath yn y DU, yn ei barn hi, yn Gymorth Gwladwriaethol, ac na fyddai, felly, yn cael ei ganiatáu.

Byddwch yn sylweddoli bod Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn gweithredu mewn amgylchedd hynod gystadleuol, anodd ei ragweld, a masnachol sensitif. Rwyf wedi gofyn felly i Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig ymateb, i'r graddau y bydd yn gallu gwneud hynny, i unrhyw

gwestiynau masnachol sensitif a allai fod gan y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, yn ystod y sesiwn dystiolaeth ar 2 Mawrth.

Cyfrifon Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig

Ers i Lywodraeth Cymru brynu'r maes awyr yn 2013, yr uchelgais oedd cael sicrwydd i ddyfodol y porth trafnidiaeth hollbwysig hwn i Gymru, ac rydym wedi canolbwyntio ar adeiladu cynaliadwyedd hirdymor y busnes a chryfhau ei sefyllfa ariannol. Bwriad prynu Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn 2013 oedd fel buddsoddiad hirdymor i gyfrannu'n bositif at economi Cymru. Gweledigaethau parhaus Gweinidogion Cymru yw y bydd Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn parhau o dan berchnogaeth y cyhoedd i raddau helaeth yn yr hirdymor, fodd bynnag rydym yn parhau i fod yn agored i ystyried buddsoddwyr ecwiti tra'n sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cadw cyfran reoli er mwyn diogelu llwyddiant y maes awyr yn y dyfodol.

Mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn seilwaith trafnidiaeth strategol, ac yn ased economaidd o bwys i Gymru. Er nad yw twf y maes awyr wedi cyrraedd y lefelau a ragwelwyd ar y cychwyn wrth ei brynu yn 2013, rydym yn parhau'n fodlon gyda'r datblygiadau cyffredinol er gwaethaf yr heriau sylweddol (megis Brexit) sy'n cael ei wynebu gan y diwydiant yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae'r maes awyr wedi cynyddu nifer yr teithwyr o dros 65%, a llynedd gwelwyd bron 1.7 miliwn o deithwyr, ac o'r teithwyr hynny, roedd 30% ohonynt ar gyfartaledd yn ymwelwyr â'r wlad. Hefyd, caiff y maes awyr effaith uniongyrchol, bositif ar ein heconomi. Yn 2018, roedd cyfanswm ôl troed gwerth ychwanegol gros o £246m ac mae hefyd yn cynnal oddeutu 2,400 o swyddi'n gysylltiedig â hedfan yn uniongyrchol ac yn anuniongyrchol yn Ne Cymru.

Yn ystod blwyddyn ariannol 2018-19, mae'r maes awyr wedi gweld twf yn y refeniw masnachol o dros 34% o ganlyniad uniongyrchol i'r gwelliannau sy'n cael eu gwneud i wella profiad y cwsmer. Ar 27 Rhagfyr, cyhoeddodd Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig ei hyfrifon ar gyfer blwyddyn ariannol 2018-19. Er bod y cyfryngau wedi nodi amrywiol bwyntiau o gymharu â chyfrifon y llynedd, y prif ffocws ar gyfer cymharu cywir yw'r EBITDA (enillion cyn llog, trethi, dibrisiant ac amorteiddiad). Am yr ail flwyddyn yn olynol, mae'r maes awyr wedi dychwelyd EBITDA positif sy'n fesur o berfformiad gweithredol y cwmni a'r metrigau allweddol a ddefnyddir i werthuso meysydd awyr yn fyd-eang. Mae'r EBITDA ar gyfer CIAL wedi cynyddu gyda twf parhaus yn cael ei ragweld ar gyfer y flwyddyn ariannol bresennol.

Er mwyn bod yn fwy sicr yn y dyfodol, mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig wedi buddsoddi yn ei weithrediadau ac wedi arallgyfeirio ei fodel busnes, a oedd yn ddiweddar yn cynnwys cymryd maes awyr Bro Tathan drosodd. Ar ddiwedd 2019, contractwyd Cyngor Ynys Môn hefyd i fod yn gyfrifol am weithredu o bell a rheoli terminws teithwyr maes Awyr Ynys Môn, gan ddod â gwybodaeth a phrofiad helaeth, tra'n parhau i gefnogi cysylltiad awyr Caerdydd-Ynys Môn. Mae hyn wedi cynyddu nifer y bobl o dros 9% i fodloni y galw cynyddol am fusnes, ac wedi dwyn ymlaen ei ymrwymiad i dalu y Cyflog Byw Gwirioneddol i holl weithwyr Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedi – mae'r manteision cymdeithasol hyn wedi, yn ôl y disgwyl, cael effaith ar linell sylfaen y maes awyr.

Yng ngoleuni yr anwadalrwydd a'r ansicrwydd yn yr economi fyd-eang – sydd i'w weld o fewn y diwydiant awyrennau o ran y cwmnïau hedfan sydd wedi dod i ben yn ddiweddar – edrychodd Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig eto ar y cyfnod y mae'n mesur ei asedau anniriaethol ynddo, yn unol ag arferion busnes arferol, gan wneud y penderfyniad doeth i nodi

gwerth yr asedau hynny. Mae hyn wedi arwain at dâl untro, eithriadol o £9.3m sy'n cael ei adlewyrchu yn eu cyfrifon ar gyfer y flwyddyn ariannol ddaeth i ben fis Mawrth 2019.

Caiff Meysydd Awyr eu gweld fel buddsoddiadau strategol, hirdymor gan fuddsoddwyr ac maent yn tueddu i gael eu cadw am gyfnodau o 25 i 50 mlynedd. Mae ein sefyllfa gyda Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn cyd-fynd â'r dull hwn o weithio. Mae angen cyllid ar feysydd awyr rhanbarthol yn benodol i ddatblygu, ac mae'n arferol i hyn fod ar ffurf dyled hirdymor. O fewn y DU, mae'n beth cyffredin i feysydd awyr a'u cwmnïau daliannol feddu ar lefelau sylweddol o fenthyca, yn aml dros £100m, ac mewn nifer o achosion, mwy na hynny. Rydym yn hyderus, pan fydd y maes awyr yn mynd dros 2 filiwn o deithwyr y flwyddyn (fydd, yn seiliedig ar y rhagolygon presennol yn digwydd yn 2025), y bydd y perfformiad ariannol yn gwella, ac rydym yn rhagweld ar y pwynt hwn y bydd lefelau benthyca y maes awyr yn lleihau, wrth i'r elw a gwerth y farchnad (EBITDA) gynyddu.

Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig: Canolfan y DU ar gyfer Hedfan Carbon Isel

Mae'r sector hedfan yn wynebu pwysau cynyddol i wneud mwy pan ddaw i'r newid yn yr hinsawdd, ond nid y cwmnïau hedfan yn unig sy'n gyfrifol. Wrth i feysydd awyr ehangu, felly hefyd eu hôl troed carbon, ac mae angen mwy o ynni i redeg terfynfeydd, cerbydau trafnidiaeth ar y tir a chreu seilwaith. Mae nifer o feysydd awyr ledled y byd felly wedi mabwysiadu elfennau gwyrddach yn eu cynlluniau a'u strategaethau gweithredu, yn ogystal â defnyddio mentrau eco-gyfeillgar. Mae rhaglen Achredu Carbon Meysydd Awyr, sy'n cael ei redeg gan y cyngor Meysydd Awyr Rhyngwladol (ACI), yn helpu mwy na 200 o feysydd awyr i reoli eu hallyriadau, gyda'r nod yn y pen draw o fod yn garbon niwtral.

Ym mis Ebrill 2019, cafwyd datganiad argyfwng hinsawdd gan Lywodraeth Cymru, gan gyhoeddi Cymru Carbon Isel yn fuan wedi hynny, sy'n nodi ein huchelgais o ddwyn ymlaen darged i Gymru gyrraedd allyriadau sero-net erbyn 2050 ar yr hwyraf. Ym mis Medi 2019, lansiodd eu Llwybr Hedfan Amgylcheddol a ddatblygwyd gyda chymorth Bwrdd Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig, Llywodraeth Cymru, Cymdeithas Gweithredwyr Meysydd Awyr ac ymgynghoriaeth WSP. Mae'n fframwaith sydd wedi'i ddatblygu i dracio llwyddiannau amgylcheddol a chynaliadwyedd sydd eisoes wedi'u cyflawni, tra'n gosod amcanion tymor byr ar unwaith.

Ym mis Rhagfyr 2019, cytunodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth i edrych ar y posibilrwydd o Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig fod yn ganolfan yn y DU ar gyfer hedfan carbon isel ac yn ganolfan i ddenu datblygiad economaidd. Bydd achos busnes amlinellol strategol yn cael ei baratoi erbyn diwedd 2020 i ddiffinio y cwmpas i gyflawni y weledigaeth, a'i hallbynnau a'r darpariaethau yn ogystal â'r costau amlinellol, y risgiau a'r amserlenni.

Flybe

Mae Flybe yn un o nifer o feysydd awyr rhanbarthol sy'n gweithredu o Faes Awyr Caerdydd. Mae'n gweithio ar wyth llwybr ar hyn o bryd (dau ohonynt yn ystod misoedd y gaeaf yn unig) ac yn denu rhwng 320mil a 340mil o deithwyr mewn cyfnod o 12 mis. Mae wedi cyfrannu yn sylweddol at dwf teithwyr yn y maes awyr dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf ac, er ei fod yn anodd mesur hyn, roedd ei bresenoldeb ym Maes Awyr Caerdydd yn gatalydd ar gyfer denu cwmnïau hedfan newydd megis Qatar (sy'n gweithredu ein llwybr pell cyntaf i'r Dwyrain

Canol), yn ogystal â chryfhau a chynyddu y capasiti sy'n cael ei gynnig gan gwmnïau hedfan rhanbarthol eraill. Er enghraifft, cyhoeddodd TUI yn ddiweddar 30,000 o seddi ychwanegol i'w hamserlen ar gyfer haf 2020.
Yn dilyn yr anhawsterau ariannol a gyhoeddwyd ym mis Ionawr, cynhaliwyd trafodaethau rheolaidd ar lefel uwch gyda'r Adran Drafnidiaeth a Maes Awyr Caerdydd, a chafodd trefniant i achub y Maes Awyr, a gytunwyd rhwng y cwmni a Llywodraeth y DU ei groesawu'n fawr.
O ran yr effaith a gaiff cwmni fel Flybe yn rhoi'r gorau i weithredu ar Faes Awyr Caerdydd, byddai hyn yn fater gweithredol i'r maes awyr, a byddai'n cael ei drafod yn gyfrinachol rhwng y maes awyr a Holdco. Fodd bynnag, rwy'n rhagweld y bydd y sefyllfa o gwmni yn tynnu allan yn cael ei adlewyrchu yng nghynllun busnes diwygiedig blynyddol y maes awyr. O ran y cyfle am fenthyciad masnachol estynedig y cytunwyd arno yn diweddar, hoffwn roi sicrwydd i'r Pwyllgor bod ystod o fodelau o sefyllfaoedd gwael wedi'u cynnwys o fewn y diwydrwydd dyladwy ariannol a lywiodd ein penderfyniad i roi benthyciad – roedd y sefyllfaoedd hyn yn cynnwys "digwyddiad trychinebus" o ganlyniad i draffig llawer llai am amser estynedig, a chwmni mawr yn stopio hedfan o Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig.
Fel y gwyddoch, nid yw swyddogion Llywodraeth Cymru yn rhan o weithrediadau masnachol y maes awyr na'r berthynas gyda'r cwmnïau hedfan sy'n gweithredu yno. Oherwydd hynny, byddai unrhyw anogaethau, trefniadau neu gytundebau ffïoedd, gydag unrhyw gwmni hedfan, yn fater cyfrinachol rhwng y maes awyr a'r cwmni. Allaf i awgrymu bod y Pwyllgor yn codi'r materion hyn gyda'r maes awyr yn uniongyrchol yn ystod y sesiwn tystiolaeth sydd wedi'i drefnu ar 2 Mawrth?

Cwmnïau Hedfan, Toll Teithwyr Awyr a Chysylltedd Rhanbarthol

Yn dilyn yr anawsterau sylweddol a wynebwyd gan gwmnïau hedfan rhanbarthol y DU dros y 12 mis diwethaf, mae'r cytundeb a gafwyd yn ddiweddar rhwng Llywodraeth y DU a Flybe yn cael ei groesawu gan ei fod yn sicrhau bod y cwmni hedfan yn parhau i weithredu, gan ganiatâu iddo weithredu fel arfer allan o Faes Awyr Caerdydd Cyfyngedig. Mae'r problemau diweddar gyda Flybe, yn dilyn y ffaith i Thomas Cook ddod i ben y llynedd, yn dangos yn glir fod problemau sylweddol gyda sefydlogrwydd cwmnïau hedfan rhanbarthol a dyfodol ein marchnadoedd hedfan domestig a phellter agos. Rydym yn parhau i annog Llywodraeth y DU i ymyrryd ymhellach i gefnogi dyfodol ein meysydd awyr rhanbarthol, bychain, ac yn edrych ymlaen yn fawr at swyddogion yn gallu cymryd rhan ystyrlon yn adolygiad Llywodraeth y DU o gysylltedd rhanbarthol (gan gynnwys hedfan). Mae Gweinidogion yn edrych ymlaen hefyd at adolygiad Trysorlys EM o'r Toll Teithwyr Awyr cyn cyllideb mis Mawrth. Mae'r materion hyn o bwysigrwydd mawr i economi Cymru a byddwn yn parhau i'w trafod gyda Llywodraeth y DU.

Fel a drafodwyd yn ystod sesiynau tystiolaeth blaenorol, mae Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth wedi ysgrifennu hefyd at Lywodraeth y DU sawl tro ynghylch cyflwyno rhwydwaith o lwybrau awyr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus o Gaerdydd, yn ogystal â datganoli y Toll Teithwyr Awyr i Gymru. Hefyd, rydym wedi cael trafodaeth gychwynnol gyda'r Adran Drafnidiaeth ac wedi gofyn, o ran yr adolygiad o gysylltedd rhanbarthol, bod yn rhaid cynnwys dehongliad y DU o reolau Cymorth Gwladol a Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Cawsom ymateb positif i hyn ac rydym bellach yn aros am y cylch gorchwyl.

Novel Coronavirus (Covid-19)

Er nad yw'r Pwyllgor wedi gofyn yn benodol am wybodaeth ynghylch effaith bosibl Novel Coronavirus (Covid-19), roeddem yn teimlo y byddai o gymorth i gadarnhau bod swyddogion Llywodraeth Cymru mewn cysylltiad agos â Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig gan bod y sefyllfa yn parhau i ddatblygu. Mae Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig yn derbyn

diweddariadau rheolaidd gan yr awdurdodau perthnasol ac yn dilyn y canllawiau a roddwyd yn ofalus. Mae diogelwch tîm Maes Awyr Caerdydd Cyfyngedig a'u cwsmeriaid, wrth gwrs, yn flaenoriaeth.

Rwy'n edrych ymlaen at drafod y materion hyn ymhellach gyda'r Pwyllgor yn ystod y sesiwn tystiolaeth ym mis Mawrth.

Dymuniadau gorau.

Yn gywir

Andrew Slade
Cyfarwyddwr Cyffredinol
Grŵp yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol