

Papur Interim ar y Diwydiant Awyrennau

Cyflwyniad

Mae'r diwydiant awyrennau yng Nghymru yn ased economaidd a chymdeithasol pwysig. Mae'n cysylltu Cymru ag economi byd-eang, sy'n hwyluso mewnfuddsoddi a masnach. Mae'n darparu porth i mewn ac allan o Gymru i deithwyr busnes a hamdden. Mae'n galluogi twristiaeth ac mae'n helpu i gefnogi sector awyrofod yng Nghymru sy'n cyflogi degau o filoedd o weithwyr tra medrus.

O'r cychwyn, mae'n bwysig egluro'r gwahaniaeth rhwng *awyrofod* a'r *diwydiant awyrennau* a sut yr ymdrinnir â'r rhain. Yn fyd-eang, mae'r term *aviation*, neu'r hyn a ddisgrifir yma fel 'y diwydiant awyrennau' neu, yn symlach ar adegau, 'hedfan', yn cyfeirio at gario teithwyr, gweithredu awyrennau i'r diben hwn a'r seilwaith cynhaliol angenrheidiol. Gellir ystyried awyrofod fel rhywbeth sydd yn uwch i fyny'r gadwyn na'r diwydiant awyrennau o safbwynt cynhyrchu awyrennau a'i gadwyn gyflenwi eang ac yn is na'r diwydiant awyrennau yn y gadwyn o safbwynt cynnal a chadw ac atgyweirio awyrennau ac, yn y pen draw, cael gwared ar awyren ar ddiwedd ei hoes mewn gwasanaeth.

Yn hyn o beth, y diwydiant awyrennau sy'n sbarduno'r holl dwf yn y diwydiant awyrofod ac mae'r ddau beth yn gynhenid gysylltiedig. At hynny, mae'r asedau a'r seilwaith meysydd glanio sy'n ofynnol i weithredu awyrennau hefyd yn angenrheidiol ar gyfer gweithgareddau cynnal a chadw ac atgyweirio ar yr adenydd (h.y. lle mae angen glanio awyren ar gyfer ei rhaglen gynnal a chadw) a gweithgareddau cynnal a chadw ac atgyweirio oddi ar yr adenydd, lle mae cydrannau mawr yn cael eu tynnu o'r awyren ar ôl iddi lanio er mwyn eu hatgyweirio neu eu cyfnewid. Mae'r pwynt olaf hwn yn golygu ei bod yn holl bwysig, wrth ystyried datblygiad meysydd awyr a meysydd glanio yng Nghymru, i sicrhau bod anghenion y diwydiant awyrennau ac awyrofod yn cael eu bodloni.

Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod pwysigrwydd hanfodol y diwydiant awyrennau i'n gallu i gystadlu yn economaidd ar hyn o bryd a'n ffyniant economaidd i'r dyfodol.

Yn sgil caffael Maes Awyr Caerdydd, datblygiad parhaus Ardal Fenter Sain Tathan – Maes Awyr Caerdydd a phresenoldeb busnesau awyrofod eraill o bwys ar ac oddi ar yr adenydd megis Airbus, British Airways Maintenance a GE Aviation, dyma'r adeg i amlinellu ein cynllun ar gyfer y diwydiant awyrennau yng Nghymru. Anelwn at adeiladu ar sail ein cryfderau, gwireddu ein potensial a sicrhau bod y diwydiant awyrennau nid yn unig yn mynd i'r afael â thrafnidiaeth a chysylltedd ond ei fod hefyd yn ganolog i'n hagenda swyddi, twf a chyfoeth. Yn wir, ceir cydberthynas agos rhwng cyfoeth unigolion a'r duedd i hedfan. Ymhlith mesurau eraill, mae cwmnïau hedfan yn ystyried incwm gwario ar gyfer rhanbarth benodol fel arwydd o alw 'cudd' am deithio awyr.

Am y rhesymau a amlinellwyd uchod, er bod y diwydiant awyrennau ar ei ystyr fwyaf cyfyng yn cwmpasu datblygu meysydd awyr a gwasanaethau awyr, byddai canolbwyntio ar y diffiniad cyfyng hwnnw o'r diwydiant awyrennau yn arwain at 'strategaeth meysydd awyr' yn hytrach na chynllun ehangach ar gyfer y diwydiant awyrennau sy'n cynnwys ei ddiwydiant awyrofod cysylltiedig.

Yn y cyd-destun hwn, mae'r ddogfen hon yn ystyried sefyllfa'r diwydiant awyrennau ar hyd ei gadwyn werth gyfan. Mae'n cyflwyno fframwaith cyffredinol ar gyfer y diwydiant awyrennau yng Nghymru, wedi'i gefnogi gan dri philer sydd ar wahân ond eto'n gyd-berthynol.

1. Cryfder y sector awyrofod yng Nghymru fel canolfan ragoriaeth ar gyfer gweithgynhyrchu ym maes awyrofod a gweithgareddau a sgiliau sy'n ymwneud â chynnal a chadw ac atgyweirio.
2. Datblygu meysydd awyr a gwasanaethau awyr fel rhan holl bwysig o'n seilwaith cenedlaethol ac fel sbardun economaidd a phorth i Gymru.
3. Rôl hedfan o fewn ein blaenoriaethau trafndiaeth cyffredinol a'r rhyngberthynas rhwng hedfan a dulliau eraill o deithio, o safbwynt pobl ac o safbwynt cludo nwyddau.

Mae strategaeth gynhwysfawr i awyrofod yng Nghymru, gan gynnwys ei is-sectorau niferus megis gweithgynhyrchu, cynnal a chadw ac atgyweirio, Systemau Llongau Awyr sy'n cael eu Llywio o Bell (RPAS) a datblygu'r gadwyn gyflenwi, wedi ffurfio'r fframwaith ar gyfer rhan helaeth o fuddsoddiad Llywodraeth Cymru dros sawl blwyddyn. At hynny, mae gweithgaredd sylweddol ar droed ar amrywiaeth o ddogfennau strategol cysylltiedig. Ymhlith y rhain mae cynllun busnes Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig, uwchgynlluniau Sain Tathan a Llanbedr, ein blaenoriaethau trafnidiaeth cenedlaethol a Chynllun y Sector Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch.¹

O'r herwydd, nid yw'r ddogfen hon yn ceisio hyrwyddo strategaeth ar wahân ar gyfer y diwydiant awyrennau sydd wedi'i datgysylltu oddi wrth y dylanwadau hyn. Yn hytrach, ei phwrpas yw darparu fframwaith a rhagor o gydlyniant i'n gweithgareddau, gan ddangos ar yr un pryd y rhyng-berthnasau rhwng datblygu meysydd awyr, awyrofod sifil a milwrol a pholisi trafnidiaeth ehangach. Er bod y ddogfen hon yn crybwyll awyrofod a'i berthynas symbiotig â'r diwydiant awyrennau, ceir dadansoddiadau a chynlluniau manylach yn y strategaethau awyrofod a deunyddiau a gweithgynhyrchu uwch.

Yr hyn sy'n bwysig, o safbwynt y diwydiant awyrennau, yw ei bod yn rhoi ystyriaeth i ddatblygiadau perthnasol ar lefel y DU, ac ar gyfer awyrofod ceir croesgyfeirio sylweddol at fframweithiau strategol cenedlaethol, Ewropeaidd a hyd yn oed rhai byd-eang. Mae hyn yn cynnwys y ffyrdd o feddwl sy'n dod i'r amlwg gan Gomisiwn Meysydd Awyr y DU a Gweledigaeth Strategol Llywodraeth y DU ar gyfer Awyrofod y DU, 'Lifting Off'.²

¹ Llywodraeth Cymru: Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch, 2013
<http://wales.gov.uk/topics/businessandconomy/sectors/advancedmaterials/keypriorities/?jsessionid=314E16B0EFAA90CCCE37B2F3B4C806BB?lang=en>

² <https://www.gov.uk/government/publications/lifting-off-implementing-the-strategic-vision-for-uk-aerospace>

Y sector awyrofod

Mae Cymru'n ganolfan ragoriaeth sy'n gallu cystadlu'n rhyngwladol ym maes gweithgynhyrchu awyrofod a gweithgareddau sy'n ymwneud â chynnal a chadw ac atgyweirio. Mae'r sector awyrofod yng Nghymru yn cynnwys chwech o 10 prif gwmni awyrofod ac amddiffyn y byd. Yma mae cartref ffatri adenydd Airbus yn y DU ac mae hefyd yn cynnwys cyfleusterau llawer o fusnesau blaenllaw eraill megis BAMC, GE Aviation, EADS, Nordam a Marshalls.

Mae sector awyrofod y DU yn werth £24.9 biliwn y flwyddyn, gyda Chymru'n gyfrifol am tua £5 biliwn ohono. Mae tua 20,000 o bobl yn cael eu cyflogi yn y sector a'r darogan yw bod y diwydiant awyrofod yn tyfu 5%.

Ni ddylid tanbrizio'r rhyng-berthynas rhwng maes awyr rhyngwladol a sector awyrofod cystadleuol, lle mae'r naill yn atgyfnerthu'r llall. Mae gan feysydd awyr yng Nghymru rôl bwysig i'w chwarae wrth ddarparu'r cyswllt gweithredol a ffisegol a all helpu i angori clwstwr awyrofod sy'n tyfu, ac yn ei dro gall y sector hwn helpu i ddarparu'r ysgogwyr masnachol, y sgiliau a'r gefnogaeth sydd eu hangen ar y maes awyr.

Yr ydym yn cydnabod bod y clwstwr o arbenigedd awyrofod sydd wedi datblygu yng Nghymru, gan gynnwys sylfaen sgiliau a chyfleusterau cynnal a chadw ac atgyweirio o ansawdd uchel, yn darparu dimensiwn ychwanegol ac yn cryfhau'r achos busnes dros ddenu cwmnïau hedfan a llwybrau awyr i Faes Awyr Caerdydd (a, thrwy estyniad, Sain Tathan). Mae gallu trosglwyddo awyrennau i'r gwasanaeth hediadau rheolaidd ac ohono ar gyfer cynnal a chadw yn agos iawn, neu'n well byth y drws nesaf, i ganolfan cynnal a chadw a chlwstwr cynnal a chadw awyrofod cynhaliol yn creu arbedion costau gweithredol a synergeddau sylweddol. Am y rhesymau hyn, mae ystyried y sector awyrofod yn rhan holl bwysig o'n strategaeth gyffredinol ar gyfer y diwydiant awyrennau.

Mae awyrofod yn is-sector allweddol o'r sector Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch ac o'r herwydd mae Cynllun y Sector Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch, a

ddatblygwyd gan banel dan arweiniad y sector preifat, yn cynnwys y camau gweithredu allweddol i hyrwyddo datblygiad ac i gryfhau'r sector.³ Byddwn yn parhau i weithio â phanel y sector Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch, y sector preifat a budd-ddeiliaid eraill i roi Cynllun y Sector ar waith. Mae'r meysydd gweithredu allweddol yn cynnwys:-

- Sgiliau
- Datblygu Ymchwil, Arloesi a Chynllunio
- Globaleiddio a Thwf
- Cyllid ar gyfer Twf
- Creu Capasiti.

Cymwyseddau craidd y diwydiant awyrofod yng Nghymru yw cynnal a chadw ac atgyweirio, gweithgynhyrchu, deunyddiau ac offeru, offer profi ac offer cefnogi ar y ddaear. Yn gyffredinol, mae'r sector awyrofod yng Nghymru yn gyfrifol am 25% o weithgaredd cynnal a chadw ac atgyweirio y DU.

Rhan bwysig o'n cynnig i'r sector awyrofod yw Parc Busnes Awyrofod Sain Tathan, sy'n rhan o Ardal Fenter Sain Tathan – Maes Awyr Caerdydd. Mae'n cynnig amgylchedd o ansawdd byd-eang y gall busnesau awyrofod weithredu a datblygu ynddo.

Mae safle Sain Tathan yn cynnwys 1,200 acer o dir a gofod diwydiannol sy'n addas ar gyfer amrywiaeth o ddibenion busnes, yn sifil neu'n filwrol, megis cynnal a chadw ac atgyweirio, gweithgynhyrchu, atgyweirio injanau, atebion diwedd oes i awyrennau, chwistrellu â phaent, ac ymchwil a datblygu. Yng nghanol y safle ceir awyrendy o'r radd flaenaf sy'n cwmparu tri chwarter miliwn o droedfeddi sgwâr.

Mae rhan o'r safle yn dal yn gartref i bresenoldeb mawr gan y Weinyddiaeth Amddiffyn ac o'r herwydd mae'n lleoliad diogel â chysylltiadau da ar gyfer cwmnïau awyrofod sydd angen mynediad i ardal ochr yr awyr, sy'n cynnal prosiectau â lefel

³ Llywodraeth Cymru: Deunyddiau a Gweithgynhyrchu Uwch, 2013
<http://wales.gov.uk/topics/businessandconomy/sectors/advancedmaterials/keypriorities/?jsessionid=314E16B0EFAA90CCCE37B2F3B4C806BB?lang=en>

uchel o ddiogelwch neu sy'n chwilio am contractau cadwyn gyflenwi yn uniongyrchol gan y Weinyddiaeth Amddiffyn.

Byddwn yn parhau i farchnata Sain Tathan fel elfen graidd o Ardal Fenter Sain Tathan – Maes Awyr Caerdydd a'n cynnig ehangach i'r sector awyrofod. Yn benodol, yr ydym yn canolbwyntio'n awr ar sut gallwn fanteisio'n fwy ar y synergeddau rhwng Maes Awyr Caerdydd a Sain Tathan, yn enwedig o safbwynt cynnal a chadw ac atgyweirio.

Mae Industry Wales, sy'n eiddo yn gyfan gwbl i Lywodraeth Cymru, yn dwyn ynghyd dri fforwm blaenllaw yn y diwydiant yng Nghymru – ESTnet, y rhwydwaith arbenigol ar gyfer electroneg, meddalwedd a thechnoleg yng Nghymru, Awyrofod Cymru a Fforwm Modurol Cymru. Ynghyd, mae gan y tri fforwm yn agos at 400 o aelod-gwmnïau, sydd rhyngddynt yn cyflogi tua 45,000 o bobl.

Mae Industry Wales yn gorff cymharol newydd yng Nghymru a chafodd ei sefydlu er mwyn adeiladu ar sail a gweithio ochr yn ochr â phanelau'r sector, adrannau eraill o'r Llywodraeth a chyrrff i integreiddio a chyfunioni mentrau i helpu i sicrhau'r budd mwyaf posibl i Gymru, gan ganolbwyntio ar bedwar maes allweddol:

- Arloesi
- Buddsoddi
- Sgiliau
- Cadwynau cyflenwi.

Bydd y corff yn darparu un llais ar gyfer busnesau technoleg a gweithgynhyrchu er mwyn dylanwadu ar bolisi'r Llywodraeth a siapio'r modd y caiff ei gyflwyno, ac ar sail gwerth technoleg, arloesi a gweithgynhyrchu Cymru, bydd yn hyrwyddo Cymru fel lle i fuddsoddi ynddo ac fel partner cadwyn gyflenwi o ansawdd byd-eang.

Meysydd awyr, meysydd glanio a gwasanaethau awyr

Ceir consensws eang, sydd wedi'i adlewyrchu mewn nifer o astudiaethau rhyngwladol, bod meysydd awyr yn cael effaith economaidd sylweddol yn genedlaethol ac yn rhanbarthol.⁴ Er y cydnabyddir yn eang bod meysydd awyr yn cael effaith economaidd, ceir gwahaniaeth barn ynghylch maint yr effeithiau hynny.⁵

Maes Awyr Caerdydd yw'r unig faes awyr rhyngwladol yng Nghymru a'i statws o'r herwydd yw prif ffocws yr adran hon. Fodd bynnag, y cyd-destun ehangach yw mai Maes Awyr Caerdydd yw'r brif elfen mewn rhwydwaith o feysydd awyr a meysydd glanio ledled Cymru.

Mae'r rhain yn cynnwys:-

- Maes Awyr Ynys Môn, sydd ar hyn o bryd yn darparu gwasanaeth rheolaidd i deithwyr i Gaerdydd a gwasanaeth tymhorol i Ynys Manaw.
- Maes glanio Mona, a ddefnyddir yn bennaf fel maes glanio dargyfeiriol ar gyfer RAF Y Fali.
- Maes Glanio Caernarfon, a ddefnyddir yn bennaf ar gyfer hedfan cyffredinol (awyrennau ysgafn preifat).
- Maes Awyr Penarlâg Caer, sydd â'r capasiti i groesawu'r awyrennau cludo nwyddau mwyaf.
- Maes Awyr Hwlfordd (Withybush), a ddefnyddir yn rheolaidd gan awyrennau ysgafn a hofrenyddion ac sydd â'r capasiti i groesawu awyrennau sy'n sylweddol fwy.

⁴ Cyngor Rhyngwladol Meysydd Awyr/Airports Council International: Social and Economic Impact of Airports in Europe, Ionawr 2004

⁵ WWF: The Economics of Airport Expansion, Mawrth 2013

- Maes Glanio Aberporth, sydd, ynghyd â'r gofod awyr cysylltiedig, yn creu amgylchedd unigryw Cymru i brofi a gwerthuso Systemau Llongau Awyr sy'n cael eu Llywio o Bell (RPAS).
- Maes Glanio Llanbedr, sydd unwaith eto'n darparu amgylchedd profi a gwerthuso Systemau Llongau Awyr sy'n cael eu Llywio o Bell sy'n unigryw i Gymru.
- Maes Glanio Sain Tathan, lai na thair milltir o Faes Awyr Caerdydd, sy'n cynnig y cyfleusterau gweithdy ac awyrendai diweddaraf sy'n ddelfrydol ar gyfer cynnal a chadw ac atgyweirio, cludo nwyddau a pheintio.
- Maes Awyr Abertawe, a ddefnyddir gan awyrennau corfforaethol ac sydd wedi'i drwyddedu i ganiatáu hediadau trafndiaeth gyhoeddus i deithwyr.
- Maes Awyr y Trallwng (Canolbarth Cymru), sy'n cynnig amrywiaeth o wasanaethau corfforaethol a siarter.
- Maes Awyr Pen-bre, sydd unwaith eto'n gwasanaethau'r gymuned hedfan gyffredinol.

Mae'r rhestr uchod yn dangos bod sawl maes awyr a maes glanio arall o amgylch Cymru, yn ogystal â Maes Awyr Caerdydd, yn darparu amrywiaeth o swyddogaethau a bod ganddynt y potensial i gael eu datblygu ymhellach.

Er enghraifft, mae ein huchelgeisiau i ddatblygu safle Canolfan Hedfan a Pharc Menter Llanbedr yn elfen bwysig o Ardal Fenter Eryri. Gwnaed gwaith uwchgynllunio i wneud y defnydd gorau o'r safle a'i dair rhedfa er mwyn cyflawni ein gweledigaeth strategol hirdymor ar gyfer Llanbedr. Gyda'i gysylltiadau â chyfleusterau sy'n bodoli eisoes yn Aberporth a'r sector Systemau Llongau Awyr sy'n cael eu Llywio o Bell (RPAS) yn ehangach, byddwn yn parhau i ddatblygu potensial y safle er mwyn galluogi busnesau lleol i ehangu a chynnig amgylchedd o'r radd flaenaf i fusnesau sy'n symud i mewn i Gymru o'r sector RPAS rhyngwladol ac o sectorau ehangach.

Mae safle Maes Awyr Hwlfordd (Withybush) hefyd wedi'i leoli o fewn Ardal Fenter (Dyfrffordd y Ddau Gledau). Mae safle'r maes awyr a busnesau sydd eisiau lleoli eu hunain oddi mewn iddo yn gallu manteisio ar gymhellion a chefnogaeth benodol a buddsoddiad mewn seilwaith. Byddwn yn parhau i farchnata safle'r maes awyr yn rhan o'n cynnig ehangach ar gyfer Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gledau.

At hynny, ledled Cymru, byddwn yn parhau i geisio gweithio â budd-ddeiliaid yn y sector cyhoeddus a phreifat i archwilio pa mor hyfyw yw unrhyw gynigion i ddatblygu'r gweithrediadau ymhellach yn y meysydd awyr llai hyn.

Ym mis Mawrth 2013, daeth Llywodraeth Cymru yn unig gyfranddaliwr Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig wedi iddi brynu'r maes awyr. Fel y gwnaethom ddatgan yn eglur wrth gaffael y maes awyr, ein huchelgais yw i Faes Awyr Caerdydd gael ei gydnabod fel dewis faes awyr Cymru, a bod yn borth Cymru i'r byd.

Er mwyn gwireddu'r dyhead hwn, mae'r Bwrdd gweithredu newydd wedi cael ei sefydlu dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Rowe-Beddoe, ochr yn ochr â Phrif Weithredwr newydd. Ynghyd, maent yn gyfrifol am reoli a gweithredu Maes Awyr Caerdydd hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru ac ar sail fasnachol. Gyda'r Bwrdd newydd yn gweithio'n agos â'r tîm rheoli a chydag ymrwymiad budd-ddeiliaid allweddol, gall Maes Awyr Caerdydd wireddu ei wir botensial fel porth modern, cystadleuol a dynamig i Gymru.

Mae'r arwyddion cynnar yn galonogol. Mae ffigurau'r Awdurdod Hedfan Sifil wedi dangos twf flwyddyn ar ôl blwyddyn o 6% ers mis Gorffennaf 2012. Mae'r newyddion cadarnhaol hwn yn dilyn twf o 9% ym mis Mai a 10% ym mis Mehefin, gan roi twf cyfartalog o 8.3% ar gyfer y tri mis.⁶ Mae'r duedd hon wedi parhau i mewn i fisoedd Awst a Medi, â ffigurau'n dangos cyfanswm nifer y teithwyr yn 148,220 ar gyfer mis Awst, sy'n gynnydd o 14% o'i gymharu â mis Awst 2012, gan barhau â'r duedd ar gyfer Mai, Mehefin a Gorffennaf.⁷ Tyfodd niferoedd teithwyr Maes Awyr Caerdydd 8% gan gyrraedd cyfanswm o 132,866 ym mis Medi o'i gymharu â'r un mis llynedd. Mae hyn yn dilyn twf trwy gydol tymor yr haf, gan roi twf cyfartalog o 9% ar gyfer

⁶ Yr Awdurdod Hedfan Sifil: Ystadegau Meysydd Awyr y DU, 2013

⁷ Yr Awdurdod Hedfan Sifil: Ystadegau Meysydd Awyr y DU, 2013

misoedd Mai i Fedi 2013. Mae'r ffigurau hyn yn arwydd o ymdeimlad newydd o bwrpas ym Maes Awyr Caerdydd yn dwyn ffrwyth o safbwynt gwella niferoedd y teithwyr.

Er y gallwn gael ein calonogi gan y cynnydd cynnar hwn, ni ddylem danbrizio maint yr her. Ar hyn o bryd, mae Maes Awyr Caerdydd yn gwasanaethu llai na hanner y galw am deithio awyr o dde Cymru.⁸ Felly, bob blwyddyn mae cyfran sylweddol o'i ddalgylch teithwyr posibl yn mynd i feysydd awyr y tu allan i Gymru, gyda Meysydd Awyr Bryste a Heathrow yn arbennig yn cael eu defnyddio gan deithwyr o dde Cymru.

Mae'r rhesymau sy'n sail i ddewis teithwyr yn niferus ac yn amrywiol, a gallant fod yr un mor seiliedig ar ganfyddiadau'r teithwyr ag ar realiti. Yn y pen draw, bydd teithwyr yn dewis hedfan o faes awyr penodol oherwydd ei fod yn darparu gwasanaeth sy'n mynd i'r man y mae'r teithiwr eisiau mynd iddo ar adeg pan mae eisiau teithio ac am bris y mae'n fodlon ei dalu. Mae hyn yn golygu bod angen dewis o gyrchfannau a hediadau ynghyd â'r gallu i deithio'n rhwydd i'r maes awyr a phrofiad o'r radd flaenaf i gwsmeriaid tra byddant yno.

Er ein bod wedi gweld rhai cwmnïau yn adolygu strwythurau eu busnesau a'u gweithrediadau masnachol, sydd wedi arwain at ostyngiad mewn rhai llwybrau awyr, mae'n galonogol gweld datblygiadau gyda nifer o lwybrau awyr newydd wedi'u hychwanegu'n ddiweddar gan gynnwys Chambery, Geneva, Grenoble a Lyon, a fydd yn rhoi mynediad i gyrchfannau sgïo poblogaidd. Mae hyn yn ychwanegol at y llwybrau awyr byr newydd megis llwybrau awyr poblogaidd Vueling Airlines a llwybr awyr Dusseldorf i Gaerdydd Lufthansa a gyhoeddwyd yn gynharach eleni.

Mae sawl her i'w hwynebu wrth ddatblygu gwasanaeth ehangach o ran ystod y llwybrau awyr a'u hamlder. Mae hi er budd masnachol i gwmnïau hedfan weithredu o leoliadau lle gallant fwynhau manteision ardal ddalgylch sy'n ddeniadol yn fasnachol a chyfleusterau maes awyr effeithlon. Mae hyn yn cynnig atyniad masnachol mawr i

⁸ Maes Awyr Caerdydd: Tystiolaeth i ymchwiliad Cynulliad Cenedlaethol Cymru i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012

gwmnïau hedfan gyfuno eu gweithrediadau mewn meysydd awyr lle gallant sicrhau effeithlonrwydd a lefelau dwys o alw.

Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod y gwirioneddau masnachol hyn ac mae'r rhain, yn eu tro, yn gosod cyfyngiadau ar i ba raddau y gellir denu'r galw am deithio awyr a'r cyflenwad o lwybrau awyr cystadleuol o dde-ddwyrain Lloegr. Fodd bynnag, mae diffyg capasiti a phwysau ar slotiau glanio yn golygu bod cyfle i feysydd awyr eraill oddi allan i dde-ddwyrain Lloegr gynyddu'r gwasanaeth y maent yn ei gynnig, yn enwedig o safbwynt gwasanaethau newydd i farchnadoedd sy'n dod i'r amlwg.

Mae cynyddu nifer y cyrchfannau yn hanfodol ar gyfer datblygiad a thwf y maes awyr i'r dyfodol ac mae hyn, ynghyd â gwelliannau diweddar i'r adeilad ac i gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus, yn golygu bod Maes Awyr Caerdydd yn gwella ei wasanaeth i deithwyr.

Mae'r tîm rheoli newydd ym Maes Awyr Caerdydd yn cysylltu â chwmnïau hedfan er mwyn ceisio ehangu ystod ac amlder y rhwydwaith o lwybrau awyr, ochr yn ochr â gwella profiad teithwyr.

Wrth wneud hyn, bydd y maes awyr yn adeiladu ar sail ei gryfderau craidd. Mae'r rhain yn cynnwys:-

1. Y weledigaeth i Faes Awyr Caerdydd ar gyfer y tymor hwy, o fewn amgylchedd busnes sy'n annog twf a datblygiad cwmnïau hedfan a phartneriaid masnachol eraill.
2. Ei seilwaith craidd ar y safle, sydd â'r gallu i wasanaethu capasiti ychwanegol ac a fyddai, â buddsoddiad cymharol fach, yn gallu cael ei gryfhau ymhellach.
3. Ei ddalgylch a'i gysylltedd â chanolfannau busnes a phoblogaeth mawr yn Llundain, canolbarth Lloegr a de-orllewin Lloegr.
4. Gofynion y sector awyrofod ehangach yng Nghymru am seilwaith meysydd glanio, yn enwedig o safbwynt cynnal a chadw ac atgyweirio ar yr adenydd

ac, yn ei dro, ei rôl a'i gyfraniad pwysig i strategaeth dymor hwy ar gyfer twf a swyddi.

5. Y synergeddau gweithredol rhwng Meysydd Awyr Caerdydd a Sain Tathan yng nghyd-destun (4) uchod.

Mae'r gallu i adeiladu ar y cryfderau hyn sy'n bodoli eisoes yn sail i agwedd Maes Awyr Caerdydd tuag at gynyddu'r marchnadoedd sy'n bodoli eisoes a rhai newydd a denu cwmnïau hedfan a llwybrau awyr newydd. O fewn y cyd-destun hwn, rydym yn cydnabod y byddai cyflwyno argymhelliad y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru i ddatganoli Toll Teithwyr Awyr ar gyfer teithiau pell yn golygu bod Cymru yn fwy deniadol i gwmnïau hedfan.

Cefnogir y casgliad hwn gan ymchwil annibynnol a gomisiynwyd yn 2012 i effaith Toll Teithwyr Awyr yng Nghymru. Daeth i'r casgliad, "from the assessment on cost/benefit analysis...it is clear that there is justification for APD being utilised as a policy tool for delivering economic benefit."⁹ Neges gyffredinol yr ymchwil yw bod rhesymeg ar sail tystiolaeth dros ddefnyddio amrywiadau yn y Doll Teithwyr Awyr fel arf polisi i helpu i gefnogi a datblygu gwasanaethau newydd. Gwrthododd Llywodraeth y DU argymhelliad Comisiwn Silk i ddatganoli'r Doll Teithwyr Awyr ar gyfer teithiau pell ond byddwn yn parhau i ddadlau ein hachos ac i argymhellion Comisiwn Silk ar Doll Teithwyr Awyr gael eu cyflwyno'n llawn.

Byddwn yn parhau i archwilio ac i gyflwyno mecanweithiau sy'n cydymffurfio â'r rheolau er mwyn helpu i ddenu gwasanaethau newydd i Faes Awyr Caerdydd. Wrth wneud hyn, byddwn yn parhau i fod yn ymwybodol o'r rheolau cymorth gwladwriaethol o safbwynt ariannu meysydd awyr a chwmnïau hedfan. Mae'r rhain wedi'u cynnwys yn y 'Community Guidelines on Financing of Airports and Start up aid to Airlines Departing from Regional Airports'.¹⁰

⁹ RDC Aviation: Astudiaeth Ymchwil ar Doll Teithwyr Awyr, Hydref 2012

¹⁰ Y Comisiwn Ewropeaidd: 'Community Guidelines on Financing of Airports and Start up aid to Airlines Departing from Regional Airports' (2005/C 312/01)

Yn y gorffennol rydym wedi gallu cefnogi sefydlu gwasanaethau newydd drwy gyfrwng cyllid datblygu llwybrau awyr. Cafodd Cronfa Datblygu Llwybrau Awyr Cymru ei sefydlu yn 2005 i'r diben hwnnw. Fodd bynnag, fe wnaeth newidiadau i ganllawiau cymorth gwladwriaethol yr UE a ddaeth i rym yn hydref 2005 gyfyngu'n sylweddol ar y dewisiadau oedd ar gael a'r posibiladau ar gyfer ariannu datblygu llwybrau awyr. Yn ei Fframwaith Polisi Hedfan, a gyhoeddwyd yn gynharach eleni, fe wnaeth Llywodraeth y DU ymrwymiad i barhau i bwysu am ragor o hyblygrwydd wrth ddefnyddio cymorth cychwynnol.¹¹ Yr ydym hefyd mewn cysylltiad â'r Comisiwn ynghylch ei ymgynghoriad presennol ar ganllawiau drafft diwygiedig ar gymorth gwladwriaethol i feysydd awyr.

Comisiwn Meysydd Awyr y DU

Mae canfod yr atebion gorau posibl i gwrdd â'r galw cynyddol am ragor o gapasiti meysydd awyr i gynnal gallu'r DU i gystadlu wedi bod yn ddadl bolisi barhaus ers degawdau. Yn fwyaf diweddar, mae'r ddadl hon wedi canolbwyntio ar sut gellir darparu capasiti ychwanegol drwy gyfrwng rhagor o fuddsoddi yn ne-ddwyrain Lloegr, naill ai drwy:-

1. Ddarparu capasiti ychwanegol drwy adeiladu rhedfa/rhedfeydd ychwanegol h.y. ym Meysydd Awyr Heathrow, Gatwick neu Stansted.
2. Darparu capasiti ychwanegol drwy adeiladu maes awyr newydd yn ne-ddwyrain Lloegr, naill ai yn aber afon Tafwys neu ymhellach i mewn i'r tir.
3. Darparu capasiti ychwanegol drwy ryw gyfuniad o adeiladu rhedfeydd ychwanegol mewn meysydd awyr yn y de-ddwyrain a datblygu maes awyr newydd h.y. cyfuniad o opsiynau 1 a 2.

¹¹ Fframwaith Polisi Hedfan y DU, 2013

Mae rôl meysydd awyr rhanbarthol wrth ymateb i gapasiti sydd dros ben a'i amsugno wedi'i esgeuluso yn aml. Mae'r rhain yn ystyriaethau hanfodol yng nghyd-destun tuedd tymor hir teithio awyr, sydd ar gynnydd – twf a ddisgrifiwyd fel un anochel.¹²

Credwn fod Cymru'n cynnig i'r DU ffordd rymus, arloesol a hynod o gredadwy o ddarparu capasiti meysydd awyr ychwanegol dros y tymor hwy, ac ar yr un pryd gefnogi safle Maes Awyr Heathrow fel prif ganolfan hedfan ryngwladol y DU.

Drwy ganolbwyntio ar gryfderau Maes Awyr Caerdydd yr ydym wedi rhoi i'r Comisiwn ddewis amgen yn y tymor canolig i naill ai ddarparu capasiti ychwanegol drwy adeiladu rhedfa/rhedfeydd ychwanegol mewn meysydd awyr yn ne-ddwyrain Lloegr neu adeiladu maes awyr newydd yn y de-ddwyrain, naill ai yn aber afon Tafwys neu ymhellach i mewn i'r tir.

Fel arwydd o'r cryfder barn a'r ystod o safbwyntiau yng Nghymru ar y dyfodol tymor hir o ran datblygu meysydd awyr a gwasanaethau awyr yng Nghymru, mae'r Comisiwn hefyd wedi derbyn cynigion gan academwyr a'r gymuned fusnes yng Nghymru ar gyfer meysydd awyr Porth y Gorllewin a Glan Hafren.

Mae cynnig Porth y Gorllewin yn amlinellu sut gallai Maes Awyr Caerdydd, mewn gwirionedd, ddod yn Derfynfa'r Iwerydd i Heathrow, wedi'i chysylltu â Maes Awyr Heathrow drwy gyfrwng cyswllt rheilffordd uniongyrchol, cyflym.¹³ Hanfod cynnig Glan Hafren yw maes awyr pwrpasol, 24 awr wedi'i leoli yn yr aber rhwng Casnewydd a Chas-gwent.¹⁴

Mae gan y Comisiwn Meysydd Awyr yn awr y dasg o bwyso a mesur rhinweddau cymharol yr amrywiaeth eang o opsiynau y mae wedi'i dderbyn. Mae disgwyl ei adroddiad interim yn fuan iawn, a bydd hwn yn gwneud argymhellion ar y defnydd gorau posibl o'r capasiti sy'n bodoli eisoes ac yn llunio rhestr fer o opsiynau ar gyfer darparu capasiti ychwanegol dros y tymor hwy.

¹² Strategaeth Hedfan Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin, 2013

¹³ Western Gateway: Cyflwyniad i Gomisiwn Meysydd Awyr y DU, Gorffennaf 2013

¹⁴ MSP Solutions: Cyflwyniad i Gomisiwn Meysydd Awyr y DU, Gorffennaf 2013

Mae Syr Howard, fel Cadeirydd y Comisiwn, eisoes wedi rhoi awgrym cryf iawn o'r cyfeiriad tebygol y bydd y Comisiwn yn mynd iddo. Wrth amlinellu safbwyntiau'r Comisiwn fel y maent yn datblygu, mae Syr Howard wedi tynnu sylw at yr angen am seilwaith rhedfeydd newydd yn ne-ddwyrain Lloegr yn y degawdau sydd i ddod. Yn benodol, tynnwyd sylw at bedwar pwynt allweddol sy'n ganolog i'r ffordd o feddwl sy'n dod i'r amlwg gan y Comisiwn:-

1. Cydnabyddiaeth bod y pwysau ar feysydd awyr prysuraf y DU yn debygol o barhau i dyfu, hyd yn oed os cymerir golwg fwy ceidwadol ar y galw am hedfan yn y dyfodol. Mae hyn yn debygol o olygu bod lefel y galw yn y dyfodol yn fwy na chapasiti system meysydd awyr de-ddwyrain Lloegr.
2. Y bydd y sefyllfa lle mae'r galw yn fwy na'r capasiti yn codi hyd yn oed os cyfyngir ar y galw am hedfan yn y dyfodol er mwyn cwrdd â'r amcanion newid hinsawdd y mae'r Llywodraeth wedi deddfu arnynt.
3. Ei bod yn anodd gweld sut gallai'r farchnad ddatrys yr anghydbwysedd capasiti / galw yn ne-ddwyrain Lloegr ar ei phen ei hun.
4. Cydnabyddiaeth bod meysydd awyr rhanbarthol eisoes yn gwasanaethu eu marchnadoedd lleol yn effeithiol ond ei bod yn anodd rhagweld sut gallant amsugno'r holl alw ychwanegol, yn enwedig ac ystyried bod y dulliau sydd ar gael i'r Llywodraeth ddylanwadu ar leoliad hediadau hefyd yn hynod o gyfyngedig.¹⁵

Ac ystyried y bwlch a ragwelir rhwng galw a chapasiti, teimlwn fod swyddogaeth gref i feysydd awyr rhanbarthol ymdrin â chyfran a allai fod yn un sylweddol o'r gor-alw hwnnw. Mae hyn yn cael ei gydnabod yn Fframwaith Polisi Hedfan y DU, sy'n tynnu sylw at bwysigrwydd twf meysydd awyr y tu allan i Lundain wrth helpu i ymateb i'r twf ehangach a ragwelir yn y galw am hedfan. Mae'n cydnabod bod y ffaith bod gwasanaethau awyr uniongyrchol ar gael yn lleol yn gallu cael effaith gadarnhaol o

¹⁵ Araith Syr Howard Davies yn y Centre for London – 7 Hydref 2013.

safbwynt lleddfu'r pwysau ar feysydd awyr sy'n orlawn a lleihau'r angen i deithwyr a chludwyr nwyddau deithio i feysydd awyr mwy yn y DU sy'n bellach i ffwrdd.¹⁶

Nid meysydd awyr rhanbarthol yw'r holl ateb o reidrwydd, ond maent yn rhan bwysig o'r ateb ar ddau gyfrif pwysig:-

1. Er bod llawer o feysydd awyr rhanbarthol yn darparu gwasanaeth effeithiol i'w marchnadoedd lleol, mae llawer ohonynt hefyd yn adnoddau nad oes digon o ddefnydd arnynt, â chapasiti rhedfeydd sbâr sy'n segur. Rhaid i ystyriaeth gyfannol o'r modd yr ydym yn ymdrin â materion capasiti edrych ar ba gamau y gellir eu cymryd i wneud gwell defnydd o'r capasiti hwnnw sy'n bodoli eisoes.
2. Er ein bod yn derbyn bod y duedd i hedfan ar ei uchaf yn ne-ddwyrain Lloegr ac mai dim ond o'r meysydd awyr mwyaf y bydd rhai llwybrau awyr yn hyfyw neu'n ddeniadol yn fasnachol o bosibl, erys colled sylweddol o ddalgylchoedd rhai meysydd awyr rhanbarthol, gan gynnwys Maes Awyr Caerdydd. Mae hyn yn rhoi mwy o bwysau ar feysydd awyr sydd eisoes yn orlawn ac ar seilwaith trafnidiaeth ehangach y DU. Rhaid i fynd i'r afael â'r materion hynny ynglŷn â cholled hefyd fod yn rhan o ddull cyfannol o ymdrin â chapasiti meysydd awyr.

Hedfan a'r agenda drafnidiaeth ehangach

Ceir rhyng-berthynas agos rhwng ein huchelgeisiau ar gyfer datblygu meysydd awyr a gwasanaethau awyr a'n hagenda drafnidiaeth ehangach. Mae ystyriaeth feirniadol yn sicrhau bod ein meysydd awyr yn hawdd i'r cyhoedd sy'n teithio eu cyrraedd, drwy gyfrwng cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel a rhwydweithiau ffyrdd effeithlon. Mae ein gweledigaeth ar gyfer datblygu Ardal Fenter Sain Tathan – Maes Awyr Caerdydd yn cynnwys ei gwneud hi'n haws i deithwyr deithio i'r maes awyr ac oddi yno gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

¹⁶Fframwaith Polisi Hedfan y DU, Yr Adran Drafnidiaeth, 2013

Am y rhesymau hyn, mae gwella mynediad ar y ddaear i Faes Awyr Caerdydd yn nodwedd bwysig ar ein hagwedd integredig at drafnidiaeth a amlinellir yn ein blaenoriaethau trafnidiaeth cenedlaethol, sy'n cydnabod yr angen i wneud gwelliannau i fynediad ar y ddaear i Faes Awyr Caerdydd ar y ffyrdd a'r rheilffordd.

O safbwynt hedfan, yr ydym yn ddiweddar wedi:-

- Cyflwyno gwasanaeth bws cyflym o ansawdd uchel rhwng canol dinas Caerdydd a Maes Awyr Caerdydd i roi dewis trafnidiaeth gyhoeddus rheolaidd, cyfforddus ac effeithlon i'r cyhoedd sy'n teithio, gan gysylltu Maes Awyr Caerdydd â chanol y ddinas. Yn unol â'r bwriad, mae'r gwasanaeth yn cael ei adolygu i sicrhau ei fod yn cwrdd ag amcanion y Gweinidog. Mae'r Athro Stuart Cole eisoes wedi cychwyn ar y gwaith hwn, ac mae'n disgwyl cyflwyno adroddiad i'r Gweinidog yn fuan yn y flwyddyn newydd.
- Cyhoeddi cynlluniau i ddyblu amllder y gwasanaeth trên presennol i orsaf y Rhws (sy'n gwasanaethu Maes Awyr Caerdydd) o un trên yr awr i ddau yr awr o 2015 a gwella rhagor ar ei hygyrchedd i Faes Awyr Caerdydd.

Tra bo'r mynediad ffordd i Faes Awyr Caerdydd yn ddigonol i wasanaethu'r capasiti presennol, mae'r cynigion wedi amrywio o ffordd newydd i gyfres o fesurau uwchraddio a gwelliannau cyffyrdd i'r rhwydwaith ffyrdd presennol. Mae astudiaethau technegol wedi cael eu comisiynu yn awr i helpu i ddatblygu cynigion priffyrdd addas i wella mynediad i Ardal Fenter Maes Awyr Caerdydd–Sain Tathan, a fydd yn adeiladu ar sail gwaith ac ymgynghoriadau blaenorol. Gan weithio gyda'r awdurdod lleol, mae disgwyl adroddiadau cychwynnol yr astudiaethau yng ngwanwyn 2014.

O fewn ein hagwedd ehangach at drafnidiaeth, mae hedfan hefyd yn holl bwysig i sicrhau cysylltiadau o ansawdd da rhwng y De a'r Gogledd. Mae'r gwasanaeth awyr presennol o fewn Cymru yn darparu cludiant cyflym, effeithlon a dibynadwy rhwng gogledd a de Cymru. Mae'n ddewis amgen cyfleus a chyflym i deithio yn y car neu ar y trên ac mae'n hwyluso teithiau dwy ffordd mewn diwrnod rhwng gogledd-orllewin a

de-ddwyrain Cymru, sy'n arbennig o bwysig i deithwyr busnes sydd â'u hamser yn brin.

Yn ogystal â chefnogi symud pobl, ceir cyfle i feysydd awyr Cymru wneud cyfraniad mwy tuag at symud nwyddau. Ac ystyried eu seilwaith rhedfeydd a pha mor agos ydynt at ganolfannau busnes a phoblogaeth mawr, mae hon yn ystyriaeth arbennig i Feysydd Awyr Caerdydd a Phenarlâg Caer.

Mae cludo nwyddau drwy'r awyr yn chwarae rhan bwysig wrth gefnogi busnesau'r DU, yn enwedig y rheini sy'n ymwneud â sectorau uchel eu gwerth. Mae'n cefnogi busnesau sy'n cyflogi amcangyfrif o 39,000 o bobl yn y DU. Wrth gysylltu busnesau a defnyddwyr y DU â'r farchnad fyd-eang, mae cludo nwyddau drwy'r awyr yn holl bwysig i gefnogi globaleiddio cadwynau cyflenwi cynhyrchu.¹⁷

Ar hyn o bryd, mae maint y capasiti cludo nwyddau drwy'r awyr yn y DU yn uniongyrchol gysylltiedig â nifer y symudiadau awyrennau teithiau pell ym Maes Awyr Heathrow, a hynny oherwydd bod capasiti howld awyrennau ar hediadau pell i deithwyr yn un o'r ffactorau allweddol sy'n rheoli capasiti cludo nwyddau drwy'r awyr a bod mwyafrif y traffig hwn yn pasio drwy Faes Awyr Heathrow.¹⁸

Yn ogystal â symudiadau yn Heathrow, mae meysydd awyr East Midlands a Stansted yn bwysig ar gyfer danfoniadau cyflym dros nos i Ewrop, gan elwa yn sgil manteision poblogaeth, lleoliad a chysylltedd a gweithredu fel canolfannau ar gyfer awyrennau cludo nwyddau. Manceinion a Gatwick yw'r ddwy ganolfan allweddol bwysig arall yn y DU ar gyfer cludo nwyddau, gyda chyfuniad o awyrennau teithwyr a rhai cludo nwyddau. Mae'r pum maes awyr hyn yn gyfrifol am dros 90% o gyfanswm cludo nwyddau drwy'r awyr yn y DU.¹⁹

Mae'r lefelau hyn o symudiadau cludo nwyddau yn rhoi pwysau ychwanegol ar feysydd awyr sydd eisoes yn orlawn. Ceir cyfle posibl i Faes Awyr Caerdydd

¹⁷ Steer, Davies, Glance: Air Freight, Economic & Environmental Drivers & Impacts, Mawrth 2010

¹⁸ Steer, Davies, Glance: Air Freight, Economic & Environmental Drivers & Impacts, Mawrth 2010

¹⁹ Maes Awyr Caerdydd: Tystiolaeth i ymchwiliad Cynulliad Cenedlaethol Cymru i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012

chwarae rhan fwy dros y tymor hir o safbwynt lleddfu rhywfaint o'r pwysau hwnnw a darparu ffynhonnell ychwanegol o gapasiti cludo nwyddau drwy'r awyr.

Mae natur y farchnad cludo nwyddau drwy'r awyr a'i dibyniaeth ar ddefnyddio howld awyrennau llydan ar lwybrau awyr i deithwyr sy'n bodoli eisoes yn golygu bod gofyn am argaeledd llwybrau awyr a gwasanaethau teithwyr. Ni ellir gwahanu strategaeth ar gyfer cludo nwyddau yn yr awyr yn llwyr, felly, oddi wrth strategaeth ar gyfer cynyddu nifer y teithwyr awyr. Tra bydd y rheolwyr newydd ym Maes Awyr Caerdydd yn mynd ati i drafod â chludwyr a chwmnïau hedfan rhyngwladol â'r nod o gynyddu niferoedd teithwyr a chapasiti cludo nwyddau, byddwn yn parhau i archwilio opsiynau ar gyfer gwell cysylltiadau seilwaith â safle'r maes awyr er mwyn hwyluso'r symudiadau teithwyr a chludo nwyddau hynny.

Crynodeb

Mae tair elfen y diwydiant awyrennau yng Nghymru – yn gyntaf, meysydd awyr a gwasanaethau awyr; yn ail, adeiladu ar sail cryfderau'r sector awyrofod yng Nghymru; ac, yn drydydd, y rhyng-berthynas rhwng y meysydd awyr a'r gwasanaethau awyr hynny a dulliau eraill o drafnidiaeth – oll yn cael eu cydnabod yn y ddogfen hon fel rhai sydd o'r pwysigrwydd pennaf i'r gallu i gystadlu'n economaidd ar hyn o bryd ac i ffyniant economaidd i'r dyfodol.

O'u hystyried ynghyd, gall y rhain gyfrannu at dwf mewn cyfleoedd cyflogaeth o ansawdd; galluogi twristiaeth, mewnfuddsoddi a chysylltedd masnach; a chryfhau clwstwr awyrofod sydd eisoes ar ei dwf. Mae'r ddogfen hon yn darparu'r fframwaith ar gyfer cyflwyno'r camau gweithredu a fydd yn help i wireddu'r uchelgeisiau hynny.