

# A Blueprint for Cardiff Airport

## Vision for Growth

*Ambition, Action, Achievement*

June 2013



# Executive Summary

---

*“It’s not about the airport, it’s about the airlines”*

*Flybe, 3 May 2013*

Welsh Conservatives believe that a thriving international airport is essential in order for Wales to compete on the global stage. However, Cardiff Airport is struggling to contend with falling passenger numbers, a lack of route options and poor infrastructure presenting significant challenges.

The Welsh Government purchased Cardiff Airport in March 2013 for £52million. The purchase cost each taxpayer in Wales £38.50. Having committed to government intervention, it is essential that a clear and comprehensive strategy for the airport is implemented as soon as possible. Welsh Conservatives believe that an effective strategy for growth must be in place for the airport to thrive as an international hub.

This document outlines Welsh Conservative proposals for Cardiff Airport which is comprised of a long term and short term strategy. The long term strategy would look to return Cardiff Airport to private ownership. The strategy would aim to ensure an economic dividend to every Welsh taxpayer (who contributed to the original purchase) and would also commit to surface infrastructure investment. In the short term, we propose five measures that would increase the airport’s value. These measures will also increase passenger numbers and deliver profits for the airport.

- **Airlines** – This proposal aims to support the relationship between airlines and Cardiff Airport. We would encourage the appointment of a key player in the airline sector as an ‘Airlines’ Director’ who would promote the airport to the airlines as viable and profitable.
- **Air Passenger Duty (APD)** – If devolved we would consult on the best way of reducing APD to lower prices and improve the competitiveness of the airport. This would also attract new airlines and therefore new routes.

- **Marketing** - An effective international marketing campaign targeting specific countries is required. Promoting Cardiff Airport as the 'gateway to Wales' is vital in emerging tourism markets such as China.
- **Infrastructure** - A short term response to the infrastructure problems needs to be implemented alongside considerations for longer term solutions. We support the improvement of the X91 service from Cardiff City Centre to Cardiff Airport, increasing the bus service to at least twice an hour at peak time.
- **Freight** - between 2008 and 2010 Cardiff Airport lost 98% of its air freight trade. We need to restore this trade by offering competitive prices, and helping local, regional and international businesses work with the airport in the transfer of their freight to the benefit of the Welsh economy.

# Contents

---

<b>Introduction</b>	4
<b>Chapter 1: Current Challenges</b>	5
Passenger Number	5
Infrastructure	8
Marketing	11
<b>Chapter 2: Case Studies</b>	14
Bristol Airport	14
Liverpool John Lennon	15
Southampton	16
Airports- South East England	17
<b>Chapter 3: Long Term Strategy</b>	19
<b>Chapter 4: A Five Point Plan for Growth</b>	22
The role of airlines	23
Air Passenger Duty	25
Marketing	31
Infrastructure	35
Freight	37
<b>Conclusion</b>	40
<b>Bibliography</b>	43

# Introduction

---

Connectivity is essential for economic development and a thriving international airport must be at the heart of a strategy for growth. Wales needs a successful airport in order to remain regionally and globally competitive. Cardiff Airport has the potential to boost the Welsh economy through tourism, business and inward investment, as well as being a symbol of prestige for Wales on the international stage.

Cardiff Airport is Wales' only international airport and is suffering from low passenger numbers, limited route options and poor accessibility. Cardiff Airport served 994,885<sup>1</sup> passengers last year; this is dramatically below its 2007 levels when passenger numbers peaked at 2.2 million.<sup>2</sup> These passenger numbers are a clear indicator that Cardiff Airport is struggling to remain competitive.

The Welsh Government purchased Cardiff Airport for £52m on the 27 March 2013. While the Government's purchase of the airport itself is questionable, we believe that there is now a key opportunity for a genuine debate on how the airport can compete not just regionally, but on a global scale.

In the long term we believe there is a case for selling Cardiff Airport back into private ownership, putting the profits back into the pockets of the taxpayer and investing in surface infrastructure. This document outlines the Welsh Conservative vision for Cardiff Airport. We believe that Cardiff Airport has the potential to act as the precedent for a successful aviation policy for the whole of Wales.

---

<sup>1</sup> CAA. *Provisional CAA Airport Statistics*, 2013.

<sup>2</sup> CAA. *Airport Statistics*, 2008.

# Chapter 1: Current challenges

---

## Passenger Numbers

Provisional figures from the Civil Aviation Authority (CAA) show the 2013 Cardiff Airport passenger numbers to be 994,885<sup>3</sup>, a 14.9% fall since 2012, and the first time passenger numbers have dropped below one million in the last 15 years. Cardiff Airport is suffering from a consistent decline in passenger numbers, as shown in figure 1. This is in stark contrast to the rise in passenger numbers of its main competitor, Bristol Airport.

Figure 1- Passenger numbers for Cardiff and Bristol Airport<sup>4</sup>

Year	Cardiff Airport (m)	Bristol Airport (m)
2000	1.51	2.14
2001	1.54	2.69
2002	1.42	3.44
2003	1.91	3.91
2004	1.88	4.64
2005	1.77	5.23
2006	2.02	5.75
2007	2.11	5.92
2008	1.99	6.26
2009	1.63	5.64
2010	1.4	5.74
2011	1.22	5.78
2012	1.01	5.92
2013	<b>0.9*</b>	<b>5.92*</b>

(\* = provisional)

---

<sup>3</sup> CAA. *Provisional CCA Airport statistics*, 2013.

<sup>4</sup> *Ibid.*

According to evidence given by Cardiff Airport to the National Assembly for Wales' Enterprise and Business Committee inquiry into Welsh ports and airports, the declining figures are largely due to the withdrawal of Bmibaby and Cardiff Airport's failure to attract another low cost airline.<sup>5</sup>

Cardiff Airport only serves approximately 45% of the demand for air travel in South Wales.<sup>6</sup> This demonstrates the problems of overlapping catchment areas, with large passenger leakage to Bristol and London airports. To illustrate the point further, 15% of Bristol Airport's passengers are of Welsh origin or destined for Wales.<sup>7</sup>

This is a significant problem going forward for Cardiff Airport. It is clear they cannot compete with Bristol and London Airports as is stands, but one in three passengers travelling to other airports over Cardiff fly to destinations already served directly by Cardiff Airport.<sup>8</sup> This fact poses the question, how can Cardiff compete?

---

<sup>5</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

<sup>6</sup> *Cardiff Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

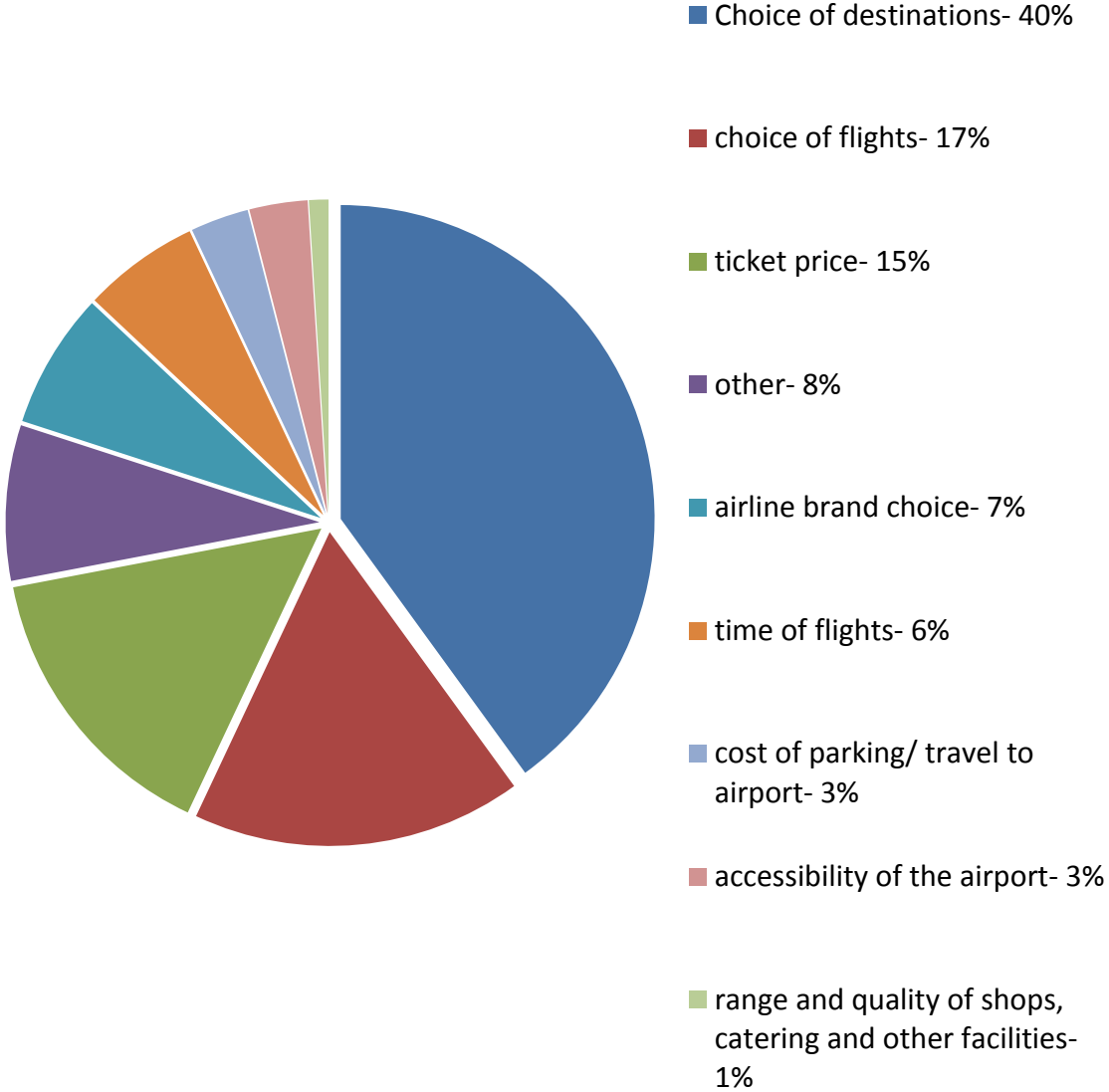
<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *Ibid.*



Cardiff Airport’s evidence to the Assembly inquiry included CAA statistics on passenger reasons for not flying from Cardiff. The results are displayed as figure 1.1.

Figure 1.1- reasons for passengers not using Cardiff Airport



(Source: Cardiff Airport)

With choice of destination clearly being the fundamental reason passengers are not flying from Cardiff, it is clear that more needs to be done to improve route options out of Cardiff.

## Infrastructure

Good infrastructure and ease of access are vital to the long term success of an airport. Efficient and effective transport links have been the key to success in several airports, for example Southampton (as shown on page 16). Cardiff Airport's location in Rhoose, 13.5 miles from Cardiff city centre further highlights the case for efficient transport links, which are currently lacking.

Cardiff Airport statistics show surface access to Cardiff Airport is predominantly car based at 73%, with 9% accessing the airport by bus or coach and train access at 2%.<sup>9</sup> In all three options access is not ideal. Cardiff Airport's 2006 Master Plan cited surface access as key to the airport's development and growth,<sup>10</sup> yet since 2006 no major development has been undertaken.

Road access may be used primarily by passengers travelling to and from Cardiff Airport; however there are limitations in its current state. The airport is 10 miles from a motorway along multiple A roads including the A4226 Five Mile Lane. There are numerous problems with this route as identified by the Welsh Government's consultation on access to the airport, published in 2008. These include poor accessibility, unreliable journey times during peak hours, environmental degradation, poor safety records and high car dependence.<sup>11</sup> Plans for the development of the surface access via road have been mooted since before 2000 and were developed further under a Government consultation in 2008.<sup>12</sup>

The Government's consultation identified three options for road improvements which would aim to improve accessibility and congestion in terms of road based surface access for Cardiff Airport. The three options were:

- Corridor A: M4 J33, A4232(T), A4050 and A4226 (Five Mile Lane) – based upon improvements to the existing route.
- Corridor B: M4 J33, A4232(T), A48, A4226 (Five Mile Lane) – an improvement to an alternative route to the airport.

---

<sup>9</sup> CAA. *Airport Statistics*, 2008.

<sup>10</sup> *Cardiff International Airport. Response to the Government White Paper on the future of aviation*, 2006, p33.

<sup>11</sup> *Welsh Assembly Government. Cardiff International Airport and Culverhouse Cross Access Improvements*, 2008.

<sup>12</sup> *Ibid.*

- Corridor C: M4 J34 and A4226- included a western bypass of Culverhouse Cross.

The 2010 National Transport Plan rejected the proposals due to their cost and recommended safety improvements to Five Mile Lane and improvements to public transport.<sup>13</sup> At the time, estimates from the then Deputy First Minister, Ieuan Wyn Jones AM, in correspondence with the Welsh Conservative Assembly Member, Andrew RT Davies, put costs for each proposed corridor at between £80m and £135m.<sup>14</sup>

A rail link currently connects Rhoose Cardiff International Airport station to Cardiff Central and Bridgend. This operates Monday to Saturday hourly from Cardiff Central and back between the hours of 5:41 and 23:45, and two hourly on a Sunday between 8:41 and 22:06.<sup>15</sup> The station is around five to ten minutes' drive from the airport. The 905 shuttle bus is provided by New Adventure Travel between the Airport and Rhoose train station which operates hourly between 5:45 and 23:23 Monday to Saturday, and 8:45 to 22:23 on a Sunday. The cost of this shuttle bus to operate is £378.34 per day with on-board revenue (£1 per passenger on a single journey) offset against this cost.<sup>16</sup> The route runs at an operational loss with a contractual £15,000 per annum subsidy from the Vale of Glamorgan Council and the remainder from the Welsh Government, which will have amounted to around £122,337.42 for the last financial year<sup>17</sup>. The X91 bus route operated by Cardiff Bus also runs directly from Cardiff City Centre, but only every two hours.

The rail/bus transfer route is not comparable to links and connectivity of rival airports. Bristol Airport operates a Bristol Flyer service from Bristol Temple Meads train station to Bristol Airport that operates every ten minutes at peak time, day and night.<sup>18</sup> The airport itself is also making significant contributions to schemes to improve surface access to the Airport, including a contribution to the £244m cost for five major transport schemes in the Bristol area.<sup>19</sup>

---

<sup>13</sup> *Welsh Assembly Government. 2010. National Transport Plan.*

<sup>14</sup> *UK Airport News. Cardiff Airport road could cost £135m, 16 August 2008.*

<sup>15</sup> *Arriva Trains Wales figures.*

<sup>16</sup> *Vale of Glamorgan Council figures.*

<sup>17</sup> *Answer to Written Assembly Question 64693, 10<sup>th</sup> May 2013.*

<sup>18</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

<sup>19</sup> *Bristol Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012, p7.*

The 2010 National Transport Plan proposed an express bus service between Cardiff and Cardiff Airport,<sup>20</sup> however in the December 2011 reprioritisation of the National Transport Plan, the priority of an express bus service was downgraded to “beyond 2015”.<sup>21</sup>

Rail development suggestions from the Vale of Glamorgan Council, for a new rail line have been touted and were reinforced by Professor Stuart Cole, Emeritus Professor of Transport at the University of South Wales. This was through evidence to the Inquiry into ports and airports in 2012. He stated that two or three trains an hour directly to the airport would “provide a much better link into Cardiff Airport and would be a potential attraction for inward flights by new airlines”.<sup>22</sup> Rail is advantageous as it can facilitate the mass movement of people in one train. As an indicator of cost, £40m was recently awarded for the electrification of over 50km of railway in England.<sup>23</sup> However, no exact calculation of cost has been made for an imminent upgrade of rail services to Cardiff Airport. The plans for a Cardiff City Region Metro include a tram line to Cardiff Airport, but any proposed date of completion is estimated at 2025.<sup>24</sup>

Surface access and infrastructure limit the success and growth of Cardiff Airport as a competitive business. Nevertheless, infrastructure investment has to be in parallel with the development of new routes and an increase in airline passengers. There has to be a visible demand to incentivise an investment of this size. The inquiry into ports and airports stated that the relationship between public transport and generating more air traffic was very much a ‘chicken and egg’ scenario.<sup>25</sup>

Whilst surface infrastructure investment around the airport is clearly important, road and rail are costly developments which we believe are best placed as long term investments.

---

<sup>20</sup> *Welsh Assembly Government. National Transport Plan, 2010.*

<sup>21</sup> *Welsh Government. Prioritised National Transport Plan, 2011, p5.*

<sup>22</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012, p24*

<sup>23</sup> *Network Rail Figures.*

<sup>24</sup> *Barry, M. A Cardiff City Region Metro, 2013.*

<sup>25</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012, p24.*

# Marketing

Tourism and tourism expenditure is key to the economic contribution of a thriving airport. With a total of 1.01 million passengers passing through Cardiff Airport in 2012, estimates state that approximately 24% of these were inbound passengers to Wales, of which 61% were foreign and 39% domestic flights.<sup>26</sup>

Inbound tourism brings tourist expenditure to Wales which directly benefits the economy. York Aviation’s supporting document for the Welsh Government’s purchase of Cardiff Airport calculates that the 2012 inbound passengers of Cardiff Airport injected around £36 million into the economy, supporting £11.9 million in GVA and 350 jobs.<sup>27</sup> Using CAA passenger forecasts, the impact on the Welsh economy would increase year on year, as demonstrated in figure 1.3.

*Figure 1.3- Tourism GVA and employment impact at Cardiff Airport*

Tourism impact of Cardiff Airport						
	2012	2017	2022	2027	2032	2037
GVA (m)	£12	£24	£28	£32	£34	£38
Employment	350	650	700	750	800	850

(Source: York Aviation)

These projections encourage airport investment including infrastructure investment, tourism strategies and campaigns. York Aviation estimate inward spending at around £291 per head,<sup>28</sup> however to make these projections a reality Cardiff has to sustain and increase its incoming passenger numbers.

Tourism is just one aspect of inward investment facilitated by Cardiff Airport. The development of the business sector’s link with Cardiff Airport can also facilitate inward investment. The established Welsh

<sup>26</sup> York Aviation. *Economic Impact of Cardiff Airport*, 2013.  
<sup>27</sup> *Ibid*, Page 3  
<sup>28</sup> York Aviation figures, from conversation May 2013.

Enterprise Zones aim to create a financial sector in Cardiff.<sup>29</sup> The airport could be central to this if marketed properly which would in itself create a drive for further increased connectivity.

Current marketing strategies for Wales targeted abroad include a £3.1m television campaign aired in the UK, Republic of Ireland and in Catalonia targeting an age group of 45+.<sup>30</sup> Radio advertisements were also broadcast throughout 2012 on Classic FM, and in 2013 print advertisements were undertaken in 11 publications.<sup>31</sup>

Advertising is an essential element of a successful marketing strategy. The current advertising is mainly domestic, and we therefore believe that a more effective international strategy should be introduced.

In April 2013 it was announced that the Welsh Government plans to invest £500,000 in art and multimedia installations in the inbound areas of the airport.<sup>32</sup> May 2013 saw the inaugural flight of Cardiff's new Lufthansa route to Dusseldorf.<sup>33</sup> This will now fly weekly, on a Saturday. The Welsh Government's statement on this confirmed Germany had been identified as a key tourist market as part of a wider tourism strategy for Wales.<sup>34</sup>

The Welsh Government has recently announced investment into art and media and the development of a new route in Germany. These actions are merely scratching the surface of a far greater problem. Welsh art and multimedia is important, however the installation of this in the arrivals areas at Cardiff Airport will not serve to maximise the marketing potential Welsh art could have outside of the airport, in terms of attracting passengers to the airport itself.

While new links to Germany are important given the German tourist market in Wales, there is an apparent lack of urgency regarding the publication of the new wider tourism strategy, especially the recognition of a tourist marketing strategy with an increased emphasis on aviation through Cardiff Airport.

---

<sup>29</sup> *Welsh Government. Enterprise Zones, 2013.*

<sup>30</sup> *Information further to Written Assembly Questions 62300-62305, 28 February 2013.*

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Cardiff Airport. Airport revamp will give travellers a brighter welcome to Wales, 26 April 2013.*

<sup>33</sup> *Welsh Government. Inaugural flight of new Dusseldorf-Cardiff Lufthansa route, 2 May 2013.*

<sup>34</sup> *Ibid.*

We agree that celebrating Welsh art and culture is useful in marketing Wales in any capacity, however we feel that this investment could have been used more effectively to attract customers and airlines to the airport.

# Chapter 2: Case Studies

---

## Bristol Airport

Bristol Airport is an excellent case study due to its proximity to Cardiff Airport at just over 60 miles. This means they serve similar catchment areas with 15% of Bristol air passengers having origin or destination in Wales.<sup>35</sup>

Prior to 2000 Bristol Airport underperformed and underserved its general catchment area of South West England and South Wales. The airport suffered from high fares and limited services, not unlike the current constraints on Cardiff Airport.

Investment in infrastructure was the key to kick starting the regeneration of Bristol Airport in the late 1990s, removing the capacity constraints and installing a Category 3 all-weather landing system reducing risks of diversions in bad weather.

The low cost airline, Go, established its base at Bristol Airport in 2001. A strong increase in passenger numbers continued with Easyjets' acquisition of Go in 2002.<sup>36</sup> Bristol is Easyjet's second biggest base after Gatwick. Ryanair established a base in Bristol in 2007.

As well as low cost airlines, Bristol offers an array of other airlines and niche operators from Air France to Isles of Scilly Skybus. The wide range of options available at Bristol was also fundamental to its regeneration.

Flights are currently available from Bristol to 103 destinations across 29 different countries. In 2011 Bristol Airport handled 5.77m passengers.<sup>37</sup> Cardiff in contrast flies to approximately 42 destinations (although not all weekly, or even monthly) across ten different countries.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> *Bristol Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

<sup>36</sup> *CAA. Airport Statistics, 2012.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> *Cardiff Airport Figures, accessed 21 May 2013.*



## **Infrastructure**

Bristol Airport offers coach journeys between Cardiff and Bristol Temple Meads at a time of one hour. The connection to the Bristol Flyer express can be made at Bristol Coach Station. There is also the train service between Cardiff and Bristol Airport via Bristol Temple Meads, which has a journey time of one and a half hours.

The on-going development of five major transport schemes, with a total investment of £244m within the Bristol area, will further improve accessibility. Bristol Airport is making a significant financial contribution to these schemes which will serve to improve its surface access arrangements.

### **Liverpool John Lennon Airport**

In the last 10 years Liverpool John Lennon Airport represents one of the fastest growing airports citing their 2012 annual passenger turnover as 4,452,886. This is largely due to an injection of EU Objective One funding of over £100m. With an increased variety of routes, John Lennon Airport also offers a variety of destinations to the important North West catchment area.

In conjunction with the £100m of investment, new airlines were encouraged to fly from John Lennon Airport. In 1997, the airport served just three destinations. In 2007, this had increased to over 60.

In their 'Master Plan' document, produced as a requirement by every airport of the UK Government's White Paper on 'The Future of Air Transport', Liverpool John Lennon outlined their existing development and their plans to develop further in the future. Interestingly, the authors of this Master Plan for Liverpool John Lennon included a steering group featuring Network Rail, the Highways Agency and many local City and County Councils.

John Lennon Airport have previously focused on forging links with European cities, however in 2007 the airport began offering transatlantic flights to New York and Toronto.

John Lennon Airport also benefits from its branding and marketing which capitalises on the airport's location with one of its most famous exports, John Lennon of the Beatles.

## **Infrastructure**

Liverpool John Lennon Airport has excellent transport links with high quality dual carriageway access to the motorway. It is served by rail via Liverpool South Parkway, which is on the Liverpool to London line, and is within 20 km of Seaforth deep sea Container Terminal and freight ferry terminals to Ireland. There is also a frequent bus service to the main railway station and to Liverpool and Manchester city centres

### **Southampton International Airport**

Southampton Airport demonstrates the positive impact of infrastructure development.

Southampton Airport was purchased by Heathrow Airport Holdings Ltd. (formerly BAA) in 1990. Heathrow Airport Holdings Ltd. now own five airports in the UK. With 1.69 million passengers using the airport in 2012, Southampton Airport is the 18<sup>th</sup> busiest airport in the UK, serving 44 destinations.

Since 2004, Southampton Airport has seen £80m worth of investment with an additional £7m given in 2010. Some of this investment focussed on accessibility, with a £2m footbridge with lift access added to the airport making the airport easier to access by rail passengers with luggage, small children or reduced mobility. This £2m was delivered in part by South West Trains.

## **Infrastructure**

Southampton Airport has its own rail station with regular trains to different parts of the country, including Southampton City Centre, which can be reached in 7 minutes and London in just over an hour. A bus service also operates every 15 to 20 minutes between the airport, city centre, the waterfront and university campus.

## Airports – South East England

London's five main airports serve more passengers than any other city in the world<sup>39</sup> and are forecast to be at 90% capacity in 2020 and almost completely full by around 2030<sup>40</sup>. This situation has initiated a debate on how to develop UK aviation policy.

***“Heathrow is operating at 98 per cent of its runway capacity, and has consistently done so over the past decade”.***<sup>41</sup>

*Civil Aviation Authority, Airport Market Power Assessments, 2012*

The UK Government established the Airport Commission chaired by Sir Howard Davies in November 2012 to examine the future of aviation in the UK. This Commission stated that it will examine the case for Cardiff becoming Heathrow's 'sixth terminal'. Whilst the Davies Commission is not due to report back until 2015, there is potentially a strong case for Cardiff Airport as Heathrow's sixth terminal.

The most efficient and cost effective method to relieve the capacity issues in the South East would be to utilise existing airport infrastructure. Cardiff has the necessary infrastructure to become a world class airport, most notably with no capacity constraints in terms of passenger numbers and a long runway that can support long haul carriers<sup>42</sup>. Some extension and development would be required, but this can be facilitated, unlike at other airports where runway extension is not viable. Furthermore the current terminal facility at Cardiff has capacity for three million passengers annually, meaning that no immediate expansion would be required.

Cardiff Airport has an advantageous location close to the M4 and Cardiff City Centre. In July 2012, the UK Government announced the electrification of the Great Western Main Line (GWML) between Cardiff and Swansea, completing the full electrification of the GWML from Paddington at a cost of £600 million. The UK Government has also committed to a new £500 million rail link to Heathrow which will mean from 2021 travellers to Heathrow will no longer need to travel via Paddington. This will cut journey times from South Wales by up to 30

---

<sup>39</sup> Airport Commission. *Discussion Paper 4: Airport Operational Models*, 16 May 2013, p38.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> CAA. *Airport Market Power Assessments, 2012.*

<sup>42</sup> Cardiff Airport. *Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

minutes<sup>43</sup>. These two developments will improve Cardiff's connectivity and ensure that Wales and Heathrow have a strong transport network.

It is important that the benefits of developing Cardiff as a sixth terminal are examined and we believe the Welsh Government must support the Airport Commission in their consideration of these plans. Nevertheless, the Commission will not report back until after the 2015 General Election and it is important that efforts are taken immediately to support the airport. The strategy in this document provides a clear, short term plan supported by long term aspirations. Whether Cardiff is seriously considered as a sixth terminal is important, however supporting Cardiff as a strong regional airport must be a priority.

---

<sup>43</sup> *BBC News, 12 July 2012.*

## Chapter 3: Long Term Strategy

---

**Welsh Conservatives believe that Cardiff Airport should be returned to the private sector. Each taxpayer in Wales paid £38.50 for the original investment in Cardiff Airport under the Welsh Government's purchase of the Airport in March 2013. We believe that this investment should be returned to Welsh taxpayers.**

The long term aim of our regeneration of Cardiff Airport is to sell the airport to a private company at a profit and deliver the profit from the sale, back into the pockets of the Welsh taxpayer who contributed to the original purchase. We feel that this is the best way to ensure the taxpayer a direct return on their investment, and to recoup the investment a Welsh Conservative Government will put into the airport.

Our vision is to ensure that Cardiff Airport can once again generate enough profit to be seen as a viable business investment. We are also conscious of the need in the longer term for infrastructure investment around the airport which will facilitate better links and ease of access, encouraging further growth.

The taxpayer could benefit from the sale of the airport either directly in the form of a rebate or through investment in key services. If we were to return the profit from the sale to the taxpayer we would consult with the UK Government on the best method of administration.

The key aspect of the long term strategy is to increase the value of the airport. We have set a realistic target of £208 million, four times what the Welsh Government paid. Cardiff has huge potential to tap into new markets with sound airport infrastructure, including a runway with the potential to offer long haul flights, as well as our commitment to invest.

The profit from the sale should therefore be split between the taxpayer, who will receive a return on their investment, and infrastructure investment to tackle ease of access at the airport.

These options are shown in real terms under three different profit margins. These profit margins show the taxpayer's return if the potential sale price doubled, tripled or quadrupled their original

investment, and a Welsh Conservative Government's commitment to infrastructure investment. The figures outlined below are estimates based on the initial purchase figures released by the Welsh Government in March 2013.

The number of Welsh taxpayers for the tax year 2012-3 was 1,350,000<sup>44</sup>. Any calculations referring to the Welsh taxpayer have used this figure.

Figure 3.1 demonstrates the amount of commitment we would make to infrastructure investment, and the amount of return the Welsh taxpayer would see if any profits generated from a sale of Cardiff Airport were to be divided between infrastructural investment and a dividend to the taxpayer.

- If we were able to quadruple the value of Cardiff Airport in a sale to a private company, this would see a sale worth £208m. Half of this, £104m would be directly invested in infrastructure around the airport. The other £104m would be presented as a return to the Welsh taxpayer, amounting to £77.04 per person; double their original 2013 investment.
- If we were able to triple the value of the Airport, amounting to a sale worth £156m, we would under this spending model invest £78m into the infrastructure of the surrounding region, and £78m into the taxpayer's pocket, amounting to £57.78 per person.
- If we were able to double the value of the airport in a sale, £52 million would be invested in infrastructure and each taxpayer would receive £38.52, their original investment.

---

<sup>44</sup> *Commission on Devolution in Wales*, November 2012, p.162.

*Figure 3.1- half of profits go to taxpayer, half for infrastructure investment*

Projected sale value	Dividend to taxpayer (total)	Dividend to Welsh taxpayer (per person)	Value of commitment of infrastructural investment
£104 million	£52 million	<b>£38.52</b>	<b>£52 million</b>
£156 million	£78 million	<b>£57.78</b>	<b>£78 million</b>
£208 million	£104 million	<b>£77.04</b>	<b>£104 million</b>

Equally splitting the profits from the sale is just one idea for the airport going forward, however a Welsh Conservative Government would commit to returning the £38.50 that every taxpayer in Wales paid in March 2013.

This is not only an appealing option for the taxpayer as we would increase their original investment, but a commitment to infrastructure investment would also be attractive to private businesses looking to invest in the airport. With this money, we would be committed to supporting and developing the airport and the infrastructural links surrounding it beyond the point of privatisation. It is essential that Government works with the private sector to deliver growth for Cardiff Airport.

## Chapter 4: Five point plan for growth

---

This Chapter will detail our short term strategy for Cardiff Airport which will be crucial in reaching our long term aim as outlined in Chapter 3. The short term strategy is detailed as a five point plan for growth. This five point plan forms a cohesive strategy utilising a variety of tools ensuring that the challenges facing Cardiff Airport are overcome. It is important to note that each element has an equal weight and will play a crucial part in developing Cardiff Airport.

In the production of this document, we have consulted with a wide range of stakeholders, from the airport itself to aviation experts and transport economists. Crucially we also liaised with airlines, one currently operating in the Airport and one not operating in Wales.

**Wizz Air** - We communicated with Central and Eastern Europe's largest airline Wizz Air, who operate a significant number of flights to the UK, however are not currently operating in Cardiff. We asked them specifically what key criteria they used when assessing which airports to operate from. They specified low airport costs, an attractive catchment area and efficient airport facilities.

**Flybe** - We also conversed with Flybe, Cardiff's biggest airline, and asked them what attracted them to Cardiff. A spokesperson for Flybe said that the regional aspect of Cardiff Airport attracted them.

***“Flybe is the biggest regional airline in the UK and Cardiff is an important regional hub, therefore it was beneficial to engage with the regional market of South Wales”<sup>45</sup>.***

They also felt that there was a gap in the market at their point of entry for regional and domestic flights, and crucially, that the market was present for these flights.

From interacting with key players in the airport and airline market we understood that while the vision for growth for Cardiff Airport is a substantive project; there are both short term and long term strategies that can be put in place.

---

<sup>45</sup> *Flybe Briefing*, from conversation 3 May 2013.



## Point 1 – The role of Airlines

The airport itself is not the answer. It is the airlines that make the airport successful, yet many people believe this has been previously overlooked. Indeed, everyone contacted agreed that airlines were fundamental to the regeneration of Cardiff Airport. As a spokesperson for Flybe emphasised:

***“It’s not about the airport, it’s about the airlines”.***<sup>46</sup>

Cardiff Airport is very much a business and should be treated as such with a large focus on consumers; these are not just passengers, but the airlines themselves.

Any lever to enhance competitiveness needs to go hand in hand with a strategy for developing the airport. While we appreciate the efforts of the Welsh Government in their recent task force, it is an oversight that no representative of a commercial airline has been involved in either the airport’s management or attended a meeting of the task force. The confidence of the airport and its passengers would be increased by endorsements from big names in the airline business on an international scale, improving promotion and links for the airport across the world.

We would encourage the airport to appoint a key player from the airlines industry to the airport’s managerial board. This position would be charged with promoting and representing the airport on the international stage, creating a new position of ‘Airlines’ Director’. This individual would also work with other managerial staff in the airport encouraging discussion between the airport and airlines.

Attracting more destinations and airlines has to be the priority going forward for the airport and by creating an ‘Airlines’ Director’ there is an opportunity to engage with airlines and promote Cardiff as a viable destination.

---

<sup>46</sup> Flybe Briefing, from conversation 3 May 2013.

The increased role of airlines would also aid a specific business plan for Cardiff Airport in regards to targeting markets for growth. Cardiff Airport's catchment area has a GDP per head 24% lower than Bristol Airport's catchment area.<sup>47</sup> This means that low and competitive prices are vital to increasing passenger numbers.

Cardiff Airport needs to look at attracting low cost airlines to create a low cost market that will retain the passengers currently being lost to Bristol and London airports. An 'Airlines' Director', would be able to promote Cardiff to other airlines, creating confidence and interest from low cost carriers.

An 'Airlines' Director' would also be effective in the business community in terms of promotion and networking. This would encourage the business network to use Cardiff Airport, and with the help of a reward system (outlined in Point 3), encourage a network of regular business passengers. This network would be attractive to airlines with a business based customer profile and, with the help of an 'Airlines' Director', engage with new airlines and routes for Cardiff Airport.

---

<sup>47</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

## Point 2 – Air Passenger Duty (APD)

All airlines agree that cost is a central factor when looking at airport location. Cardiff Airport needs to demonstrate competitive costs to attract airlines and retain them. This is why in the short term we would place an emphasis on ensuring that increasing costs for airlines would be tackled.

Cardiff can compete with airports like Bristol. Its catchment area could grow, connectivity could be improved easily, and its capacity is non-restrictive. This cannot happen however, unless costs for airlines are reduced.

As part of our strategy of short term measures for increasing passenger numbers and route options, we have examined the potential for using air passenger duty as a lever for increasing the competitiveness of Cardiff Airport, in the event of its devolution following the recommendations from the Silk Commission<sup>48</sup>. This would reduce initial costs to airlines, creating the potential for attracting more airlines into the airport and increasing route options as a result. As Flybe stated:

***“Airlines must be supported effectively and owners therefore should address key issues such as costs associated with charges, efficiency, access to the airport and tax, in particular Air Passenger Duty which could be used to support domestic routes”.***<sup>49</sup>

### Context

APD is a duty on passengers on aircraft from UK airports, recently extended to all passengers carried on board an aircraft of 5.7 tonnes or more. The total UK revenue in the 2011-12 period was £2.6 billion. The 2012-3 revenue is estimated to be around £2.8 billion.<sup>50</sup> APD is charged as shown in figure 4.1. APD is calculated according to the number of miles flown by passengers, in four bands.

---

<sup>48</sup> *Commission on Devolution in Wales*, November 2012, p70.

<sup>49</sup> *Flybe Briefing*, 3 May 2013.

<sup>50</sup> *Office for Budget Responsibility. Economic and Fiscal Outlook*, 2013.

Figure 4.1- Current bands for APD

Bands	Reduced Rate			Standard Rates			Higher Rate
	1/4/11	1/4/12	1/4/13	1/4/11	1/4/12	1/4/13	1/4/13
Band A (0-2,000)	£12	£13	£13	£24	£26	£26	£52
Band B (2,001-4,000)	£60	£65	£67	£120	£130	£134	£268
Band C (4,001-6,000)	£75	£81	£83	£150	£162	£166	£332
Band D (over 6,000)	£85	£92	£94	£170	£184	£188	£376

(Source: HM Revenue and Customs)

Within this, Welsh revenues of APD as a contribution to the UK total are not fully known due to airlines delivering their takings of APD as a lump sum to the UK Treasury. However, there are estimates of APD, and while not exact, provide an indication of the size of the contribution Wales makes to UK APD.

The Silk Commission Part 1 estimated that Wales' contribution to UK APD was around £7.5 million or 0.35%.<sup>51</sup> Cardiff Airport's evidence to the Silk Commission estimated about £8 million contribution from Welsh aviation to UK wide APD revenues of £2.6billion.<sup>52</sup>

As outlined in previous chapters, Cardiff Airport's declining passenger numbers and problems with accessibility limit its ability to compete, even on a regional scale. Cardiff is the only commercial airport operating in Wales whose passengers pay APD. APD as a result of both these factors provides an interesting lever that could be used to attract airlines, new routes and passengers.

## Northern Ireland

At the end of 2011, the Northern Ireland executive announced that the APD for passengers travelling on direct long haul flights departing from Northern Ireland would be reduced to that of the lowest rate. From 1 January 2013 APD was devolved to the Northern Ireland Government

<sup>51</sup> *Commission on Devolution in Wales*, November 2012, p67.

<sup>52</sup> *Ibid*, p68.

and set to £0.<sup>53</sup> This was put into place to maintain Northern Ireland’s link to North America within a competitive market.

The cost of this policy has been calculated by HM Revenue and Customs as minor for 2011-12 and 2012-3 and at a loss of £5m per year until their last forecast of 2016-7, as shown in figure 4.2.

*Figure 4.2- HMRC calculations for cost of NI APD*

	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Exchequer Impact (£m)	negligible	negligible	-5	-5	-5	-5

(Source: HM Revenue and Customs)

HMRC also projected a small increase in passenger numbers, which would initially offset the cost of the measure, making it negligible.

The effects of the devolution and removal of APD that came into place on the 1 January 2013 are yet to be officially released, but Northern Ireland’s change to APD administration in 2011 provides a good example of APD change for regional benefit and gain, at an offset impact for the Treasury.

**APD and Wales**

UK APD is considered to be high. In comparison, Ireland currently charges a flat rate of €3 per passenger.<sup>54</sup> Germany introduced a form of APD in 2011, which charges around €8 for passengers flying short haul.<sup>55</sup>

We believe this, and the evidence seen from Northern Ireland, builds a case for a policy lever to be introduced to enable Wales to maximise its benefit from APD. We believe this is an important area of discussion and have outlined three possible options for APD which are detailed below.

<sup>53</sup> HM Revenue and Customs. Northern Ireland rates, 2013  
<sup>54</sup> Irish Tax and Customs Figures.  
<sup>55</sup> German Federal Ministry of Finance Figure.

## **Option 1 – Creating a new band for domestic and short haul travel**

Currently, APD in the UK is calculated according distance in four bands. The lowest cost is 'Band A' which includes flights from the UK fewer than 2,000 miles away. This is a relatively long distance, and particularly affects the cost of domestic flights. Within domestic UK flights, passengers will have to pay APD twice. The creation of a smaller band that would affect domestic and short haul flights of under 500 miles could be a viable option.

*Figure 4.3- Projected bands for option 1 APD*

<b>Bands (approx. distance in miles from the UK)</b>	<b>Current charge</b>	<b>Projected Welsh charge</b>
Band A (0-500)	£13	£0
Band B (501-2,000)	£13	£13
Band C (2,001-4,000)	£67	£67
Band D (4,001-6,000)	£83	£83
Band E (6,001+)	£94	£94

The above table demonstrates possible charges for APD under option 1. While this would be the only the first step in using APD as a lever, the immediate effect to domestic flights, of which Cardiff Airport's current biggest airline Flybe specialises in, would be vast.

The cost of this new band can be estimated using passenger figures for Cardiff Airport's top 10 destinations in 2011 as £4.58 million per year, but it is important to note that passenger numbers have reduced significantly in 2013, so the cost will accordingly be lower. Given HM Revenue and Customs assessment of a similar, if inverted, measure in Northern Ireland as negligible, a cost benefit analysis consultation could be implemented prior to any radical band adjustments.

## **Option 2 – APD Holiday**

The second option proposes that APD in Wales could be suspended for a limited period (e.g. a five year period) to incentivise new airlines to come to Cardiff Airport. An APD holiday would also provide any new airlines with enough time to generate a reliable customer base. This would not only increase passenger numbers, but also improve route options and subsequently generate a greater demand base for infrastructure investment to be addressed. Taking the Silk Commission’s estimate, this would cost less than £7.5 million per year (given current declining passenger numbers), a fraction of the revenue generated by UK wide APD.

## **Option 3 – Long Haul APD**

While the market for long haul flights in Cardiff is smaller, there is potential for its expansion, particularly because there are no runway constraints at Cardiff, unlike the nearest competitor, Bristol. Northern Ireland began its devolution of APD with long haul, to nurture their links with America at a reduced cost, before the full devolution of APD that took place soon after viability had been tested.

The cost of devolving long haul APD would be small in comparison to APD as a whole. We estimate that in 2011 long haul APD in Wales brought in revenue of £1m in Wales of the £7.5m total. An advantage of devolving long haul APD is that it could be a viable way of attracting long haul flights to Cardiff and would ease the current capacity problems facing airports in the South East of England. The Commission on Devolution in Wales endorsed the devolution of long haul APD stating “We recommend that APD should be devolved for direct long haul flights initially”.<sup>56</sup>

In practice the devolution of long haul APD would involve the devolution of bands B-D, with these bands’ costs being mitigated. As shown in table 4.4, the effect of this on passenger’s flight costs will be dramatic, but the cost of undertaking this by Government due to the low uptake rates of long haul travel in Wales will be small.

---

<sup>56</sup> *Commission on Devolution in Wales*, November 2012.

Figure 4.4- projected long haul APD devolution bands

Bands (approx. distance in miles from the UK)	Current charge	Projected Welsh charge
Band B (0-2,000)	£13	£13
Band C (2,001-4,000)	£67	£0
Band D (4,001-6,000)	£83	£0
Band E (6,001+)	£94	£0

For example, a passenger travelling 6,001 miles from Cardiff will pay £94 less under devolved long haul APD. This is a significant incentive for flying out of Cardiff. Reduced costs will attract airlines and passengers, presenting Cardiff Airport as preferred option for long haul travel.

Evidence sent to the Airports Commission by the Western Gateway group calls for the devolution of long haul APD adding an estimate that the airport’s passengers could exceed more than four million by 2030 if this was implemented.<sup>57</sup>

This analysis ties into the discussion regarding Cardiff as an Atlantic Terminal. With the South Eastern airports that traditionally offer long haul flights, almost at capacity, and in the frame of impending electrification for the London to Swansea line, Cardiff can offer itself as a potential Atlantic Terminal under long haul APD devolution.

<sup>57</sup> Wales Online. Cardiff Airport passenger numbers would exceed four million by 2030 if long haul APD is abolished, 20 May 2013.



## **Point 3 – Marketing**

Marketing is fundamental to Cardiff Airport’s ability to compete on the international stage both within the tourism market and through marketing the airport as a connectivity hub for businesses looking to locate.

While the tourism market in Wales is integral to the economy; currently the airport is not at the centre of the tourist market. Tourism put £1.84bn in gross added value into the Welsh economy in 2011, and 8.3% of the Welsh workforce were dependent on tourism between 2007 and 2011.<sup>58</sup> However, in 2012 the number of total overseas visitors to Wales dropped to 854,000 from a high of 1 million in 2008.<sup>59</sup> While there is clearly a demonstrative market for tourism in Wales, this needs to be nurtured effectively before it declines further. We believe that Cardiff Airport can both tap into this existing network and supplement it.

There is a clear need to attract more people to Wales through Cardiff Airport and the marketing of the Airport should have two distinct target audiences; tourists and businesses.

## **The Tourism Budget**

The Welsh Government tourism budget for 2013/2014 is £13.98m million<sup>60</sup>. We believe this budget must be used effectively to promote Cardiff Airport as a gateway to Wales. The equivalent budget for Visit Scotland is £50.7 million; this highlights the importance placed on effective tourism strategies in Scotland.

In a response to Welsh Conservative leader, Andrew RT Davies, the Welsh Government’s Minister for Business, Science and transport, Edwina Hart, detailed the Government’s current spending for specific advertising.<sup>61</sup> Currently £3.1m is being spent on TV advertisements for the UK, Republic of Ireland and Catalonia, which target the 45+ age market. Four radio adverts on Classic FM, which played at a total of 1,040 times cost £117,871.44, and this year print advertisements will

---

<sup>58</sup> Jones, C. *The Welsh Tourism Economy in 2011: Summary Results from the Tourism Satellite Account for Wales*. Cardiff: Welsh Economy Research Unit, 2012.

<sup>59</sup> ONS. *Overseas visitors to the UK 2005-12*, 2013.

<sup>60</sup> Answer to Written Assembly Question 64576, 22 April 2013

<sup>61</sup> Information further to Written Assembly Questions 62300-62305, 28 February 2013.

appear in 11 publications at £124,020. In addition, the only airport the Welsh Government currently purchase advertisement space within, is Cardiff.<sup>62</sup>

It is vitally important that there is a coherent domestic marketing strategy, and whilst the costs outlined above may have contributed to domestic advertising output we believe that the effect on Cardiff Airport has been minimal, this is clearly highlighted by the declining passenger numbers.

## **Tourism**

Cardiff Airport needs to be distinctly marketed as a 'gateway' to Wales. Increasing passenger numbers at Cardiff will boost tourist numbers to the whole of Wales. This will be done via the creation of new route options but effective marketing to targeted tourist audiences needs to create the demand to facilitate this.

Targeting specific international markets more effectively, is a crucial element of our plan for growth. A crucial factor will be Cardiff's established KLM route to Amsterdam's Schiphol Airport. While the KLM existing route is already the most successful out of Cardiff,<sup>63</sup> Schiphol's viability as an international hub rivals London Heathrow. Through this, Welsh passengers can simply access long haul destinations not immediately on offer from Cardiff, with a stopover in Holland and vice versa for overseas tourists visiting Wales.

Schiphol serves the rapidly expanding Asian market flying to seven Chinese destinations, four of which are not currently served from UK airports. The capacity for Chinese tourism in Wales is huge. Between 2011 and 2012, spending in Wales from Chinese overseas visitors increased from £7m to £21m.<sup>64</sup> We need to embrace the potential that visitors from emerging markets can bring and enhance this potential with effective campaigns in these regions. Thus we would promote Wales to Chinese markets and advertise a Cardiff Airport via Amsterdam Schiphol route from these regions. We would ensure the current overseas advertising budget is used effectively and takes into account the benefits of an eastern market and the current link with

---

<sup>62</sup> *Answer to Written Assembly Question 62115*, 6 February 2013.

<sup>63</sup> *CAA. Airport Statistics*, 2012.

<sup>64</sup> *ONS. Overseas visitors to the UK 2005-12*, 2013.

Schiphol. We believe that the profits generated via effective promotion will easily offset an initial increase in the marketing budget.

China is just one overseas market that could be tapped into more effectively, increasing visitors to Wales and consequently Cardiff Airport. If a demand is created by increased footfall through the airport, airlines will take note and increased route options will follow.

This would obviously be a first step in terms of developing route options for Cardiff. We believe the airport can compete internationally, and to do this we should not be relying on other international airlines for connections, however as a first step in increasing route options and passenger numbers, this is viable and has great potential. Capitalising on connection routes such as these will propel Cardiff Airport into a position where it can develop its own regular long haul routes to tap into new markets.

## **Business**

There is huge potential for international businesses to locate in Wales, however connectivity is a central element for inward investment. Evidence to the Welsh Affairs Select Committee Inquiry into Inward Investment highlighted the importance of effective transport links. Transport expert, Professor Stuart Cole, stated that “transport has always been one of the significant decision-making criteria” [for inward investment].<sup>65</sup>

An international airport which provides routes to and from key business destinations is central to inward investment. Currently, Cardiff Airport offers no direct flight to the business route of Frankfurt. Frankfurt Airport has a turnover of over 55 million a year and is the 9<sup>th</sup> biggest airport in the world in terms of passengers.<sup>66</sup> As a global financial centre Frankfurt relies on its booming airport for its business. A Cardiff to Frankfurt link would be advantageous. Cardiff’s Enterprise Zone is focusing on the creation of a Central Business District for Wales which relies on effective links to larger financial centres. Frankfurt, which houses the European Central Bank, would be a vital link and it is therefore essential that Cardiff Airport takes advantage of this demand.

---

<sup>65</sup> *Welsh Affairs Select Committee. Inward Investment: Volume 1, January 2012.*

<sup>66</sup> *Airport International Council. World airport traffic report, 2012.*

We believe that the business sector in Wales must get behind Cardiff Airport and create the confidence that is desperately required to go forward and compete on an international basis.

Confidence breeds confidence. With an 'Airlines' Director' in a key role for the airport improved links with the business community in Wales and the South West would be generated. We would utilise a reward system for regular business passengers at Cardiff Airport. This would include such services as advanced check-in (airline permitting), specified member's parking zones and business lounge. This reward system could be heavily promoted in the business sector and would improve the experience of Cardiff Airport for business passengers, ensuring return visits.

## Point 4 – Infrastructure

Infrastructure is a fundamental problem facing Cardiff Airport and will be an integral part of our long term strategy. We believe that passenger numbers will increase as a result of our strategy for growth and consequently the demand for effective public transport access will also increase. With the profits raised from the sale of the airport, we intend to create connectivity that will rival that of the best served airports in the UK. In the interim we believe that public transport could be improved within the existing infrastructure.

Cardiff Airport pales in comparison to its rivals in terms of access provision. With its own infrastructure restrictions in terms of road access, Bristol Airport provides an express bus from the centre of Bristol to the airport that operates 24 hours a day at intervals of ten minutes at peak time. The charges for this are relatively high with an adult return costing £11, but due to the high demand for the service and other alternatives being more costly, these charges are competitive. In 2012, 690,373 passengers used this service.<sup>67</sup> Similarly Liverpool John Lennon Airport benefits from a designated bus service every half hour from Liverpool City Centre.

In the short term Cardiff Airport needs a more efficient and regular bus connection at least twice an hour at peak time from Cardiff City Centre. In addition, Greyhound coaches now offer a South Wales service to and from Bristol Airport which stops at Swansea, Bridgend, Cardiff and Newport. No equivalent is present for Cardiff Airport. A similar service run by a private operator should be implemented for Cardiff Airport.

---

<sup>67</sup> *Bristol Airport figures*, from conversation 15 May 2013.

A regular Cardiff City Centre bus service is the first step to improving airport connectivity. This service would require a relatively substantial initial investment to cover start-up costs, but any investment would be to the benefit of the airport. Currently the Welsh Government subsidises £100,000 of the costs of the 905 link from Rhoose station to the airport. This is a route fewer than 2.5 miles. We believe that this investment would be better placed as part of a regular route from Cardiff City Centre, for example to increase the X91 route from every two hours to twice an hour.

Branding and promotion are also important in order to improve public awareness of the service. Currently 9% of passengers travel to Cardiff Airport by bus or coach.<sup>68</sup> We would aim to double this figure under a more frequent bus option.

---

<sup>68</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

## Point 5 – Freight

Air freight handled at Cardiff Airport fell by 98% between 2008 and 2010.<sup>69</sup> This was mainly due to the loss of TNT who ran a parcels operation from Cardiff to Liege who left in favour of East Midlands Airport.<sup>70</sup> Freight facilities and demand are valuable assets for any airport, especially small airports due to freight’s high value. The Road Haulage Association states that “a relatively small port with an air freight facility can generate quite some wealth”.<sup>71</sup>

Freight operations, if nurtured effectively, could be big business for the airport in a time when profits are plummeting. This would create viable business opportunities, enhancing inward investment and bringing the international freight market back to Wales. Having consulted with a representative from the Road Haulage Association, it was made clear that the relationship between destinations on offer and freight is central to the development of freight operations. Air freight is now mostly carried in the belly hold of existing passenger routes, thus is reliant on routes and destinations available.<sup>72</sup> With Cardiff’s current route limitations, this does not incentivise freight companies to use Cardiff when there are other local airports with a wider range of route options.

Currently three freight companies operate out of Cardiff Airport. In 2010 freight decreased to just 28 tonnes.<sup>73</sup> This is in comparison to airports such as Manchester where total freight tops 115,000 tonnes annually.<sup>74</sup> There is a market for freight in Cardiff’s catchment area, however much of this air freight is transported to English airports due to more competitive pricing. The facilities for an effective air freight operation are already in place at Cardiff Airport, which includes dedicated warehouses, an existing 24 hour operation and an onsite border agency. We believe Cardiff has the capacity to become a world freight terminal and this must be integral to the strategy for growth.

A large problem for air freight operations at Cardiff Airport is that they do not offer competitive prices and the airport therefore loses trade to

---

<sup>69</sup> *Welsh Transport Statistics*, 2010.

<sup>70</sup> *National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012, p17.

<sup>71</sup> *Ibid*, p16.

<sup>72</sup> *Road Haulage Association briefing*, from conversation 20 May 2013.

<sup>73</sup> *Welsh Transport Statistics*, 2010.

<sup>74</sup> *Manchester Airport Figures*.

England. To combat this we would work with the airport to deliver an effective business model offering competitive prices and proposals which aim to attract more freight companies and increase operations.

We would also put structures in place to provide business counselling for local freight companies trying to pitch to Cardiff Airport. Carl Sergeant AM, when Minister for Local Government and Communities, told the Business and Enterprise Committee in the National Assembly that, “we know that there are companies in Wales seeking to use the airport for freight opportunities that are not having much success in developing a case”.<sup>75</sup> For Cardiff to be a competitor in global freight, large companies must be located closer to Cardiff. As Cardiff Airport develops under our five point plan for growth, companies will be attracted to the area, however in the short term it is imperative that the trade with local businesses who wish to transport their freight by air, is maximised.

We would provide companies with business support and advice to enable their business cases to be as profitable and well thought out as possible. This would benefit the companies in focus, and the airport as well as the wider community. Working with local companies on freight will be advantageous for the Welsh economy, locally and on a wider scale. World air cargo forecasts will more than double over the next 20 years.<sup>76</sup> Cardiff Airport must be a part of this.

In addition to enhancing access to freight operations for regional and smaller businesses, we also believe that Cardiff Airport has the potential to be an air freight hub operation base for a larger company. The loss of TNT to Cardiff Airport freight operations was costly and for freight to thrive, Cardiff must embrace a large scale replacement. Cardiff has the potential to be an air freight hub but has to deliver competitive rates and offer services that cannot be found elsewhere.

---

<sup>75</sup> *Ibid*, p17.

<sup>76</sup> *Boeing world air cargo forecast*, 2012.



The Frankfurt air hub in Germany is an excellent example of what we would look to achieve on a long term scale. Frankfurt Airport has Cargo City, an air freight operations centre that handles over two million tonnes of freight every year. It is divided into a North and South area, with the North being the base for Lufthansa's freight operations.<sup>77</sup> DHL, TNT and FedEx are also based in Cargo City.

Cardiff Airport needs to aspire to this type of air freight model. By building links with local and international freight companies and offering competitive prices and excellent service, Cardiff can develop its operations. We believe Cardiff Airport can develop a hub for large freight business which would also attract emerging markets, for example expanding companies in Asia and South America will be looking to develop European freight networks. Cardiff needs to develop its freight operations to a level where competing for these types of contracts could be realistic.

---

<sup>77</sup> *Frankfurt Airport figures.*

# Conclusion

---

***“All successful regions have international airports: international growth in South East Wales requires a vibrant airport”.***<sup>78</sup>

*South East Wales Economic Forum, 8 March 2012*

Welsh Conservatives believe that a thriving international airport is essential in order for Wales to compete on the global stage. However, Cardiff Airport is struggling to compete with falling passenger numbers, a lack of route options and poor infrastructure presenting significant challenges.

We believe that Wales desperately needs a clear and comprehensive strategy for Cardiff Airport. The Welsh Government is yet to produce a tangible strategy for the airport despite the purchase in March 2013. This document has presented a viable strategy for Cardiff Airport with long term aspirations and short term actions.

This document provides a positive and proactive strategy which highlights the potential of Cardiff Airport to be a global competitor. The airport has excellent foundations with a longer runway than most regional airports including Bristol; it also has the ability to extend the runway and no capacity constraints.<sup>79</sup> We must take advantage of this opportunity.

Throughout these chapters we have outlined a short term strategy to deliver this potential, and a long term strategy to put the resulting benefits back into the taxpayer’s pocket and deliver improved infrastructure to the South Wales region.

---

<sup>78</sup> *South East Wales Economic Forum. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

<sup>79</sup> *Cardiff Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports*, July 2012.

Our short term strategy is outlined in a five point plan for growth:

1. **Increase the role of airlines** - Aviation success is about the airlines, not about the airport. An 'Airlines Director' would ensure that airlines are the priority.
2. **Air Passenger Duty** - In the event of the devolution of APD it must be used to enhance the competitiveness of Cardiff Airport and attract new airlines.
3. **Marketing** - An effective and wide ranging marketing strategy would attract new tourist markets and route options improving passenger numbers from countries such as China and therefore enhancing the tourism industry across Wales.
4. **Infrastructure** - Short term infrastructure improvements are important and a regular bus service from the centre of Cardiff would increase surface access.
5. **Freight** - We must develop the air freight operation unit at Cardiff Airport which would benefit the airport as well as local and regional businesses.

These five points will deliver a more effective and profitable Cardiff Airport and set the basis for a period of long term growth and success.

We believe that under this strategy Cardiff Airport would increase in value. The airport has the ability to compete with other regional airports and can potentially offer solutions to capacity problems in the South East by utilising the improved transport links, including electrification of the London to Swansea rail line.

Cardiff Airport's increased value will be an asset to the Welsh economy. We would aim to recoup the initial investment made by the Welsh taxpayer when the Welsh Government purchased the airport. Under our long term strategy, we would look to sell the airport to a private company and use the profit as an economic dividend to the Welsh taxpayer.

One possible option would be to split the profit taken from the sale with half going back into the tax payer's pocket and half being invested in surface infrastructure around the airport.

With the combination of our long term and short term strategy, Cardiff Airport has the potential to be a global hub of connectivity. It will be an airport that we can be proud of and an airport that will deliver for the people of Wales.

# Bibliography

---

*Airport Commission. Discussion Paper 4: Airport Operational Models, 16 May 2013.*

*Airport International Council. World airport traffic report, 2012.*

*Arriva Trains Wales figures.*

*Answer to Written Assembly Question 62115, 6 February 2013.*

*Answer to Written Assembly Question 64576, 22 April 2013.*

*Answer to Written Assembly Question 64693, 10 May 2013.*

*Barry, M. A Cardiff City Region Metro, 2013.*

*BBC. Western Gateway planned for Heathrow Hub, 31 October 2012.*

*Boeing world air cargo forecast, 2012.*

*Bristol Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

*Bristol Airport figures, from conversation 15 May 2013.*

*CAA. Airport Statistics, 2008.*

*CAA. Airport Statistics, 2012.*

*CAA. Provisional CAA Airport Statistics, 2013.*

*CAA. Airport Market Power Assessments, 2012.*

*Cardiff Airport. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

*Cardiff Airport Figures, accessed 21 May 2013.*

*Cardiff International Airport. Response to the Government White Paper on the future of aviation, 2006.*

*Commission on Devolution in Wales, November 2012.*

*German Federal Ministry of Finance Figures.*

*Flybe Briefing, from conversation 3 May 2013.*

*Frankfurt Airport figures.*

*HM Revenue and Customs. Northern Ireland rates, 2013.*

*Information further to Written Assembly Questions 62300-62305, 28 February 2013.*

*Irish Tax and Customs Figures.*

*Jones, C. The Welsh Tourism Economy in 2011: Summary Results from the Tourism Satellite Account for Wales. Cardiff: Welsh Economy Research Unit, 2012.*

*Manchester Airport Figures.*

*National Assembly for Wales. Inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

*Network Rail Figures.*

*Office for Budget Responsibility. Economic and Fiscal Outlook, 2013.*

*ONS. Overseas visitors to the UK 2005-12, 2013.*

*Road Haulage Association briefing, from conversation 20 May 2013.*

*South East Wales Economic Forum. Evidence to inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, July 2012.*

*UK Airport News. Cardiff Airport road could cost £135m, 16 August 2008.*

*Vale of Glamorgan Council figures.*

*Wales Online. Cardiff could be Heathrow's sixth terminal- Sir Howard Davies, 2 November 2012.*

*Wales Online. Cardiff Airport passenger numbers would exceed four million by 2030 if long haul APD is abolished, 20 May 2013.*

*Welsh Affairs Select Committee. Inward Investment: Volume 1, January 2012.*

*Welsh Assembly Government. Cardiff International Airport and Culverhouse Cross Access Improvements, 2008.*

*Welsh Government. Enterprise Zones, 2013.*

*Welsh Government. Inaugural flight of new Dusseldorf-Cardiff Lufthansa route, 2 May 2013.*

*Welsh Assembly Government. National Transport Plan, 2010.*

*Welsh Government. Prioritised National Transport Plan, 2011, p5.*

*Welsh Transport Statistics, 2010.*

*York Aviation. Economic Impact of Cardiff Airport, 2013.*

*York Aviation figures, from conversation May 2013.*

# Glasbrint ar gyfer Maes Awyr Caerdydd

Gweledigaeth ar gyfer Twf

*Uchelgais, Gweithredu, Cyflawni*

Mehefin 2013



Ceidwadwyr  
Cymreig

Welsh  
Conservatives



Mae'r Papur Polisi hwn wedi'i gynhyrchu a'i gyflwyno ar ran Grŵp y Ceidwadwyr Cymreig yng Nghynlluniad Cenedlaethol Cymru.

# Crynodeb Gweithredol

---

*“Y cwmnïau hedfan yw’r allwedd, nid y maes awyr”*

*Flybe, 3 Mai 2013*

Cred y Ceidwadwyr Cymreig ei bod hi’n hanfodol i Gymru gael maes awyr rhyngwladol ffyniannus iddi allu cystadlu ar y llwyfan byd-eang. Fodd bynnag, mae Maes Awyr Caerdydd yn brwydro yn erbyn gostyngiad yn nifer y teithwyr, diffyg dewis o lwybrau hedfan a seilwaith gwael sy’n creu heriau sylweddol.

Prynodd Llywodraeth Cymru Faes Awyr Caerdydd ym mis Mawrth 2013 am £52 miliwn. Costiodd y pryniant £38.50 i bob trethdalwr yng Nghymru. Ar ôl ymrwmo i ymyrraeth lywodraethol, mae’n hanfodol gweithredu strategaeth eglur a chynhwysfawr ar gyfer y maes awyr cyn gynted â phosibl. Cred y Ceidwadwyr Cymreig fod yn rhaid rhoi strategaeth twf effeithiol ar waith er mwyn i’r maes awyr ffynnu fel canolfan ryngwladol.

Mae’r ddogfen hon yn amlinellu cynigion y Ceidwadwyr Cymreig ar gyfer Maes Awyr Caerdydd sy’n cynnwys strategaeth ar gyfer yr hirdymor a’r tymor byr. Nod y strategaeth hirdymor fyddai dychwelyd Maes Awyr Caerdydd yn ôl i ddwylo preifat. Byddai’r strategaeth yn ceisio sicrhau difidend economaidd i bob trethdalwr yng Nghymru (a gyfrannodd at y pryniant gwreiddiol) ac yn ymrwmo hefyd i fuddsoddi yn y seilwaith wyneb. Yn y tymor byr, rydym yn rhoi pum mesur gerbron a fyddai’n cynyddu gwerth y maes awyr. Bydd y mesurau hyn hefyd yn cynyddu nifer y teithwyr ac yn sicrhau elw i’r maes awyr.

- **Cwmnïau hedfan** - Nod y cynnig hwn yw cefnogi’r berthynas rhwng cwmnïau hedfan a Maes Awyr Caerdydd. Byddem yn annog bod aelod blaenllaw o sector y cwmnïau hedfan yn cael ei benodi’n ‘Gyfarwyddwr y Cwmnïau Hedfan’ a allai hyrwyddo’r maes awyr ymhlith y cwmnïau hedfan fel menter hyfyw a phroffidiol.
- **Toll Teithwyr Awyr (APD)** - Pe bai’r doll yn cael ei datganoli byddem yn ymgynghori ynglŷn â’r ffordd orau o ostwng prisiau a

gwneud y maes awyr yn fwy cystadleuol. Byddai hyn hefyd yn denu cwmnïau hedfan newydd, a llwybrau hedfan newydd yn eu sgil.

- **Marchnata** – Mae angen ymgyrch farchnata ryngwladol effeithiol i dargedu gwledydd penodol. Mae hyrwyddo Maes Awyr Caerdydd fel ‘y porth i Gymru’ yn allweddol i farchnadoedd twristiaeth sy’n datblygu megis Tsieina.
- **Seilwaith** – Mae angen ymateb yn y tymor byr i’r problemau seilwaith ynghyd ag ystyried atebion ar gyfer yr hirdymor. Rydym yn cefnogi’r gwelliant i’r gwasanaeth X91 o Ganol Dinas Caerdydd i Faes Awyr Caerdydd, gan gynyddu’r gwasanaeth bws i o leiaf ddwywaith yr awr ar yr oriau brig.
- **Cludo nwyddau** - rhwng 2008 a 2010 collodd Maes Awyr Caerdydd 98% o’i wasanaethau cludo llwythi awyr. Mae angen i ni ennill y fasnach hon yn ôl drwy gynnig prisiau cystadleuol, a helpu busnesau lleol, rhanbarthol a rhyngwladol i gydweithio â’r maes awyr er mwyn trefnu cludiant i’w nwyddau er budd economi Cymru.

# Cynnwys

---

<b>Cyflwyniad</b>	4
<b>Pennod 1: Heriau Presennol</b>	5
Nifer Teithwyr	5
Seilwaith	8
Marchnata	11
<b>Pennod 2: Astudiaethau Achos</b>	14
Maes Awyr Bryste	14
John Lennon Lerpwl	15
Southampton	16
Meysydd Awyr De-ddwyrain Lloegr	17
<b>Pennod 3: Strategaeth Hirdymor</b>	19
<b>Pennod 4: Cynllun Pum Pwynt ar gyfer Twf</b>	22
Rôl cwmnïau hedfan	23
Toll Teithwyr Awyr	25
Marchnata	31
Seilwaith	35
Cludo llwythi awyr	37
<b>Casgliad</b>	40
<b>Llyfryddiaeth</b>	43

# Cyflwyniad

---

Mae cysylltedd yn hanfodol ar gyfer datblygiad economaidd ac mae cael maes awyr rhyngwladol ffyniannus yn rhan hanfodol o strategaeth ar gyfer twf. Mae angen maes awyr llwyddiannus ar Gymru er mwyn iddi barhau'n gystadleuol ar lefel ranbarthol ac yn fyd-eang. Mae potensial gan Faes Awyr Caerdydd i hybu economi Cymru drwy dwristiaeth, busnes a mewnfuddsoddiad, yn ogystal â hyrwyddo statws Cymru ar y llwyfan rhyngwladol.

Maes Awyr Caerdydd yw unig faes awyr rhyngwladol Cymru ac mae'n dioddef oherwydd prinder teithwyr, am fod y dewis o lwybrau hedfan yn gyfyngedig a'r hygyrchedd yn wael. Darparodd Maes Awyr Caerdydd wasanaeth i 994,885<sup>1</sup> o deithwyr y llynedd, sy'n gyfanswm llawer iawn is nag yn ei anterth yn 2007 pan fu 2.2 miliwn yn defnyddio'r gwasanaeth.<sup>2</sup> Mae'r niferoedd hyn yn dangos yn glir nad yw Maes Awyr Caerdydd yn llwyddo i barhau'n gystadleuol.

Prynodd Llywodraeth Cymru Faes Awyr Caerdydd am £52m ar 27 Mawrth 2013. Er y gellid codi cwestiynau ynghylch y pryniant ynddo'i hun, credwn fod yma gyfle allweddol bellach ar gyfer cynnal trafodaeth go iawn ynglŷn â sut y gall y maes awyr gystadlu, nid yn unig yn rhanbarthol, ond ar raddfa fyd-eang.

Yn y tymor hir, credwn fod achos dros werthu Maes Awyr Caerdydd yn ôl i ddwylo preifat, a rhoi'r elw yn ôl ym mhoced y trethdalwr a buddsoddi mewn seilwaith wyneb. Mae'r ddogfen hon yn amlinellu gweledigaeth y Ceidwadwyr Cymreig ar gyfer Maes Awyr Caerdydd. Credwn fod potensial gan Faes Awyr Caerdydd i weithredu fel cysail i bolisi hedfan llwyddiannus ar gyfer Cymru gyfan.

---

<sup>1</sup> Awdurdod Hedfan Sifil, *Ystadegau meysydd awyr (ffigurau dros dro)* 2013.

<sup>2</sup> Awdurdod Hedfan Sifil, *Ystadegau meysydd awyr* 2008.

# Pennod 1: Heriau presennol

---

## Niferoedd teithwyr

Mae ffigurau dros dro'r Awdurdod Hedfan Sifil yn dangos bod 994,885<sup>3</sup> o deithwyr wedi mynd drwy Faes Awyr Caerdydd yn 2013, cwmp o 14.9% ers 2012, a'r tro cyntaf i nifer y teithwyr ddisgyn o dan filiwn yn ystod y 15 mlynedd diwethaf. Mae Maes Awyr Caerdydd yn gweld cwmp cyson yn nifer y teithwyr, fel y gwelir yn ffigur 1. Mae hyn yn cyferbynnu'n llwyr â'r cynnydd yn niferoedd teithwyr ei brif gystadleuydd, Maes Awyr Bryste.

*Ffigur 1- Niferoedd teithwyr Meysydd Awyr Caerdydd a Bryste<sup>4</sup>*

Blwyddyn	Maes Awyr Caerdydd (miliwn)	Maes Awyr Bryste (miliwn)
2000	1.51	2.14
2001	1.54	2.69
2002	1.42	3.44
2003	1.91	3.91
2004	1.88	4.64
2005	1.77	5.23
2006	2.02	5.75
2007	2.11	5.92
2008	1.99	6.26
2009	1.63	5.64
2010	1.4	5.74
2011	1.22	5.78
2012	1.01	5.92
<b>2013</b>	<b>0.9*</b>	<b>5.92*</b>

(\* = dros dro)

Yn ôl tystiolaeth a roddodd Maes Awyr Caerdydd i ymchwiliad Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol i borthladdoedd a meysydd

---

<sup>3</sup> Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau meysydd awyr (ffigurau dros dro) 2013.

<sup>4</sup> Ibid.

awyr Cymru, y rheswm dros y gostyngiad i raddau helaeth yw bod Bmibaby wedi rhoi'r gorau i hedfan o Gaerdydd a methiant Maes Awyr Caerdydd i ddenu cwmni hedfan rhad arall.<sup>5</sup>

Dim ond tua 45% o'r galw am wasanaeth hedfan yn Ne Cymru y mae Maes Awyr Caerdydd yn ei wasanaethu.<sup>6</sup> Dengys hyn y problemau sy'n deillio o'r gorgyffwrdd rhwng dalgylchoedd, gan arwain at golli llawer o deithwyr i feysydd awyr Bryste a Llundain. Darlun pellach o hyn yw'r ffaith fod 15% o deithwyr Maes Awyr Bryste yn tarddu o Gymru neu ar eu ffordd i Gymru.<sup>7</sup>

Mae hon yn broblem sylweddol i Faes Awyr Caerdydd wrth wynebu'r dyfodol. Mae'n amlwg na all gystadlu â meysydd awyr Bryste a Llundain fel y mae pethau ar hyn o bryd, ond mae un teithiwr o bob tri sy'n defnyddio meysydd awyr eraill yn hytrach na Chaerdydd yn hedfan i gyrchfannau y mae Maes Awyr Caerdydd eisoes yn darparu gwasanaeth uniongyrchol iddynt.<sup>8</sup> Felly, rhaid gofyn y cwestiwn, sut gall Caerdydd gystadlu?

---

<sup>5</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012.

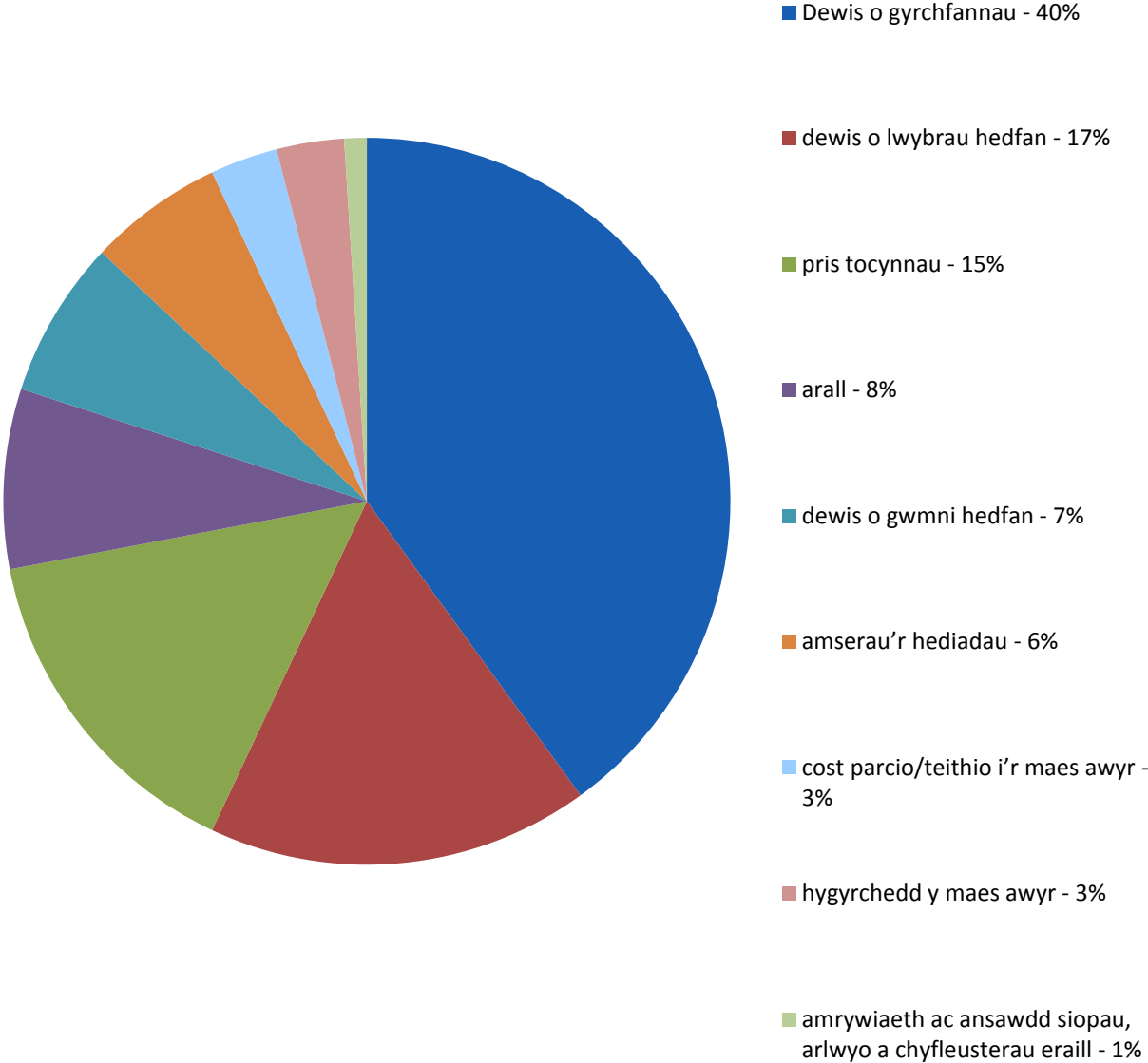
<sup>6</sup> *Maes Awyr Caerdydd. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *Ibid.*

Roedd tystiolaeth Maes Awyr Caerdydd i ymchwiliad y Cynulliad yn cynnwys ystadegau'r Awdurdod Hedfan Sifil ynghylch rhesymau teithwyr dros beidio â hedfan o Gaerdydd. Mae'r canlyniadau i'w gweld yn ffigur 1.1.

*Ffigur 1.1- rhesymau teithwyr dros beidio â defnyddio Maes Awyr Caerdydd*



(Ffynhonnell: Maes Awyr Caerdydd)

Gan ei bod yn eglur mai'r dewis o gyrchfannau yw'r rheswm sylfaenol pam nad yw teithwyr yn hedfan o Gaerdydd, mae'n amlwg fod angen gwneud rhagor i wella'r dewis o lwybrau hedfan allan o Gaerdydd.



## Seilwaith

Mae seilwaith da a mynediad hwylus yn hanfodol i lwyddiant hirdymor maes awyr. Mae cysylltiadau trafndiaeth effeithlon ac effeithiol wedi bod yn allweddol i lwyddiant sawl maes awyr, er enghraifft Southampton (fel y gwelir ar dudalen 16). Mae lleoliad Maes Awyr Caerdydd yn y Rhws, 13.5 milltir o ganol dinas Caerdydd sy'n amlwg yn golygu ei bod yn allweddol cael cysylltiadau trafndiaeth effeithlon, ond prin yw'r gwasanaeth ar hyn o bryd.

Mae ystadegau Maes Awyr Caerdydd yn dangos bod mynediad ar y ddaear i'r maes awyr fel a ganlyn: mae'r rhan fwyaf yn teithio yno mewn car (73%), gyda 9% yn cyrraedd mewn bws a 2% ar y trên.<sup>9</sup> Nid oes yr un o'r tri opsiwn mynediad yn ddelfrydol. Cyfeiriodd Uwchgynllun Maes Awyr Caerdydd 2006 at fynediad ar y ddaear fel mater sy'n allweddol i ddatblygiad a thwf y maes awyr,<sup>10</sup> eto i gyd ers 2006 ni roddwyd unrhyw ddatblygiad mawr ar waith.

Er mai ar hyd y ffordd y mae'r rhan fwyaf o deithwyr yn cyrraedd Maes Awyr Caerdydd, mae cyfyngiadau ar fynediad ar hyd y ffordd fel y mae ar hyn o bryd. Mae'r maes awyr 10 milltir i ffwrdd o draffordd ar hyd sawl ffordd dosbarth A, yn cynnwys yr A4226, y Lôn Pum Milltir. Mae nifer o broblemau'n codi gyda'r llwybr hwn fel y nodwyd yn ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar fynediad i'r maes awyr a gyhoeddwyd yn 2008. Mae'r rhain yn cynnwys hygyrchedd gwael, amserau teithio annibynadwy yn ystod oriau brig, diraddiad amgylcheddol, hanes gwael o ran diogelwch a dibyniaeth fawr ar geir.<sup>11</sup> Crybwyllwyd cynlluniau ar gyfer datblygu mynediad ar y ddaear ar hyd y ffordd ers cyn 2000 a datblygwyd hyn ymhellach mewn ymgynghoriad gan y Llywodraeth yn 2008.<sup>12</sup>

Nododd ymgynghoriad y Llywodraeth dri opsiwn ar gyfer gwella ffyrdd a fyddai'n gwella hygyrchedd a thagfeydd i draffig ffordd a oedd yn cyrraedd a gadael Maes Awyr Caerdydd. Dyma'r tri opsiwn:

- Coridor A: M4 J33, A4232(T), A4050 ac A4226 (Lôn Pum Milltir) – yn seiliedig ar welliannau i'r llwybr presennol.

---

<sup>9</sup> Awdurdod Hedfan Sifil. *Ystadegau meysydd awyr*, 2008.

<sup>10</sup> *Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd. Ymateb i Bapur Gwyn y Llywodraeth ar ddyfodol y diwydiant awyrennau*, 2006, t33.

<sup>11</sup> *Llywodraeth Cynulliad Cymru. Gwella Mynediad i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd a Chroes Cwrlwys*, 2008.

<sup>12</sup> *Ibid.*

- Coridor B: M4 J33, A4232(T), A48, A4226 (Lôn Pum Milltir) – gwelliant i ffordd amgen i'r maes awyr.
- Coridor C: M4 J34 ac A4226- yn cynnwys ffordd osgoi orllewinol heibio i Groes Cwrlwys.

Roedd Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 yn gwrthod y cynigion oherwydd eu cost ac yn argymhell gwelliannau diogelwch i'r Lôn Bum Milltir a gwella trafndiaeth gyhoeddus.<sup>13</sup> Ar y pryd, roedd y Dirprwy Brif Weinidog ar y pryd, Ieuan Wyn Jones AC, yn amcangyfrif mewn gohebiaeth at yr Aelod Cynulliad dros y Ceidwadwyr Cymreig, Andrew RT Davies, y byddai cost pob coridor a argymhellwyd rhwng £80miliwn a £135miliwn.<sup>14</sup>

Ar hyn o bryd ceir cyswllt rheilffordd rhwng gorsaf y Rhws, Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd a Chaerdydd Canolog a Phen-y-bont ar Ogwr. Mae'r trê'n yn rhedeg bob awr o ddydd Llun i ddydd Sadwrn o orsaf Caerdydd Canolog ac yn ôl rhwng 5:41 a 23:45, a bob dwy awr ar ddydd Sul rhwng 8:41 a 22:06.<sup>15</sup> Mae'r orsaf tua 5-10 munud o bellter o'r maes awyr mewn car neu fws. Mae New Adventure Travel yn darparu bws gwennol 905 rhwng gorsaf y Rhws a Maes Awyr Caerdydd sy'n rhedeg bob awr rhwng 5:45 a 23:23 o ddydd Llun i ddydd Sadwrn a 8:45 i 22:23 ar ddydd Sul. Cost y bws gwennol i'w redeg yw £378.34 y dydd gyda'r arian sy'n cael ei godi ar y bws (£1 y pen am bob taith) yn mynd tuag at y gost hon.<sup>16</sup> Mae'r gwasanaeth yn rhedeg ar golled weithredol. Daw £15,000 y flwyddyn o gymhorthdal dan gontract gan Gyngor Bro Morgannwg a'r gweddill gan Lywodraeth Cymru, sef cyfanswm o £122,337.42 ar gyfer y flwyddyn ariannol ddiwethaf<sup>17</sup>. Hefyd, mae gwasanaeth bws X91 sy'n cael ei redeg gan Cardiff Bus yn teithio'n uniongyrchol o Ganol Dinas Caerdydd bob dwy awr yn unig.

Nid yw'r gwasanaeth cludo teithwyr ar drên/bws yn cymharu â chysylltiadau a chysylltedd meysydd awyr cystadleuol. Mae Maes Awyr Bryste yn gweithredu gwasanaeth Bristol Flyer o orsaf drenau Temple Meads ym Mryste sy'n rhedeg bob deng munud ar adegau brig, ddydd a nos.<sup>18</sup> Mae'r maes awyr ei hun hefyd yn cyfrannu'n sylweddol at gynlluniau i wella mynediad ar y ddaear i'r Maes Awyr, yn cynnwys

<sup>13</sup> Llywodraeth Cynulliad Cymru. 2010. *Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol*.

<sup>14</sup> UK Airport News. *Cardiff Airport road could cost £135m*, 16 Awst 2008.

<sup>15</sup> Ffigurau Trenau Arriva Cymru.

<sup>16</sup> Ffigurau Cyngor Bro Morgannwg.

<sup>17</sup> Ateb i Gwestiwn Ysgrifenedig y Cynulliad 64693, 10 Mai 2013.

<sup>18</sup> Cynulliad Cenedlaethol Cymru. *Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012.

cyfraniad tuag at y gost o £244miliwn am bum cynllun trafndiaeth mawr yn ardal Bryste.<sup>19</sup>

Roedd Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 yn argymhell gwasanaeth bws cyflym rhwng Caerdydd a Maes Awyr Caerdydd,<sup>20</sup> ond wrth ailflaenoriaethu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol ym mis Rhagfyr 2011, cafodd blaenoriaeth gwasanaeth bws cyflym ei israddio i "ar ôl 2015".<sup>21</sup>

Cafwyd awgrymiadau gan Gyngor Bro Morgannwg ynglŷn â datblygu'r rheilffordd drwy agor lein newydd. Ategwyd hyn gan yr Athro Stuart Cole, Athro Emeritws ym maes Trafnidiaeth ym Mhrifysgol De Cymru yn sgil tystiolaeth ei Ymchwiliad i borthladdoedd a meysydd awyr yn 2012. Nododd y byddai dau neu dri thrên yr awr i'r maes awyr yn uniongyrchol yn creu cysylltiad llawer gwell â Maes Awyr Caerdydd ac y gallai hyn ddenu cwmnïau hedfan newydd i ddefnyddio'r maes awyr.<sup>22</sup> Mantais rheilffyrdd yw eu gallu i symud niferoedd mawr o bobl mewn un trên. I roi syniad o'r gost, neilltuwyd £40miliwn yn ddiweddar tuag at drydaneiddio dros 50km o reilffordd yn Lloegr.<sup>23</sup> Fodd bynnag, ni chafwyd cyfrif manwl o'r gost am uwchraddio gwasanaethau trên i Faes Awyr Caerdydd yn y dyfodol agos. Mae'r cynlluniau ar gyfer Metro Ardal Dinas Caerdydd yn cynnwys lein dramiau i Faes Awyr Caerdydd, ond rhagwelir na ellir amcangyfrif dyddiad cwblhau arfaethedig cyn 2025.<sup>24</sup>

Mae mynediad ar y ddaear a seilwaith wyneb yn cyfyngu ar lwyddiant a thwf Maes Awyr Caerdydd fel busnes cystadleuol. Fodd bynnag, rhaid i fuddsoddiad yn y seilwaith ddigwydd ochr yn ochr â datblygu llwybrau hedfan newydd a chynyddu nifer teithwyr y cwmnïau hedfan. Rhaid bod galw gweladwy er mwyn cymell buddsoddiad o'r maint yma. Nododd yr ymchwiliad i borthladdoedd a meysydd awyr fod y berthynas rhwng trafndiaeth gyhoeddus a chynhyrchu mwy o draffig hedfan yr un fath â'r ddadl ai'r iâr neu'r wy sy'n dod gyntaf.<sup>25</sup>

---

<sup>19</sup> *Maes Awyr Bryste. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012, t7.

<sup>20</sup> *Llywodraeth Cynulliad Cymru. Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol*, 2010.

<sup>21</sup> *Llywodraeth Cymru, Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol â Blaenoriaeth*, 2011, t5.

<sup>22</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012, t24

<sup>23</sup> *Ffigurau Network Rail*.

<sup>24</sup> *Barry, M. A Cardiff City Region Metro*, 2013.

<sup>25</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012, t24.

Er bod buddsoddi yn y seilwaith wyneb o gwmpas y maes awyr yn amlwg yn bwysig, mae ffyrdd a rheilffyrdd yn ddatblygiadau costus y byddai'n well eu hystyried fel buddsoddiadau hirdymor yn ein barn ni.

## Marchnata

Mae twristiaeth a gwariant ar dwristiaeth yn allweddol i gyfraniad economaidd maes awyr ffyniannus. Gyda chymaint â 1.01 miliwn o deithwyr yn pasio drwy Faes Awyr Caerdydd yn 2012, amcangyfrifir bod tua 24% o'r rhain yn teithio i mewn i Gymru, gyda 61% o'r rhain yn hedfan o dramor a 39% yn deithiau domestig.<sup>26</sup>

Mae twristiaeth sy'n dod i mewn yn dod â gwariant twristaidd i Gymru gan greu budd uniongyrchol i'r economi. Mae dogfen ategol York Aviation ar gyfer pryniant Maes Awyr Caerdydd gan Lywodraeth Cymru yn cyfrifo bod teithwyr a ddaeth i mewn drwy Faes Awyr Caerdydd yn 2012 wedi ychwanegu tua £36 miliwn at yr economi, i gefnogi £11.9 miliwn mewn Gwerth Ychwanegol Crynswth (GYC) a 350 o swyddi.<sup>27</sup> Gan ddefnyddio rhagolygon yr Awdurdod Hedfan Sifil o nifer teithwyr, byddai'r effaith ar economi Cymru yn cynyddu flwyddyn ar ôl blwyddyn fel y gwelir yn ffigur 1.3.

*Ffigur 1.3- Effaith Twristiaeth Maes Awyr Caerdydd ar Werth Ychwanegol Crynswth a swyddi*

Effaith Twristiaeth Maes Awyr Caerdydd						
	2012	2017	2022	2027	2032	2037
GYC (miliwn)	£12	£24	£28	£32	£34	£38
Swyddi	350	650	700	750	800	850

(Ffynhonnell: York Aviation)

Mae'r amcanestyniadau hyn yn annog buddsoddi yn y maes awyr gan gynnwys buddsoddi mewn seilwaith, ymgyrchoedd a strategaethau twristiaeth. Mae York Aviation yn amcangyfrif gwariant o'r tu allan tua £291 y pen,<sup>28</sup> ond er mwyn gwireddu'r amcanestyniadau hyn, rhaid i Gaerdydd gynnal a chynyddu nifer y teithwyr sy'n dod i mewn.

<sup>26</sup> York Aviation. *Economic Impact of Cardiff Airport*, 2013.

<sup>27</sup> *Ibid*, Tudalen 3

<sup>28</sup> *Ffigurau York Aviation*, o sgwrs, Mai 2013.

Un agwedd yn unig o fewnfuddsoddi a hwylusir gan Faes Awyr Caerdydd yw twristiaeth. Gall datblygu cyswllt y sector busnes â Maes Awyr Caerdydd hwyluso mewnfuddsoddiad hefyd. Nod yr Ardaloedd Menter sefydledig yng Nghymru yw creu sector ariannol yng Nghaerdydd.<sup>29</sup> Gallai'r maes awyr fod yn ganolog i hyn os yw'n cael ei farchnata'n gywir, a byddai hynny ynddo'i hun yn hybu cynnydd pellach mewn cysylltedd.

Mae strategaethau marchnata cyfredol ar gyfer Cymru a dargedwyd dramor yn cynnwys ymgyrch deledu gwerth £3.1m a ddarllledwyd yn y DU, Gweriniaeth Iwerddon a Chatalonia gan dargedu grŵp oedran 45+.<sup>30</sup> Darllledwyd hysbysebion radio hefyd drwy gydol 2012 ar Classic FM, ac yn 2013, argraffwyd hysbysebion mewn 11 o gyhoeddiadau.<sup>31</sup>

Mae hysbysebu yn elfen hanfodol o strategaeth farchnata lwyddiannus. Ar hyn o bryd, hysbysebu domestig a wneir yn bennaf, a chredwn felly y dylid cyflwyno strategaeth ryngwladol fwy effeithiol.

Ym mis Ebrill 2013, cyhoeddwyd bod Llywodraeth Cymru'n bwriadu buddsoddi £500,000 mewn darnau celf a gosodiadau amlgyfrwng mewn ardaloedd o'r maes awyr ar gyfer teithwyr sy'n dod i mewn.<sup>32</sup> Ym mis Mai 2013, gwelwyd taith gyntaf gwasanaeth newydd Lufthansa rhwng Caerdydd a Dusseldorf.<sup>33</sup> Darperir y gwasanaeth hwn yn wythnosol o hyn allan, ar ddydd Sadwrn. Roedd datganiad Llywodraeth Cymru ynglŷn â hyn yn cadarnhau bod yr Almaen wedi'i nodi fel marchnad dwristaidd allweddol fel rhan o strategaeth dwristiaeth ehangach i Gymru.<sup>34</sup>

Yn ddiweddar, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei bod am fuddsoddi mewn darnau celf a gosodiadau amlgyfrwng a datblygu llwybr hedfan newydd yn yr Almaen. Dim ond crafu wyneb problem lawer mwy a wna camau o'r fath. Mae celfyddyd a gosodiadau amlgyfrwng Cymreig yn bwysig, ond ni fydd eu gosod yn ardaloedd cyrraedd Maes Awyr Caerdydd yn uchafu'r potensial marchnata a allai fod gan gelfyddyd Cymru y tu allan i'r maes awyr o safbwynt denu teithwyr i'r maes awyr ei hun. Er bod cysylltiadau newydd â'r Almaen yn bwysig o ystyried y

---

<sup>29</sup> *Ardaloedd Menter Llywodraeth Cymru*, 2013.

<sup>30</sup> *Gwybodaeth yn sgil Cwestiynau Ysgrifenedig y Cynulliad 62300-62305*, 28 Chwefror 2013.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Maes Awyr Caerdydd. Sicrhau croeso cynnes i deithwyr awyr*, 26 Ebrill 2013.

<sup>33</sup> *Llywodraeth Cymru. Taith gyntaf gwasanaeth newydd Lufthansa rhwng Dusseldorf a Chaerdydd*, 2 Mai 2013.

<sup>34</sup> *Ibid.*

farchnad dwristaidd Almaenaidd yng Nghymru, ymddengys nad oes unrhyw frys i gyhoeddi strategaeth dwristiaeth ehangach newydd, yn enwedig pennu strategaeth farchnata dwristaidd gyda mwy o bwyslais ar hedfan drwy Faes Awyr Caerdydd.

Cytunwn fod dathlu celfyddyd a diwylliant Cymru yn ddefnyddiol wrth farchnata Cymru mewn unrhyw fodd, ond teimlwn y gellid bod wedi defnyddio'r buddsoddiad hwn yn fwy effeithiol i ddenu cwsmeriaid a chwmnïau hedfan i'r maes awyr.

# Pennod 2: Astudiaethau Achos

---

## Maes Awyr Bryste

Mae Maes Awyr Bryste yn astudiaeth achos wych am ei fod yn agos at Faes Awyr Caerdydd, sef pellter o ychydig dros 60 milltir. Golyga hyn eu bod yn darparu gwasanaeth i ddalgylchoedd tebyg gyda 15% o deithwyr awyr Bryste yn tarddu o Gymru, neu ar eu ffordd i Gymru.<sup>35</sup>

Cyn 2000 roedd Maes Awyr Bryste yn tangyflawni ac ni lwyddai i ddarparu gwasanaeth cyflawn ar gyfer ei ddalgylch cyffredinol yn Ne-orllewin Lloegr a De Cymru. Roedd y maes awyr yn dioddef oherwydd prisiau uchel a gwasanaethau cyfyngedig, tebyg i'r cyfyngiadau sy'n wynebu Maes Awyr Caerdydd ar hyn o bryd.

Buddsoddi mewn seilwaith oedd yr allwedd i ysgogi adfywiad Maes Awyr Bryste ar ddiwedd y 1990au, gan ddileu'r cyfyngiadau ar gapasiti a gosod system lanio pob tywydd Categori 3 i leihau'r risg o orfod dargyfeirio mewn tywydd gwael.

Sefydlodd y cwmni hedfan rhad, Go, ei ganolfan ym Maes Awyr Bryste yn 2001. Parhaodd cynnydd mawr yn nifer y teithwyr wedi i Easyjet brynu Go yn 2002.<sup>36</sup> Bryste yw canolfan fwyaf Easyjet ar ôl Gatwick. Sefydlodd Ryanair ganolfan ym Mryste yn 2007.

Yn ogystal â chwmnïau hedfan rhad, mae Bryste'n cynnig amrywiaeth o gwmnïau hedfan eraill a gweithredwyr arbenigol sy'n cynnwys Air France ac Isles of Scilly Skybus. Roedd yr ystod eang o ddewisiadau sydd ar gael ym Maes Awyr Bryste hefyd yn allweddol i'w adfywiad.

Ar hyn o bryd, mae Bryste'n cynnig gwasanaeth hedfan i 103 o gyrchfannau mewn 29 o wahanol wledydd. Yn 2011 aeth 5.77miliwn o deithwyr drwy Faes Awyr Bryste.<sup>37</sup> Mewn cyferbyniad, mae Caerdydd yn hedfan i tua 42 o gyrchfannau (er nad yw pob un o'r rhain yn wythnosol, na hyd yn oed yn fisol) mewn deg o wahanol wledydd.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> *Maes Awyr Bryste. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012.

<sup>36</sup> *Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau meysydd awyr*, 2012.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> *Ffigurau Maes Awyr Caerdydd*, fel ar 21 Mai 2013.

## **Seilwaith**

Mae Maes Awyr Bryste yn cynnig teithiau bws awr o hyd rhwng Caerdydd a Bristol Temple Meads. Gellir mynd ar wasanaeth cyflym y Bristol Flyer o orsaf fysiau Bryste. Hefyd, mae'r gwasanaeth trên rhwng Caerdydd a Maes Awyr Bryste drwy Bristol Temple Meads yn cymryd awr a hanner.

Bydd y datblygiad sydd ar y gweill yn cynnwys pum cynllun trafndiaeth mawr, gyda chyfanswm buddsoddiad o £244miliwn yn ardal Bryste, yn rhoi hwb pellach i hygyrchedd. Mae Maes Awyr Bryste yn cyfrannu arian sylweddol at y cynlluniau hyn i wella ei drefniadau mynediad ar y ddaear.

## **Maes Awyr John Lennon Lerpwl**

Maes Awyr John Lennon Lerpwl yw un o'r meysydd awyr a dyfodd gyflymaf yn ystod y 10 mlynedd diwethaf, gyda chyfanswm o 4,452,886 o deithwyr wedi mynd drwy'r maes awyr yn 2012. Mae hyn i raddau helaeth o ganlyniad i dros £100 miliwn o arian Amcan Un yr Undeb Ewropeaidd. Ar ôl cynyddu'r dewis o lwybrau hedfan, mae Maes Awyr John Lennon yn cynnig amrywiaeth o gyrchfannau i ddalgylch pwysig Gogledd-orllewin y DU.

Yn ogystal â'r buddsoddiad o £100m, cafodd cwmnïau hedfan newydd eu hannog i hedfan o Faes Awyr John Lennon. Ym 1997, dim ond tri chyrchfan oedd y maes awyr yn eu cynnig. Yn 2007, roedd y nifer wedi codi i dros 60.

Yn eu dogfen uwchgynllun sy'n rhaid i bob maes awyr ei chynhyrchu o dan Bapur Gwyn Llywodraeth y DU ar ddyfodol trafndiaeth awyr, amlinellodd John Lennon Lerpwl eu datblygiadau presennol a'u cynlluniau i ddatblygu ymhellach i'r dyfodol. Yn ddiddorol, roedd awduron yr Uwchgynllun ar gyfer John Lennon Lerpwl yn cynnwys y grŵp llywio canlynol - Network Rail, yr Asiantaeth Priffyrdd a nifer o Gynghorau Sir a Dinas lleol.

Mae Maes Awyr John Lennon wedi canolbwyntio o'r blaen ar greu cysylltiadau â dinasoedd Ewropeaidd, ond yn 2007 dechreuodd y maes awyr gynnig gwasanaeth hedfan dros yr Iwerydd i Efrog Newydd a Toronto.



Mae Maes Awyr John Lennon hefyd yn elwa o'i enw brand gan farchnata sy'n manteisio ar y cysylltiad rhwng lleoliad y maes awyr ac un o'i allforion enwocaf, John Lennon o grŵp y Beatles.

## **Seilwaith**

Mae cysylltiadau trafndiaeth gwych gan Faes Awyr John Lennon Lerpwl ar hyd ffordd ddeuol o ansawdd uchel o'r draffordd. Gellir ei gyrraedd ar y trê'n drwy Liverpool South Parkway, sydd ar lein Lerpwl i Lundain, ac mae'r derfynfa longau dŵr dwfn a fferïau cludo nwyddau i Iwerddon 20km i ffwrdd yn Seaforth. Hefyd, ceir gwasanaeth bws mynych i'r brif orsaf reilffordd ac i ganol dinasoedd Lerpwl a Manceinion.

## **Maes Awyr Rhyngwladol Southampton**

Mae Maes Awyr Southampton yn dangos effaith gadarnhaol yn sgil datblygu seilwaith.

Cafodd Maes Awyr Southampton ei brynu gan Heathrow Airport Holdings Ltd. (BAA cyn hynny) yn 1990. Bellach, mae Heathrow Airport Holdings Ltd. yn berchen ar bump o feysydd awyr yn y DU. Gyda 1.69 miliwn o deithwyr yn defnyddio'r maes awyr yn 2012, maes awyr Southampton yw'r 18fed maes awyr prysuraf yn y DU, ac mae'n cynnig gwasanaeth hedfan i 44 o gyrchfannau.

Ers 2004, mae Maes Awyr Southampton wedi derbyn gwerth £80miliwn o fuddsoddiad yn ogystal â £7miliwn ychwanegol yn 2010. Canolbwyntiodd peth o'r buddsoddiad hwn ar hygyrchedd, drwy ychwanegu pont droed gwerth £2 filiwn â mynediad lifft i'w gwneud yn haws i deithwyr sy'n cario bagiau, plant bach, a phobl ag anawsterau symudedd ddefnyddio'r maes awyr. Darparwyd y £2 filiwn yn rhannol gan South West Trains.

## **Seilwaith**

Mae gorsaf reilffordd ei hun gan Faes Awyr Southampton gyda threnau rheolaidd yn mynd i wahanol rannau o'r wlad, yn cynnwys taith 7 munud i Ganol Dinas Southampton, ac ychydig dros awr i Lundain.

Hefyd, mae gwasanaeth bws sy'n rhedeg bob 15 i 20 munud rhwng y maes awyr, canol y ddinas, y glannau a champws y brifysgol.

## Meysydd awyr De-ddwyrain Lloegr

Mae pum prif faes awyr Llundain yn gwasanaethu mwy o deithwyr nag unrhyw ddinas arall yn y byd<sup>39</sup> a rhagwelir y byddant yn gweithredu ar 90% o'u capasiti yn 2020 a bron iawn ar gapasiti llawn erbyn tua 2030<sup>40</sup>. Mae'r sefyllfa hon wedi ysgogi dadl ynglŷn â sut y dylid datblygu polisi hedfan y DU.

***“Mae Heathrow yn gweithredu ar 98 y cant o gapasiti llawn ei redfeydd, a bu'n gwneud hynny'n gyson dros y degawd diwethaf”.***<sup>41</sup>

*Awdurdod Hedfan Sifil, Asesiadau o bŵer marchnata meysydd awyr, 2012*

Sefydlodd Llywodraeth y DU y Comisiwn Meysydd Awyr dan gadeiryddiaeth Syr Howard Davies ym mis Tachwedd 2012 i archwilio dyfodol y diwydiant hedfan yn y DU. Nododd y Comisiwn y byddai'n archwilio'r achos dros wneud Caerdydd yn 'chweched derfynfa' i Heathrow. Er nad yw Comisiwn Davies i fod i adrodd yn ôl tan 2015, mae potensial i greu achos cryf dros wneud Maes Awyr Caerdydd yn chweched derfynfa i Heathrow.

Y dull mwyaf effeithlon a chost-effeithiol o liniaru problemau capasiti yn y De-ddwyrain fyddai defnyddio seilwaith maes awyr sydd eisoes yn bodoli. Mae gan Gaerdydd y seilwaith angenrheidiol i fod yn faes awyr o safon fyd-eang, yn arbennig gan nad oes cyfyngiadau capasiti arni o ran nifer teithwyr a bod yno redfa hir sy'n gallu cynnal awyrennau pellter mawr <sup>42</sup>. Byddai angen peth gwaith ehangu a datblygu, ond byddai modd gwneud hyn ym Maes Awyr Caerdydd, yn wahanol i feysydd awyr eraill lle nad yw'n bosibl ymestyn rhedfeydd. Ymhellach, mae lle i dair miliwn o deithwyr y flwyddyn yn y derfynfa bresennol yng Nghaerdydd, sy'n golygu na fyddai angen ehangu ar unwaith.

---

<sup>39</sup> Y Comisiwn Meysydd Awyr. *Papur Trafod 4: Airport Operational Models*, 16 Mai 2013, t38.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Awdurdod Hedfan Sifil, *Asesiadau o bŵer marchnata meysydd awyr*, 2012.

<sup>42</sup> *Maes Awyr Caerdydd. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012.

Mae lleoliad Maes Awyr Caerdydd yn fanteisiol gan ei fod yn agos at yr M4 a Chanol Dinas Caerdydd. Ym mis Gorffennaf 2012, cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei bod am drydaneiddio prif lein y Great Western rhwng Caerdydd ac Abertawe, gan gwblhau'r gwaith o drydaneiddio'r lein yn llawn o Paddington ar gost o £600 miliwn. Mae Llywodraeth y DU wedi ymrwymo hefyd i gyswllt rheilffordd newydd gwerth £500 miliwn i Heathrow sy'n golygu na fydd angen i deithwyr i Heathrow deithio drwy Paddington o 2021 ymlaen. Bydd hyn yn torri hyd at 30 munud oddi ar yr amser teithio o Dde Cymru.<sup>43</sup> Dyma ddau ddatblygiad sy'n mynd i wella cysylltedd Caerdydd a sicrhau bod rhwydwaith trafniadaeth cadarn gan Gymru a Heathrow.

Mae'n bwysig archwilio manteision datblygu Caerdydd fel y chweched derfynfa a chredwn fod yn rhaid i Lywodraeth Cymru gefnogi'r Comisiwn Meysydd Awyr wrth iddynt fynd ati i ystyried y cynlluniau hyn. Fodd bynnag, ni fydd y Comisiwn yn cyflwyno'i adroddiad tan ar ôl Etholiad Cyffredinol 2015 ac mae'n bwysig gweithredu ymdrechion ar unwaith i gefnogi'r maes awyr. Mae strategaeth y ddogfen hon yn darparu cynllun eglur, tymor byr sy'n seiliedig ar uchelgais hirdymor. Mae gwybod a gaiff Maes Awyr Caerdydd ei ystyried o ddifrif fel y chweched derfynfa yn bwysig, ond rhaid rhoi blaenoriaeth i gefnogi Caerdydd fel maes awyr rhanbarthol cryf.

---

<sup>43</sup> *Newyddion y BBC, 12 Gorffennaf 2012.*

## Pennod 3: Strategaeth Hirdymor

---

**Cred y Ceidwadwyr Cymreig y dylid dychwelyd Maes Awyr Caerdydd i'r sector preifat. Talodd pob trethdalwr yng Nghymru £38.50 am y buddsoddiad gwreiddiol ym Maes Awyr Caerdydd pan brynwyd y Maes Awyr gan Lywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2013. Credwn y dylid dychwelyd y buddsoddiad hwn i drethdalwyr Cymru.**

Wrth inni adfywio Maes Awyr Caerdydd, ein nod hirdymor yw gwerthu'r maes awyr i gwmni preifat am elw a chyflwyno elw'r gwerthiant yn ôl i bocedi trethdalwyr Cymru a gyfrannodd at y pryniant gwreiddiol. Teimlwn mai dyma'r ffordd orau o sicrhau bod y trethdalwyr yn cael elw uniongyrchol ar eu buddsoddiad, ac adennill y buddsoddiad y bydd Llywodraeth Geidwadol Gymreig yn ei wneud yn y maes awyr.

Ein gweledigaeth yw sicrhau y gall Maes Awyr Caerdydd gynhyrchu digon o elw unwaith eto i gael ei weld fel buddsoddiad busnes hyfyw. Rydym yn ymwybodol hefyd o'r angen mwy hirdymor i fuddsoddi yn y seilwaith o gwmpas y maes awyr er mwyn gwella cysylltiadau a hwyluso mynediad, gan hybu twf pellach.

Gallai'r trethdalwr elwa o werthiant y maes awyr, naill ai'n uniongyrchol ar ffurf ad-daliad neu drwy fuddsoddi mewn gwasanaethau allweddol. Pe baem yn dychwelyd yr elw o'r gwerthiant i'r trethdalwr, byddem yn cysylltu â Llywodraeth y DU ynglŷn â'r ffordd orau o weinyddu hyn.

Prif agwedd y strategaeth hirdymor yw cynyddu gwerth y maes awyr. Rydym wedi gosod targed realistig o £208 miliwn, sef pedair gwaith yr hyn a dalodd Llywodraeth Cymru amdano. Mae potensial enfawr gan Gaerdydd i elwa o farchnadoedd newydd gyda'i seilwaith maes awyr cadarn, sy'n cynnwys rhedfa â'r potensial i gynnig hediadau pellter mawr, yn ogystal â'n hymrwymiad i fuddsoddi.

Felly, dylid rhannu'r elw o'r gwerthiant rhwng y trethdalwyr, a fydd yn derbyn elw ar eu buddsoddiad, a buddsoddi yn y seilwaith i hwyluso mynediad i'r maes awyr.

Dangosir yr opsiynau hyn mewn termau real o dan dri maint elw gwahanol. Mae'r meintiau elw hyn yn dangos elw'r trethdalwyr pe bai'r pris gwerthu posibl yn dyblu, yn treblu neu'n pedryblu eu buddsoddiad gwreiddiol, ac ymrwymiad Llywodraeth Geidwadol Gymreig i fuddsoddi yn y seilwaith. Amcangyfrifon yw'r ffigurau isod yn seiliedig ar ffigurau'r pryniant gwreiddiol a ryddhawyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2013.

Nifer trethdalwyr Cymru yn y flwyddyn dreth 2012-3 oedd 1,350,000<sup>44</sup>. Mae unrhyw gyfrifiadau sy'n cyfeirio at drethdalwyr Cymru wedi defnyddio'r ffigur hwn.

Mae ffigur 3.1 yn dangos maint ein hymrwymiad i fuddsoddi yn y seilwaith, a faint fyddai'r elw i drethdalwyr Cymru pe rhennid yr elw a fyddai'n deillio o werthu Maes Awyr Caerdydd rhwng buddsoddiad yn y seilwaith a difidend i'r trethdalwr.

- Pe gallem bedryblu gwerth Maes Awyr Caerdydd wrth ei werthu i gwmni preifat, byddai'n arwain at werthiant gwerth £208miliwn. Byddai hanner hyn, £104miliwn, yn cael ei fuddsoddi'n uniongyrchol yn y seilwaith o gwmpas y maes awyr. Byddai'r £104miliwn arall yn cael ei gyflwyno fel elw i drethdalwyr Cymru o £77.04 y person; dwbl eu buddsoddiad gwreiddiol yn 2013.
- Pe gallem dreblu gwerth y Maes Awyr, drwy werthu am £156miliwn, o dan y model gwario hwn byddem yn buddsoddi £78miliwn yn seilwaith yr ardal gyfagos, ac yn rhoi £78miliwn ym mhoced y trethdalwr, sef £57.78 y person.
- Pe gallem ddyblu gwerth y maes awyr wrth ei werthu, byddai £52 miliwn yn cael ei fuddsoddi yn y seilwaith a byddai pob trethdalwr yn derbyn £38.52, sef eu buddsoddiad gwreiddiol.

---

<sup>44</sup> *Y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru*, Tachwedd 2012, t.162.

*Ffigur 3.1- hanner yr elw'n mynd i'r trethdalwr, hanner i'w fuddsoddi yn y seilwaith*

<b>Amcanestyniad o werth y gwerthiant</b>	<b>Difidend i'r trethdalwr (cyfanswm)</b>	<b>Difidend i drethdalwyr Cymru (y person)</b>	<b>Gwerth yr ymrwymiad i fuddsoddi yn y seilwaith</b>
£104 miliwn	£52 miliwn	<b>£38.52</b>	<b>£52 miliwn</b>
£156 miliwn	£78 miliwn	<b>£57.78</b>	<b>£78 miliwn</b>
£208 miliwn	£104 miliwn	<b>£77.04</b>	<b>£104 miliwn</b>

Dim ond un syniad ar gyfer y maes awyr yn y dyfodol yw rhannu elw'r gwerthiant yn gyfartal. Fodd bynnag, byddai Llywodraeth Geidwadol Gymreig yn ymrwymo i ddychwelyd y £38.50 a dalwyd gan bob trethdalwr yng Nghymru ym mis Mawrth 2013.

Mae'r opsiwn hwn yn ddeniadol nid yn unig i'r trethdalwr, gan y byddem yn cynyddu ei fuddsoddiad gwreiddiol, ond byddai ymrwymiad i fuddsoddi yn y seilwaith yn ddeniadol hefyd i fusnesau preifat sy'n awyddus i fuddsoddi yn y maes awyr. Gyda'r arian hwn, byddem yn ymrwymo i gefnogi a datblygu'r maes awyr a'r cysylltiadau seilwaith o'i gwmpas ar ôl iddo gael ei breifateiddio. Mae'n hanfodol i'r Llywodraeth weithio gyda'r sector preifat er mwyn sicrhau twf Maes Awyr Caerdydd.

## Pennod 4: Cynllun pum pwynt ar gyfer twf

---

Bydd y Bennod hon yn manylu ar ein strategaeth ar gyfer Maes Awyr Caerdydd yn y tymor byr sy'n hollbwysig er mwyn cyrraedd ein nod hirdymor fel y'i hamlinellwyd ym Mhennod 3. Cyflwynir y strategaeth tymor byr fel cynllun pum pwynt ar gyfer twf. Mae'n creu strategaeth gydlynus sy'n defnyddio amrywiaeth o ddulliau er mwyn sicrhau bod yr heriau sy'n wynebu Maes Awyr Caerdydd yn cael eu datrys. Dylid nodi bod pob elfen yr un mor bwysig a hanfodol wrth fynd ati i ddatblygu Maes Awyr Caerdydd.

Wrth gynhyrchu'r ddogfen hon, rydym wedi ymgynghori ag ystod eang o randdeiliaid, gan gynnwys y maes awyr ei hun, arbenigwyr ym maes hedfan ac economegwyr trafndiaeth. Yn bennaf oll rydym wedi cysylltu hefyd â chwmnïau hedfan; un sy'n gweithredu yn y Maes Awyr ar hyn o bryd ac un nad yw'n gweithredu yng Nghymru.

**Wizz Air** – Cysylltwyd â chwmni hedfan mwyaf Canol a Dwyrain Ewrop sef Wizz Air, sy'n gweithredu nifer sylweddol o deithiau awyr i'r DU, er nad ydynt yn gweithredu yng Nghaerdydd ar hyn o bryd. Gofynnwyd iddynt yn benodol pa feini prawf allweddol a ddefnyddiant i asesu pa feysydd awyr i'w dewis. Cyfeiriodd y cwmni at gostau maes awyr isel, dalgylch deniadol a chyfleusterau maes awyr effeithlon.

**Flybe** – Buom yn sgwrsio â Flybe hefyd, sef cwmni hedfan mwyaf Caerdydd, gan ofyn iddynt beth oedd yn eu denu i Gaerdydd. Dywedodd siaradwr ar ran Flybe fod agwedd ranbarthol Maes Awyr Caerdydd wedi eu denu.

***“Flybe yw'r cwmni awyr rhanbarthol mwyaf yn y DU ac mae Caerdydd yn ganolfan ranbarthol bwysig, felly roedd hi'n fuddiol i ni ymgysylltu â marchnad ranbarthol De Cymru”<sup>45</sup>.***

Roedd Flybe hefyd yn teimlo bod bwch yn y farchnad ar eu pwynt mynediad i wasanaethau rhanbarthol a domestig, ac yn allweddol, fod marchnad ar gael i'r gwasanaethau hyn.

---

<sup>45</sup> Gwybodaeth gan Flybe, o sgwrs ar 3 Mai 2013.

Ar ôl rhyngweithio ag aelodau blaenllaw o'r farchnad meysydd awyr a chwmnïau hedfan, er bod y weledigaeth ar gyfer twf maes awyr Caerdydd yn brosiect o sylwedd, deallwn fod strategaethau tymor byr a hirdymor y gellir eu rhoi ar waith.

## **Pwynt 1 – Rôl cwmnïau hedfan**

Nid y maes awyr ei hun yw'r ateb. Y cwmnïau hedfan sy'n sicrhau llwyddiant awyr, eto i gyd cred llawer nad yw hyn wedi cael digon o sylw. Yn wir, roedd pawb y daethom i gysylltiad â nhw yn cytuno bod cwmnïau hedfan yn allweddol i adfywiad Maes Awyr Caerdydd. Fel y pwysleisiodd siaradwr ar ran Flybe:

***“Y cwmnïau hedfan yw'r allwedd, nid y maes awyr”.***<sup>46</sup>

Busnes yw Maes Awyr Caerdydd yn gyntaf a dylid ei drin felly gyda phwyslais cryf ar ddefnyddwyr; nid dim ond y teithwyr, ond y cwmnïau hedfan eu hunain.

Mae'n rhaid i unrhyw sbardun i wella cystadleurwydd fynd law yn llaw â strategaeth ar gyfer datblygu'r maes awyr. Er ein bod yn gwerthfawrogi ymdrechion Llywodraeth Cymru i benodi tasglu'n ddiweddar, camgymeriad oedd peidio â chynnwys cynrychiolydd o gwmni hedfan masnachol yn y gwaith o reoli'r maes awyr neu'n bresennol yng nghyfarfodydd y tasglu. Gellid hybu hyder y maes awyr a'i deithwyr trwy gael cefnogaeth enwau mawr rhyngwladol y cwmnïau hedfan, gan wella cyhoeddusrwydd a chysylltiadau ar gyfer y maes awyr ledled y byd.

Byddem yn annog y maes awyr i benodi aelod blaenllaw o'r diwydiant cwmnïau hedfan i ymuno â bwrdd rheoli'r maes awyr. Ei rôl fyddai hyrwyddo a chynrychioli'r maes awyr ar y llwyfan rhyngwladol, gan greu swydd newydd 'Cyfarwyddwr y Cwmnïau Hedfan'. Byddai'r unigolyn hwn yn gweithio gydag aelodau eraill o'r staff rheoli yn y maes awyr gan annog trafodaeth rhwng y maes awyr a'r cwmnïau hedfan.

Wrth wynebu'r dyfodol, rhaid i'r maes awyr roi blaenoriaeth ar ddenu mwy o gyrchfannau a chwmnïau hedfan, a thrwy benodi 'Cyfarwyddwr y

---

<sup>46</sup> Gwybodaeth gan Flybe, o sgwrs ar 3 Mai 2013.



Cwmniau Hedfan', bydd cyfle i ymgysylltu â chwmniau hedfan a hyrwyddo Caerdydd fel cyrchfan hyfyw.

Byddai rôl gynyddol cwmniau hedfan hefyd yn cefnogi cynllun busnes penodol ar gyfer Maes Awyr Caerdydd o ran targedu marchnadoedd ar gyfer twf. Mae Cynnyrch Mewnwladol Crynswth y pen dalgylch Maes Awyr Caerdydd 24% yn is na dalgylch Maes Awyr Bryste.<sup>47</sup> Golyga hyn fod prisiau isel a chystadleuol yn allweddol ar gyfer cynyddu nifer y teithwyr.

Mae angen i Faes Awyr Caerdydd ystyried denu cwmniau hedfan rhad er mwyn creu marchnad rad a fydd yn gwasanaethu'r teithwyr presennol sy'n cael eu denu i feysydd awyr Bryste a Llundain. Byddai 'Cyfarwyddwr y Cwmniau Hedfan' yn gallu hyrwyddo Caerdydd ymhlith cwmniau hedfan eraill, gan ennyn hyder a diddordeb cwmniau hedfan rhad.

Byddai'r Cyfarwyddwr hefyd yn effeithiol yn y gymuned fusnes o safbwynt hyrwyddo a rhwydweithio. Byddai hyn yn annog y rhwydwaith busnes i ddefnyddio Maes Awyr Caerdydd, a thrwy gymorth system wobrwyo (sy'n cael ei disgrifio ym Mhwynt 3), gellid annog rhwydwaith o deithwyr busnes rheolaidd. Byddai'r rhwydwaith hwn yn ddeniadol i gwmniau hedfan sy'n darparu ar gyfer busnesau, a thrwy gymorth Cyfarwyddwr y Cwmniau Hedfan, gellid denu cwmniau hedfan a llwybrau hedfan newydd i Faes Awyr Caerdydd.

---

<sup>47</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.*

## Pwynt 2 - Toll Teithwyr Awyr (APD)

Mae pob cwmni awyr yn cytuno bod cost yn ffactor canolog wrth edrych ar leoliad meysydd awyr. Mae angen i Faes Awyr Caerdydd arddangos costau cystadleuol er mwyn denu cwmnïau hedfan a'u cadw. Dyma pam y byddem yn rhoi pwyslais yn y tymor byr ar sicrhau ein bod yn mynd i'r afael â'r costau cynyddol sy'n wynebu cwmnïau hedfan.

Gall Caerdydd gystadlu â meysydd awyr fel Bryste. Gallai'r dalgyrch ehangu, byddai'n hawdd gwella cysylltedd ac nid oes cyfyngiadau ar ei gapasiti. Ond ni all hyn ddigwydd heb leihau costau i gwmnïau hedfan.

Fel rhan o'n strategaeth o fesurau tymor byr ar gyfer cynyddu nifer y teithwyr a dewis o lwybrau hedfan, rydym wedi archwilio'r posibilrwydd o ddefnyddio toll teithwyr awyr fel sbardun ar gyfer cynyddu cystadleurwydd Maes Awyr Caerdydd pe bai'r doll yn cael ei datganoli yn dilyn argymhellion Comisiwn Silk<sup>48</sup>. Byddai hyn yn lleihau'r costau cychwynol i gwmnïau hedfan gan greu potensial ar gyfer denu rhagor o gwmnïau hedfan i'r maes awyr a chynyddu'r dewis o lwybrau hedfan yn sgil hynny. Fel y dywedodd Flybe:

***“Rhaid i gwmnïau hedfan gael eu cefnogi'n effeithiol a dylai perchnogion fynd i'r afael â materion allweddol fel y costau sy'n gysylltiedig â ffioedd, effeithlonrwydd, mynediad i'r maes awyr a threth, yn enwedig Toll Teithwyr Awyr y gellid eu defnyddio i gynnal gwasanaeth domestig”.***<sup>49</sup>

### Cyd-destun

Toll ar deithwyr ar awyrennau o feysydd awyr y DU yw'r APD, a chafodd ei hymestyn yn ddiweddar i gynnwys pob teithiwr sy'n cael ei gludo ar awyren sy'n 5.7 tonnau neu'n fwy. Cyfanswm refeniw'r DU o'r doll yn 2011-12 oedd £2.6 biliwn. Amcangyfrifir bod refeniw 2012-3 oddeutu £2.8 biliwn.<sup>50</sup> Caiff APD ei phennu fel y gwelir yn ffigur 4.1. Caiff ei chyfrifo yn ôl nifer y milltiroedd y mae teithwyr yn eu hedfan, mewn pedwar band.

<sup>48</sup> Y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru, Tachwedd 2012, t70.

<sup>49</sup> Gwybodaeth gan Flybe, 3 Mai 2013.

<sup>50</sup> Y Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol. *Economic and Fiscal Outlook*, 2013.

*Ffigur 4.1- Bandiau cyfredol yr APD*

Bandiau	Cyfradd Is			Cyfradd Safonol			Cyfradd Uwch
	1/4/11	1/4/12	1/4/13	1/4/11	1/4/12	1/4/13	1/4/13
Band A (0-2,000)	£12	£13	£13	£24	£26	£26	£52
Band B (2,001-4,000)	£60	£65	£67	£120	£130	£134	£268
Band C (4,001-6,000)	£75	£81	£83	£150	£162	£166	£332
Band D (dros 6,000)	£85	£92	£94	£170	£184	£188	£376

(Ffynhonnell: Cyllid a Thollau EM)

Nid yw'r cyfrifon hyn yn datgelu beth yw refeniw Cymru o'r ADP fel cyfraniad i gyfanswm y DU am fod cwmnïau hedfan yn darparu APD i Drysorlys y DU mewn un cyfanswm. Fodd bynnag, mae amcangyfrifon i'w cael, ac er nad ydynt yn fanwl gywir, gellir amcangyfrif faint yw cyfraniad Cymru i APD y DU.

Amcangyfrifodd Comisiwn Silk Rhan 1 fod cyfraniad Cymru i APD y DU oddeutu £7.5 miliwn neu 0.35%.<sup>51</sup> Roedd tystiolaeth Maes Awyr Caerdydd i Gomisiwn Silk yn amcangyfrif bod diwydiant hedfan Cymru yn cyfrannu tua £8 miliwn at refeniw APD y DU o £2.6 biliwn.<sup>52</sup>

Fel yr amlinellwyd mewn penodau blaenorol, mae'r gostyngiad yn nifer y teithwyr drwy Faes Awyr Caerdydd a phroblemau hygyrchedd yn cyfyngu ar ei allu i gystadlu, hyd yn oed ar lefel ranbarthol. Caerdydd yw'r unig faes awyr masnachol yng Nghymru sy'n codi APD ar ei deithwyr. O ganlyniad i'r ffactorau hyn, mae'r APD yn cynnig sbardun diddorol y gellid ei ddefnyddio i ddenu cwmnïau hedfan, llwybrau hedfan a theithwyr newydd.

## **Gogledd Iwerddon**

Ar ddiwedd 2011, cyhoeddodd gweithrediaeth Gogledd Iwerddon y byddai'r APD i deithwyr ar hediadau uniongyrchol pellter mawr o

<sup>51</sup> *Y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru*, Tachwedd 2012, t67.

<sup>52</sup> *Ibid*, t68.

Ogledd Iwerddon yn gostwng i'r gyfradd isaf. O 1 Ionawr 2013, cafodd yr APD ei datganoli i Lywodraeth Gogledd Iwerddon a'i gosod ar £0.<sup>53</sup>

Rhodddwyd hyn ar waith er mwyn cynnal cysylltiad Gogledd Iwerddon â Gogledd America mewn marchnad gystadleuol.

Mae Cyllid a Thollau EM wedi cyfrifo cost isel i'r polisi hwn ar gyfer 2011-12 a 2012-13 a cholled o £5m y flwyddyn nes eu rhagamcan olaf ar gyfer 2016-17 fel y gwelir yn ffigur 4.2.

*Ffigur 4.2- Cyfrifiadau Cyllid a Thollau EM o gost APD Gogledd Iwerddon*

	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Effaith ar y Trysorlys (£m)	dibwys	dibwys	-5	-5	-5	-5

(Ffynhonnell: Cyllid a Thollau EM)

Hefyd, roedd Cyllid a Thollau EM yn rhagweld cynnydd bychan yn nifer y teithwyr a fyddai'n gwrthbwyso cost y mesur ar y cychwyn, gan ei gwneud yn ddibwys.

Mae effeithiau datganoli a diddymu APD a ddaeth i rym ar 1 Ionawr 2013 eto i'w rhyddhau'n swyddogol, ond mae newid Gogledd Iwerddon i weinyddiaeth yr APD yn 2011 yn enghraifft dda o newid yr APD er budd ac elw rhanbarthol, gan wrthbwyso'r effaith ar y Trysorlys.

## **Toll Teithwyr Awyr a Chymru**

Ystyrir bod APD y DU yn uchel. Mewn cymhariaeth, mae Iwerddon yn codi tâl ar gyfradd safonol o €3 y teithiwr ar hyn o bryd.<sup>54</sup> Cyflwynodd yr Almaen ffurf ar APD yn 2011, sy'n codi tâl o tua €8 ar deithwyr hediadau pellter byr.<sup>55</sup>

Credwn fod hyn, a'r dystiolaeth a welwyd o Ogledd Iwerddon, yn adeiladu'r achos dros gyflwyno ysgogiad polisi i alluogi Cymru i elwa i'r eithaf o'r budd y mae'n ei gael o'r APD. Credwn fod hwn yn faes trafod pwysig ac rydym wedi disgrifio tri opsiwn posibl ar gyfer yr APD fel a ganlyn.

<sup>53</sup> *Cyllid a Thollau EM, cyfraddau Gogledd Iwerddon, 2013*

<sup>54</sup> *Ffigurau Treth a Thollau Iwerddon*

<sup>55</sup> *Ffigur Gweinyddiaeth Ffederal Cyllid yr Almaen*

## **Opsiwn 1 – Creu band newydd ar gyfer teithiau domestig a phellter byr**

Ar hyn o bryd, cyfrifir APD y DU yn ôl pellter mewn pedwar band. Y gost isaf yw Band A sy'n cynnwys hediadau o'r DU am bellter llai na 2,000 o filltiroedd. Mae'r pellter hwn yn gymharol hir, ac yn effeithio'n arbennig ar gost hediadau domestig. O fewn hediadau domestig y DU, bydd yn rhaid i deithwyr dalu'r APD ddwywaith. Un opsiwn posibl fyddai creu band llai a fyddai'n effeithio ar hediadau domestig a phellter byr o dan 500 milltir.

*Ffigur 4.3- Bandiau rhagamcanol ar gyfer APD opsiwn 1*

<b>Bandiau (pellter bras mewn milltiroedd o'r DU)</b>	<b>Tâl cyfredol</b>	<b>Tâl rhagamcanol ar gyfer Cymru</b>
Band A (0-500)	£13	£0
Band B (501-2,000)	£13	£13
Band C (2,001-4,000)	£67	£67
Band D (4,001-6,000)	£83	£83
Band E (6,001+)	£94	£94

Mae'r tabl uchod yn dangos taliadau APD posibl opsiwn 1. Er mai dim ond y cam cyntaf yn y broses o ddefnyddio'r APD fel ysgogiad fyddai hyn, byddai effaith uniongyrchol enfawr ar hediadau domestig ac mae'n faes y mae Flybe, cwmni hedfan mwyaf Maes Awyr Caerdydd ar hyn o bryd, yn arbenigo ynddo.

Drwy ddefnyddio ffigurau teithwyr ar gyfer 10 cyrchfan fwyaf poblogaidd Maes Awyr Caerdydd yn 2011, gellir amcangyfrif bod cost y band newydd hwn yn £4.58 miliwn y flwyddyn, ond mae'n bwysig nodi bod nifer y teithwyr wedi gostwng yn sylweddol yn 2013, felly bydd y gost yn is yn unol â hynny. Gan fod Cyllid a Thollau EM wedi asesu bod cost mesur tebyg, ond i'r gwrthwyneb, yng Ngogledd Iwerddon yn ddibwys, gellid rhoi ymgynghoriad ar waith i ddadansoddi cost a budd cyn gwneud unrhyw addasiadau mawr i'r bandiau.

## **Opsiwn 2 – Seibiant APD**

Mae'r ail opsiwn yn argymhell y gellid atal yr APD yng Nghymru am gyfnod cyfyngedig (e.e. cyfnod o bum mlynedd) i gymell cwmnïau hedfan newydd i ddod i Faes Awyr Caerdydd. Byddai Seibiant APD hefyd yn rhoi digon o amser i gwmnïau hedfan gynhyrchu sylfaen gwsmeriaid ddibynadwy. Byddai hyn yn cynyddu nifer y teithwyr a hefyd yn gwella'r dewis o lwybrau hedfan ac o ganlyniad, yn creu mwy o alw i fynd i'r afael â buddsoddi yn y seilwaith. Gan ddefnyddio amcangyfrif Comisiwn Silk, byddai hyn yn costio llai na £7.5 miliwn y flwyddyn (o ystyried y gostyngiad cyfredol yn nifer y teithwyr), rhan fach iawn o'r referniw sy'n cael ei godi ledled y DU o'r APD.

## **Opsiwn 3 – APD Pellter Mawr**

Er bod y farchnad ar gyfer teithiau pellter mawr yng Nghaerdydd yn llai, mae potensial i'w hehangu, yn enwedig gan nad oes unrhyw gyfyngiadau rhedfa yng Nghaerdydd, yn wahanol i'w gystadleuydd agosaf ym Mryste. Dechreuodd Gogledd Iwerddon y broses o ddatganoli'r APD mewn perthynas â theithiau pellter mawr er mwyn meithrin eu cysylltiadau ag America am gost is, cyn i'r doll gael ei datganoli'n llawn yn fuan ar ôl profi hyfywedd y cynllun.

Byddai'r gost o ddatganoli APD pellter mawr yn fychan o gymharu â'r doll yn ei chyfanrwydd. Yn 2011, amcangyfrifwn fod APD pellter mawr wedi creu referniw o £1 miliwn o'r cyfanswm o £7.5 miliwn yng Nghymru. Un fantais o ddatganoli APD pellter mawr yw y gallai fod yn ffordd bosibl o ddenu teithiau pellter mawr i Gaerdydd a lleddfu problemau capasiti cyfredol meysydd awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr. Cefnogodd y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru'r argymhelliad i ddatganoli'r APD pellter mawr drwy ddatgan "Rydym yn argymhell bod y Doll Teithwyr Awyr yn cael ei datganoli ar gyfer teithiau awyr hir uniongyrchol yn gyntaf".<sup>56</sup>

Yn ymarferol, byddai datganoli'r APD pellter mawr yn golygu datganoli bandiau B-D, gan ostwng costau'r bandiau hyn. Fel y dengys tabl 4.4, bydd effaith hyn ar gostau hedfan teithwyr yn ddramatig, ond byddai'r gost i'r Llywodraeth yn fach oherwydd y cyfraddau isel sy'n mynd ar deithiau pellter mawr o Gymru.

---

<sup>56</sup> *Y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru*, Tachwedd 2012.

*Ffigur 4.4- bandiau rhagamcanol ar ôl datganoli APD pellter mawr*

<b>Bandiau (pellter bras mewn milltiroedd o'r DU)</b>	<b>Tâl cyfredol</b>	<b>Tâl rhagamcanol ar gyfer Cymru</b>
Band B (0-2,000)	£13	£13
Band C (2,001-4,000)	£67	£0
Band D (4,001-6,000)	£83	£0
Band E (6,001+)	£94	£0

Er enghraifft, bydd teithiwr sy'n teithio 6,001 milltir o Gaerdydd yn talu £94 yn llai pe bai'r doll pellter mawr wedi'i datganoli. Dyma gymhelliant sylweddol i hedfan o Gaerdydd. Bydd costau is yn denu cwmnïau hedfan a theithwyr, gan wneud Maes Awyr Caerdydd yn opsiwn ffafriol ar gyfer teithiau pellter mawr.

Mae tystiolaeth a anfonwyd at y Comisiwn Meysydd Awyr gan grŵp Western Gateway yn galw am ddatganoli APD pellter mawr gan ychwanegu amcangyfrif y gallai'r maes awyr ddenu dros 4 miliwn o deithwyr y flwyddyn erbyn 2030 pe câi hyn ei weithredu.<sup>57</sup>

Mae'r dadansoddiad hwn yn cyd-fynd â'r drafodaeth ynglŷn â Chaerdydd fel Terfynfa'r Iwerydd. Meysydd awyr y De-ddwyrain sydd wedi arfer cynnig teithiau awyr pellter mawr, ac maent bron â chyrraedd eu capasiti llawn. Gan fod bwriad i drydaneiddio'r lein rhwng Llundain ac Abertawe, gall Caerdydd gynnig ei hun fel Terfynfa Iwerydd bosibl pe bai'r APD pellter mawr yn cael ei datganoli.

<sup>57</sup> *Wales Online. Cardiff Airport passenger numbers would exceed four million by 2030 if long haul APD is abolished, 20 Mai 2013.*

## Pwynt 3 - Marchnata

Mae marchnata'n allweddol i allu Maes Awyr Caerdydd i gystadlu ar y llwyfan rhyngwladol o fewn y farchnad dwristiaeth a thrwy farchnata'r maes awyr fel canolfan gysylltedd ar gyfer busnesau sy'n chwilio am leoliadau.

Er bod y farchnad dwristiaeth yng Nghymru wrth galon yr economi, nid yw'r maes awyr yn ganolog i'r farchnad honno ar hyn o bryd. Cyfrannodd twristiaeth £1.84 biliwn o werth ychwanegol gros at economi Cymru yn 2011, ac roedd 8.3% o weithlu Cymru yn ddibynnol ar dwristiaeth rhwng 2007 a 2011.<sup>58</sup> Fodd bynnag, yn 2012 disgynnodd nifer ymwelwyr tramor â Chymru i 854,000 o uchafbwynt o 1 miliwn yn 2008.<sup>59</sup> Er bod marchnad amlwg i dwristiaeth yng Nghymru, mae angen ei meithrin yn effeithiol cyn iddi ddirywio ymhellach. Credwn y gall Maes Awyr Caerdydd elwa ar rwydwaith presennol y farchnad dwristiaeth yn ogystal â chyfrannu ato.

Mae'n amlwg bod angen denu rhagor o bobl i Gymru drwy Faes Awyr Caerdydd a dylai'r gwaith o farchnata'r Maes Awyr anelu at ddwy gynulleidfa darged; twristiaid a busnesau.

## Cyllideb Twristiaeth

Cyllideb twristiaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer 2013/2014 yw £13.98 miliwn<sup>60</sup>. Credwn fod yn rhaid defnyddio'r gyllideb hon yn effeithiol i hyrwyddo Maes Awyr Caerdydd fel porth i mewn i Gymru. Y gyllideb gyfatebol ar gyfer yr Alban yw £50.7 miliwn; mae hyn yn tanlinellu'r pwyslais a roddir ar strategaethau twristiaeth effeithiol yn yr Alban.

Wrth ymateb i gwestiwn gan arweinydd y Ceidwadwyr Cymreig, Andrew RT Davies, manylodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth Llywodraeth Cymru, Edwina Hart, ar wariant cyfredol y Llywodraeth ar fathau penodol o hysbysebu.<sup>61</sup> Ar hyn o bryd, gwerir £3.1 miliwn ar hysbysebion teledu yn y DU, Gweriniaeth Iwerddon a Chatalonia, sy'n targedu'r farchnad 45+ oed; pedwar hysbyseb radio ar Classic FM a chwaraewyd 1,040 gwaith ar gost o £117,871.44, ac eleni,

<sup>58</sup> Jones, C. *The Welsh Tourism Economy in 2011: Summary Results from the Tourism Satellite Account for Wales*. Caerdydd: Uned Ymchwil i Economi Cymru, 2012.

<sup>59</sup> *Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. Overseas visitors to the UK 2005-12*, 2013.

<sup>60</sup> *Atebion i Gwestiynau Ysgrifenedig y Cynulliad 64576*, 22 Ebrill 2013

<sup>61</sup> *Gwybodaeth yn sgil Cwestiynau Ysgrifenedig y Cynulliad 62300-62305*, 28 Chwefror 2013.



bydd hysbysebion print i'w gweld mewn 11 o gyhoeddiadau ar gost o £124,020. Hefyd, yr unig faes awyr y mae Llywodraeth Cymru yn prynu gofod hysbysebu ynddo ar hyn o bryd yw maes awyr Caerdydd.<sup>62</sup>

Mae cael strategaeth farchnata ddomestig gydlynus yn hollbwysig, ac er bod y costau a ddisgrifiwyd uchod wedi cyfrannu at allbwn hysbysebu domestig, credwn mai ychydig iawn o effaith a fu ar Faes Awyr Caerdydd, a chaiff hyn ei amlygu'n eglur yn y gostyngiad yn nifer y teithwyr.

## Twristiaeth

Mae angen marchnata Maes Awyr Caerdydd yn benodol fel 'porth' i Gymru. Bydd cynyddu nifer y teithwyr yng Nghaerdydd yn hybu niferoedd twristiaid ledled Cymru. Caiff hyn ei wneud drwy greu dewis o lwybrau hedfan newydd ond rhaid marchnata'n effeithiol ymhlith cynulleidfaoedd targed o dwristiaid er mwyn creu'r galw sydd ei angen i hwyluso'r broses.

Mae targedu marchnadoedd rhyngwladol penodol yn fwy effeithiol yn elfen hollbwysig o'n cynllun ar gyfer twf. Un ffactor allweddol fydd llwybr hedfan sefydledig KLM o Gaerdydd i Faes Awyr Schiphol Amsterdam. Y llwybr KLM presennol yw'r gwasanaeth mwyaf llwyddiannus allan o Gaerdydd,<sup>63</sup> mae hyfywedd Schiphol fel canolfan ryngwladol gystal â Heathrow. Felly, mae'n hawdd i deithwyr o Gymru ddefnyddio Schiphol ar gyfer teithiau pellter mawr gan gychwyn yng Nghaerdydd, gydag arhosiad byr yn yr Iseldiroedd, a'r un fath i deithwyr sy'n dod i Gymru.

Mae Schiphol yn darparu gwasanaeth ar gyfer y farchnad Asiaidd, sy'n ehangu'n gyflym, gan hedfan i saith cyrchfan yn Tsieina. Mae pedwar o'r cyrchfannau hyn heb unrhyw wasanaeth ar hyn o bryd o unrhyw faes awyr yn y DU. Mae capasiti enfawr yng Nghymru ar gyfer twristiaid Tsieineaidd. Rhwng 2011 a 2012, cododd gwariant ymwelwyr tramor o Tsieina yng Nghymru o £7 miliwn i £21 miliwn.<sup>64</sup> Mae angen i ni gofleidio'r potensial o ymwelwyr o farchnadoedd sy'n datblygu a gwella'r potensial drwy gynnal ymgyrchoedd effeithiol yn y gwledydd hynny. Fel hyn, gallem hyrwyddo Cymru i farchnadoedd Tsieina a

<sup>62</sup> *Ateb i Gwestiwn Ysgrifenedig y Cynulliad 62115*, 6 Chwefror 2013.

<sup>63</sup> *Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau meysydd awyr*, 2012.

<sup>64</sup> *Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. Overseas visitors to the UK 2005-12*, 2013.

hysbysebu llwybr hedfan i Faes Awyr Caerdydd o'r gwledydd hynny drwy Schiphol Amsterdam. Byddem yn sicrhau bod y gyllideb gyfredol ar gyfer hysbysebion tramor yn cael ei defnyddio'n effeithiol ac yn ystyried manteision marchnad ddwyreiniol a'r cysylltiad presennol â Schiphol. Credwn y byddai'r elw a ddeuai drwy gyhoeddusrwydd effeithiol yn mwy na gwneud iawn am unrhyw gynnydd cychwynol yn y gyllideb farchnata.

Dim ond un o'r marchnadoedd tramor yw Tsieina y gellid eu denu'n fwy effeithiol gan gynyddu nifer ymwelwyr i Gymru ac yn sgil hynny, i Faes Awyr Caerdydd. Wrth greu mwy o alw drwy gynyddu nifer y teithwyr drwy'r maes awyr, daw hyn i sylw'r cwmnïau hedfan, gan arwain at gynyddu'r dewis o lwybrau hedfan.

Mae'n amlwg y byddai hyn yn gam cyntaf o safbwynt datblygu dewis o lwybrau hedfan ar gyfer Caerdydd. Credwn y gall y maes awyr gystadlu'n rhyngwladol, ac i wneud hyn ni ddylem ddibynnu ar feysydd awyr rhyngwladol eraill ar gyfer cysylltiadau. Ond fel cam cyntaf yn y broses o gynyddu'r dewis o lwybrau hedfan a nifer teithwyr, mae'n strategaeth ymarferol ag iddi botensial gwych. Bydd manteisio ar lwybrau cysylltu fel y rhain yn gwthio Maes Awyr Caerdydd i sefyllfa lle gall ddatblygu ei lwybrau hedfan pellter mawr rheolaidd ei hun ac elwa ar farchnadoedd newydd.

## **Busnes**

Er bod potensial enfawr i fusnesau rhyngwladol sefydlu yng Nghymru, mae cysylltedd yn elfen ganolog i fewnfuddsoddwyr. Yn ôl tystiolaeth i Ymchwiliad y Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig i Fewnfuddsoddi, mae cysylltiadau trafndiaeth effeithiol o'r pwys mwyaf. Dywedodd yr arbenigwr ar drafndiaeth, yr Athro Stuart Cole, fod trafndiaeth bob amser wedi bod yn un o'r meini prawf arwyddocaol wrth wneud penderfyniadau ynghylch mewnfuddsoddi.<sup>65</sup>

Mae maes awyr rhyngwladol sy'n darparu llwybrau hedfan i ac o gyrchfannau busnes allweddol yn ystyriaeth ganolog wrth fewnfuddsoddi. Ar hyn o bryd, nid yw Maes Awyr Caerdydd yn cynnig unrhyw wasanaethau uniongyrchol i gyrchfan fusnes Frankfurt. Mae trosiant Maes Awyr Frankfurt dros 55 miliwn y flwyddyn a dyma'r 9fed

---

<sup>65</sup> *Y Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig. Inward Investment: Volume 1*, Ionawr 2012.

maes awyr mwyaf yn y byd o ran nifer teithwyr.<sup>66</sup> Fel canolfan ariannol fyd-eang, mae Frankfurt yn dibynnu ar ei faes awyr ffyniannus ar gyfer ei fusnes. Byddai cysylltiad rhwng Caerdydd a Frankfurt yn fanteisiol. Mae Ardal Fenter Caerdydd yn canolbwyntio ar greu Ardal Fusnes Ganolog ar gyfer Cymru sy'n dibynnu ar gysylltiadau effeithiol i ganolfannau ariannol mwy o faint. Byddai Frankfurt, sy'n gartref i Fanc Canolog Ewrop, yn gyswilt allweddol ac mae'n hanfodol felly bod Maes Awyr Caerdydd yn manteisio ar y galw hwn.

Credwn fod yn rhaid i sector busnes Cymru gefnogi Maes Awyr Caerdydd a chreu'r hyder sydd ei angen yn ddirfawr ar gyfer symud ymlaen a chystadlu'n rhyngwladol.

Mae hyder yn magu hyder. Gyda Chyfarwyddwr y Cwmnïau Hedfan yn cyflawni rôl allweddol ar gyfer y maes awyr, gellid creu cysylltiadau gwell â'r gymuned fusnes yng Nghymru a'r De-ddwyrain. Byddem yn defnyddio system wobrwyo ar gyfer teithwyr busnes rheolaidd ym Maes Awyr Caerdydd, yn cynnwys gwasanaethau fel man derbyn cyflym (yn dibynnu ar y cwmni hedfan), manau parcio dynodedig a lolfafusnes i aelodau. Gellid rhoi cyhoeddusrwydd sylweddol i'r system wobrwyo hon ymhlith y sector busnes a byddai'n gwella profiadau teithwyr busnes ym Maes Awyr Caerdydd, gan sicrhau eu bod yn dychwelyd.

---

<sup>66</sup> *Cyngor Meysydd Awyr Rhyngwladol. World airport traffic report, 2012.*

## Pwynt 4 – Seilwaith

Mae seilwaith yn broblem sylfaenol sy'n wynebu Maes Awyr Caerdydd a bydd yn rhan ganolog o'n strategaeth hirdymor. Credwn y bydd nifer y teithwyr yn cynyddu o ganlyniad i'n strategaeth ar gyfer twf ac o ganlyniad, bydd y galw am fynediad i drafnidiaeth gyhoeddus effeithiol hefyd yn cynyddu. Gyda'r elw o werthu'r maes awyr, bwriadwn greu cysylltedd i gystadlu â meysydd awyr gorau'r DU. Yn y cyfamser, credwn y gellid gwella trafndiaeth gyhoeddus o fewn y seilwaith presennol.

Nid yw Maes Awyr Caerdydd yn cymharu â'i gystadleuwyr o safbwynt mynediad. Gan fod cyfyngiadau seilwaith o ran mynediad ar hyd y ffordd i Faes Awyr Bryste, darperir bws cyflym o ganol Bryste i'r maes awyr sy'n rhedeg 24 awr y dydd bob deng munud ar adegau brig. Mae'r tâl am y gwasanaeth yn gymharol uchel gyda thocyn dwy ffordd i oedolyn yn costio £11, ond oherwydd y galw uchel am y gwasanaeth ac am fod dewisiadau eraill yn ddrotach, mae'r prisiau hyn yn gystadleuol. Yn 2012, defnyddiodd 690,373 o deithwyr y gwasanaeth hwn.<sup>67</sup> Yn yr un modd, mae Maes Awyr John Lennon Lerpwl yn elwa o wasanaeth bws penodol bob hanner awr o Ganol Dinas Lerpwl.

Yn y tymor byr mae angen cysylltiad bws mwy effeithlon a rheolaidd ar Faes Awyr Caerdydd o leiaf ddwywaith yr awr ar adegau brig o Ganol Dinas Caerdydd. Hefyd mae bysiau Greyhound bellach yn cynnig gwasanaeth rhwng De Cymru a Maes Awyr Bryste sy'n galw heibio i Abertawe, Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd a Chasnewydd. Nid oes gwasanaeth cyfatebol ar gael ar gyfer Maes Awyr Caerdydd. Dylid cynnig gwasanaeth tebyg ar gyfer Maes Awyr Caerdydd sy'n cael ei redeg gan weithredwr preifat.

Gwasanaeth bws rheolaidd o Ganol Dinas Caerdydd yw'r cam cyntaf i wella cysylltedd â'r maes awyr. Byddai gofyn gwneud buddsoddiad cychwynol eithaf sylweddol yn y gwasanaeth i dalu costau sefydlu'r busnes ond byddai unrhyw fuddsoddiad yn fanteisiol i'r maes awyr. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru'n rhoi cymhorthdal o £100,000 tuag at gostau'r cysylltiad 905 o orsaf y Rhws i'r maes awyr, taith o lai na 2.5 milltir. Credwn y byddai'r buddsoddiad hwn yn well fel rhan o wasanaeth rheolaidd o Ganol Dinas Caerdydd, er enghraifft cynyddu'r gwasanaeth X91 o unwaith bob dwy awr i ddwywaith yr awr.

<sup>67</sup> Ffigurau Maes Awyr Bryste , o sgwrs 15 Mai 2013.

Mae brandio a hyrwyddo yn bwysig hefyd er mwyn gwella ymwybyddiaeth y cyhoedd o'r gwasanaeth. Ar hyn o bryd 9% o'r teithwyr sy'n teithio i Faes Awyr Caerdydd sy'n mynd ar fws.<sup>68</sup> Byddem yn anelu i ddyblu'r ffigwr hwn trwy gynnig opsiwn gwasanaeth bws amlach.

---

<sup>68</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.*

## Pwynt 5 – Cludo nwyddau

Bu gostyngiad o 98% yn y nwyddau a gludwyd mewn awyrennau drwy Faes Awyr Caerdydd rhwng 2008 a 2010.<sup>69</sup> Y rheswm pennaf am hyn oedd colli TNT, a arferai gynnal busnes parseli o Gaerdydd i Liege, cyn symud i Faes Awyr Dwyrain Canolbarth Lloegr.<sup>70</sup> Mae cyfleusterau cludo nwyddau a galw am wasanaethau cludo nwyddau yn asedau gwerthfawr i unrhyw faes awyr, yn enwedig meysydd awyr bach, oherwydd gwerth uchel cludo nwyddau. Mae Cymdeithas y Cludwyr Ffyrdd yn datgan y gall maes awyr cymharol fach â chyfleuster cludo nwyddau gynhyrchu cryn dipyn o gyfoeth.<sup>71</sup>

Gallai gweithgarwch cludo nwyddau, o'i ddatblygu'n effeithiol, fod yn fusnes mawr i'r maes awyr ar adeg pan fo elw'n plymio. Byddai hyn yn creu cyfleoedd busnes hyfyw, yn gwella mewnfuddsoddiad gan ddod â'r farchnad gludo nwyddau ryngwladol yn ôl i Gymru. Ar ôl ymgynghori â chynrychiolydd o Gymdeithas y Cludwyr Ffyrdd, roedd hi'n amlwg fod y berthynas rhwng y nwyddau i'w cludo a'r cyrchfannau sydd ar gynnig yn ganolog wrth fynd ati i ddatblygu gweithgarwch cludo nwyddau. Bellach, caiff nwyddau awyr eu cludo'n bennaf yng nghorff awyrennau sydd eisoes yn cludo teithwyr, gan ddibynnu felly ar y llwybrau hedfan a'r cyrchfannau sy'n cael eu cynnig.<sup>72</sup> Nid yw dewis cyfyngedig Caerdydd o lwybrau hedfan ar hyn o bryd yn cymell cwmnïau cludo nwyddau i ddefnyddio Caerdydd pan fo gan feysydd awyr lleol eraill ddewis ehangach o lwybrau hedfan.

Tri chwmni cludo nwyddau sy'n gweithredu o Faes Awyr Caerdydd ar hyn o bryd. Yn 2010, roedd pwysau'r nwyddau a gâi ei gludo wedi disgyn i ddim ond 28 tonn,<sup>73</sup> o gymharu â meysydd awyr fel Manceinion lle caiff 115,000 tonn o nwyddau eu cludo bob blwyddyn.<sup>74</sup> Mae yna farchnad ar gyfer cludo nwyddau yn nalgyrch Caerdydd, ond caiff llawer o'r nwyddau awyr hyn eu cludo i feysydd awyr yn Lloegr am fod eu prisiau'n fwy cystadleuol. Mae cyfleusterau ar gyfer gweithgarwch cludo nwyddau awyr eisoes ar gael ym Maes Awyr Caerdydd, gan gynnwys storffeydd pwrpasol, gweithgarwch 24 awr sy'n bodoli eisoes ac asiantaeth ffiniau ar y safle. Credwn fod capasiti gan

<sup>69</sup> *Ystadegau Trafnidiaeth Cymru*, 2010.

<sup>70</sup> *Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru*, Gorffennaf 2012, t17.

<sup>71</sup> *Ibid*, t16.

<sup>72</sup> *Gwybodaeth gan Gymdeithas y Cludwyr Ffyrdd*, o sgwrs ar 20 Mai 2013.

<sup>73</sup> *Ystadegau Trafnidiaeth Cymru*, 2010.

<sup>74</sup> *Ffigurau Maes Awyr Manceinion*.

Gaerdydd i ddod yn derfynfa gludo nwyddau fyd-eang a rhaid i hyn fod yn ganolog i'r strategaeth ar gyfer twf.

Un broblem fawr o ran gweithgarwch cludo nwyddau awyr ym Maes Awyr Caerdydd yw'r ffaith nad yw'r maes awyr yn cynnig prisiau cystadleuol ac felly mae'n colli masnach i Loegr. I wrthsefyll hyn, byddem yn gweithio gyda'r maes awyr i gyflwyno model busnes effeithiol yn cynnig prisiau a chynigion cystadleuol gyda'r nod o ddenu rhagor o gwmnïau cludo nwyddau ac ymestyn gweithgarwch o'r fath.

Byddem hefyd yn rhoi strwythurau ar waith i ddarparu cyngor busnes i gwmnïau cludo nwyddau lleol allu trafod telerau â Maes Awyr Caerdydd. Pan oedd yn Weinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau, dywedodd Carl Sergeant AC wrth y Pwyllgor Menter a Busnes yn y Cynulliad Cenedlaethol ei bod hi'n hysbys fod yna gwmnïau yng Nghymru sydd am ddefnyddio'r maes awyr ar gyfer cludo nwyddau ond nad ydynt yn cael llawer o lwyddiant wrth ddatblygu eu hachos.<sup>75</sup> Er mwyn i Gaerdydd allu cystadlu yn y maes cludo nwyddau byd-eang, rhaid lleoli cwmnïau mawr yn agosach at y maes awyr. Wrth i Faes Awyr Caerdydd ddatblygu yn ôl ein cynllun pum pwynt ar gyfer twf, caiff cwmnïau eu denu i'r ardal, ond yn y tymor byr, mae'n rhaid manteisio i'r eithaf ar fasnachu â busnesau lleol sydd am i'w nwyddau gael eu cludo drwy hedfan.

Byddem yn darparu cymorth a chyngor busnes i gwmnïau er mwyn i'w hachosion busnes fod mor broffidiol ac effeithlon â phosibl. Byddai hyn o fantais i'r cwmnïau dan sylw, a'r maes awyr, yn ogystal â'r gymuned ehangach. Byddai gweithio gyda chwmnïau lleol mewn perthynas â chludo nwyddau yn fanteisiol i economi Cymru, yn lleol ac ar raddfa ehangach. Bydd rhagamcanion cargo awyr y byd yn mwy na dyblu dros yr 20 mlynedd nesaf.<sup>76</sup> Rhaid i Faes Awyr Caerdydd fod yn rhan o hyn.

Yn ogystal â gwella mynediad i weithgarwch cludo nwyddau ar gyfer busnesau rhanbarthol a llai o faint, credwn hefyd fod potensial gan Faes Awyr Caerdydd i fod yn ganolfan ar gyfer cludo nwyddau drwy hedfan i gwmni mwy o faint. Roedd colli TNT yn gostus i'r gweithgarwch cludo nwyddau ym Maes Awyr Caerdydd ac er mwyn i'r gwaith hwn ffynnu, rhaid i Gaerdydd groesawu cwmni mawr arall yn ei le. Mae potensial gan Gaerdydd i fod yn ganolfan ar gyfer cludo

---

<sup>75</sup> *Ibid*, t17.

<sup>76</sup> *Rhagolwg cargo awyr y byd Boeing*, 2012.

nwyddau drwy hedfan ond mae'n rhaid i'r maes awyr gynnig cyfraddau cystadleuol a gwasanaethau nad ydynt i'w cael yn unman arall.

Mae canolfan awyr Frankfurt yn yr Almaen yn enghraifft wych o'r hyn y byddem yn ceisio'i gyflawni yn y tymor hir. Mae gan Faes Awyr Frankfurt Cargo City, canolfan weithgarwch cludo nwyddau sy'n trin dros ddwy filiwn o dunelli o nwyddau bob blwyddyn. Mae wedi'i rhannu'n ardal y Gogledd ac ardal y De, gyda'r Gogledd yn ganolfan ar gyfer gweithgarwch cludo nwyddau Lufthansa.<sup>77</sup> Mae DHL, TNT a FedEx hefyd â'u canolfannau yn Cargo City.

Dylai Maes Awyr Caerdydd efelychu'r math hwn o fodel cludo nwyddau drwy hedfan. Trwy greu cysylltiadau â chwmnïau cludo nwyddau lleol a rhyngwladol a chynnig prisiau cystadleuol a gwasanaeth rhagorol, gall Caerdydd ddatblygu ei weithgarwch. Credwn y gall y Maes Awyr ddatblygu'n ganolfan i fusnes cludo nwyddau mawr a fyddai hefyd yn denu marchnadoedd sy'n datblygu. Er enghraifft, bydd cwmnïau sy'n ehangu yn Asia a De America eisiau datblygu rhwydweithiau cludo nwyddau yn Ewrop. Rhaid i Gaerdydd ddatblygu gweithgarwch cludo nwyddau ar lefel lle gall cystadlu am y mathau hyn o gontractau fod yn realistig.

---

<sup>77</sup> Ffigurau Maes Awyr Frankfurt.



# Casgliad

---

***“Mae gan bob ardal lwyddiannus eu meysydd awyr rhyngwladol: mae twf rhyngwladol yn Ne-ddwyrain Cymru yn galw am faes awyr bywiog”.<sup>78</sup>***

*Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru, 8 Mawrth 2012*

Cred y Ceidwadwyr Cymreig fod maes awyr rhyngwladol ffyniannus yn hanfodol er mwyn i Gymru allu cystadlu ar y llwyfan byd-eang. Fodd bynnag, mae Maes Awyr Caerdydd yn brwydro yn erbyn gostyngiad yn nifer y teithwyr, diffyg dewis o lwybrau hedfan a seilwaith gwael sy'n creu heriau sylweddol.

Credwn fod dirfawr angen i Gymru gael strategaeth eglur a chynhwysfawr ar gyfer Maes Awyr Caerdydd. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi cynhyrchu strategaeth gydlynus ar gyfer y maes awyr hyd yma, er i'r pryniant ddigwydd ym mis Mawrth 2013. Mae'r ddogfen hon wedi cyflwyno strategaeth ymarferol ar gyfer Maes Awyr Caerdydd gyda dyheadau hirdymor a chamau gweithredu ar gyfer y tymor byr.

Mae'r ddogfen hon yn darparu strategaeth gadarnhaol a rhagweithiol sy'n tynnu sylw at botensial Maes Awyr Caerdydd i gystadlu ar lwyfan byd-eang. Mae gan y maes awyr sylfeini rhagorol a rhedfa hwy na'r rhan fwyaf o feysydd awyr rhanbarthol yn cynnwys Bryste; hefyd mae ganddo'r gallu i ymestyn y rhedfa heb unrhyw gyfyngiadau ar gapasiti.<sup>79</sup> Rhaid i ni fanteisio ar y cyfle hwn.

Trwy'r penodau hyn rydym wedi amlinellu strategaeth tymor byr i gyflawni'r potensial hwn, a strategaeth hirdymor i roi'r elw a ddaw yn sgil hynny yn ôl ym mhoced y trethdalwyr gan greu gwell seilwaith ar gyfer ardal De Cymru.

---

<sup>78</sup> Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.

<sup>79</sup> Maes Awyr Caerdydd. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.

Amlinellir ein strategaeth tymor byr mewn cynllun pum pwynt ar gyfer twf:

1. **Cynyddu rôl cwmnïau hedfan** - Y cwmnïau hedfan yw'r allwedd i lwyddiant y diwydiant hedfan, nid y maes awyr. Byddai 'Cyfarwyddwr y Cwmnïau Hedfan' yn sicrhau mai cwmnïau hedfan sy'n cael y flaenoriaeth.
2. **Toll Teithwyr Awyr** - Pe bai'r Doll Teithwyr Awyr yn cael ei datganoli, dylid ei defnyddio i wella cystadleurwydd Maes Awyr Caerdydd a denu cwmnïau hedfan newydd.
3. **Marchnata** - Byddai strategaeth farchnata effeithiol a phellgyrhaeddol yn denu marchnadoedd twristiaeth a dewis o lwybrau hedfan newydd gan gynyddu nifer y teithwyr o wledydd fel Tsieina a gwella'r diwydiant twristiaeth ledled Cymru
4. **Seilwaith** - Mae gwelliannau seilwaith tymor byr yn bwysig a byddai gwasanaeth bws rheolaidd o ganol Caerdydd yn cynyddu mynediad ar y ddaear.
5. **Cludo nwyddau** - Rhaid i ni ddatblygu'r uned gweithgarwch cludo nwyddau ym Maes Awyr Caerdydd er budd y maes awyr yn ogystal â busnesau lleol a rhanbarthol.

Bydd y pum pwynt hwn yn sicrhau bod Maes Awyr Caerdydd yn fwy effeithiol a phroffidiol ac yn gosod y sylfaen ar gyfer cyfnod o dwf a llwyddiant hirdymor.

Credwn y byddai Maes Awyr Caerdydd yn cynyddu yn ei werth drwy'r strategaeth hon. Mae gan y maes awyr allu i gystadlu â meysydd awyr rhanbarthol eraill a gallai gynnig atebion i broblemau capasiti yn y Ddeddwyrain drwy ddefnyddio'r cysylltiadau trafndiaeth gwell, gan gynnwys trydaneiddio lein reilffordd Llundain i Abertawe.

Bydd y cynnydd yng ngwerth Maes Awyr Caerdydd yn ased i economi Cymru. Ein nod fyddai adennill y buddsoddiad gwreiddiol a wnaed gan drethdalwyr Cymru pan brynodd Llywodraeth Cymru'r maes awyr. Drwy

ein strategaeth hirdymor, byddem yn ceisio gwerthu'r maes awyr i gwmni preifat a defnyddio'r elw fel difidend economaidd i drethdalwyr Cymru.

Un opsiwn posibl fyddai rhannu'r elw a geid o'r gwerthiant gyda'i hanner yn mynd yn ôl i boced y trethdalwr a buddsoddi'r hanner arall yn y seilwaith wyneb o gwmpas y maes awyr.

Drwy gyfuno ein strategaeth hirdymor a'n strategaeth ar gyfer y tymor byr, mae gan Faes Awyr Caerdydd y potensial i fod yn ganolfan i gysylltedd byd-eang. Bydd yn faes awyr y gallwn fod yn falch ohono ac yn un a fydd yn cyflawni ar gyfer pobl Cymru.

# Llyfryddiaeth

---

*Comisiwn Meysydd Awyr. Papur Trafod 4: Airport Operational Models, 16 Mai 2013.*

*Cyngor Meysydd Awyr Rhyngwladol. World airport traffic report, 2012.*

*Ffigurau Trenau Arriva Cymru.*

*Ateb i Gwestiwn Ysgrifenedig y Cynulliad 62115, 6 Chwefror 2013.*

*Ateb i Gwestiwn Ysgrifenedig y Cynulliad 64576, 22 Ebrill 2013.*

*Ateb i Gwestiwn Ysgrifenedig y Cynulliad 64693, 10 Mai 2013.*

*Barry, M. A Cardiff City Region Metro, 2013.*

*BBC. Western Gateway planned for Heathrow Hub, 31 Hydref 2012.*

*Rhagolwg cargo awyr y byd Boeing, 2012.*

*Maes Awyr Bryste. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.*

*Ffigurau Maes Awyr Bryste, o sgwrs ar 15 Mai 2013.*

*Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau Meysydd Awyr, 2008.*

*Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau Meysydd Awyr, 2012.*

*Awdurdod Hedfan Sifil, Ystadegau meysydd awyr (fffigurau dros dro), 2013.*

*Awdurdod Hedfan Sifil. Asesiadau o bŵer marchnata meysydd awyr, 2012.*

*Maes Awyr Caerdydd. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.*

Ffigurau Maes Awyr Caerdydd, fel ar 21 Mai 2013.

*Y Prif Gynllun - Ymateb Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd i Bapur Gwyn y Llywodraeth ar ddyfodol y diwydiant awyrennau, 2006.*

*Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru, Tachwedd 2012.*

*Ffigurau Gweinyddiaeth Ffederal dros Gyllid yr Almaen.*

*Gwybodaeth gan Flybe, o sgwrs ar 3 Mai 2013.*

*Ffigurau Maes Awyr Frankfurt.*

*Cyllid a Thollau EM. Northern Ireland rates, 2013.*

*Gwybodaeth yn sgil Cwestiynau Ysgrifenedig y Cynulliad 62300-62305, 28 Chwefror 2013.*

*Ffigurau Treth a Thollau Iwerddon.*

*Jones, C. The Welsh Tourism Economy in 2011: Summary Results from the Tourism Satellite Account for Wales. Caerdydd: Uned Ymchwil i Economi Cymru, 2012*

*Ffigurau Maes Awyr Manceinion.*

*Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012*

*Ffigurau Network Rail.*

*Y Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol. Economic and Fiscal Outlook, 2013.*

*Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. Overseas visitors to the UK 2005-12, 2013.*

*Cymdeithas y Cludwyr Ffyrdd, o sgwrs ar 20 Mai 2013.*

*Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru. Tystiolaeth i'r ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, Gorffennaf 2012.*

*UK Airport News. Cardiff Airport road could cost £135m, 16 Awst 2008.*

*Ffigurau Cyngor Bro Morgannwg.*

*Wales Online. Cardiff could be Heathrow's sixth terminal- Sir Howard Davies, 2 Tachwedd 2012.*

*Wales Online. Cardiff Airport passenger numbers would exceed four million by 2030 if long haul APD is abolished, 20 Mai 2013.*

*Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig. Inward Investment: Volume 1, Ionawr 2012.*

*Llywodraeth Cynulliad Cymru. Gwella Mynediad i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd a Chroes Cwrlwys, 2008.*

*Llywodraeth Cymru. Ardaloedd Menter, 2013.*

*Llywodraeth Cymru. Taith gyntaf gwasanaeth newydd Lufthansa rhwng Dusseldorf a Chaerdydd, 2 Mai 2013.*

*Llywodraeth Cynulliad Cymru. Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, 2010.*

*Llywodraeth Cymru. Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol â Blaenoriaeth, 2011, t5.*

*Ystadegau Trafnidiaeth Cymru, 2010.*

*York Aviation. Economic Impact of Cardiff Airport, 2013.*

*Ffigurau York Aviation, o sgwrs, Mai 2013.*