

27 Ionawr 2016

Archwilydd Cyffredinol Cymru  
Auditor General for Wales

# Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd



WALES AUDIT OFFICE  
SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU





Rwyf wedi paratoi a chyhoeddi'r adroddiad hwn yn unol â  
Deddf Llywodraeth Cymru 2006.

Roedd tîm astudiaeth Swyddfa Archwilio Cymru yn cynnwys Ben Robertson  
a Sian Davies, o dan gyfarwyddyd Matthew Mortlock.

**Huw Vaughan Thomas**  
**Archwilydd Cyffredinol Cymru**  
**Swyddfa Archwilio Cymru**  
**24 Heol y Gadeirlan**  
**Caerdydd**  
**CF11 9LJ**

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn annibynnol o'r Cynulliad Cenedlaethol ac o lywodraeth. Mae'n archwilio ac yn ardystio cyfrifon Llywodraeth Cymru a'r cyrff cyhoeddus a noddir ganddi ac sy'n gysylltiedig â hithau gan gynnwys cyrff y GIG yng Nghymru. Mae ganddo'r pŵer statudol i gyflwyno adroddiadau i'r Cynulliad Cenedlaethol ar economi, effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd y defnydd a wna'r sefydliadau hynny o'u hadnoddau wrth gyflawni eu swyddogaethau, a sut y gallent wella'r defnydd hwnnw.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol, ynghyd ag archwilwyr penodedig, hefyd yn archwilio cyrff llywodraeth leol yng Nghymru, mae'n cynnal astudiaethau gwerth am arian mewn llywodraeth leol ac yn arolygu cydymffurfiaeth gydag anghenion Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2009.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn ymgymryd â'i waith gan ddefnyddio staff ac adnoddau eraill a ddarperir gan Swyddfa Archwilio Cymru, sydd yn fwrdd statudol wedi'i sefydlu ar gyfer y nod hwnnw ac i fonitro a chynghori'r Archwilydd Cyffredinol.

Am ragor o wybodaeth ysgrifennwch at yr Archwilydd Cyffredinol yn y cyfeiriad uchod, ffôn 02920 320500, e-bost: [info@wao.gov.uk](mailto:info@wao.gov.uk), neu gweler y wefan [www.archwilio.cymru](http://www.archwilio.cymru).

© Archwilydd Cyffredinol Cymru 2016

Cewch aildefnyddio'r cyhoeddiad hwn (heb gynnwys y logos) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng. Rhaid i chi ei aildefnyddio'n gywir ac nid mewn cyd-destun camarweiniol. Rhaid cydnabod y deunydd fel hawlfraint Archwilydd Cyffredinol Cymru a rhaid rhoi teitl y cyhoeddiad hwn. Lle nodwyd deunydd hawlfraint unrhyw drydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw cyn ei aildefnyddio.

Os ydych angen unrhyw un o'n cyhoeddiadau mewn ffurf ac/neu iaith wahanol cysylltwch â ni gan ddefnyddio'r manylion canlynol: Ffôn 029 2032 0500, e-bost [post@archwilio.cymru](mailto:post@archwilio.cymru)

Cydnabyddir Maes Awyr Caerdydd ar gyfer defnydd y lluniau

# Cynnwys

	<b>Crynodeb</b>	<b>6</b>
	Canfyddiadau a chasgliadau cyffredinol	9
	Argymhellion	17
<b>1</b>	<b>Yn y blynyddoedd cyn caffael, daeth Llywodraeth Cymru'n fwyfwy pryderus ynghylch dirywiad y Maes Awyr, er gwaethaf ymdrechion i ddarparu cymorth ac, yn ddiweddarach, i wella'i pherthynas waith â pherchnogion y Maes Awyr</b>	<b>20</b>
	Yn dilyn cyfnod o dwf cyson, cafwyd dirywiad sydyn ym mherfformiad y Maes Awyr o 2007 ymlaen	21
	Cydnabuwyd pwysigrwydd cyfraniad ehangach y Maes Awyr at economi Cymru, gyda ffocws penodol o ran polisi ar gynigion i wella mynediad at drafnidiaeth	25
	Roedd y Gweinidogion wedi cynnig grant tuag at gost gwaith cyfalaf ar y derfynfa, ond nid oedd Abertis am fynd rhagddo â'r buddsoddiad yn y tymor byr ac, ym mis Mehefin 2011, tynnodd Llywodraeth Cymru ei chynnig yn ôl	27
	Llwyddodd y tasglu a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru yn 2012 i wella perthnasoedd gwaith a'r gyd-ddealltwriaeth rhwng y Maes Awyr a rhanddeiliaid allweddol, cyn iddo gael ei ddiddymu pan benderfynodd Llywodraeth Cymru ddatblygu mentrau penodol drwy weithgorau eraill	29
<b>2</b>	<b>Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir dros brynu'r Maes Awyr a chyflawnodd waith diwydrwydd dyladwy priodol, gyda'r pris a dalwyd yn seiliedig ar ystod o brisiadau masnachol ac ased cyhoeddus, ond cafwyd rhai gwendidau wrth baratoi'r achos busnes</b>	<b>32</b>
	Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir ar gyfer prynu'r Maes Awyr, ond yn ein barn ni, ni wnaeth nodi ei amcanion buddsoddi'n ddigon clir, na'i hystyriaeth o opsiynau eraill, risgiau a buddiannau	34
	Gan ddefnyddio cyngor proffesiynol, negododd Llywodraeth Cymru bris prynu a oedd yn seiliedig ar yr amcangyfrif o werth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus ac ystod o brisiadau masnachol	40
	Gofynnodd Llywodraeth Cymru am gyngor proffesiynol priodol, a chynhaliodd broses drwyadl i sicrhau diwydrwydd dyladwy	47

3	Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu trefniadau llywodraethu cadarn i reoli ei buddsoddiad, ac mae'r Maes Awyr bellach yn debygol o dyfu'n sylweddol er bod y cynnydd yn arafach, a'r angen am gyllid allanol yn fwy, na'r hyn a ragwelwyd wrth ei gaffael	54
	Dilynodd swyddogion gyngor cyfreithiol drwy sefydlu cwmni daliannol i reoli'r buddsoddiad ar hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru	55
	Mae gan y cwmni daliannol berthynas waith effeithiol â'r cwmni sy'n gweithredu'r Maes Awyr, ac mae ganddo lefel briodol o reolaeth dros y cwmni gweithredu, er bod lle i wella'r trefniadau ar gyfer monitro perfformiad	59
	Mae gan y Maes Awyr gynllun busnes sy'n canolbwyntio ar dwf, er bod yr angen am gyllid allanol yn fwy nag a ragwelwyd wrth gaffael, ac y bydd cynnydd masnachol yn arafach nag a ddisgwyliwyd yn wreiddiol	61
	Nid oes unrhyw gynllun ffurfiol i wireddu buddiannau ehangach yn sgil caffael y Maes Awyr, ond ceir perthynas waith agosach ar lefel weithredol ac mae'r gweithdrefnau amgylcheddol a chydaddoldeb wedi gwella	71
	<b>Atodiadau</b>	
	Atodiad 1 – Dulliau archwilio	80
	Atodiad 2 – Cronoleg o ddigwyddiadau allweddol 2005-2015	82
	Atodiad 3 – Y Model Busnes Pum Achos	86
	Atodiad 4 – Diwydrwydd dyladwy, prisiadau a gwasanaethau proffesiynol eraill	87



Crynodeb



- 1 Adeiladwyd Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd (y Maes Awyr) ym 1942 fel maes glanio i'r Awyrlu Brenhinol, ac y mae wedi gweithredu fel terfynfa ar gyfer awyrennau masnachol ers 1952, pan ddechreuodd y gwasanaeth cyntaf i deithwyr hedfan i Ddulyn. Sefydlodd British Airways Maintenance Cardiff orsaf ar gyfer cynnal a chadw awyrennau teithiau hir ym Maes Awyr Caerdydd yn y 1980au. Roedd amryw o awdurdodau cyhoeddus yn berchen ar y Maes Awyr hyd 1995, ac fe'i gweithredwyd rhwng 1986 a 1995 gan Cardiff International Airport Ltd (CIAL), cwmni yr oedd consortiwm o awdurdodau lleol yn Ne Cymru yn berchen arno. Cafodd y Maes Awyr ei breifateiddio ym 1995 wedi i'r awdurdodau lleol werthu CIAL i'r TBI Group. Caffaelwyd y TBI Group ei hun gan y grŵp seilwaith Sbaenaidd, Abertis Infraestructuras SA (Abertis) yn 2005<sup>1</sup>. O ganlyniad i'r caffaeliad hwnnw, Abertis oedd perchennog newydd y Maes Awyr, yn ogystal â dau faes awyr arall yr oedd TBI yn berchen arnynt (Maes Awyr Luton a Maes Awyr Rhyngwladol Belfast).
- 2 Ym mis Rhagfyr 2012, cyhoeddodd y Prif Weinidog fod Llywodraeth Cymru'n dechrau trafodaethau ffurfiol ag Abertis ynghylch prynu'r Maes Awyr. Wrth gyhoeddi'r trafodaethau, datganodd y Prif Weinidog y byddai'r pryniant yn 'ein (Llywodraeth Cymru) galluogi i ddatblygu dull mwy cydlynol o gynllunio seilwaith cenedlaethol, ac i integreiddio'r Maes Awyr i'n strategaeth ehangach ar gyfer datblygu'r economi'. Bu Llywodraeth Cymru'n bryderus ers tro ynghylch perfformiad y Maes Awyr a diffyg buddsoddiad Abertis ynddo, ac effaith hynny ar economi Cymru ac ar enw da Cymru o safbwynt busnes rhyngwladol. Nid oedd unrhyw berygl amlwg y byddai'r Maes Awyr yn cau, yn y tymor byr o leiaf. Fodd bynnag, roedd Llywodraeth Cymru'n pryderu y gallai'r Maes Awyr ddirywio i'r fath raddau fel na fyddai mwyach yn fasnachol hyfyw, ac y byddai wedyn yn cau, gan beryglu swyddi ac arwain at golli ased cenedlaethol hollbwysig.
- 3 Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym mai ystyriaethau ynghylch polisi cyhoeddus a datblygu economaidd oedd y prif ysgogiadau wrth wraidd caffael y Maes Awyr. Serch hynny, roedd ystyriaethau masnachol yn berthnasol, yn ogystal â materion cydymffurfio'n gysylltiedig ag egwyddor gweithredwr economi'r farchnad<sup>2</sup>. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru o'r farn y gwnaed penderfyniadau deallus ynghylch y caffaeliad, ac y darparwyd yr holl dystiolaeth angenrheidiol. Yr oedd y gwaith diwydrwydd dyladwy a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru cyn y caffaeliad terfynol yn cynnwys asesiad o gyd-destun strategol y caffaeliad. Roedd yr asesiad yn rhoi crynodeb o'r risgiau a'r manteision yn gysylltiedig â phrynu'r Maes Awyr, o gymharu â'r opsiwn o 'wneud dim byd'. Roedd y gwaith prisio a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru'n cynnwys amcangyfrif o werth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus, ochr yn ochr ag ystod o brisiadau masnachol.

1 Roedd TBI ym mherchnogaeth Iwyr Airport Concessions and Development Ltd (ACDL), yr oedd Abertis Infraestructuras SA yn berchen ar 90 y cant ac AENA Desarrollo Internacional, grŵp meysydd awyr Sbaenaidd yn berchen ar 10 y cant ohono.

2 Yn ôl rheolau cymorth gwladwriaethol Ewrop, mae'n ofynnol i awdurdod cyhoeddus sy'n prynu buddiant mewn busnes masnachol allu darparu tystiolaeth resymol iddo wneud hynny ar sail fasnachol, heb dalu mwy na buddsoddw'r preifat damcaniaethol sy'n gwneud buddsoddiad hirdymor. Gelwir hyn egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Caiff y Comisiwn Ewropeaidd orchymyn bod unrhyw werth ychwanegol yn cael ei adennill gan y buddiolwr (gwerthwr y busnes) os bydd yn canfod bod y cymorth gwladwriaethol wedi rhoi mantais annheg i'r buddiolwr, ac felly'n amharu ar gystadleuaeth, neu'n bygwth hynny.

- 4 Prynwyd y Maes Awyr gan Lywodraeth Cymru ar 27 Mawrth 2013 am £52.0 miliwn, i weithredu ar hyd braich oddi wrth y Gweinidogion. Yr oedd y cytundeb yn cynnwys:
- a Prynu'r holl gyfalaf cyfranddaliadau a ddyroddwyd ar gyfer CIAL oddi wrth Abertis (drwy TBI), er mwyn cael 100 y cant o berchnogaeth ar fuddiant ecwiti'r Maes Awyr.
  - b Caffael y buddiant hwn ar sail 'dim arian parod – dim dyled' gydag Abertis (drwy TBI) yn cadw'r arian parod ac yn dileu benthyctiad i CIAL.
  - c Sefydlu cwmni daliannol (a adwaenir fel WGC Holdco) fel y cyfrwng i Lywodraeth Cymru fod yn berchen ar y cyfranddaliadau a goruchwylio CIAL.
  - ch Darparu hwb ariannol o £3.3 miliwn i CIAL ar ôl cwblhau'r pryniant, er mwyn darparu cyfalaf gweithio i'r cwmni, a droswyd wedyn yn gyfalaf cyfranddaliadau. Cynyddodd hyn gyfanswm cost y buddsoddiad i £55.3 miliwn.
- 5 Ar ran yr Archwilydd Cyffredinol, mae staff Swyddfa Archwilio Cymru wedi archwilio penderfyniad Llywodraeth Cymru i gaffael a dod yn berchen ar Faes Awyr Caerdydd. Cadarnhawyd cynlluniau gennym ym mis Mawrth 2014 ar gyfer ein hastudiaeth gyda Llywodraeth Cymru. Rydym wedi archwilio proses benderfynu Llywodraeth Cymru a'i goruchwyliaeth ar y Maes Awyr. Yn rhan o'n gwaith, rydym wedi ystyried digwyddiadau a arweiniodd at y trafodaethau ynghylch y pryniant a'r pryniant ei hun, gan gynnwys y gwaith ar ddiwydrwydd dyladwy a gyflawnwyd, ac a oedd sail gadarn i'r penderfyniad i brynu ar y telerau a gytunwyd. Rydym hefyd wedi ystyried y trefniadau ar gyfer sefydlu a gweithredu cwmni daliannol Llywodraeth Cymru, a chynnydd cyffredinol y Maes Awyr yn erbyn ei gynllun busnes ac amcanion Llywodraeth Cymru ei hun. Mae ein gwaith wedi'i gyfyngu i'r materion hynny sydd oddi mewn i gylch gwaith Llywodraeth Cymru a'i gwmni daliannol, gan gynnwys materion ehangach fel mynediad i drafndiaeth. Nid ydym wedi archwilio gweithrediadau manwl y Maes Awyr ei hun o ddydd i ddydd<sup>3</sup>. Dengys **Atodiad 2** linell amser o ddigwyddiadau pwysig o 2005 hyd fis Mawrth 2015.
- 6 Ceir mwy o fanylion am ein dulliau archwilio yn **Atodiad 1**. Rydym wedi gwneud defnydd rhannol o waith cysylltiedig a gyflawnwyd gan Wasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru. Rydym hefyd wedi trafod ein gwaith gyda chydweithwyr yn Audit Scotland yng nghyd-destun eu hadolygiad diweddar o benderfyniad Llywodraeth yr Alban i brynu Maes Awyr Prestwick Glasgow am £1, er bod amgylchiadau'r pryniant hwnnw braidd yn wahanol. Bu Maes Awyr Prestwick Glasgow yn gwneud colledion sylweddol ers blynyddoedd, ac roedd ei berchennog wedi dweud y byddai'n cau'r maes awyr heb ymyrraeth Llywodraeth yr Alban.

<sup>3</sup> Mae gan y Maes Awyr ei fwrdd ei hun, sy'n gyfrifol am weithredu'r Maes Awyr, ac sy'n cynnwys y Cadeirydd, pum cyfarwyddwr anweithredol arall, a phedwar uwch gyfarwyddwr gweithredol. Mae aelodaeth y bwrdd wedi bod drwy gyfnod o newid, gan gynnwys penodiad diweddar Roger Lewis fel Cadeirydd i gymryd lle'r Arglwydd David Rowe-Beddoe ar ddiwedd ei gyfnod yn y swydd ym mis Tachwedd 2015. Penodwyd yr Arglwydd Rowe-Beddoe yn Gadeirydd pan gaffaelodd Llywodraeth Cymru'r Maes Awyr. Mae gan y Maes Awyr ei archwilywr allanol ei hun, ac nid yw wedi'i gynnwys o dan gyfundrefn archwilio'r Archwilydd Cyffredinol.



- 7 Wrth lunio'r adroddiad hwn, ystyriwyd y gallai datgelu gwybodaeth benodol ynghylch y gwaith diwydrwydd dyladwy a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru niweidio unrhyw drafodaethau pellach rhwng Llywodraeth Cymru a phartion a chanddynt ddiddordeb mewn cymryd cyfran yn y maes awyr, ac unrhyw arian a adferir i'r pwrs cyhoeddus. Er ein bod wedi adolygu'r cynlluniau busnes blynyddol y mae'r Maes Awyr wedi'u cyflwyno i'w cymeradwyo gan WGC Holdco, ac unrhyw ddogfennau eraill sydd ar gael i Holdco, rydym hefyd wedi cyfyngu ein sylwebaeth i faterion sy'n ymwneud â'r strategaeth fasnachol a pherfformiad y Maes Awyr. Rydym hefyd wedi ystyried bod materion penodol sy'n gysylltiedig â modd y mae'r Maes Awyr yn cynnal ei fusnes yn sensitif iawn o safbwynt masnachol, gan ei fod yn gweithredu mewn marchnad agored a chystadleuol. Gallai datgelu gwybodaeth o'r fath niweidio busnes y Maes Awyr.
- 8 Mae'r adroddiad hwn yn nodi ein canfyddiadau a'n casgliadau yn seiliedig ar y dystiolaeth yr ydym wedi'i hadolygu. Gofynnwyd i Lywodraeth Cymru, CIAL a thrydydd partion eraill roi sylwadau ar y ddogfen neu, lle bo'n briodol, ar ddyfyniadau perthnasol o'r ddogfen drafft. Ni chawsom unrhyw sylwadau gan y perchnogion blaenorol, Abertis, ynghylch y dyfyniadau perthnasol ar y ddogfen drafft a ddarparwyd gennym.

## Canfyddiadau a chasgliadau cyffredinol

**Yn y blynyddoedd cyn caffael, daeth Llywodraeth Cymru'n fwyfwy pryderus ynghylch dirywiad y Maes Awyr, er gwaethaf ymdrechion i ddarparu cymorth, ac wedi hynny i wella'i pherthynas waith â pherchnogion y Maes Awyr**

- 9 Yn dilyn cyfnod o dwf cyson, roedd nifer y teithwyr wedi gostwng o dros ddwy filiwn yn 2007 i ychydig dros filiwn yn 2012. Amharodd y gostyngiad yn nifer y teithwyr yn sylweddol ar ganlyniadau ariannol y Maes Awyr. Gostyngodd yr enillion sylfaenol o £8.8 miliwn yn 2007 i oddeutu £800,000 yn 2012, tra gostyngodd gwerthiant o £22.6 miliwn i £14.9 miliwn. Roedd Llywodraeth Cymru'n pryderu nad oedd perchnogion y Maes Awyr yn gwneud digon i oresgyn ei anfanteision yn y farchnad nac i wydroi ei ddirywiad ariannol.
- 10 Cydnabuwyd pwysigrwydd cyfraniad ehangach y Maes Awyr at economi Cymru, gyda ffocws penodol o ran polisi ar gynigion i wella mynediad i drafnidiaeth. Nid oedd gan Lywodraeth Cymru unrhyw strategaeth gyffredinol i ddatblygu'r Maes Awyr ar y cyd â'i berchnogion preifat. Fodd bynnag, roedd y Gweinidogion wedi bod eisiau cefnogi'r Maes Awyr drwy gynnig grant o £5 miliwn tuag at gost gwaith cyfalaf ar y derfynfa, ond nid oedd Abertis am fynd rhagddo â'r buddsoddiad yn y tymor byr ac, ym mis Mehefin 2011, tynnodd Llywodraeth Cymru ei chynnig yn ôl. Darparodd Llywodraeth Cymru hefyd gymorth ymarferol i'r Maes Awyr ar ffurf cronfa datblygu llwybrau awyr pedair blynedd o 2006 i 2010. Fodd bynnag, roedd CIAL wedi mynegi pryder ynghylch cyflwyno'r gronfa ar ôl newid rheolau cymorth gwladwriaethol – roedd hynny wedi cyfyngu ar ei allu i gynnig cymhellion digonol er mwyn denu gwasanaethau. Fel cyfanswm, dim ond £336,000 o'r gyllideb o £4 miliwn ar gyfer y gronfa datblygu llwybrau awyr a wariwyd.

- 11 Ym mis Ebrill 2012, cytunodd Llywodraeth Cymru ag Abertis i sefydlu tasglu i gynnwys rhanddeiliaid allweddol mewn trafodaethau ynghylch datblygiad y Maes Awyr. Cyfarfu'r tasglu deirgwaith, a llwyddodd i wella'r berthynas waith â'r gyd-ddealltwriaeth rhwng y Maes Awyr a rhanddeiliaid allweddol. Cyfrannodd y tasglu hefyd at syniadau ynghylch dylunio deunydd hyrwyddo yn y Maes Awyr<sup>4</sup>, ac ysgogodd y penderfyniad i leoli swyddog o Lywodraeth Cymru ar secondiad yn y Maes Awyr ym mis Hydref 2012, er mwyn meithrin perthynas waith gryfach rhwng y naill sefydliad a'r llall. Diddymodd Llywodraeth Cymru'r tasglu ym mis Hydref 2013, gyda chefnogaeth ei haelodau, ar ôl penderfynu datblygu mentrau penodol drwy weithgorau eraill, fel panel y sector twristiaeth a'r Ardal Fenter.

**Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir dros brynu'r Maes Awyr a chyflawnodd waith diwydrwydd dyladwy priodol, gyda'r pris a dalwyd yn seiliedig ar ystod o brisiadau masnachol ac ased cyhoeddus, ond cafwyd rhai gwendidau wrth baratoi'r achos busnes<sup>5</sup>**

- 12 Sail resymegol Llywodraeth Cymru dros brynu'r Maes Awyr oedd ei fod yn methu o dan ei berchnogaeth flaenorol, ac y byddai perchnogaeth yn y sector cyhoeddus yn sicrhau'r sefydlogrwydd a'r ymrwymiad yr oedd ei angen er mwyn datblygu dros y tymor hwy.
- 13 Dilynodd Llywodraeth Cymru'r 'Model Busnes Pum Achos' (**Atodiad 3**) gyda rhai addasiadau oherwydd cyfyngiadau ar amser. Ni chafodd yr achos busnes llawn ar gyfer y caffaeliad ond ei lunio'n derfynol ar ôl cwblhau'r pryniant, ac roedd ambell adran yn anghyflawn. Er ein bod yn cydnabod bod cyfyngiadau ar amser yn ffactor, canfuom fod sawl maes lle gallai'r gwaith i baratoi'r achos busnes fod wedi bod yn gryfach yn ein tyb ni, gan gynnwys:
- a rhoi adlewyrchiad cliriach yn yr amcanion buddsoddi a ddatganwyd o'r ysgogiadau wrth wraidd y penderfyniad i gaffael o ran polisi cyhoeddus a datblygiad economaidd;
  - b rhoi eglurhad llawnach ynghylch asesiad Llywodraeth Cymru o opsiynau eraill – gan gynnwys yr opsiwn i wneud dim byd, ymhlith opsiynau eraill, a'r posibilrwydd o gynnal menter ar y cyd ag Abertis neu drydydd parti – er mai caffael oedd yr opsiwn yr oedd Llywodraeth Cymru'n ei ffafrio o'r cychwyn cyntaf, oherwydd y cyfyngiadau'n gysylltiedig â'r opsiynau eraill;
  - c nodwyd risgiau strategol, ond byddai dadansoddiad sensitifrwydd pellach wedi bod o gymorth i amlygu effaith bosibl risgiau penodol, megis yr effaith ar werth y buddsoddiad a'r swm o gyllid allanol fyddai ei angen pe bai'n rhaid gwyro oddi wrth y cynllun (fodd bynnag, yr oedd yr achos busnes yn modelu pedair senario'n seiliedig ar wahanol ddulliau marchnata); a
  - d byddai strategaeth gwireddu buddiannau ffurfiol wedi bod o gymorth i ganolbwyntio mwy ar drefniadau i sicrhau buddiannau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach ar ôl caffael.

4 Ym mis Tachwedd 2011, yn rhan o'i hymdrechion i hyrwyddo Cymru ymhlith amrywiaeth eang o gynulleidfaoedd, ymrwymodd Llywodraeth Cymru i gytundeb hysbysebu a noddai masnachol â CIAL. £4.3 miliwn (heb gynnwys TAW) dros dair blynedd hyd fis Tachwedd 2014 oedd cyfanswm cost y cytundeb i Lywodraeth Cymru. Andrewddwyd y contract i barhau am 16 mis arall ar gyfradd ostyngol o £1.24 miliwn (heb gynnwys TAW).

5 Yn ymarferol, cafwyd llawer o orgyffwrdd rhwng gwaith Llywodraeth Cymru i baratoi'r achos busnes ar gyfer prynu'r Maes Awyr, diwydrwydd dyladwy a phrisio'r Maes Awyr, a defnyddiwyd y gwaith diwydrwydd dyladwy a phrisio'n sail wrth negodi'n derfynol.

- 14 Gan ddefnyddio cyngor proffesiynol, negododd Llywodraeth Cymru bris prynu a oedd yn seiliedig ar yr amcangyfrif o werth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus ac ystod o brisiadau masnachol. Rhoddodd Llywodraeth Cymru hefyd ystyriaeth i'r cyd-destun strategol ehangach. Amcangyfrifwyd mai £472 miliwn oedd gwerth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus<sup>6</sup>. Roedd y gymhareb cost-budd o 8.6, yn seiliedig ar gost caffael o £55 miliwn, yn cymharu'n dda â'r safonau a dderbynnir yn gyffredin ar gyfer prosiectau trafndiaeth, sy'n dynodi y dylai cymarebau fod rhywle rhwng pump a 10.
- 15 Gall prisiadau masnachol amrywio'n helaeth gan ddibynnu ar y rhagdybiaethau a ddefnyddir, ac roedd hynny'n wir wrth gaffael y Maes Awyr. Yn y pen draw derbyniodd Llywodraeth Cymru brisiad masnachol yn seiliedig ar ragdybiaethau penodol ynghylch perfformiad masnachol cyffredinol y Maes Awyr – a ganolbwyntiai ar asesiad cadarnhaol o dwf busnes – a chost cyfalaf<sup>7</sup>. Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud wrthym ei bod yn sylweddoli nad oedd ganddi'r un cryfder wrth negodi â buddsoddwr damcaniaethol a oedd yn ystyried caffael unrhyw faes awyr am resymau masnachol yn unig. Fodd bynnag, yn ein barn ni, yr oedd y sefyllfa hon yn cryfhau'r angen i gyfleu strategaeth negodi gliriach.
- 16 Yn dilyn cyfarfod rhwng y Prif Weinidog ac Abertis ym mis Gorffennaf 2011, gwnaeth swyddogion Llywodraeth Cymru ymholiadau anffurfiol er mwyn gweld a oedd Abertis yn agored i gynigion i werthu'r Maes Awyr. Nodir yn nogfennau Llywodraeth Cymru fod Abertis, bryd hynny, wedi dweud nad oedd ganddo ddi-ddordeb mewn gwaredu ei asedau, ond y byddai'n derbyn £200 miliwn. Teimlai swyddogion fod y pris dan sylw mor afrealistig o uchel fel ei fod yn gyfystyr â gwrthod cynnig Llywodraeth Cymru'n llwyr.
- 17 Ar ôl i Abertis gysylltu â Llywodraeth Cymru ym mis Medi 2012, yn mynegi parodrwydd i werthu'r Maes Awyr, dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai'n barod i ystyried gwneud cynnig ffurfiol. Ym mis Hydref 2012, awgrymodd Llywodraeth Cymru brisiad o £35 miliwn yn seiliedig ar asesiad rhagarweiniol drwy ddefnyddio adroddiadau asiantaeth credyd (ac yn amodol ar ddiwydrwydd dyladwy). Yn dilyn trafodaethau pellach, cytunodd Llywodraeth Cymru ac Abertis ym mis Rhagfyr 2012 i symud ymlaen i gynnal trafodaethau ffurfiol a diwydrwydd dyladwy ar sail cynnig anymrwymol o hyd at £55 miliwn. Roedd adroddiad prisio masnachol cychwynnol yr oedd Llywodraeth Cymru eisoes wedi'i gomisiynu ar y pryd oddi wrth KPMG yn awgrymu ystod brisio ddangosol rhwng £25 miliwn a £35 miliwn, ond byddai prisiad uwch yn bosibl o edrych yn fwy cadarnhaol ar berfformiad yn y dyfodol.
- 18 Derbyniodd Llywodraeth Cymru gyfres o brisiadau masnachol interim oddi wrth KPMG ym mis Chwefror a mis Mawrth 2013. Awgrymai'r olaf o'r rhain ystod brisio rhwng £20 miliwn a £30 miliwn. Roedd Llywodraeth Cymru o'r farn fod y prisiad diweddaraf yn rhy geidwadol, gan ystyried bod cost cyfalaf o 12 y cant yn rhesymol wrth gadw at egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Nid oedd y prisiad diweddaraf ychwaith yn cynnwys incwm o gontract marchnata Llywodraeth Cymru

6 Wrth brisio'r Maes Awyr fel ased cyhoeddus, defnyddiwd rhagdybiaethau a oedd yn wahanol ragdybiaethau'r prisiadau masnachol, yn unol â chanllawiau'r Trysorlys. Yn ogystal â hynny, ystyriwyd ei werth i ddefnyddwyr trafndiaeth ac i'r amgylchedd.

7 I bob pwrpas, cost cyfalaf yw'r enillion ar fuddsoddiad sy'n ofynnol gan fuddsoddwr (ar gyfer benthyciad, dyma'r gyfradd llog a godir). Po uchaf yw cost cyfalaf, yr isaf yw'r pris y mae buddsoddwr yn barod i'w dalu am yr ased.

â CIAL. Ystyriai swyddogion y gellid cynnal yr incwm hwn neu gael hysbysebwyrr eraill newydd. Roedd yr incwm a enillwyd drwy'r contract yn llawer uwch na'r incwm yr oedd y Maes Awyr wedi'i sicrhau'n flaenorol, ac ers hynny mae gwerth y contract wedi gostwng. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru gynnis ffurfiol o £41 miliwn i Abertis yn gynnar ym mis Mawrth 2013. Gwrthododd Abertis y cynnis a honni bod prisiad Llywodraeth Cymru'n seiliedig ar safbwynt rhy besmistig ynghylch risg busnes a'r potensial am dwf.

- 19 Ar ôl derbyn adroddiad prisio interim diwethaf KPMG, gofynnodd Llywodraeth Cymru i KPMG baratoi nodyn cyngor a fodelai ystod o senarios ac a oedd yn cynnwys incwm marchnata oddi wrth Lywodraeth Cymru a oedd wedi'i hepgor cyn hynny. Yr oedd y prisiadau canlyniadol yn amrywio'n helaeth, yn dibynnu ar y gost cyfalaf a ddefnyddiwyd wrth gyfrifo. Yn seiliedig ar ragdybiaethau penodol ynghylch perfformiad masnachol yn y dyfodol a chost cyfalaf, ac ar ôl derbyn cyngor proffesiynol pellach ynghylch y prisiad masnachol a'r prisiad ased cyhoeddus gan Arup, casglodd Llywodraeth Cymru y byddai prisiad o oddeutu £55 miliwn yn rhesymol o safbwynt masnachol, ac yn dderbyniol gan Abertis. Yr oedd y swyddogion o'r farn fod y prisiad ased cyhoeddus o £472 miliwn hefyd yn fodd i gyfiawnhau'r pris talu, ar sail sicrhau gwerth am arian i'r cyhoedd. Aeth Llywodraeth Cymru rhagddi i negodi pris prynu terfynol o £52 miliwn, ynghyd â £3.3 miliwn mewn cyfalaf gweithio ([paragraff 4](#)).
- 20 Gofynnodd Llywodraeth Cymru am amrywiaeth o gyngor proffesiynol priodol a chynhaliodd broses drwyadl i sicrhau diwydrwydd dyladwy. Yr oedd y costau'n gysylltiedig â'r amrywiaeth o gyngor proffesiynol a gaffaelwyd ([Atodiad 4](#)), gan gynnwys gwaith ar y prisiadau, yn creu cyfanswm o £1.04 miliwn, sy'n debyg i'r £1.08 miliwn a dalwyd gan Lywodraeth yr Alban am waith diwydrwydd dyladwy wrth brynu Maes Awyr Prestwick Glasgow ym mis Tachwedd 2013. Canfuwyd rhai risgiau sylweddol drwy'r broses diwydrwydd dyladwy, ond cymerodd Llywodraeth Cymru gamau priodol i liniaru risg lle'r oedd hynny'n bosibl, drwy'r cytundeb prynu a gwerthu.

**Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu trefniadau llywodraethu cadarn i reoli ei buddsoddiad, ac mae'r Maes Awyr bellach yn debygol o dyfu'n sylweddol er bod y cynnydd yn arafach, a'r angen am gyllid allanol yn fwy, na'r hyn a ragwelwyd wrth ei gaffael**

- 21 Dilynodd swyddogion gyngor cyfreithiol drwy sefydlu cwmni daliannol i reoli'r buddsoddiad ar hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru. Mae Cytundeb Rheoli yn pennu fframwaith gweithredu CIAL a'i fwrdd, gan gynnwys cyfrifoldebau adrodd, cyfyngiadau ar ddirprwyo a llywodraethu. Mae gan y cwmni daliannol – WGC Holdco – lefel briodol o reolaeth dros y cwmni gweithredu, er y gallai elwa ar gael aelod allanol o'r tu allan i Lywodraeth Cymru. Yn ogystal â hyn, mae lle i wella agweddau ar fonitro perfformiad, ac rydym wedi adlewyrchu hyn yn ein hargymhellion.

- 22 Mae gan y Maes Awyr gynllun busnes sy'n canolbwyntio ar dwf, sy'n anelu i gyflawni disgwyliadau Llywodraeth Cymru ar gyfer y Maes Awyr, er bod cynlluniau buddsoddi wedi cael eu cwtogi ers ei gaffael. Yn rhan o'r cyngor proffesiynol a gafwyd yn ystod y broses gaffael, comisiynodd Llywodraeth Cymru gynllun busnes cychwynnol ar gyfer y Maes Awyr. Tybiai'r cynllun hwnnw gynnydd sylweddol yn niferoedd y teithwyr blyneddol o filiwn yn 2012 i 2.2 miliwn yn 2020, a thwf mwy cymedrol, ond cyson, wedi hynny i 3.3 miliwn yn 2037. Bu'r prif themâu yn nau gynllun busnes ôl-gaffael y CIAL ei hun yn gyson â'r cynllun busnes ar gyfer caffael. Fodd bynnag, roedd cynllun 2013 yn cynnwys targedau mwy uchelgeisiol o ran cynyddu nifer y teithwyr, yn rhannol seiliedig ar ddenu cwmni hedfan cost isel ynghynt ac ar fuddsoddi'n fwy helaeth mewn gwaith cyfalaf i wella cyfleusterau, ond yn unol â'r rhagdybiaeth y byddai angen cyllid ar ffurf benthyciad masnachol gan Lywodraeth Cymru. Er bod y cwmni daliannol yn cymeradwyo'r cynllun, pwysleisiodd fod ganddo amheuan ynghylch y strategaeth ac y byddai'r penderfyniad ynghylch cyllid y benthyciad yn cael ei wneud yn rhan arall o Lywodraeth Cymru, ac y byddai angen achos busnes ar wahân ar ei gyfer.
- 23 Mae llawer o weithrediadau maes awyr masnachol yn ysgwyddo dyled sylweddol er mwyn helpu i ariannu eu gweithgareddau a gwireddu amcanion datblygu busnes. Nodai'r cynllun busnes caffael y byddai angen £2.7 miliwn o gyllid allanol cyn i'r Maes Awyr ddychwelyd i'r du. Mae'r gofyniad ar gyfer cyllid allanol a amcangyfrifwyd gan CIAL bellach yn sylweddol uwch, ar ôl cynyddu ym mhob cynllun busnes dilynol. Ym mis Hydref 2015, rhoddodd Llywodraeth Cymru adolygiad annibynnol allanol ar dendr o iechyd ariannol y Maes Awyr a'i ofynion tebygol o ran cyllid yn y dyfodol, a disgwyliar y ceir adroddiad terfynol erbyn gwanwyn 2016.
- 24 Ers caffael y Maes Awyr, mae Llywodraeth Cymru wedi cymeradwyo dau gyfleuster benthycia masnachol gwerth £23 miliwn er mwyn helpu CIAL i gyflawni ei gynlluniau ar gyfer twf – cyfleuster benthycia cychwynnol o £10 miliwn a gymeradwywyd ym mis Tachwedd 2013 a chyfleuster benthycia pellach o £13 miliwn a gymeradwywyd mewn egwyddor ym mis Tachwedd 2014 (Ffigur 1). Ar 30 Tachwedd 2015, roedd yr holl fenthyciad cychwynnol wedi'i dynnu i lawr. Yn ddiweddar, cyfunodd Llywodraeth Cymru'r ddau gyfleuster benthycia o dan un cytundeb. Yn adroddiad Audit Scotland ar benderfyniad Llywodraeth yr Alban i gaffael Maes Awyr Prestwick Glasgow ym mis Tachwedd 2013, nodwyd bod Llywodraeth yr Alban wedi cyllidebu i gynnig benthyciadau gwerth £25.2 miliwn erbyn 31 Mawrth 2016.
- 25 O dan reolau cyfrifyddu Llywodraeth y DU, mae unrhyw fenthyciadau gan CIAL yn cyfrif yn erbyn terfynau benthycia Llywodraeth Cymru, gan fod CIAL yn is-gwmni i Lywodraeth Cymru, er nad yw CIAL ei hun yn awdurdod cyhoeddus. Mae hyn yn wir, hyd yn oed os darperir y benthyciad gan drydydd parti yn hytrach na Llywodraeth Cymru. Gan hynny, penderfynodd Llywodraeth Cymru y dylai ddarparu unrhyw gyllid allanol yn uniongyrchol er mwyn lleihau hyd yr eithaf unrhyw risgiau ariannol, felly ni ystyriwyd unrhyw fenthycwyr amgen fel banciau.



Ffigur 1: Cyllid a oedd wedi'i glustnodi a'i dalu i Faes Awyr Caerdydd ar ffurf benthyciadau masnachol ar 30 Tachwedd 2015

Disgrifiad	Y cyfanswm a oedd wedi'i glustnodi (£000)	Y cyfanswm a oedd wedi'i dalu ar 30 Tachwedd 2015 (£000)
Benthyciad, ar gyfer gwariant cyfalaf yn bennaf	10,000	10,000
Benthyciad, ar gyfer datblygu llwybrau awyr yn bennaf	13,000	0
Cyfanswm cyllid benthyciadau	23,000	10,000

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

- 26 O gymeradwyo'r benthyciadau hyn, £78 miliwn yw cyfanswm gwerth buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn egwyddor hyd yma, sydd yn cynnwys y pris prynu o £52 miliwn a'r £3.3 miliwn o gyfalaf gweithio a fuddsoddiwyd fel ecwiti. Fodd bynnag, mae'r cyfalaf benthyciadau'n ad-daladwy ar gyfraddau llog masnachol, felly bydd y cyfalaf hwnnw yn y pen draw'n creu ffrwd refeniw i Lywodraeth Cymru ac yn gostwng y buddsoddiad cyfalaf yn ôl i £55.3 miliwn. Mae angen gweld y buddsoddiad hefyd yng nghyd-destun cynlluniau CIAL ar gyfer twf a'r potensial i gynyddu cyfalaf. Yn rhan o'r contract i adolygu sefyllfa ariannol y Maes Awyr, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn dilysu'r telerau yng nghytundeb y benthyciad. Mae'r cyfraddau llog a gymhwyswyd i'r benthyciadau'n seiliedig ar feincnodau safonol a osodwyd gan y Comisiwn Ewropeaidd, ac yn ystyriol o asesiad o statws credyd CIAL a'r swm o sicrwydd cyfochrog sydd ar gael i gefnogi'r benthyciad.
- 27 Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym fod ei hymdriniaeth â cheisiadau am fenthyciadau gan CIAL yn gyson ag unrhyw geisiadau eraill am fenthyciadau busnes. Nid oes unrhyw broses ymgeisio safonol ar gyfer darparu'r benthyciadau hynny. Ystyrir pob achos yn ôl ei rinweddau, ac yn amodol ar y cyllid sydd ar gael a diwydrwydd dyladwy. Mae gwerth cyfleuster benthycia CIAL yn uchel mewn cymhariaeth â rhai eraill a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru i gyrff masnachol. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi gwybod i ni fod nifer o fenthyciadau yn cael eu hystyried neu sydd wedi cael eu cynnig o'r blaen, sydd yn llawer uwch na'r ffigur hwn.
- 28 Yn ôl cynllun busnes CIAL ar gyfer 2015, bydd angen cyllid ychwanegol hyd fis Mawrth 2020. Mae Llywodraeth Cymru'n gweithio'n ôl y rhagdybiaeth y bydd yn cadw ei buddsoddiad ar gyfer y tymor hir, er ei bod yn parhau i fod yn agored i gynigion ar gyfer buddsoddi a chydweithio. Fodd bynnag, nid oes unrhyw ddiddordeb yn hynny o beth wedi arwain at unrhyw negodi ffurfiol hyd yma.

- 29 Mae nifer y teithwyr wedi amrywio ers caffael, ond yn debygol o dyfu'n sylweddol ar ôl i Flybe lofnodi cytundeb deng mlynedd i leoli dwy awyren yn y Maes Awyr a chael ei adnabod fel prif gwmni hedfan cost isel y Maes Awyr. Fel sy'n arferol gyda chytundebau masnachol o'r fath, ceir rhywfaint o risg ariannol i CIAL, os bydd gwerthiant yn gostwng yn is na'r lefel a ragamcanwyd, ond safbwynt CIAL a Holdco yw bod y cytundeb yn seiliedig ar ragdybiaethau ceidwadol, a bod mesurau cadarn ar waith i liniaru risgiau y gellir eu rhagweld. Mae CIAL yn disgwyl y bydd cyrhaeddiad Flybe yn rhoi hwb i hyder cwmnïau hedfan eraill yn y Maes Awyr.
- 30 Er gwaethaf y cytundeb â Flybe, bydd cynnydd yn erbyn y cynllun busnes cyffredinol yn arafach nag a ragwelwyd wrth gaffael. Yn ôl y rhagolygon ar gyfer twf teithwyr yn y cynllun busnes caffael, a ddefnyddiwyd yn sail ar gyfer y prisiad, byddai oddeutu dwy filiwn o deithwyr wedi defnyddio'r Maes Awyr yn 2017-18. Mae rhagolygon cynllun busnes cyffredol CIAL (2015) yn rhagweld oddeutu 1.4 miliwn o deithwyr yn 2017-18.
- 31 Ni fydd y Maes Awyr ychwaith yn bodloni disgwyliadau elw tymor canolig Llywodraeth Cymru a bennwyd wrth gaffael. Yr oedd y cynllun busnes caffael yn tybio y ceid incwm net (ar ôl taliadau cymhelliant i gwmnïau hedfan) o £95 miliwn ac enillion sylfaenol o £21 miliwn yn y pum mlynedd ar ôl caffael. Mewn cynlluniau dilynol gan CIAL, mae'r rhagolygon hyn wedi gostwng yn gynyddol, yn enwedig yn 2015. Mae'r sefyllfa hon yn adlewyrchu gostyngiad yn nifer y teithwyr a ragwelwyd, cost taliadau cymhelliant i ddatblygu llwybrau awyr, incwm marchnata is na'r disgwyl gan Lywodraeth Cymru ac arbedion llai nag a ragwelwyd o gydweithio â Sain Tathan. Mae'r Maes Awyr wedi cadw ffocws cryf ar reoli costau, wedi cyflwyno llwybrau awyr newydd, wedi cymryd camau sylweddol i wella gwasanaethau cwsmeriaid a'r cyfleusterau cyffredinol a'r seilwaith busnes hanfodol, ac wedi cynyddu'r incwm masnachol fesul teithiwr. Fodd bynnag, ymddengys fod gweddnewid sefyllfa'r Maes Awyr yn fwy o her nag a ragwelwyd gan Lywodraeth Cymru wrth gaffael. Mae'r Maes Awyr yn gweithredu mewn amgylchedd hynod gystadleuol, ac wedi etifeddu llinell sylfaen isel.
- 32 Nid oes unrhyw gynllun ffurfiol i wireddu buddiannau ehangach yn sgil caffael y Maes Awyr, ond mae'r Maes Awyr bellach yn cydweithio'n agosach â rhandairdeiliaid perthnasol o'r sector cyhoeddus o gymharu â'r cyfnod cyn y caffael, gan adeiladu ar waith y tasglu a sefydlwyd bryd hynny. Canfuom fod aelodau o 'Bwyllgor Ymgynghorol y Maes Awyr' sy'n dod â rheolwyr y Maes Awyr a chynrychiolwyr o'r gymuned ac o fyd busnes ynghyd wedi croesawu'r penderfyniad gan Lywodraeth Cymru i gaffael y Maes Awyr.
- 33 Ym mis Mehefin 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai gwasanaeth bws cyflym yn cael ei gyflwyno rhwng canol dinas Caerdydd a'r Maes Awyr – gwasanaeth a gynigiwyd yn ei Chynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae'r gwasanaeth yn derbyn cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru ar gost o oddeutu £500,000 y flwyddyn, ond Cyngor Bro Morgannwg sy'n rhoi'r gwasanaeth allan ar gontract. Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym fod y cymhorthdal ar gyfer y gwasanaeth bws yn sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth yn cael eu darparu i'r cyhoedd lle byddai'r farchnad yn methu â'u darparu, ac ni fwriedir i'r

gwasanaethau hynny gefnogi'r Maes Awyr; yn wir, gallai gwasanaeth llwyddiannus leihau ei incwm o'r maes parcio. Comisiynodd Llywodraeth Cymru adolygiad o'r gwasanaeth ym mis Ionawr 2014. Yn dilyn yr adolygiad, dyfarnodd Llywodraeth Cymru (drwy Gyngor Bro Morgannwg) contract newydd a chanddo wasanaeth llai mynych, ond gan gadw'r prisiau a'r llwybrau teithio presennol. Yn ogystal â hyn, comisiynodd ymchwil arbenigol o'r farchnad. Roedd nifer y teithwyr yn 2014-15 yn sylweddol uwch nag yn 2013-14, ac mae hyn wedi gostwng y cymhorthdal fesul teithiwr.

- 34 Mae gwasanaeth bws gwennol yn dal i gael ei weithredu rhwng gorsaf reilffordd Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd y Rhws a'r Maes Awyr, a gefnogir hefyd drwy gymhorthdal o £135,000 gan Lywodraeth Cymru, a bydd y cytundeb cyfredol yn parhau hyd ganol 2016. Yn ôl Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru (Gorffennaf 2015), bydd gwasanaeth rheilffordd mwy mynych yn cael ei gyflwyno ar Linell bro Morgannwg (sy'n cysylltu Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogrwr â'r Rhws, i'r de o'r Maes Awyr), ond nid oes ymrwymiad i ddyddiad penodol hyd yma.
- 35 Cyn caffael, roedd Llywodraeth Cymru eisoes wedi sefydlu grŵp marchnata i gydgyssylltu gweithgarwch marchnata'n well a datblygu cyfleoedd ar gyfer twristiaeth i mewn. Parhaodd y grŵp hwnnw i gyfarfod hyd fis Chwefror 2014, a bu'n fodd i gyflawni gwaith ar y cyd rhwng Llywodraeth Cymru a'r Maes Awyr ar amrywiaeth o faterion. Fodd bynnag, yr oedd y gwahaniaeth rhwng blaenoriaethau Croeso Cymru a'r Maes Awyr yn cyfyngu ar y posibilrwydd am ymgyrchoedd marchnata ar y cyd.
- 36 Yn y cynllun busnes caffael a baratowyd ar gyfer Llywodraeth Cymru, rhagwelwyd y byddai'r Maes Awyr yn sicrhau arbedion sylweddol drwy ddarparu gwasanaethau rheoli maes awyr ar y cyd i Faes Glanio Sain Tathan pan ddeuai o dan reolaeth ddinesig lawn. Roedd cynllun busnes cyntaf y Maes Awyr yn 2013 yn cynnwys amcangyfrif o £500,000 y flwyddyn mewn arbedion o 2015-16, gan godi i £1.0 miliwn yn 2016-17 ac £1.5 miliwn y flwyddyn wedi hynny. Er bod Llywodraeth Cymru wedi sefydlu tasglu gyda'r Maes Awyr i gynllunio a chyflawni'r arbedion, y mae hi bellach yn annhebygol y bydd modd sicrhau arbedion sylweddol cyn 2017-18 ar y cynharaf. Serch hynny, mae defnydd Sain Tathan o wasanaethau traffig a ddarperir gan CIAL ar ôl adnewyddu contract wedi cynyddu incwm CIAL.
- 37 Mae'r Maes Awyr wedi cymryd camau i wella ei berfformiad amgylcheddol. Mae a wnelo'r prif feysydd ffocws ag effeithlonrwydd ynni cyffredinol, rheoli gwastraff, mesurau lliniaru fferm wynt, ac ynni solar. Enillodd y Maes Awyr wobr y Gymdeithas Gweithredwyr Maes Awyr am y 'fenter amgylcheddol orau' yn 2015 am ei fesurau i leihau gwastraff a lleihau allyriadau CO<sub>2</sub> drwy gynyddu effeithlonrwydd ynni ac arferion glanio awyrennau. Cynhaliodd Llywodraeth Cymru hefyd asesiad effaith cydraddoldeb ar gyfer y Maes Awyr yn 2014. Mae'r Maes Awyr wedi cytuno â Llywodraeth Cymru ar gynllun gweithredu cydraddoldeb i weithredu mesurau priodol i ymdrin â'r materion a nodwyd. Mae'r rhan fwyaf o'r mesurau'n gymharol syml a chost isel, ond bydd angen gwariant cyfalaf a mwy o amser i gyflwyno rhai ohonynt. Mae'r Maes Awyr hefyd wedi cymryd rhai camau yn hyn o beth, a hefyd yn gysylltiedig â'r materion a godwyd yn yr adroddiad ar gydraddoldeb.

## Argymhellion

- 38 Rydym wedi gwneud sylwadau yn yr adroddiad hwn ar faterion amrywiol yn gysylltiedig â'r broses gaffael. Bydd y broses honno'n esgor ar wersi cyffredinol i'w dysgu, ond mae ein hargymhellion isod yn canolbwyntio ar faterion sy'n ymwneud yn benodol â'r berthynas barhaus rhwng WGC Holdco a CIAL, neu faterion ehangach sy'n berthnasol i'r berthynas ehangach rhwng Llywodraeth Cymru a'r Maes Awyr, er enghraifft o ran y cysylltiadau trafndiaeth.
- 39 Wrth symud ymlaen ag unrhyw gam gweithredu mewn ymateb i'r argymhellion hyn, rydym yn cydnabod y bydd angen i Lywodraeth Cymru a Holdco roi ystyriaeth ofalus i'r trefniant hyd braich a ddefnyddir i weithredu CIAL, ac i unrhyw gyfyngiadau posibl yng nghyd-destun cymorth gwladwriaethol.

A1 Mae bwrdd Holdco yn cynnwys tri uwch was sifil mewn un adran o Lywodraeth Cymru. Rydym yn cytuno â'r argymhelliad a wnaed yn flaenorol gan Wasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru, sef y byddai'r bwrdd yn elwa ar safbwynt annibynnol, allanol. Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru benodi unigolyn o'r tu allan i Lywodraeth Cymru i fwrdd cyfarwyddwyr Holdco, a chanddo brofiad busnes priodol.  
(Paragraff 3.7)

A2 Wrth sefydlu'r cwmni daliannol, roedd swyddogion Llywodraeth Cymru wedi cynnig y byddai cadeirydd CIAL yn cael gwahoddiad i eistedd fel cyfarwyddwr anweithredol Holdco yn unol ag arferion cyffredin cwmni/masnachol, ond nid yw hyn wedi digwydd ac nid yw wedi'i adlewyrchu yn y Cytundeb Rheoli rhwng Holdco a CIAL. Rydym yn argymhell y dylai Holdco ystyried diwygio'r Cytundeb Rheoli i adlewyrchu'r polisi a ffafrir ganddo o ran rôl cadeirydd CIAL ar fwrdd Holdco.  
(Paragraff 3.6)

A3 Fel cwmni preifat sy'n gweithredu ar hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru, gall bwrdd CIAL benodi ei olynwyr ei hun fel cyfarwyddwyr anweithredol. Fodd bynnag, mae gan Holdco yr hawl i wahardd penodiadau, ac i benodi ei unigolion ei hun, os tybir bod angen gwneud hynny. Argymhellwn y dylai Holdco ymgynghori â bwrdd CIAL gyda golwg ar gytuno ar egwyddorion ar gyfer penodi cyfarwyddwyr anweithredol i fwrdd CIAL.  
(Paragraffau 3.8 i 3.11)

A4 Dechreuodd Holdco ddatblygu cyfres o ddangosyddion perfformiad allweddol ar gyfer CIAL yn 2013, ond ni chwblhaodd y broses honno erioed. Mae bwrdd CIAL yn canolbwyntio ar berfformiad ariannol, ond mae gan Lywodraeth Cymru amcanion ehangach i'w hystyried ar gyfer y Maes Awyr, fel cyflogaeth, twristiaeth, effaith amgylcheddol a chydardoldeb. Nid yw Holdco na CIAL yn cyhoeddi adroddiad blynyddol (ar wahân i'r adroddiad a'r cyfrifon blynyddol statudol ar gyfer Tŷ'r Cwmnïau), sy'n rhoi amlinelliad o'i gynnydd yn erbyn amcanion. Argymhellwn fod Holdco:

- Ar y cyd â CIAL, yn datblygu a chytuno ar gyfres o ddangosyddion perfformiad sy'n trafod y prif agweddau ar gyfraniad y Maes Awyr tuag at amcanion Llywodraeth Cymru. Dylai'r rhain gynnwys ysgogiadau masnachol hanfodol, megis cynnydd yn nifer y teithwyr, enillion a mesurau gwasanaethau cwsmeriaid. Dylent hefyd, fodd bynnag, gynnwys materion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol ehangach sy'n rhoi darlun o gyfraniad ehangach y Maes Awyr ac sy'n gyson ag egwyddorion datblygu cynaliadwy.
- Annog CIAL i gyhoeddi adroddiad blynyddol sy'n rhoi crynodeb o gynnydd y Maes Awyr ac yn trafod y meysydd a amlinellir uchod.

(Paragraffau 3.13 i 3.19)

A5 Gofynnodd Holdco i CIAL gyflwyno cynlluniau busnes a chanddynt gyfnod cynllunio o ddwy flynedd o 2015 ymlaen – roedd CIAL wedi cynnwys rhagolygon ariannol pum mlynedd yn ei gynlluniau busnes blaenorol ac yn ei gynllun drafft ar gyfer 2015. Mae Holdco o'r farn fod gorwel dwy flynedd yn cynnig mwy o sicrwydd ar gyfer gwneud penderfyniadau gan fod rhagolygon tymor hwy'n gallu bod yn anghywir a chamarweiniol. Er ein bod yn cydnabod nad yw Holdco, o bosib, yn dymuno cymeradwyo cynlluniau'n ffurfiol y tu hwnt i'r cyfnod o ddwy flynedd, argymhellwn y dylai Holdco fabwysiadu cyfnod cynllunio hwy ar gyfer CIAL a dychwelyd i'w arfer blaenorol o ystyried rhagolygon ariannol dros bum mlynedd o leiaf wrth adolygu cynllun busnes blynyddol y Maes Awyr.

(Paragraff 3.23)

A6 Dywedodd y Prif Weinidog y byddai caffael Maes Awyr Caerdydd yn galluogi Llywodraeth Cymru i ddatblygu dull mwy cydlynol o gynllunio seilwaith cenedlaethol, ac o integreiddio'r Maes Awyr i'n strategaeth ehangach ar gyfer datblygu'r economi'. Ni cheir unrhyw gynllun na strategaeth gyffredinol ar hyn o bryd er mwyn gwireddu buddion ymarferol. Nid yw CIAL wedi cyhoeddi Uwchgynllun ar gyfer Maes Awyr Caerdydd ers 2006, ond cytunodd Holdco i ohirio ei ofynion am gynllun diwygiedig nes bo'r Comisiwn ar Ehangu'r Maes Awyr, dan gadeiryddiaeth Howard Davies, wedi adrodd ei argymhellion ar gyfer Meysydd Awyr Llundain. Mae'r adolygiad hwnnw bellach wedi'i gwblhau, felly argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru a CIAL fynd ati ar y cyd i greu Uwchgynllun diwygiedig sy'n cynnwys strategaeth integredig a hirdymor ar gyfer datblygu'r Maes Awyr i fodloni amcanion masnachol, ynghyd ag amcanion polisi ehangach.



A7 Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cymhorthdal ar gyfer y gwasanaeth bws gwennol rhwng y Maes Awyr a Gorsaf Drenau'r Rhws ers 2005, ac ar gyfer gwasanaeth bws cyflym newydd rhwng canol Caerdydd a'r Maes Awyr ers 2013. Mae'r gwasanaeth bws cyflym hwn yn tyfu a'r cymhorthdal fesul teithiwr yn gostwng, a chasgliad gwerthusiad diweddar oedd y dylai barhau. Mae'r cymhorthdal ar gyfer y bws gwennol llai poblogaidd yn sefydlog, ond i gyfrif am gyfran fawr o gyfanswm cost y gwasanaeth, ac nid yw erioed wedi cael ei werthuso. Nid yw'n glir a oes angen y ddau wasanaeth er mwyn sicrhau cysylltiadau da rhwng y Maes Awyr a'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus. Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru gynnal gwerthusiad o'r gwasanaeth bws gwennol cyn i'r contract ddod i ben, o ran ei gyfraniad tuag at amcanion polisi ehangach, a hefyd o ran gwerth am arian yn erbyn ffyrdd eraill o deithio i'r Maes Awyr.

(Paragraffau 3.54 i 3.59)

## Rhan 1

Yn y blynyddoedd cyn caffael, daeth Llywodraeth Cymru'n fwyfwy pryderus ynghylch dirywiad y Maes Awyr, er gwaethaf ymdrechion i ddarparu cymorth ac, yn ddiweddarach, i wella'i pherthynas waith â pherchnogion y Maes Awyr



- 1.1 Yn y rhan hon o'r adroddiad, ceir crynodeb o'r cefndir tymor hwy i'r penderfyniad gan Lywodraeth Cymru i brynu Maes Awyr Caerdydd yn 2013, a pherthynas Llywodraeth Cymru â'r perchnogion blaenorol. Mae'r sylwadau'n seiliedig ar adolygiad o'r adroddiadau diwydrwydd a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru yn rhan o'r broses gaffael, cofnodion a dogfennau polisi eraill Llywodraeth Cymru – gan gynnwys dogfennau allweddol yn gysylltiedig â grant a gymeradwywyd gan y Comisiwn Ewropeaidd i wella seilwaith yn y Maes Awyr, a gwybodaeth a gyhoeddwyd am berfformiad y Maes Awyr.
- 1.2 Rydym hefyd wedi defnyddio adborth gan randdeiliaid, gan gynnwys swyddogion o Lywodraeth Cymru ac uwch reolwyr yn y Maes Awyr.

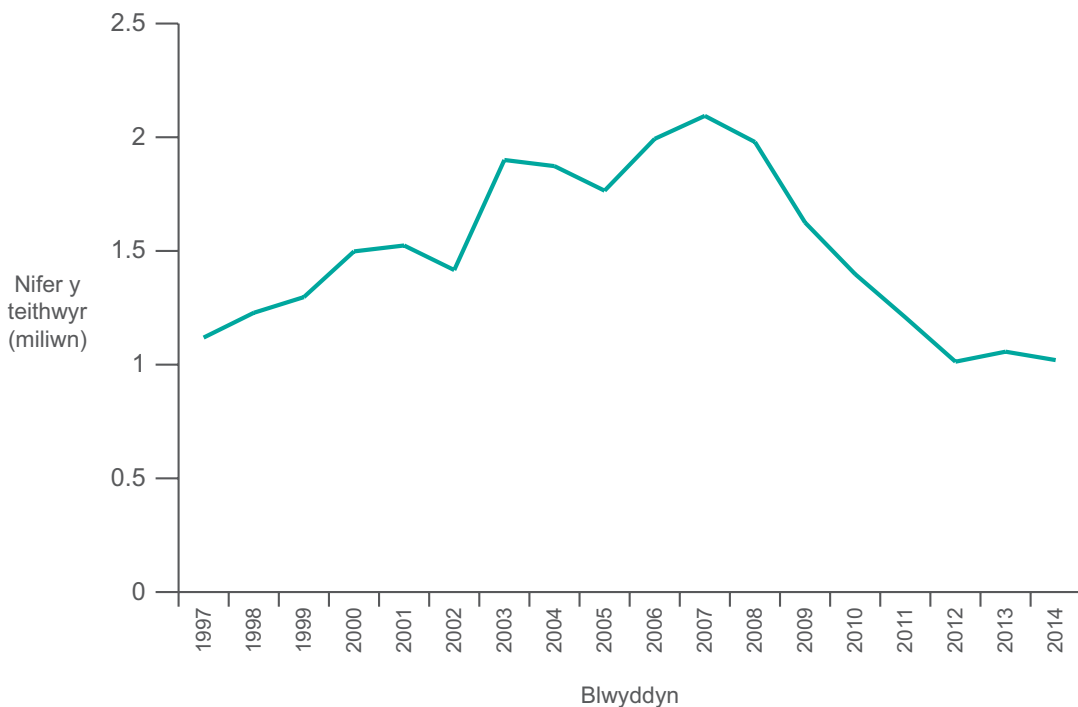
## Yn dilyn cyfnod o dwf cyson, cafwyd dirywiad sydyn ym mherfformiad y Maes Awyr o 2007 ymlaen

- 1.3 Deellir bod gan Faes Awyr Caerdydd berthynas adeiladol â Llywodraeth Cymru tan tua 2007, a'i fod wedi cydweithio gyda swyddogion ar ystod o faterion, gan gynnwys hyrwyddo Cymru fel cyrchfan i ymwelwyr. Cynyddodd nifer y teithwyr blynyddol o 1.1 miliwn i 2.1 miliwn rhwng 1997 a 2007. Cyflawnodd Llywodraeth Cymru hefyd waith gwella ar gysylltiadau trafnidiaeth, yn enwedig ail-agor llinell reilffordd Bro Morgannwg ar gyfer gwasanaethau teithwyr. Agorwyd gorsaf drenau newydd yn y Rhws (tua milltir oddi wrth derfynfa'r maes awyr ar y ffordd) i wasanaethu pentref y Rhws a'r Maes Awyr ei hun, yr oedd bws gwennol yn ei gysylltu â'r orsaf.
- 1.4 Roedd Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno system rheolwyr perthynas i reoli ei berthynas ag oddeutu 30 o gwmnïau allweddol ledled Cymru a oedd yn cael eu hystyried yn arbennig o bwysig am eu cyfraniad at gyflogaeth a'r economi leol a rhanbarthol. Fodd bynnag, nid oedd Maes Awyr Caerdydd yn cael ei drin fel cwmni angori, ac nid oedd ganddo ei reolwr perthynas ei hun i weithredu fel un man cyswllt i adrannau Llywodraeth Cymru.
- 1.5 Caffaelwyd y TBI Group gan y grŵp seilwaith Sbaenaidd Abertis Infraestructuras SA (Abertis) yn 2005. O ganlyniad i'r caffaeliad hwn, Abertis oedd perchennog newydd Maes Awyr Caerdydd, yn ogystal â dau faes awyr arall yn y DU y bu TBI yn berchen arnynt (Maes Awyr Luton a Maes Awyr Rhyngwladol Belfast). Arhosodd y Rheolwr Gyfarwyddwr ar y pryd, Jon Horne, yn ei swydd, ond gadawodd CIAL yn 2007. Yn y blynyddoedd dilynol, deellir y cafwyd llai o gyswllt ar lefel uwch a llai o gydweithio er mwyn hyrwyddo twristiaeth. Yn ôl swyddogion Llywodraeth Cymru, y rheswm am y dirywiad hwn o ran ymgysylltu fu newid mewn pwyslais oddi mewn i CIAL tuag at gwtogi a lleihau costau mewn hinsawdd economaidd anos. Fodd bynnag, dywedodd CIAL mewn ymchwiliad Seneddol yn 2008<sup>8</sup> y byddai wedi croesawu mwy o weithgarwch marchnata gan Lywodraeth Cymru.

<sup>8</sup> Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin, ymchwiliad ynghylch darparu gwasanaethau cyhoeddus ar draws y ffin, cofnodion sesiwn dystiolaeth ar wasanaethau trafnidiaeth, 9 Rhagfyr 2008.

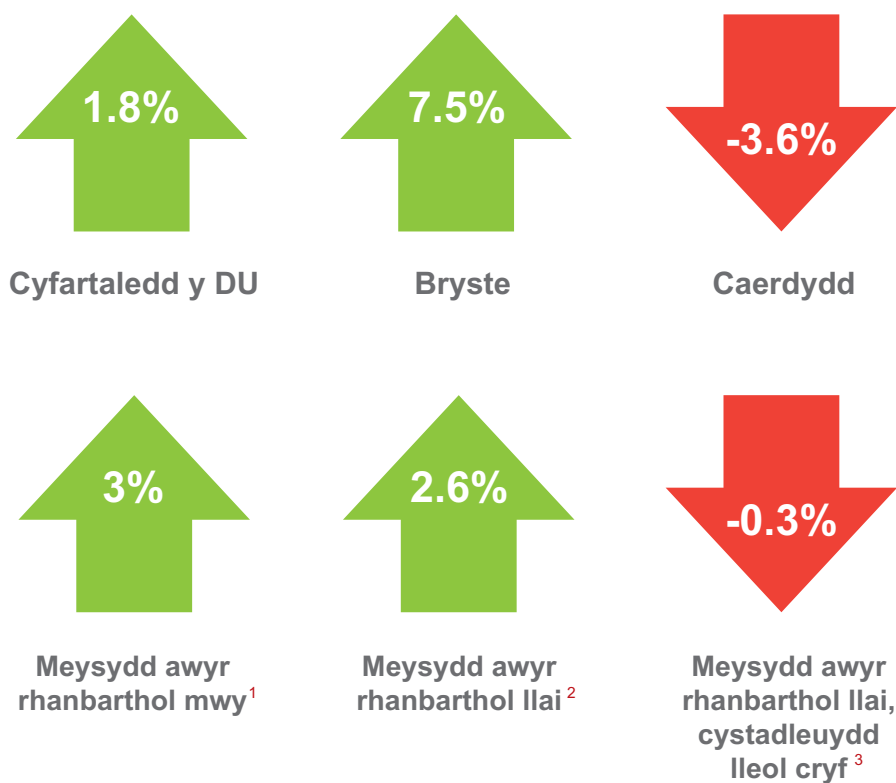
- 1.6 Parhaodd nifer y teithwyr i dyfu ar ôl i Abertis gaffael y Maes Awyr, o 1.8 miliwn yn 2005 i uchafbwynt o 2.1 miliwn yn 2007. Fodd bynnag, gostyngodd y niferoedd yn sydyn yn y blynyddoedd dilynol, i 1.4 miliwn yn 2010 ac 1.01 miliwn yn 2012 (Ffigur 2). Adlewyrchai'r dirywiad hwn y ffaith bod y Maes Awyr wedi colli sawl cwmni hedfan cost isel a oedd i gyfrif am gyfran sylweddol o niferoedd teithwyr y Maes Awyr, yn enwedig BMI Baby a dynnodd ei wasanaeth yn ôl yn 2011. Cyfrannodd y dirywiad economaidd hefyd at ostyngiad cyffredinol mewn traffig awyr a effeithiodd ar y rhan fwyaf o feysydd awyr y DU.
- 1.7 Serch hynny, roedd Llywodraeth Cymru'n pryderu bod Maes Awyr Caerdydd yn tanberfformio'n sylweddol o'i gymharu â meysydd awyr tebyg (Ffigur 3). Mae gan Gaerdydd ddalgylch llai na'i brif gystadleuydd, Bryste, a dalgylch sy'n cynnwys poblogaeth lai cefnog sy'n llai tebygol o deithio yn yr awyr. Mae twf Maes Awyr Bryste, gyda'i amrywiaeth o gyrchfannau a llwybrau awyr am brisiau cystadleuol, wedi denu llawer o deithwyr o Dde Cymru, ac erbyn 2012, nid oedd Maes Awyr Caerdydd ond i gyfrif am 25 y cant o hedfaniadau gan drigolion ei ddalgylch. Er bod perfformiad Maes Awyr Caerdydd yn waelach na meysydd awyr bach eraill rhanbarthol yn ystod y dirywiad economaidd, mae CIAL o'r farn fod y perfformiad hwnnw'n debyg i berfformiad pedwar maes awyr arall sy'n wynebu cystadleuwyr cryf o fewn yr un dalgylch ehangach. Fodd bynnag, mae adnoddau ariannol y meysydd awyr eraill hyn – Prestwick Glasgow (yn erbyn Maes Awyr Glasgow), Bournemouth (yn erbyn Maes Awyr Dwyrain y Canolbarth) a Durham Tees Valley (yn erbyn Newcastle) – a maint a chyfoeth eu dalgylchoedd yn amrywio'n sylweddol.

Ffigur 2: Nifer y teithwyr yn nherfynfa Maes Awyr Caerdydd, 1997-2014



Ffynhonnell: Awdurdod Hedfan Sifil

Ffigur 3: Cyfradd twf blynyddol cyfansawdd yn nifer y teithwyr o'r derfynfa, 2001-2012



Blwyddyn	2001-2008	2008-2012
Cyfartaledd y DU	+3.8%	-1.6%
Bryste	+12.8%	-1.3%
Caerdydd	+3.8%	-15.4%
Meysydd awyr rhanbarthol mwy <sup>1</sup>	+6.4%	-2.5%
Meysydd awyr rhanbarthol llai <sup>2</sup>	+8.2%	-6.5%
Meysydd awyr rhanbarthol llai, cystadleuydd lleol cryf <sup>3</sup>	+9.5%	-15.4%

Nodiadau:

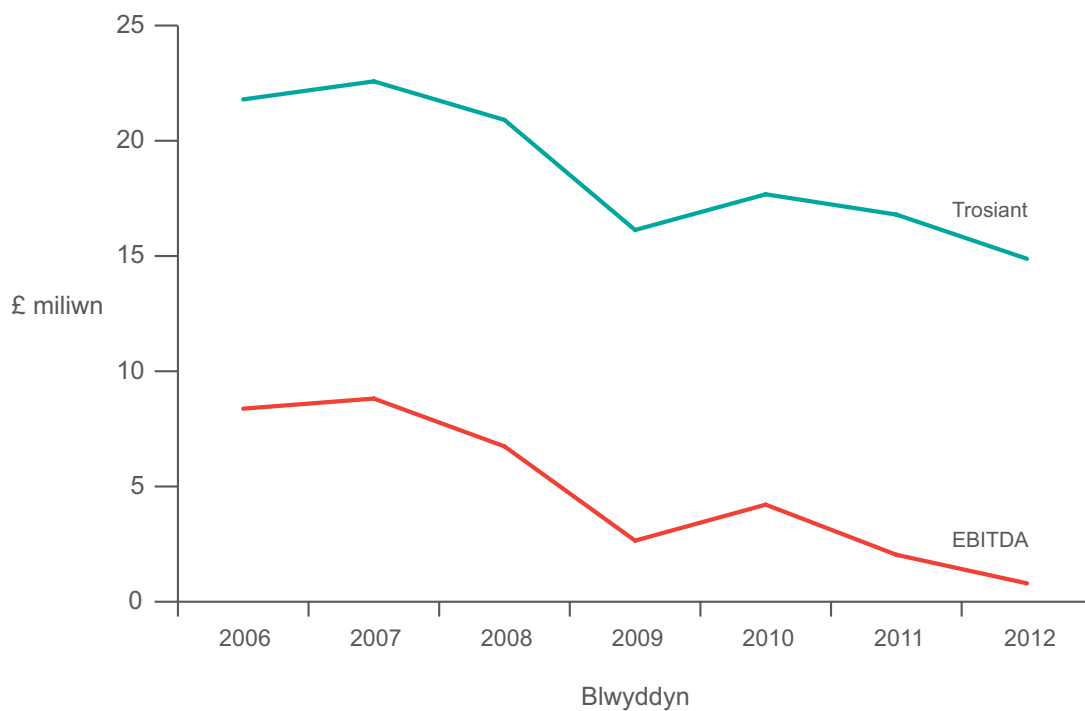
- 1 Meysydd awyr rhanbarthol mwy yw'r rhai y tu allan i ardal Llundain a chanddynt dair miliwn i 10 miliwn o deithwyr yn 2008 (nid yw hyn yn cynnwys Manceinion, sy'n eithriad i hyn, a chanddo oddeutu 21 miliwn o deithwyr yn 2008).
- 2 Meysydd awyr rhanbarthol llai yw'r rhai a chanddynt 500,000 i dair miliwn o deithwyr yn 2008 (mae hyn felly'n cynnwys Maes Awyr Caerdydd).
- 3 Meysydd awyr rhanbarthol llai a chanddynt gystadleuydd lleol cryf (o fewn y dalgylch ehangach) yw Prestwick Glasgow, Caerdydd, Doncaster a Durham Tees Valley.

Ffynhonnell: Dadansoddiad Swyddfa Archwilio Cymru o ddata'r Awdurdod Hedfan Sifil



1.8 Amhaodd y gostyngiad yn nifer y teithwyr yn sylweddol ar ganlyniadau ariannol y Maes Awyr. Bu gostyngiad cyfatebol mewn incwm awyrennau (ffioedd a delir gan gwmnïau hedfan wedi'u seilio'n bennaf ar nifer y teithwyr sy'n ymadael) ac incwm masnachol (er enghraifft, o feysydd parcio neu gonsesiynau adwerthu) sy'n dibynnu ar nifer y teithwyr. Mae cyfran fawr o gostau rhedeg maes awyr yn sefydlog, fodd bynnag, sy'n rhoi pwysau ar elw. Cafwyd gostyngiad i'r enillion sylfaenol a adroddwyd gan CIAL o £8.8 miliwn yn 2007 i oddeutu £800,000 yn 2012, a gostyngodd gwerthiant o £22.6 miliwn i £14.9 miliwn (Ffigur 4).

Ffigur 4: Trosiant ac elw sylfaenol CIAL, 2006-2012



Nodyn: Mae EBITDA yn adlewyrchu'r enillion cyn llog, treth, dibrisiant ac amorteiddiad (elw sylfaenol).

Ffynhonnell: Cyfrifon statudol CIAL

- 1.9 Ymatebodd perchnogion y Maes Awyr drwy fynnu gostyngiadau sylweddol mewn costau, ond gyda'r risg ganlyniadol y gallai hynny ostwng lefelau gwasanaeth ac achosi i gyfarpar hanfodol wisgo ynghynt. Roedd Llywodraeth Cymru'n pryderu nad oedd perchnogion y Maes Awyr yn gwneud digon i oresgyn ei anfanteision yn y farchnad, nac i wrthdroi'r dirywiad parhaus. Prin oedd y buddsoddiad mewn seilwaith neu lwybrau awyr newydd, ac yr oedd pwyslais cryf ar leihau costau – nid oeddent felly, ym marn y Llywodraeth, yn debygol o weddnewid sefyllfa'r Maes Awyr. Beirniadodd y Prif Weinidog lefelau gwasanaeth y Maes Awyr a dywedodd fod darpar fuddsoddwyr a grwpiau busnes wedi gwneud sylwadau negyddol ynghylch golwg a gwasanaeth y Maes Awyr. Roedd Llywodraeth Cymru'n pryderu ynghylch yr effaith gyffredinol ar economi Cymru ac ar enw da Cymru ymhlith busnesau rhyngwladol.

## Cydnabuwyd pwysigrwydd cyfraniad ehangach y Maes Awyr at economi Cymru, gyda ffocws penodol o ran polisi ar gynigion i wella mynediad at drafnidiaeth

- 1.10 Er ei bod hi'n amlwg bod y Maes Awyr yn rhan bwysig o economi a seilwaith trafnidiaeth y wlad yn y blynyddoedd cyn caffael, ni roddwyd lle amlwg iddo mewn rhai polisiâu lefel uchel fel Rhaglen Adnewyddu'r Economi neu'r Rhaglen Lywodraethu, ac nid oedd unrhyw strategaeth drosfwaol i ddatblygu'r Maes Awyr ar y cyd â'i berchnogion preifat. Fodd bynnag, roedd diweddariad Cynllun Gofodol Cymru (2008) a Chynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru (2012) yn cynnwys cyfeiriadau at bwysigrwydd y Maes Awyr i'r economi. Roedd y ddwy ddogfen yn cynnwys sylwadau cryno ynghylch mynediad i'r Maes Awyr ar y ffordd ac ar drafnidiaeth gyhoeddus.
- 1.11 Yr oedd Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (2008) wedi cynnwys ymrwymiad i ddatblygu strategaeth mynediad ar y ddaear i wella mynediad i Faes Awyr Caerdydd a Sain Tathan, a'r opsiwn a oedd yn cael ei ffafrio fwyaf oedd gwella'r gwasanaeth rheilffordd a'r bws. Roedd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (2010) yn cynnwys dyhead i 'wella cysylltedd rhyngwladol o Faes Awyr Caerdydd', ond nid oedd yn cynnwys camau, canlyniadau na thargedau penodol ar gyfer hyn – ffaith a nodwyd gan CIAL yn ei dystiolaeth i Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol yn 2012<sup>9</sup>. Yr oedd y Cynllun, fodd bynnag, yn cyfeirio at brosiectau penodol a oedd yn gysylltiedig â'r Maes Awyr:
- Cynyddu mynychder gwasanaethau ar Linell Bro Morgannwg, a fyddai'n cynnwys trenau i orsaf Y Rhws/Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd.
  - Cyflwyno gwasanaeth bws cyflym o ansawdd uchel o ganol dinas Caerdydd i'r Maes Awyr.
  - Gwelliannau diogelwch i'r A4226 rhwng y Maes Awyr a'r M4, a adwaenir fel y Lôn Pum Milltir. Ystyriodd Llywodraeth Cymru adeiladu ffordd gyswllt newydd o'r M4 i'r Maes Awyr, a datblygwyd tri opsiwn yn 2008, gyda'r amcangyfrifon cost yn amrywio rhwng £80 miliwn a £135 miliwn. Fodd bynnag, ni aseswyd

<sup>9</sup> Tystiolaeth Maes Awyr Caerdydd i ymchwiliad y Pwyllgor Menter a Busnes i ddyfodol porthladdoedd a meysydd awyr Cymru, 2012, tud 6

bod digon o flaenoriaeth i'r prosiect, oherwydd y gost gysylltiedig, i'w gynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Genedlaethol 2010, ac mae'n annhebygol o fynd rhagddo yn y dyfodol rhagweladwy.

- 1.12 Ni chwblhawyd yr un o'r camau hyn cyn caffael y Maes Awyr, ond cyflwynwyd y gwasanaeth bws cyflym yn 2013 yn fuan ar ôl caffael, gyda chymhorthdal o £500,000 y flwyddyn oddi wrth Lywodraeth Cymru. Yn ôl y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (Gorffennaf 2015), bydd gwasanaethau ychwanegol ar Linell Bro Morgannwg yn cael eu cyflwyno ar ôl cwblhau prosiect ail-signalu graddfa fawr yn 2016, ac mae gwelliannau i'r A4226 (Y Lôn Pum Milltir) yn cael eu hariannu ar hyn o bryd.
- 1.13 Ym mis Rhagfyr 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru bapur interim ar y diwydiant hedfan yng Nghymru<sup>10</sup>, a ddarparodd fframwaith trosfwaol ar gyfer cynlluniau gweithredu manylach i elwa ar gyfleoedd am dwf yn y diwydiant awyrfodol a'r diwydiant hedfan. Amlinellai'r papur sawl cam y byddai Llywodraeth Cymru'n eu cymryd i hyrwyddo'r diwydiant hedfan, gan gynnwys:
  - a parhau i wthio'r achos dros ddatganioli'r Doll Teithwyr Awyr, a fyddai'n galluogi Llywodraeth Cymru i leihau'r doll er mwyn ysgogi cynnydd yn nifer y teithwyr;
  - b parhau i 'archwilio a gweithredu mecanweithiau cydymffurfio er mwyn helpu i ddenu gwasanaethau newydd i Faes Awyr Caerdydd' er bod rheolau cymorth gwladwriaethol ar hyn o bryd yn cyfyngu'n sylweddol ar y posibilrwydd o ariannu llwybrau awyr newydd yn uniongyrchol;
  - c hyrwyddo Caerdydd fel maes awyr sy'n cynnig capasiti ychwanegol i leihau'r pwysau ar Dde Ddwyrain Lloegr ac osgoi'r angen i ychwanegu rhedfeydd at feisydd awyr presennol Llundain;
  - ch cynnal gwasanaeth bws cyflym rhwng canol dinas Caerdydd a'r Maes Awyr a dyblu mynychder gwasanaethau rheilffordd ar Linell Bro Morgannwg; a
  - d chomisiynu astudiaethau technegol er mwyn helpu i ddatblygu cynigion priffyrdd i wella cysylltiadau ffyrdd â Maes Awyr Caerdydd ac Ardal Fenter Sain Tathan.

<sup>10</sup> Llywodraeth Cymru, **Papur Interim ar y Diwydiant Awyrennau**, Rhagfyr 2013

## Roedd y Gweinidogion wedi cynnig grant tuag at gost gwaith cyfalaf ar y derfynfa, ond nid oedd Abertis am fynd rhagddo â'r buddsoddiad yn y tymor byr ac, ym mis Mehefin 2011, tynnodd Llywodraeth Cymru ei chynnig yn ôl

- 1.14 Yn sgil twf parhaus y Maes Awyr rhwng 2005 a 2007, datblygodd CIAL gynlluniau i ail-gyflunio adeilad y derfynfa a gwella cyfleusterau amrywiol. Cytunodd y Gweinidogion i ystyried y posibilrwydd o grant er mwyn helpu i dalu am y gwelliannau hyn, a dechreuodd gwaith i sicrhau'r gymeradwyaeth angenrheidiol oddi wrth y Comisiwn Ewropeaidd ar gyfer cymorth gwladwriaethol yn 2007. Roedd y broses hon yn cynnwys gwaith ar y cyd rhwng Llywodraeth Cymru a CIAL i ddatblygu cynlluniau gyda chostau, ac i gyflwyno'r achos i gyfiawnhau cymorth cyhoeddus mewn marchnad hynod gystadleuol. Roedd cynnydd yn araf, ac yn 2009 gofynnodd Llywodraeth Cymru am gael adfywio gwaith i baratoi'r hysbysiad ar gyfer cymorth gwladwriaethol, a gyflwynwyd yn derfynol i'r Comisiwn Ewropeaidd ym mis Hydref 2010.
- 1.15 Cymeradwyodd y Comisiwn Ewropeaidd y cynnig ar gyfer cymorth gwladwriaethol ym mis Mai 2011, a oedd yn cynnwys grant cyfalaf posibl gan Lywodraeth Cymru o £5 miliwn tuag at gostau cyfalaf o £26.5 miliwn, a CIAL i dalu'r £21.5 miliwn a oedd yn weddill. Pwrpas y grant oedd ariannu gwelliannau i seilwaith, gan gynnwys:
- a gwelliannau i'r derfynfa er mwyn gwella llif teithwyr ar amseroedd brig;
  - b uwchraddio systemau cymorth ar gyfer y derfynfa ar ei newydd wedd;
  - c gwelliannau i ffyrdd, goleuadau a meysydd parcio;
  - ch gwelliannau gweithredol ym mharth yr awyrennau (gwaith uwchraddio strwythurol ar redfeydd a standiau, goleuadau, cyfarpar a systemau ym mharth yr awyrennau); a
  - d uwchraddio systemau traffig awyr.
- 1.16 Rhoddodd y gymeradwyaeth ar gyfer cymorth gwladwriaethol yr awdurdod angenrheidiol i Lywodraeth Cymru gynnig grant i CIAL yn unol â'r telerau a nodwyd yn yr hysbysiad, a ragwelai y byddai'r holl waith yn cael ei gwblhau erbyn diwedd 2014. Roedd Llywodraeth Cymru'n awyddus i gyhoeddi'r gymeradwyaeth ar gyfer cymorth gwladwriaethol, ac aeth rhagddi i gynnig grant i gyflenwi'r buddsoddiad cysylltiedig cyn gynted ag a oedd yn bosibl. Er bod rheolwyr lleol yn barod i fynd rhagddynt, roedd hi'n ymddangos nad oedd perchnogion y Maes Awyr yn gallu neu'n barod i ddarparu'r cyllid angenrheidiol. Daeth yn amlwg i swyddogion Llywodraeth Cymru na allai CIAL dderbyn grant a ofynnai iddynt fuddsoddi'n unol â'r amserlen a ragwelwyd gan y Gweinidogion, a gofynnodd y cwmni am sicrwydd na fyddai ond yn rhaid iddo ymrwymo i fuddsoddi dros gyfnod o 15 mlynedd.

- 1.17 Yng ngoleuni'r datblygiadau hyn, penderfynodd Llywodraeth Cymru dynnu'r grant a gynigiwyd mewn egwyddor i CIAL yn ôl ym mis Mehefin 2011. Cyfarfu'r Prif Weinidog â Phrif Weithredwr Abertis Group ym mis Gorffennaf 2011 i fynegi pryderon Llywodraeth Cymru ynghylch perfformiad a delwedd y Maes Awyr a'r diffyg ymrwymiad i fuddsoddi ar y raddfa yr oedd ei hangen er mwyn ennill y grant. Cytunodd y ddau barti i gydweithio'n agosach ac i gynnwys partneriaid eraill i gefnogi'r maes awyr. Fodd bynnag, nid oedd Abertis o'r farn fod achos busnes cryf i fuddsoddi'n sylweddol yn y Maes Awyr yng ngoleuni'r dirywiad economaidd a'r gostyngiad parhaus yn nifer y teithwyr. Teimlai'r perchnogion nad oedd hi'n gwneud unrhyw synnwyr i fuddsoddi mewn seilwaith tra'r oedd gan y Maes Awyr ddigonedd o gapasiti rhydd. Y flaenoriaeth iddynt hwy oedd ehangu'r sylfaen o gwsmeriaid drwy gynnig cymhellion i ddenu cwmnïau hedfan a llwybrau awyr newydd, ac roedd Abertis am gael cymorth Llywodraeth Cymru ar gyfer hynny.
- 1.18 Roedd Llywodraeth Cymru wedi gweithredu cronfa pedair blynedd o 2006 hyd 2010 i ddatblygu llwybrau awyr. Roedd y gronfa hon yn rhoi cymorth ariannol i CIAL i'w alluogi i gynnig cymhellion i gwmnïau hedfan sefydlu llwybrau awyr newydd. Fodd bynnag, roedd CIAL wedi mynegi pryder ynghylch cyflwyno'r gronfa ar ôl newid rheolau'r UE ynghylch cymorth gwladwriaethol (cyhoeddwyd y rheolau yn 2005 a daethant i rym ym mis Mehefin 2007), a gyfyngai ar allu CIAL i gynnig cymhellion digonol er mwyn denu gwasanaethau i Gaerdydd. Roedd gweinyddiaethau datganoledig yr Alban a Gogledd Iwerddon wedi cyflwyno cronfeydd datblygu llwybrau awyr ynghynt ac, ym marn CIAL, roeddent hwy wedi elwa mwy ar gyfundrefn cymorth gwladwriaethol o natur fwy hyblyg. Golygai'r rheoliadau llymach fod yn rhaid tynnu'n ôl y gefnogaeth ar gyfer gwasanaethau i Frwsel a Manceinion ym mis Mehefin 2007 pan ddaeth y rheoliadau newydd i rym. Serch hynny, cefnogodd Llywodraeth Cymru lwybrau i Farcelona (hyd fis Tachwedd 2007) a Pharis (hyd fis Ebrill 2010) o dan y gyfundrefn ddiwygiedig. Dim ond gwasanaeth Paris a barhaodd am y cyfnod llawn o dair blynedd a ganiateir yn ôl rheoliadau cymorth gwladwriaethol; daeth y cymorth ar gyfer y tri llwybr arall i ben ar ôl cyfnodau cymharol fyr. Ar y cyfan, dim ond £336,000 o'r gyllideb o £4 miliwn ar gyfer y gronfa datblygu llwybrau awyr a wariwyd.



## Llwyddodd y tasglu a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru yn 2012 i wella perthnasoedd gwaith a'r gyd-ddealltwriaeth rhwng y Maes Awyr a rhanddeiliaid allweddol, cyn iddo gael ei ddiddymu pan benderfynodd Llywodraeth Cymru ddatblygu mentrau penodol drwy weithgorau eraill

- 1.19 Ym mis Ebrill 2012, cytunodd y Prif Weinidog ac Abertis i sefydlu tasglu fyddai'n dod â rhanddeiliaid pwysig ynghyd mewn ymgais i wella cyd-ddealltwriaeth a helpu i wireddu potensial llawn y Maes Awyr drwy weithio ar y cyd (**Blwch 1**). Buom yn ymgynghori ag aelodau o'r tasglu ynghylch ei effeithiolrwydd, a chonsensws y rhai a ymatebodd oedd i'r tasglu lwyddo i godi proffil y Maes Awyr, gan alluogi deialog da ar y prif faterion o'i flaen, a datblygu cyd-ddealltwriaeth rhwng y cyrff oedd yn cael eu cynrychioli ar y grŵp. Roedd yr Aelodau hefyd yn cefnogi'r penderfyniad i ddiddymu'r tasglu ym mis Hydref 2013, am ei fod wedi cyflawni ei amcanion lefel uchel, ac am ei bod hi'n well datblygu mentrau penodol mewn gweithgorau eraill, fel yr Ardal Fenter neu banel y sector twristiaeth. O ganlyniad i hyn, roedd y rhan fwyaf o effeithiau'r tasglu'n anniriaethol, er iddo gyfrannu syniadau er mwyn dylunio deunydd hyrwyddo yn y Maes Awyr, ac annog Llywodraeth Cymru i anfon swyddog ar secondiad i CIAL, am gyfnod rhagweledig o 16 mis gan ddechrau ym mis Hydref 2012.
- 1.20 Gobeithiai Llywodraeth Cymru y byddai'r secondiad yn gwella perthnasoedd â'r Maes Awyr, yn datblygu ei wybodaeth gorfforaethol am y diwydiant awyr ac yn cefnogi'r Maes Awyr drwy ddangos i gwmnïau hedfan a rhanddeiliaid allweddol eraill fod y Maes Awyr a Llywodraeth Cymru'n cydweithio. Yn rhan o'r secondiad, roedd yr unigolyn ar secondiad yn gyfrifol am helpu i ddatblygu strategaeth, a threfniadau ar gyfer cyfathrebu a chysylltiadau cyhoeddus, a chynigion buddsoddi i'r cwmnïau hedfan. Cafodd y gweithiwr ar secondiad ei alw'n ôl i Lywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2012, pan ddechreuwyd gwaith diwydrwydd dyladwy ar gyfer y pryniant, er mwyn osgoi unrhyw wrthdaro buddiannau posibl. Fodd bynnag, ailymunodd y gweithiwr â CIAL am secondiad dwy flynedd arall yn dechrau ym mis Ebrill 2013. Yn ystod yr ail secondiad hwn, yr oedd hefyd yn gyfrifol am reoli prosiectau cyfalaf. Talodd Llywodraeth Cymru'n llawn am y ddau gyfnod secondiad. Roedd Llywodraeth Cymru a CIAL o'r farn y bu'r cyfnodau o secondiad yn llwyddiant, a bod perthnasoedd a gwaith i gefnogi'r Maes Awyr wedi gwella yn eu sgil.
- 1.21 Ochr yn ochr â'r tasglu (ond nid o ganlyniad iddo), sefydlodd Llywodraeth Cymru grŵp marchnata ym mis Mehefin 2012 i wella'r trefniadau ar gyfer cydgysylltu gweithgarwch marchnata a datblygu cyfleoedd ar gyfer twristiaeth i mewn. Parhaodd y grŵp i gwrdd ar ôl caffael a chyflawni amrywiaeth o fentrau (**paragraffau 3.60 a 3.61**).

## Blwch 1 – Tasglu Maes Awyr Caerdydd

Cadeiriwyd y grŵp gan y Prif Weinidog hyd fis Gorffennaf 2013, ac wedyn gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth. Roedd y tasglu'n cynnwys cynrychiolwyr o Faes Awyr Caerdydd (CIAL a TBI hefyd fel cwmni daliannol Abertis), Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol, Ardal Fenter Sain Tathan a Maes Awyr Caerdydd, grwpiau hyrwyddo twristiaeth, grwpiau busnes ac undebau llafur. Dyma oedd nodau'r tasglu:

- Ymgysylltu â phartneriaid mewn deialog lefel uchel ynghylch materion datblygu trafndiaeth awyr strategol.
- Hyrwyddo gwell cyfathrebu rhwng Maes Awyr Caerdydd, y gymuned fusnes, sector cyhoeddus Cymru a chyrrff eraill perthnasol.
- Nodi ac argymhell gwelliannau penodol a'r buddsoddiad sydd ei angen i Gymru ysgogi cysylltiadau awyr.
- Sicrhau cyd-ddealltwriaeth ynghylch y ffactorau gweithredol a masnachol sy'n tanategu datblygiad y diwydiant trafndiaeth awyr.
- Darparu mentrau strategol ar y cyd ar gyfer Maes Awyr Caerdydd sy'n anelu i:
  - dyfu Maes Awyr Caerdydd (traffig hamdden, busnes a nwyddau);
  - gwella profiadau defnyddwyr y maes awyr;
  - cynyddu ei effaith economaidd hyd yr eithaf, yn fasnachol ac o safbwynt Cymru; a
  - lleihau effeithiau negyddol ar yr amgylchedd hyd yr eithaf.

Cyfarfu'r tasglu deirgwaith yn 2012 ac yn 2013, gan gynnal trafodaethau lefel uchel ynghylch materion a wynebai'r maes awyr a mentrau i hyrwyddo ei ddatblygiad, gan gynnwys datblygu llwybrau awyr, gweithgarwch marchnata ac ail-frandio'r Maes Awyr. Trafododd y grŵp hefyd faterion ehangach fel effaith y Maes Awyr ar fuddsoddiad busnesau, a'r potensial yn y tymor hir i Gaerdydd weithredu fel 'porth i'r gorllewin' ar gyfer meysydd awyr Llundain, er mwyn lliniaru cyfyngiadau ar gapasiti.

- 1.22 Ym mis Tachwedd 2011, yn rhan o'i hymdrechion i hyrwyddo Cymru ymhlith amrywiaeth eang o gynulleidfaoedd, llofnododd Llywodraeth Cymru gytundeb hysbysebu a noddi masnachol tair blynedd o hyd â Maes Awyr Caerdydd yn 2011 i gyfleu negeseuon allweddol i'r marchnadoedd hamdden a thwristiaeth drwy hysbysebu ar safle'r Maes Awyr a noddi'r lolfa fusnes. Gan weithredu'n unol ag argymhelliad y tasglu, datblygodd swyddogion ymgyrch brandio fwy cynhwysfawr a oedd yn cynnwys gosod gweithiau gwreiddiol gan artistiaid Cymreig, a chynyddwyd gwerth y contract ym mis Tachwedd 2012 ar gyfer y ddwy flynedd a oedd yn weddill.

1.23 Roedd Llywodraeth Cymru'n fodlon bod y contract yn cynnig gwerth am arian, oherwydd ystyriai ei bod yn talu cyfradd fasnachol wirioneddol, a chan nad oedd y gwasanaethau a brynwyd yn fwy na'r hyn yr oedd ar Lywodraeth Cymru ei hangen yn wirioneddol i'w dibenion ei hun. Cyfanswm cost y contract oedd £4.3 miliwn (heb gynnwys TAW) dros dair blynedd hyd fis Tachwedd 2014. Mae'r contract wedi cael ei adnewyddu i barhau am 16 mis arall ar gyfradd ostyngol o £1.24 miliwn (heb gynnwys TAW), ac mae mwy o waith celf yn cael ei ddatblygu ar gyfer rhannau ychwanegol o'r Maes Awyr. Ni werthuswyd effaith y contract cyn ei adnewyddu – roedd Llywodraeth Cymru wedi nodi y byddai'r gwerthusiad hwnnw'n cael ei gynnal yn chwarter olaf y contract tair blynedd gwreiddiol. Fodd bynnag, yn ddiweddar comisiynodd Llywodraeth Cymru ymchwil y farchnad i asesu safbwyntiau teithwyr ynghylch y gosodiadau. Canfu'r ymchwil fod y teithwyr yn ymateb yn gadarnhaol i'r gosodiad ar y cyfan.

## Rhan 2

Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir dros brynu'r Maes Awyr a chyflawnodd waith diwydrwydd dyladwy priodol, gyda'r pris a dalwyd yn seiliedig ar ystod o brisiadau masnachol ac ased cyhoeddus, ond cafwyd rhai gwendidau wrth baratoi'r achos busnes



- 2.1 Yn y rhan hon o'r adroddiad, trafodir datblygiad achos busnes Llywodraeth Cymru ar gyfer prynu'r Maes Awyr a'r gwaith ar ddiwydrwydd dyladwy ar gyfer prynu, prisio'r Maes Awyr a thrafodaethau negodi â pherchnogion y Maes Awyr. Rydym wedi ymdrin â phob un o'r agweddau hyn ar wahân, ond roeddent mewn gwirionedd yn gorgyffwrdd i raddau helaeth, oherwydd cafodd gwaith diwydrwydd dyladwy a phrisio ei gyflawni ar yr un pryd, a'i ddefnyddio'n sail ar gyfer y trafodaethau negodi terfynol. Datblygwyd yr achos busnes dros brynu'r Maes Awyr mewn camau, a dim ond ar ôl cwblhau'r pryniant y cafodd ei gwblhau'n derfynol. Nid ydym wedi ceisio ailgyflawni unrhyw waith diwydrwydd dyladwy a gyflawnwyd gan gynghorwyr proffesiynol Llywodraeth Cymru. Nodir y llinell amser ar gyfer digwyddiadau allweddol yn [Atodiad 2](#).
- 2.2 Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym mai ystyriaeth o bolisi cyhoeddus a datblygiad economaidd cyffredinol oedd y prif ysgogiadau wrth wraidd y penderfyniad i gaffael. Serch hynny, roedd ystyriaethau masnachol yn berthnasol, yn ogystal â materion cydymffurfio'n gysylltiedig ag egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Yn ôl rheolau cymorth gwladwriaethol Ewrop, mae'n ofynnol i awdurdod cyhoeddus sy'n prynu buddiant mewn busnes masnachol allu darparu tystiolaeth resymol iddo wneud hynny ar sail fasnachol, heb dalu mwy na buddsoddw'r preifat damcaniaethol sy'n gwneud buddsoddiad hirdymor. Gelwir hyn yn egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Caiff y Comisiwn Ewropeaidd orchymyn bod unrhyw werth ychwanegol yn cael ei adennill gan y buddiolwr (gwerthwr y busnes) os yw'n canfod bod y cymorth gwladwriaethol wedi rhoi mantais annheg i'r buddiolwr, ac felly'n amharu ar gystadleuaeth, neu'n bygwth hynny.
- 2.3 Yr oedd y gwaith diwydrwydd dyladwy a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru cyn y caffaeliad terfynol yn cynnwys asesiad o'r cyd-destun strategol. Roedd yr asesiad yn rhoi crynodeb o'r risgiau a'r manteision yn gysylltiedig â phrynu'r Maes Awyr, o gymharu â'r opsiwn o 'wneud dim byd'. Roedd y gwaith prisio a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru'n cynnwys amcangyfrif o werth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus, ochr yn ochr ag ystod o brisiadau masnachol. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru o'r farn y gwnaed penderfyniadau deallus ac y darparwyd yr holl dystiolaeth angenrheidiol.
- 2.4 Yn gyffredinol, dilynodd Llywodraeth Cymru ganllawiau'r Trysorlys wrth baratoi ei hachos busnes ar gyfer caffael, ond oherwydd cyfyngiadau ar amser, bu'n rhaid mabwysiadu ymagwedd hyblyg. Rydym wedi nodi sawl maes lle ystyrir y gellid bod wedi atgyfnerthu'r broses.

## Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir ar gyfer prynu'r Maes Awyr, ond yn ein barn ni, ni wnaeth nodi ei amcanion buddsoddi'n ddigon clir, na'i hystyriaeth o opsiynau eraill, risgiau a buddiannau

Cadwodd Llywodraeth Cymru'n fras at y Model Busnes Pum Achos gyda rhai addasiadau oherwydd cyfyngiadau ar amser

- 2.5 Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ddilyn y Model Busnes Pum Achos, dull o ddatblygu achos busnes cadarn sy'n cynnwys canllawiau Trysorlys EM ar gyfer cyrff llywodraethu canolog, **Y Llyfr Gwyrdd: Arfarnu a Gwerthuso mewn Llywodraeth Ganolog**, diweddarwyd ddiwethaf yn 2011. Mae'r Model Busnes Pum Achos yn seiliedig ar bum elfen wahanol – yr achosion strategol, economaidd, masnachol, ariannol a rheolaethol – er mwyn sicrhau ystyriaeth briodol o bob agwedd berthnasol ar benderfyniad buddsoddi. Mae **Atodiad 3** yn amlinellu diben pob achos, a'r broses ar gyfer datblygu achos busnes llawn, sy'n cynnwys:
- a **achos amlinellol strategol** yn y lle cyntaf, i gyflwyno'r achos dros newid, gosod amcanion buddsoddi a nodi opsiynau ar gyfer cyflawni'r prosiect;
  - b **achos busnes amlinellol**, i lunio rhestr fer a gwerthuso opsiynau, a chynllunio'r prosiect yn fanwl yn seiliedig ar yr opsiwn a ddewisir; ac
  - c **achos busnes llawn**, i bennu'r llwybr caffael yn derfynol (os yw'n berthnasol) a'r trefniadau rheoli ac ailystyried camau blaenorol.
- 2.6 Mae canllawiau'r Trysorlys yn galluogi defnyddio'r model mewn modd hyblyg er mwyn gweddu i brosiect neilltuol. Oherwydd cyfyngiadau amser wrth gaffael Maes Awyr Caerdydd, bu'n rhaid mabwysiadu dull hyblyg. Er enghraifft:
- a Er mwyn osgoi unrhyw oedi yn ystod y broses gyflym o gaffael, ni wnaeth Llywodraeth Cymru lunio achos busnes amlinellol. Lluniodd swyddogion achos amlinellol strategol ym mis Medi 2012, cyn dechrau'r trafodaethau negodi, ac ymgorffori'r achos busnes amlinellol yn yr achos busnes llawn, a ddatblygwyd yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy, ond na chafodd ei gwblhau hyd fis Ebrill 2013, ar ôl cwblhau'r pryniant ei hun. Yr oedd ambell adran yn yr achos busnes terfynol mewn gwirionedd yn anghyflawn, wedi'u gadael ar ffurf nodiadau neu benawdau cryno lle'r oedd angen esboniad pellach.<sup>11</sup>
  - b Cynhaliodd ysgrifennydd parhaol Llywodraeth Cymru adolygiad o gynnydd y caffael a'r dystiolaeth a oedd ar gael i gefnogi hynny ym mis Chwefror 2013, cyn i swyddogion ddechrau negodi'n derfynol ag Abertis. Credai Llywodraeth Cymru fod adolygiadau porth ffurfiol – er mwyn cynnal asesiad annibynnol o barodrwydd y prosiect caffael i symud ymlaen i'r cam nesaf – yn anymarferol gan fod y terfynau amser yn rhy dynn a'r opsiynau'n rhy brin, a chan na fyddai rhan helaeth o'r wybodaeth angenrheidiol ar gael tan ddiwedd y broses, oherwydd natur y trafodiad.

<sup>11</sup> Er enghraifft, nodwyd yn rhan o'r adran 'cwmipas y prosiect a gofynion y gwasanaeth': 'Defnyddio esiamplau Newcastle/Jersey o ran arallgyfeirio' ond ni roddwyd unrhyw fanylion ynghylch sut y byddai Maes Awyr Caerdydd wedi elwa ar yr esiamplau hyn.



- c Ni theimlai'r swyddogion ei bod hi'n ymarferol ymgynghori'n eang wrth lunio'r achos busnes, oherwydd y graddfeydd amser tynn dan sylw a'r angen am ofynion cyfrinachedd llym wrth negodi ac yn ystod gwaith diwydrwydd dyladwy, yn unol â thelerau cytundeb peidio â datgelu ag Abertis. Roedd gwybodaeth wedi'i chyfyngu i nifer fach o swyddogion, gyda chyfarfodydd rheolaidd yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy a'r broses negodi, gan gynnwys yr Ysgrifennydd Parhaol ac uwch swyddogion eraill.

**Roedd gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir dros brynu'r Maes Awyr, er bod nad oedd yr amcanion buddsoddi a restrwyd yn yr achos busnes yn rhoi adlewyrchiad llawn o'r ysgogiadau polisi cyhoeddus a datblygu economaidd a oedd wrth wraidd y penderfyniad i gaffael**

- 2.7 Sail resymegol Llywodraeth Cymru dros brynu'r Maes Awyr oedd bod y Maes Awyr yn methu o dan ei berchnogaeth flaenorol, ac y byddai perchnogaeth yn y sector cyhoeddus yn sicrhau'r sefydlogrwydd a'r ymrwymiad yr oedd ei angen er mwyn datblygu dros y tymor hwy. Yn ôl ein hadolygiad o achosion busnes Llywodraeth Cymru a chyfweiliadau â swyddogion dylanwadodd y ffactorau penodol canlynol ar y penderfyniad i brynu'r Maes Awyr yn hytrach na mabwysiadu math arall o ymyrraeth:
  - a Pryder bod tanberfformiad canfyddedig y Maes Awyr yn amharu ar ymdrechion i ddenu mewnfuddsoddiad ac i annog twristiaeth.
  - b Pryder y gallai'r Maes Awyr gau'n gyfan gwbl pe bai nifer y teithwyr yn parhau i ostwng, yn enwedig pe bai cwmni hedfan mawr yn penderfynu gadael.
  - c Y ffaith y gallai cau'r Maes Awyr arwain at gollu oddeutu 1,600 o swyddi ar safle'r Maes Awyr, yr oedd llawer ohonynt yn swyddi oedd yn talu'n dda ac yn gofyn am lefel uchel o sgiliau.
  - d Byddai dyfodol cyfleuster British Airways Maintenance Cardiff yn y fantol oni allai rannu costau'r maes glanio â'r Maes Awyr.
  - e Ymateb Abertis i'r dirywiad yn enillion y Maes Awyr oedd lleihau costau yn hytrach na buddsoddi mewn seilwaith a denu llwybrau awyr newydd, ac roedd hyn yn gwneud y Maes Awyr yn llai deniadol i gwmnïau hedfan, teithwyr a busnesau. Teimlai Llywodraeth Cymru nad oedd Abertis yn barod i fuddsoddi, a bod angen canfod perchennog newydd i wyrdroi sefyllfa'r Maes Awyr.
  - f Pe bai Abertis yn gwerthu CIAL i brynwr preifat arall, ceid risg y byddai unwaith eto'n cael ei ystyried yn flaenoriaeth isel o ran buddsoddi mewn portffolio mawr o asedau seilwaith a ddelir gan gwmni mawr. Ni fyddai'r Maes Awyr felly'n gwneud y cynnydd angenrheidiol.
- 2.8 Mae'r Model Busnes Pum Achos yn pwysleisio pwysigrwydd gosod amcanion buddsoddi clir sy'n seiliedig ar ganlyniadau ar ddechrau prosiect. Mae'r rhain yn diffinio pwrpas y buddsoddiad, a dylent fod yn sail ar gyfer gwerthuso opsiynau.

- 2.9 Yn yr achos amlinellol strategol, gosodwyd nod cyffredinol i sefydlu'r Maes Awyr fel 'gweithredwr rhanbarthol cryf a chanddo sefyllfa hirdymor gadarn a pherfformiad masnachu cadarn'. Datganwyd sawl amcan cyffredinol yn dilyn hyn, gyda phwyslais amrywiol ar ffactorau masnachol a ffactorau economaidd ehangach, er eu bod oll yn lled gyson â'r sail resymegol uchod (Blwch 2).

**Blwch 2 – Amcanion Llywodraeth Cymru ar gyfer prynu'r Maes Awyr, fel y cyflwynwyd mewn dogfennau amrywiol yn ystod y cyfnod cyn caffael**

Ein nod cyffredinol yw sefydlu'r Maes Awyr fel gweithredwr rhanbarthol cryf, gyda sefydlogrwydd ar gyfer y tymor hir a pherfformiad masnachu cadarn.

Rhaglen Amlinellol Strategol - yr achos busnes rhagarweiniol dros brynu'r Maes Awyr i bob pwrpas, Medi 2012

(Yr hyn sydd ei angen ar Gymru yw)...maes awyr sy'n borth rhyngwladol deinamig, â chysylltiadau rhyngwladol cryf a drws agored i groesawu ymwelwyr. Byddai perchnogaeth gyhoeddus yn ein galluogi i ddatblygu dull mwy cydlynol o gynllunio seilwaith cenedlaethol, ac o integreiddio'r Maes Awyr i'n strategaeth ehangach ar gyfer datblygu'r economi.

Datganiad ysgrifenedig Prif Weinidog Cymru, 18 Rhagfyr 2012, lle cyhoeddodd fwriad Llywodraeth Cymru i fynd rhagddi â chynllun caffael yn amodol ar ddiwydrwydd dyladwy

Amcan pwysicaf Llywodraeth Cymru yw sicrhau dyfodol y Maes Awyr a'r busnesau a'r swyddi y mae'n eu cefnogi, fel British Airways Maintenance Cardiff.

Achos Busnes Llawn, Ebrill 2013, ond a luniwyd cyn cwblhau'r pryniant

Cydnabod y Maes Awyr fel y dewis cyntaf i Gymru, a'i phorth i weddill y byd.

Cynllun Busnes Caffael, Mawrth 2013

- 2.10 Roedd yr achos busnes llawn yn cynnwys yr amcanion buddsoddi canlynol:

- a Sicrhau CIAL am y gost isaf bosibl i'r pwrs cyhoeddus sydd hefyd yn
  - gyfradd sy'n seiliedig ar dystiolaeth, sydd wedi'i gwirio'n annibynnol, ac sy'n seiliedig ar economi'r farchnad fasnachol; ac
  - yn rhoi digon o allu inni fuddsoddi'r cyllid angenrheidiol wrth gaffael, ar sail fasnachol, er mwyn gwireddu'r strategaeth fasnachol gytunedig.

- b Rhoi sicrwydd gyda thystiolaeth y bydd y buddsoddiad yn creu elw i'r pwrs cyhoeddus dros gyfnod buddsoddi rhwng 25 a 40 mlynedd o hyd.
- 2.11 Er bod yr amcanion yn yr achos busnes llawn, sy'n gysylltiedig â'r opsiwn a ddewiswyd yn unig – yn hirdymor ac yn hawdd eu mesur, roeddent yn canolbwyntio ar agweddau ariannol. Nid oeddent yn cynnwys unrhyw gyfeiriad at gyfraniad y Maes Awyr i'r economi ehangach, yn enwedig y potensial i hyrwyddo buddsoddi a thwristiaeth i mewn, na'r buddiannau posibl i'r amgylchedd. O ystyried ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddatblygu'n gynaliadwy, ei bwyslais ar gyd-destun y penderfyniad i gaffael o ran polisi cyhoeddus a datblygiad economaidd cyffredinol (**paragraff 2.2**), a'r ffaith ei bod wedi comisiynu asesiad lefel uchel o effaith bosibl y penderfyniad i gaffael o safbwynt datblygiad cynaliadwy (**Atodiad 4**), ystyriwn y dylid bod wedi adlewyrchu'r materion hyn yn gliriach yn yr amcanion buddsoddi.

**Rhoddodd Llywodraeth Cymru rywfaint o ystyriaeth i opsiynau eraill, ond caffael oedd yr opsiwn a ffafriwyd o'r cychwyn cyntaf, oherwydd y cyfyngiadau'n gysylltiedig â'r opsiynau eraill**

- 2.12 Y mae'n arfer da asesu ystod eang o opsiynau ar gyfer cyflawni'r amcanion buddsoddi. Mae canllawiau'r Trysorlys yn argymhell y dylid gwneud hyn yn yr achos amlinellol strategol er mwyn ystyried manteision ac anfanteision yr holl opsiynau posibl yn gynnar yn y broses. Dylid cynnwys yr opsiynau cryfaf ar restr fer yn y cam nesaf (yr achos busnes amlinellol) a'u harfarnu'n fanwl yn erbyn pob un o'r amcanion buddsoddi, cyn dewis yr opsiwn a ffafrir.
- 2.13 Nododd Llywodraeth Cymru sawl opsiwn cyn iddi ddechrau negodi ag Abertis, a chynnwys y rhain yn yr achos amlinellol strategol cychwynnol, cafodd tri o'r rhain eu cynnwys ar y rhestr fer yn ddiweddarach, fel y nodir yn yr achos busnes llawn (**Ffigur 5**). Ni wnaeth Llywodraeth Cymru lunio achos busnes amlinellol (**paragraff 2.5a**).
- 2.14 Yn achos amlinellol strategol Llywodraeth Cymru, nodwyd mai pryniant llwyr oedd yr opsiwn a oedd yn cael ei ffafrio. Nid ydym wedi gweld unrhyw dystiolaeth ysgrifenedig bod opsiynau eraill wedi cael eu trafod ag Abertis, ar wahân i gyfeiriad byr yn llythyr y cynnig cyntaf i Abertis ym mis Hydref 2012. Yn y llythyr hwnnw, nodwyd y byddai Llywodraeth Cymru'n ystyried menter ar y cyd ag Abertis pe na bai modd cwblhau pryniant llwyr, ond y byddai pwysau ar gyllidebau hirdymor yn 'rhwystr sylweddol' i fenter ar y cyd. Deallir bod Llywodraeth Cymru wedi cynnig menter ar y cyd ag Abertis mewn cyfarfod ym mis Gorffennaf 2012, ond bod Abertis wedi ymateb drwy ddweud y byddai'n barod yn lle hynny i werthu'r Maes Awyr i Lywodraeth Cymru.

Ffigur 5: Opsiynau a ystyriwyd gan Lywodraeth Cymru drwy broses yr achos busnes

**Eitemau a amlygwyd mewn print trwm yw'r rhai a amlygwyd yn yr achos busnes llawn fel eitemau ar y rhestr fer**

- 1 **Gwneud dim – ni fyddai Llywodraeth Cymru'n ymyrryd o gwbl, gan adael dyfodol y Maes Awyr yn ddibynnol ar rymoedd y farchnad. Byddai'r perchnogion cyfredol yn gwneud penderfyniadau ynghylch marchnata a buddsoddi, gydag ond ychydig o gymorth gan y Llywodraeth os o gwbl.**
- 2 Gwneud cyn lleied ag sy'n bosibl – o dan yr opsiwn hwn, byddai Llywodraeth Cymru'n 'parhau i annog y perchnogion presennol i fuddsoddi ymhellach', ond nodir nad yw'r dull hwn wedi arwain at unrhyw 'gytundeb sylweddol i fuddsoddi er mwyn datblygu llwybrau awyr neu seilwaith newydd'.
- 3 **Prynu'r Maes Awyr yn gyfan gwbl, wedyn:**
  - a gweithredu'r Maes Awyr o dan gonsesiwn;
  - b gosod contract darparu ar gyfer rheoli a gwella'r Maes Awyr; neu
  - c **gweithredu'r Maes Awyr ar sail annibynnol drwy gwmni daliannol.**

O dan gytundeb consesiwn, byddai corff trydydd parti yn gweithredu'r Maes Awyr ac yn ysgwyddo'r risgiau a'r enillion masnachol sy'n gysylltiedig â hynny. Byddai cytundeb consesiwn yn cynnwys canlyniadau i'w sicrhau ac yn gofyn bod deilydd y consesiwn yn cyflawni yn erbyn y canlyniadau hyn, er mwyn sicrhau enillion ariannol. O dan opsiwn (b), byddai'r gweithredwr yn cyflenwi gwasanaethau am ffi benodol, a byddai Llywodraeth Cymru'n ysgwyddo'r rhan fwyaf o'r risgiau a'r enillion sy'n gysylltiedig â'r berchnogaeth.
- 4 **Menter ar y cyd â phartner masnachol:** byddai pob parti'n cyfrannu adnoddau ac yn rhannu'r risgiau a'r enillion sy'n gysylltiedig â'r berchnogaeth drwy endid busnes newydd. Cafodd yr is-opsiynau canlynol eu cynnwys yn yr achos busnes:
  - a prynu a gweithredu'r Maes Awyr, naill ai gyda pherchennog presennol y Maes Awyr
  - b **neu gyda thrydydd parti, â Llywodraeth Cymru naill ai'n dal cyfran gyfartal yn y fenter neu'n ei rheoli fel prif gyfranddaliwr.**
- 5 Rhentu Maes Awyr Caerdydd ar brydles oddi wrth y perchennog presennol a gosod contract gwasanaeth ar gyfer rheoli'r Maes Awyr.

Ffynhonnell: Achos busnes amlinellol strategol ac achos busnes llawn Llywodraeth Cymru ar gyfer caffael y Maes Awyr

- 2.15 Ystyriai Llywodraeth Cymru fod ei hopsiynau'n brin, gan fod Abertis yn dymuno gwerthu'r Maes Awyr yn hytrach na'i gadw neu ymrwmo i fenter ar y cyd, ac o ystyried canlyniad ymdrechion blaenorol i ysgogi buddsoddiad gan Abertis. Yn ogystal â hyn, roedd hi'n anymarferol canfod trydydd parti ar gyfer menter ar y cyd i brynu'r Maes Awyr, oherwydd y terfynau amser tynn. Byddai'r dasg wedi bod yn llawer mwy cymhleth, gan gynnwys llawer mwy o ansicrwydd a chan gymryd llawer mwy o amser o gymharu â phrynu'r Maes Awyr yn llwyr, er y byddai wedi cynnig y potensial i elwa ar arbenigedd allanol wrth weithredu'r Maes Awyr a datblygu marchnadoedd newydd, yn ogystal â rhannu'r risg ariannol. Rydym yn deall bod Llywodraeth Cymru wedi cynnal rhai trafodaethau trydydd parti cychwynnol cyn cynnal y trafodaethau mwy ffurfiol ag Abertis, ond ni chafwyd unrhyw gynnydd pellach gyda'r rhain ar y pryd.
- 2.16 Rydym yn cydnabod y cyfyngiadau ar yr opsiynau sydd ar gael, ond yn teimlo y dylid bod wedi'u hegluro'n fanylach yn yr achos busnes. Ni chrybwyllwyd o gwbl yn yr achos busnes y ffaith bod Abertis wedi gwrthod cais Llywodraeth Cymru i ystyried menter ar y cyd, na'r ffaith bod trafodaethau wedi cael eu cynnal ynghylch menter ar y cyd â thrydydd parti. Dim ond yr opsiwn a ffafriwyd a gafodd ei gostio'n llawn. Nid oedd unrhyw gofnod bod dadansoddiad wedi'i gynnal o gryfderau, gwendidau, cyfleoedd neu fygythiadau o ran y ddau opsiwn na chafodd eu cynnwys ar y rhestr fer – gwneud cyn lleied ag sy'n bosibl a rhentu'r Maes Awyr ar brydles oddi wrth Abertis. Yn ein barn ni, gellid bod wedi archwilio'r opsiwn i wneud cyn lleied ag sy'n bosibl yn fanylach yn yr achos busnes, er mwyn cydnabod y potensial am drefniadau cydweithio gwell yn sgil sefydlu tasglu'r Maes Awyr (paragraff 1.19), a chan ystyried y math o gyfleoedd a nodwyd yn ddiweddarach gan Lywodraeth Cymru yn ei phapur o fis Rhagfyr 2013 ar y diwydiant hedfan yng Nghymru (paragraff 1.13). Yn fwy cyffredinol, ni ystyriodd yr achos busnes y costau'n gysylltiedig â phob opsiwn o ran cyfleoedd – yr hyn y gellid bod wedi gwneud â'r arian o beidio â'i fuddsoddi drwy brynu'r Maes Awyr.

### **Nodwyd risgiau strategol, er y gallai dadansoddiad pellach o sensitifrwydd wedi bod o gymorth i amlygu effaith bosibl rhai o'r risgiau**

- 2.17 Nododd Llywodraeth Cymru risgiau strategol lefel uchel ar gofrestr risg a gynhwyswyd yn rhan o'i chynllun prosiect caffael. Roedd y rhain yn cynnwys dirywiad yn y sefyllfa economaidd, methiant ar ran y Maes Awyr i ddenu cwmnïau hedfan fyddai'n cyflawni'r lefelau targed o ran twf, a newid i'r gyfundrefn dreth neu ofynion cyfreithiol fyddai'n ychwanegu costau ac yn gwanhau twf.
- 2.18 Canlyniad pwysig twf sy'n llai na'r disgwyl fel arfer yw cynnydd yn swm y cyllid allanol sydd ei angen i ariannu twf busnes (y Maes Awyr yn yr achos hwn). Yn ôl canllawiau'r Trysorlys, dylid defnyddio dadansoddiad sensitifrwydd i fodelu effaith y risgiau hynny. Mae dadansoddiad sensitifrwydd yn profi effaith newidiadau mewn ffactorau penodol (ee llai o deithwyr neu gostau uwch) ar werth net y buddsoddiad.

2.19 Roedd yr Achos Busnes Llawn yn modelu pedair senario a oedd yn seiliedig ar wahanol ymagweddau marchnata ([paragraff 2.58](#)), ond, yn ein barn ni, byddai dadansoddiad sensitifrwydd pellach wedi helpu i dynnu sylw at effaith bosibl rhai risgiau. Yn wir, roedd y cynllun busnes caffael yn rhy optimistaidd ynghylch proffil twf y Maes Awyr, ac mae gofyniad arian parod CIAL wedi cynyddu'n sylweddol o gymharu â'r rhagolygon wrth gaffael, sydd eisoes wedi arwain at gyfleuster benthyca masnachol o £23 miliwn gan Lywodraeth Cymru ([paragraff 3.28](#)).

### **Byddai strategaeth gwireddu buddiannau ffurfiol wedi bod o gymorth i ganolbwyntio mwy ar drefniadau i sicrhau buddiannau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach ar ôl caffael**

- 2.20 Mae'r Llyfr Gwyrdd yn pwysleisio pwysigrwydd nodi holl fuddiannau prosiect a chynllunio strategaeth i'w gwireddu. Dylid cofnodi buddiannau'r opsiwn a ffafirir ar gofrestr buddiannau, a'u holrhain a'u gwerthuso ar ôl cwblhau'r prosiect.
- 2.21 Ni chynhaliodd Llywodraeth Cymru arfarniad systematig o fuddiannau na datblygu strategaeth gwireddu buddiannau ar gyfer y Maes Awyr, er bod ymgynghorydd wedi cynnal asesiad lefel uchel o risgiau a buddiannau dau opsiwn (prynu'r Maes Awyr a gwneud dim) yn ystod y cam diwydrwydd dyladwy ([paragraff 2.50](#)). Byddai arfarniad cadarnach o opsiynau wedi bod o gymorth i ganolbwyntio mwy ar fuddiannau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach ac ar drefniadau i sicrhau'r buddiannau hynny ar ôl cwblhau'r gwaith i gaffael y Maes Awyr.

### **Gan ddefnyddio cyngor proffesiynol, negododd Llywodraeth Cymru bris prynu a oedd yn seiliedig ar yr amcangyfrif o werth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus ac ystod o brisiadau masnachol**

- 2.22 Ar sail cyngor proffesiynol, penderfynodd Llywodraeth Cymru yn y pen draw i dderbyn prisiad masnachol yn seiliedig ar ragdybiaethau penodol ynghylch perfformiad masnachol cyffredinol y Maes Awyr – o amgylch asesiad cadarnhaol o dwf y busnes – a chost cyfalaf (y gyfradd enillion ofynnol i'r buddsoddwr). Defnyddiwyd gwerth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus, ei gymhareb cost-budd a'r cyd-destun strategol ehangach yn sail ar gyfer penderfyniadau Llywodraeth Cymru. Ceir crynodeb o'r rhain ym mheth o'r gwaith a gomisiynwyd yn rhan o'r broses diwydrwydd dyladwy ([paragraffau 2.47 i 2.50](#)). Gan ddefnyddio'r prisiadau masnachol, ond gan gymhwyso rhagdybiaethau gwahanol yn unol â chanllawiau'r Trysorlys, amcangyfrifwyd mai gwerth y Maes Awyr fel ased cyhoeddus oedd £472 miliwn, o gynnwys ystyriaeth o'i werth i ddefnyddwyr trafndiaeth a'i fudd i'r amgylchedd. Ystyriai swyddogion fod y prisiad hwn yn cyfiawnhau'r pris a dalwyd ar sail gwerth am arian, o gymharu â phrosiectau trafndiaeth nodweddiadol ([paragraffau 2.40 i 2.42](#)).



## Ceir dau brif ddull o brisio'n fasnachol, sydd fel arfer yn arwain at brisiad is na'r prisiadau a gynhelir ar sail y sector cyhoeddus

- 2.23 Nid oes un dull penodol o brisio busnesau a dderbynnir gan fuddsoddwyr masnachol. Defnyddir dau ddull – dull llif arian gostyngol neu ddull lluosrif enillion (**Blwch 3**) – yn eang, ac fe'u defnyddiwyd gan gynghorwyr proffesiynol a weithredai ar ran Llywodraeth Cymru. Yng nghanllawiau'r Trysorlys ar gyfer prosiectau buddsoddi'r sector cyhoeddus, mae'n ofynnol i adrannau fabwysiadu dull llif arian gostyngol, ond gan ddefnyddio rhagdybiaethau gwahanol i'r rhai fyddai'n debygol o gael eu defnyddio ar gyfer prisiad masnachol.

### Blwch 3 – Y prif ddulliau o brisio mentrau masnachol

Yn ôl canllawiau'r Trysorlys, mae'n ofynnol i adrannau brisio prosiect buddsoddi'r sector cyhoeddus ar sail **llif arian gostyngol** dros gyfnod y buddsoddiad. Fel arfer, 30 o flynyddoedd yw hyd y cyfnod hwn ar gyfer buddsoddiad cyfalaf, ond gallai fod hyd at 60 mlynedd ar gyfer seilwaith graddfa fawr. Bydd llif arian dros y cyfnod hwn yn cael ei ragamcanu, a'r llif arian parod net (refeniw llai costau) ar gyfer pob blwyddyn yn cael ei gyfrifo gyda disgownt i gynrychioli gwerth – gwerth arian heddiw – drwy ddefnyddio cost cyfalaf benodol (cyfradd enillion gofynnol i'r buddsoddwr), sef 3.5 y cant y flwyddyn cyn chwyddiant ar gyfer y 30 mlynedd cyntaf yng nghyfnod y buddsoddiad, a 3.0 y cant y flwyddyn am unrhyw gyfnod hwy na 30 mlynedd. Cyfanswm y gwerthoedd presennol hyn yw'r gwerth presennol net neu gost bresennol net gyffredinol y buddsoddiad. Dylid cynnwys gwerth ariannol buddiannau cyhoeddus ehangach hyd y bo'n rhesymol bosibl. Gallai'r rhain gynnwys, er enghraifft, gwerth yr amser teithio a arbedir yn sgil buddsoddiad mawr mewn trafndiaeth.

Ar gyfer buddsoddiad masnachol, byddai cost cyfalaf ar gyfer **llif arian parod gostyngol** fel arfer yn uwch (gan adlewyrchu risg fasnachol), ac mae'r costau a'r buddiannau ehangach wedi'u heithrio gan nad ydynt yn berthnasol i fuddsoddwr masnachol. Mae llif arian parod y dyfodol yn cynnwys y gwerth terfynol disgwyledig – gwerth y busnes ar ddiwedd y cyfnod buddsoddi. Mae gwerth y busnes felly'n dibynnu ar gywirdeb amcangyfrifon o elw a gwerth y busnes yn y dyfodol, a'r enillion sy'n ofynnol ar y buddsoddiad. Po uchaf yw'r enillion gofynnol, yr isaf yw'r gwerth cychwynnol.

Byddai ymagwedd **enillion lluosog** yn pennu gwerth busnes yn ôl lluosrif ei enillion sylfaenol cyfredol neu ddiweddar (elw). Defnyddir y dull hwn yn aml i ystyried gwerthoedd y farchnad stoc (y gymhareb pris/enillion). Gellir asesu enillion dros y flwyddyn gyfredol, dros flynyddoedd cynt neu eu rhagamcanu dros y flwyddyn neu'r ddwy flynedd nesaf. Bydd y lluosrif a ddefnyddir yn dibynnu ar asesiad y prisiwr o risg busnes, gan ddefnyddio lluosrif is (hy gwerth is) ar gyfer busnesau risg uwch. Ar y cyfan, dylai'r lluosrif fod yn gyson â busnesau tebyg (rhai yn yr un sector ac o'r un maint) a thrafodion tebyg, gyda phreimiwm gwerth ar gyfer caffael sy'n arwain at reolaeth lawn ar gwmni, yn hytrach na chyfranddaliad lleiafrifol.

2.24 Mae gwerth masnachol buddsoddiad fel arfer yn is na'i werth fel buddsoddiad cyhoeddus. Mae buddsoddwyr masnachol yn gofyn am enillion mwy ar eu buddsoddiad ecwiti na'r sector cyhoeddus, yn enwedig mewn busnesau cyfnewidiol neu lai, gan nad ydynt yn cyfrif gwerth buddiannau cyhoeddus ehangach sydd o ddiddordeb i lywodraethau. Gall y ddau ffactor greu gwahaniaeth sylweddol wrth brisio yn enwedig ar gyfer cyfnodau buddsoddi hir.

### **Gall prisiadau masnachol amrywio'n helaeth, yn dibynnu ar y rhagdybiaethau a ddefnyddir, ac roedd hynny'n wir wrth gaffael y Maes Awyr**

2.25 Gall prisiadau masnachol ar gyfer yr un buddsoddiad amrywio'n helaeth yn dibynnu ar y sail a ddefnyddiwyd ar gyfer prisio, cost cyfalaf y prynwr, barn ynghylch risg y farchnad, a rhagdybiaethau ynghylch elw'r busnes dan sylw yn y dyfodol. Roedd hyn yn wir wrth i Lywodraeth Cymru gaffael y Maes Awyr, pan ddefnyddiwyd nifer o wahanol ddulliau a rhagdybiaethau ar wahanol adegau yn y broses brisio. Gall cymhelliant prynwyr a gwerthwyr unigol hefyd gael dylanwad mawr ar ganlyniad trafodaethau negodi. Gan hynny, gall prisiadau amrywio'n helaeth am resymau dilys, a gall fod yn gamarweiniol rhoi prisiadau union, neu awgrymu mai gwyddor fanwl yw prisio.

### **Gwnaeth Llywodraeth Cymru gynnig anymrwymol ffurfiol o hyd at £55 miliwn ym mis Rhagfyr 2012, ar adeg pan oedd adroddiad prisio masnachol cychwynnol wedi awgrymu ystod brisio rhwng £25 miliwn a £35 miliwn, ond gyda phrisiad uwch yn bosibl o ystyried perfformiad yn y dyfodol yn fwy cadarnhaol**

2.26 Yn dilyn ymweliad y Prif Weinidog â Barcelona i gwrdd â swyddogion gweithredol Abertis ym mis Gorffennaf 2011 ([paragraff 1.17](#)), gwnaeth swyddogion Llywodraeth Cymru ymholiadau anffurfiol er mwyn gweld a fyddai Abertis yn barod i ystyried cynigion i werthu'r Maes Awyr. Nodir yn nogfennau Llywodraeth Cymru fod Abertis, bryd hynny, wedi dweud nad oedd ganddo ddiddordeb mewn gwaredu ei asedau, ond y byddai'n derbyn £200 miliwn. Teimlai swyddogion fod y pris dan sylw mor afrealistig o uchel fel ei fod yn gyfystyr â gwrthod cynnig Llywodraeth Cymru'n llwyr.

2.27 Cysylltodd Abertis â Llywodraeth Cymru ar ôl cyfarfod arall ym mis Medi 2012, gan fynegi parodrwydd i werthu a chan ofyn a fyddai Llywodraeth Cymru'n barod i wneud cynnig. Dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai'n barod i ystyried gwneud cynnig ffurfiol ac, ym mis Hydref 2012, awgrymodd brisiad o £35 miliwn i Abertis, yn seiliedig ar asesiad rhagarweiniol drwy ddefnyddio adroddiadau asiantaeth credyd (ac yn amodol ar ddiwydrwydd dyladwy).

2.28 Yn dilyn trafodaethau pellach rhwng y partïon, dywedodd Abertis y byddai'n barod i symud ymlaen i negodi'n ffurfiol pe bai Llywodraeth Cymru'n barod i ystyried pris a oedd yn 'agos at' werth rhwng £56 miliwn a £58 miliwn ar gyfer y busnes, sef ystod isaf y prisiad a oedd yn seiliedig ar ragamcanion Abertis ei hun ar gyfer y Maes Awyr. Cytunodd Llywodraeth Cymru i gychwyn trafodaethau ffurfiol ar y sail hon, a llofnododd lythyr proses ar 3 Rhagfyr 2012 a ddarparai fframwaith cytunedig ar gyfer negodi a diwydrwydd dyladwy. Roedd y fframwaith hwn yn cynnwys:

- a cytundeb cyfyngu, fyddai'n golygu na fyddai Abertis yn ystyried cynigion eraill ar gyfer y Maes Awyr tra bo'r broses negodi ar y gweill, a byddai'r naill barti a'r llall yn cadw at reolau llym ynghylch cyfrinachedd;
- b gofyniad i Lywodraeth Cymru symud yn gyflym a gwneud cynnig anymrwymol am y Maes Awyr erbyn 14 Rhagfyr 2012;
- c pe bai'r cynnig anymrwymol yn dderbyniol gan Abertis, byddai cyd-ddatganiad cyhoeddus o'r bwriad i werthu'n cael ei wneud erbyn 17 Rhagfyr 2012;
- ch darparu gwybodaeth berthnasol i Lywodraeth Cymru a'i chynghorwyr proffesiynol i'w galluogi i wneud gwaith diwydrwydd dyladwy a phrisio;
- d trefniadau i gynnal trafodaethau rhwng y partiön; ac
- dd amserlen ddangosol a ragwelai y byddai'r gwerthiant yn cael ei gwblhau erbyn diwedd mis Mawrth 2013.

2.29 Gweithredwyd y broses fel y cytunwyd. Gwnaeth Llywodraeth Cymru gynnig anymrwymol o 'hyd at £55 miliwn' am y Maes Awyr yn amodol ar ganlyniadau gwaith diwydrwydd dyladwy. Ar y pryd, roedd swyddogion eisoes wedi derbyn adroddiad prisio cychwynnol gan KPMG a oedd yn seiliedig ar ragamcanion ariannol Abertis ei hun, a gwybodaeth gyhoeddedig ynglŷn â'r farchnad. Defnyddiodd KPMG y dulliau llif arian gostyngol a lluosrif enillion a amlinellwyd uchod i ddatblygu ystodau prisio amrywiol ar gyfer y Maes Awyr, yn seiliedig ar gost cyfalaf rhwng 11.5 a 12.5 y cant:

- a O ran y dull llif arian gostyngol, roedd y gwerthoedd yn amrywio rhwng £10 miliwn a £12 miliwn ar y pen isaf a rhwng £34 miliwn a £40 miliwn ar y pen uchaf, yn dibynnu ar ragdybiaethau ynghylch twf yn y dyfodol. Roedd yr ystod uchaf yn adlewyrchu rhagamcanion Abertis, a'r ystodau isaf yn tybio diffygion yn erbyn y rhagfynegiadau hyn.
- b Ar gyfer y dull lluosrif enillion, roedd y gwerthoedd yn amrywio rhwng £6 miliwn a £7 miliwn ar y pen isaf a £52 miliwn a £55 miliwn ar y pen uchaf, yn ddibynnol ar gyfnod asesu enillion CIAL, ac ai ffigurau o'r gyllideb neu ffigurau o'r gorffennol a oedd wedi'u cynnwys.
- c O ystyried yr holl wybodaeth, awgrymodd KPMG ystod brisio ddangosol o £25 miliwn i £35 miliwn a oedd, ym marn y cwmni, yn adlewyrchu perfformiad gwael y Maes Awyr o gymharu â lefelau'r gorffennol, a'i lefelau proffidioldeb isel presennol, o gymharu â lefel yr elw a ragwelwyd gan Abertis ar gyfer y dyfodol.
- ch Nododd KPMG y gall Llywodraeth Cymru ystyried prisiadau uwch ar sail amcanion strategol ac economaidd ehangach, neu os oedd buddiannau'n gysylltiedig â pherchnogaeth Llywodraeth Cymru ar y Maes Awyr, a allai gael eu hadlewyrchu yn ei gynllun busnes. Yn benodol, byddai gwerth y Maes Awyr yn cynyddu pe gallai wireddu synergeddau drwy gynnal gweithrediadau ar y cyd â Maes Glanio Sain Tathan.

- 2.30 Nid oedd gan Lywodraeth Cymru strategaeth negodi ysgrifenedig a esboniai sut y byddai'n mynd ati i negodi. Dywedodd rheolwr y prosiect caffael wrthym fod swyddogion o'r farn mai'r cynnig hwn oedd yr isafswm angenrheidiol er mwyn perswadio Abertis i gychwyn negodi'n ffurfiol, gan fod y perchnogion wedi mynegi'n glir eu bod yn disgwyl derbyn cynnig a oedd yn cyd-fynd â'u gwrthgynnig, neu'n agos ato, ym mis Tachwedd 2012. Roedd Llywodraeth Cymru'n awyddus i gaffael y Maes Awyr, os oedd modd, er mwyn diogelu ei ddyfodol. Roedd yn pryderu y gallai'r Maes Awyr farweiddio neu barhau i ddirywio o dan berchnogaeth Abertis, neu fel ased cymharol fychan ym mhortffolio cwmni mawr arall o fuddsoddiadau seilwaith.
- 2.31 Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud wrthym ei bod yn cydnabod nad oedd ganddi'r un cryfder wrth negodi â buddsoddwr damcaniaethol a oedd yn ystyried caffael unrhyw faes awyr am resymau masnachol yn unig. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn fod ei holl gyfrifoldebau statudol a chyffredinol o ran datblygu'r economi wedi rhoi Abertis mewn sefyllfa negodi llawer cryfach na phe bai prynwr preifat yn cynnig, a chanddo ddewis ehangach o opsiynau a thargedau buddsoddi. Yn ein barn ni, roedd y sefyllfa hon yn atgyfnerthu'r angen i fynegi strategaeth negodi gliriach, er ein bod wedi gweld peth tystiolaeth o ddeialog rhwng swyddogion ynghylch y dull negodi yn rhan o'r adolygiad a gynhaliwyd gan yr Ysgrifennydd Parhaol ym mis Chwefror 2013.

**Derbyniodd Llywodraeth Cymru gyfres o brisiadau masnachol interim. Awgrymai'r olaf o'r rhain ystod brisio o £20 miliwn i £30 miliwn, ond roedd Llywodraeth Cymru o'r farn fod rhai o'r rhagdybiaethau fu'n sail i'r prisiadau yn rhy geidwadol, a gwnaeth gynnig diwygiedig o £41 miliwn**

- 2.32 Diweddarodd KPMG ei brisiadau ym mis Chwefror – Mawrth 2013 i adlewyrchu canlyniadau gwaith diwydrwydd dyladwy oedd yn cael ei gyflawni ar y pryd, gan ddefnyddio dull llif arian gostyngol a dull lluosrif enillion. Roedd y prisiad interim diwethaf, a gynhaliwyd yn gynnar ym mis Mawrth 2013, yn awgrymu ystod brisio ddangosol is na'r prisiad cychwynnol ym mis Rhagfyr 2012 (£20 miliwn i £30 miliwn yn hytrach na £25 miliwn i £35 miliwn). Roedd y gwaith diwydrwydd dyladwy wedi awgrymu bod enillion sylfaenol fymryn yn is na'r hyn a adroddwyd gan Abertis ac, ar yr achlysur hwn, seiliodd KPMG y prisiad ar gost cyfalaf o 12 i 14 y cant.
- 2.33 Prif bryder Llywodraeth Cymru oedd y byddai Abertis yn tynnu'n ôl o'r trafodaethau pe bai cynnig diwygiedig yn cael ei wneud a fyddai'n llawer is na'r cynnig anymrwymol a wnaed gan Lywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2012. Roedd Llywodraeth Cymru hefyd o'r farn fod y prisiad diweddaraf yn rhy geidwadol, gan ystyried bod cost cyfalaf o 12 y cant yn rhesymol o gadw at egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Roedd y prisiad diweddaraf hefyd yn eithrio incwm o gontract marchnata Llywodraeth Cymru â CIAL ([paragraff 1.22](#)). Roedd swyddogion yn tybio y gellid parhau â'r incwm hwn neu gael incwm o oddeutu £2 filiwn yn ei le gan hysbysebwy'r eraill pe bai angen. Byddai cymaint â hynny o incwm allanol wedi bod yn uwch na'r hyn yr oedd y Maes Awyr wedi'i sicrhau erioed o'r blaen. Yn adroddiad KPMG, ystyriwyd mai ond hwb byrdymor i enillion y Maes Awyr oedd yr incwm marchnata hwn (ac mae gwerth y contract wedi gostwng ers hynny – [paragraff 1.23](#)).

- 2.34 Cyflwynodd Llywodraeth Cymru gynnis ffurfiol o £41 miliwn i Abertis yn gynnar ym mis Mawrth 2013. Gwrthododd Abertis y cynnis a honni bod prisiad Llywodraeth Cymru'n seiliedig ar safbwynt rhy besmistig ynghylch risg busnes a'r potensial am dwf.

**Roedd cyngor proffesiynol pellach a dderbyniodd Llywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2013 yn modelu ystod o senarios ac, yn seiliedig ar ragdybiaethau penodol ynghylch twf yn y dyfodol a chost cyfalaf, casglodd Llywodraeth Cymru y byddai prisiad o oddeutu £55 miliwn yn rhesymol o safbwynt masnachol, ac yn dderbyniol gan Abertis**

- 2.35 Ar ôl derbyn adroddiad prisio interim diwethaf KPMG yn gynnar ym mis Mawrth 2013, gofynnodd Llywodraeth Cymru i KPMG baratoi nodyn cyngor yn dangos canlyniad y cyfrifiadau llif arian gostyngol ar gyfer holl senarios York Aviation (paragraff 2.58) ar gost cyfalaf amrywiol, yn seiliedig ar ragdybiaethau a wnaed gan Lywodraeth Cymru. Yn unol â hynny, roedd y cyfrifiadau'n cynnwys yr incwm marchnata a oedd wedi'i hepgor yn flaenorol. Ni ddaeth nodyn cyngor KPMG, a gyflwynwyd yn hwyr ym mis Mawrth 2013, i unrhyw gasgliad ynghylch gwerth na phris prynu addas, a dywedodd KPMG wrthym fod y nodyn hwn wedi'i ddarparu i ddibenion dangosol yn unig.
- 2.36 Roedd canlyniadau'r cyfrifiadau hyn yn amrywio'n helaeth yn dibynnu ar gost cyfalaf. Er enghraifft, roedd y gwerth ar gyfer yr achos sylfaenol<sup>12</sup> yn amrywio rhwng £30 miliwn ar 16 y cant o gost cyfalaf blynyddol a £39.7 miliwn ar 14 y cant o gost cyfalaf blynyddol, £54.7 miliwn ar 12 y cant ac £80 miliwn ar 10 y cant. Ar y gost cyfalaf o 12 y cant a ddewiswyd yn derfynol gan Lywodraeth Cymru, roedd y prisiadau ar gyfer y senarios eraill yn amrywio rhwng £0.9 miliwn ar gyfer y senario gwneud cyn lleied ag sy'n bosibl a £56.0 miliwn ar gyfer senario fwyaf ffafriol York Aviation, sef amrywiad bach ar yr achos sylfaenol. Roedd y prisiad a oedd yn seiliedig ar ragamcanion Abertis gryn dipyn yn is na'r achos sylfaen, sef £44 miliwn.
- 2.37 Ni wnaeth KPMG gynnwys prisiadau ar sail lluosrif enillion yn ei nodyn cyngor, ond adroddodd y lluosrifau a enillwyd mewn trafodion tebyg a wnaed yn ddiweddar. Gofynnodd Llywodraeth Cymru i KPMG yn unig gyfrifo gwerthoedd posibl ar sail llif arian gostyngol. Credai'r swyddogion fod prisiad a oedd yn seiliedig ar elw yn y dyfodol yn rhoi adlewyrchiad gwell o botensial y Maes Awyr nag un a oedd yn seiliedig yn bennaf ar hanes o danberfformio. P'run bynnag, mae'r ymagwedd llif arian gostyngol yn rhoi adlewyrchiad gwell o ofynion canllawiau'r Trysorlys ar gyfer prisiadau'r sector cyhoeddus.
- 2.38 Ochr yn ochr â chwblhau gwaith prisio masnachol KPMG, comisiynwyd Arup gan Lywodraeth Cymru i adolygu'r dystiolaeth ar gyfer y prisiadau masnachol. Ystyriai Arup fod modd amddiffyn y defnydd o 12 y cant o gost cyfalaf, yn seiliedig ar drafodion tebyg yn y farchnad ar gyfer meysydd awyr rhanbarthol, a chynnwys yr un lefel o incwm marchnata ag a oedd yn cael ei darparu ar y pryd (gan Lywodraeth Cymru'n bennaf). Nodai adroddiad Arup werth masnachol o hyd at £55.3 miliwn yn seiliedig ar lif arian yn y dyfodol ac ar gost cyfalaf o 12 y cant.

<sup>12</sup> Amrywiad o senario 3 yn rhagolygon twf teithwyr York Aviation yw'r achos sylfaenol (paragraff 2.58). Mae'n cynnwys ffocws ar gynyddu nifer y teithwyr drwy dwf cwmnïau hedfan rhad, gan olygu bod angen cynyddu'r cyllid ar gyfer taliadau cymhelliant yn sylweddol.

2.39 Ar sail y prisiadau hyn, ac ar ôl cael cyngor cyfreithiol gan ei chyfreithwyr mewnol, casglodd Llywodraeth Cymru fod ganddi dystiolaeth gredadwy i gefnogi caffael y Maes Awyr am bris y setliad, ar sail egwyddorion gweithredwr economi'r farchnad. Fodd bynnag, roedd Llywodraeth Cymru'n cydnabod bod elfen gynhenid o risg ac ansicrwydd yn gysylltiedig â phrasiad ar ased masnachol fel hyn.

**Awgrymai gwaith a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru £472 miliwn fel amcangyfrif o werth y Maes Awyr, o'i brisio fel ased cyhoeddus, ac ystyriai swyddogion fod hyn yn cyfiawnhau'r pris a dalwyd ar sail gwerth am arian cyhoeddus, o gymharu â phrosiectau trafndiaeth arferol**

- 2.40 Comisiynwyd Arup hefyd gan Lywodraeth Cymru i asesu gwerth cyhoeddus y Maes Awyr. Er mwyn cyfrifo'r prasiad sector cyhoeddus, defnyddiodd Arup 3.0 i 3.5 y cant o gost cyfalaf, yn unol â chanllawiau'r Trysorlys, yn hytrach na'r 12 y cant a ddefnyddiwyd yn y pen draw ar gyfer y prasiad masnachol, ac ehangodd y canlyniadau i gynnwys 60 yn hytrach na 25 o flynyddoedd. Gwnaeth Arup hefyd gynnwys amcangyfrifon ar gyfer dau fuddiant ehangach i'r cyhoedd a oedd wedi'u hepgor o'r prasiad masnachol (a hynny'n gywir), gan ddefnyddio canllawiau Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau trafndiaeth a'r gwerthoedd ariannol rhagnodedig ar gyfer buddiannau amgylcheddol:
- a £259 miliwn o fudd i ddefnyddwyr trafndiaeth dros gyfnod y buddsoddiad. Dyma amcangyfrif o werth presennol (2010) yr arbedion yn gysylltiedig ag amser teithio ac arbedion cysylltiedig â phellter wrth weithredu cerbydau.
  - b £22 miliwn ar gyfer gwerth presennol (2010) gostyngiadau mewn allyriadau CO<sub>2</sub>. Amcangyfrifodd Arup y byddai 370,000 o dunelli o CO<sub>2</sub> yn cael eu hatal wrth i drigolion Cymru ddefnyddio Maes Awyr Caerdydd a oedd yn perfformio'n well, yn hytrach na theithio ymhellach i feysydd awyr cystadleuwyr, yn enwedig Bryste. Nid oedd y prasiad yn ystyried buddiannau amgylcheddol eraill posibl, na'r posibilrwydd y byddai twf Maes Awyr Caerdydd yn ehangu teithiau awyr yn gyffredinol, gan achosi cynnydd mewn hedfaniadau ac mewn allyriadau CO<sub>2</sub> yn sgil hynny.
- 2.41 Canlyniad cyffredinol hyn oedd prasiad o £472 miliwn ym mhrisiau 2013. Fodd bynnag, ceir sicrwydd cynhenid yn gysylltiedig â'r buddiannau ehangach i'r cyhoedd.
- 2.42 Argymhellodd Arup y dylid cyfrifo'r terfyn uchaf o werth derbyniol drwy gymhwyso cymhareb budd-cost yn unol â safonau a dderbynnir yn gyffredin ar gyfer prosiectau trafndiaeth<sup>13</sup>. Golygai hyn y dylid defnyddio cymhareb rhwng pump a deg, a chymarebau uwch o bosib ar gyfer prosiectau eithriadol (hy dylai buddiannau buddsoddiad fod bump i ddeg gwaith yn fwy na'i gost cyfalaf). Ar sail hyn, y pris uchafswm y gellid ei gyfiawnhau ar gyfer y Maes Awyr fyddai oddeutu £94 miliwn, ac roedd y gost caffael o £55 miliwn yn cynrychioli cymhareb budd-cost o 8.6 – tuag at ben uchaf yr ystod arferol. Ystyriai swyddogion fod y canlyniadau hyn yn cyfiawnhau'r pris a dalwyd am y Maes Awyr ar sail gwerth am arian cyhoeddus.

13 O Eddington Transport Study: The Case for Action, 2006



## Ar sail prisiadau masnachol a phrasiadau ased cyhoeddus, llwyddodd Llywodraeth Cymru i negodi pris prynu o £52 miliwn, ynghyd â £3.3 miliwn mewn cyfalaf gweithio

2.43 Gan ystyried cyngor Arup, a'r adroddiad prisio terfynol a gafwyd gan KPMG, gwnaeth Llywodraeth Cymru gynnig terfynol o £52.0 miliwn i Abertis ar sail 'dim arian parod dim dyled'. Hynny yw, yn ôl y cytundeb yr oedd yn ofynnol i Abertis ddileu benthyciad rhwng cwmnïau gan TBI i CIAL, ac iddo werth o oddeutu £23 miliwn, ond cafodd Abertis gadw'r holl falansau arian parod a oedd yn gysylltiedig â CIAL. O ganlyniad i hyn, bu'n rhaid i Lywodraeth Cymru ddarparu arian parod i ariannu gofynion cyfalaf gweithio CIAL – amcangyfrif o £3.3 miliwn – ac ychwanegwyd hyn at y pris prynu i greu'r cyfanswm o £55.3 miliwn o gost cyfalaf cychwynnol ar gyfer buddsoddiad Llywodraeth Cymru. Derbyniodd Abertis y cynnig hwn a symudodd y partïon yn gyflym i lofnodi'r cytundeb prynu a gwerthu ymrwymol ar 27 Mawrth 2013, a gwblhaodd y gwerthiant, ac a drosglwyddodd y berchnogaeth ar y Maes Awyr oddi wrth Abertis i Lywodraeth Cymru.

## Gofynnodd Llywodraeth Cymru am gyngor proffesiynol priodol, a chynhaliodd broses drwyadl i sicrhau diwydrwydd dyladwy

### Comisiynodd Llywodraeth Cymru gyngor proffesiynol priodol ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy

- 2.44 Diwydrwydd dyladwy yw'r broses a ddefnyddir gan ddarpar brynwr i'w sicrhau ei hun bod y posibilrwydd o gaffael eiddo neu fuddiant busnes yn fuddiol, a bod unrhyw risgiau cysylltiedig yn dderbyniol. Er mwyn caffael busnes mawr, mae hyn fel arfer yn cynnwys dadansoddiad manwl o'r wybodaeth sydd ar gael am berfformiad masnachol y targed, ei sefyllfa ariannol, ei sefyllfa gyfreithiol (hawliau eiddo, contractau ac anghydfodau) a gwybodaeth amgylcheddol lle bo'n briodol.
- 2.45 Comisiynodd Llywodraeth Cymru gynghorwyr allanol i gynnal ystod eang o wiriadau diwydrwydd dyladwy, gan ddefnyddio KPMG fel y contractwr arweiniol (Ffigur 6). Cwmnïau gwasanaeth proffesiynol sefydledig oedd wedi ennill cydnabyddiaeth am eu harbenigedd yn y pynciau dan sylw oedd y cynghorwyr. Caffaelwyd y cynghorwyr drwy ystod o dendrau unigol a gymeradwywyd drwy weithdrefnau arferol Llywodraeth Cymru. Roedd hyn yn ymagwedd resymol o ystyried yr angen am gyfrinachedd llym a'r terfynau amser tynn ar gyfer cwblhau'r gwaith. Cyfanswm cost yr adroddiadau amrywiol ar ddiwydrwydd dyladwy oedd £1.04 miliwn<sup>14</sup>, sy'n debyg iawn i'r £1.08 miliwn a dalwyd gan Lywodraeth yr Alban am ddiwydrwydd dyladwy wrth brynu Maes Awyr Prestwick Glasgow ym mis Tachwedd 2013.
- 2.46 Roedd gan yr holl gontractwyr gylch gorchwyl clir, ac roeddent wedi llunio adroddiad ysgrifenedig ar eu canfyddiadau. Roedd y gwaith diwydrwydd dyladwy'n trafod yr holl risgiau perthnasol a phwysig ac yn cynnwys dadansoddiad trylwyr o wybodaeth reoli Maes Awyr Caerdydd. Gallai'r contractwyr gyrchu'r rhan fwyaf o'r wybodaeth yr oeddent wedi'i cheisio, ond crybwyllodd rhai ohonynt yn eu

<sup>14</sup> Yn ychwanegol at yr adolygiadau a restrir yn Ffigur 6, mae'r ffigur hwn yn cynnwys prisiadau proffesiynol o'r Maes Awyr gan KPMG ac Arup, adolygiad o'r cyd-destun strategol gan M&G Barry, ac adolygiad o'r materion trosglwyddo a gwahanu gan AIE LLP.

hadroddiadau nad oeddent yn gallu cwblhau eu holl waith oherwydd diffygion yn y dogfennau a gafwyd oddi wrth y Maes Awyr. Fodd bynnag, barn y swyddogion oedd nad oedd y bylchau hyn yn amharu rhyw lawer ar y sicrwydd a gafwyd o'r adroddiadau ar ddiwydrwydd dyladwy, ac nid oeddent yn amharu ar eu casgliad, sef nad oedd unrhyw risgiau annerbyniol yn gysylltiedig â'r penderfyniad i gaffael.

**Ffigur 6: Gwaith diwydrwydd dyladwy a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru er mwyn cefnogi caffael Maes Awyr Caerdydd**

Adolygiad diwydrwydd dyladwy	Natur a chwmpas y gwaith
Diwydrwydd dyladwy ariannol (KPMG)	Adolygiad o ddata ariannol, polisiau cyfrifyddu, ysgogiadau perfformiad masnachu cyfredol a'r gorffennol, asedau a rhwymedigaethau (yn enwedig pensiynau) cywirdeb cyllidebau'r gorffennol ac effaith gwahanu oddi wrth grŵp TBI (sydd ei hun yn is-gwmni i grŵp Abertis). Roedd y gwaith yn cynnwys profi'r cyfrifon rheoli a gyflwynwyd gan berchnogion y Maes Awyr ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy.
Arfarniad technegol a masnachol (York Aviation)	Dadansoddiad manwl o sefyllfa Maes Awyr Caerdydd yn y farchnad, nifer y teithwyr a'r llwybrau awyr, incwm, gwariant gweithredu a gwariant cyfalaf.  Rhagolygon o'r traffig yn seiliedig ar bedair senario, yn amrywio rhwng 'gwneud dim' a newidyn twf uchel gyda chwmni hedfan cost isel mawr yn rhoi hwb i nifer y teithwyr.
Diwydrwydd dyladwy cyfreithiol (Eversheds)	Dadansoddiad o'r risgiau cyfreithiol yn seiliedig ar adolygiad o gontractau, teitlau eiddo, trwyddedau a dogfennau eraill cyfreithiol.
Diwydrwydd dyladwy amgylcheddol (Hyder)	Dadansoddiad o'r risgiau amgylcheddol yn seiliedig ar adolygiad o ddogfennau ac ymweliad byr â'r safle (heb gynnwys profion manwl).
Adolygiad Yswiriant (Marsh)	Adolygiad o hawliadau, polisiau a gofynion tebygol yn y dyfodol

Sylwch: Comisiynodd Llywodraeth Cymru hefyd brisiadau proffesiynol gan KPMG ac Arup, a ystyrir ym mharagraffau 2.29 i 2.38. Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, achos busnes llawn dros gaffael Maes Awyr Caerdydd

- 2.47 Yn ogystal â hyn, comisiynwyd M&G Barry Consulting gan Lywodraeth Cymru i adolygu'r cyd-destun strategol ar gyfer caffael y Maes Awyr. Canfu'r adroddiad fod y Maes Awyr yn cael cryn effaith ar economi'r rhanbarth, a bod meysydd awyr yn gyffredinol yn ysgogwyr twf economaidd hollbwysig yn eu hardaloedd, yn enwedig o ran mewnfuddsoddi a thwristiaeth. Roedd yr adroddiad yn dyfynnu ymchwil a ddangosai fod cysylltiadau rhyngwladol Caerdydd yn wael o gymharu â dinasoedd tebyg yn y DU a'r UE, ac yn is na lefel meincnod yr UE yr oedd llawer o ddinasoedd eraill yn Ewrop yn ei chyrraedd. Byddai twf y Maes Awyr (waeth sut y byddai hynny'n digwydd) felly'n hyrwyddo gweithgarwch economaidd yn rhanbarth dinas Caerdydd, yn enwedig o ran yr ymdrechion i sefydlu canolfan gonfensiwn ryngwladol yng Nghaerdydd, i ddenu digwyddiadau o bwys i Dde Cymru a denu gwasanaethau proffesiynol i Ardal Fenter Caerdydd.
- 2.48 Roedd yr adroddiad hefyd yn adolygu effaith debygol buddsoddiadau trafniadaeth mawr ar y Maes Awyr, fel trydaneiddio prif linell y Great Western a Llinellau'r Cymoedd. Casglai y byddai'r rhain o gymorth i'r Maes Awyr pe gallent ehangu ei ddalgylch – ond dim ond o gynnal gwasanaethau rheilffordd mwy mynych ar Linell Bro Morgannwg, a phe bai gan y Maes Awyr ei orsaf reilffordd ei hun. Byddai mynediad gwell ar y ffordd hefyd o gymorth, a byddai gwasanaeth bws yn cynnig datrysiad dros dro nes bod modd sefydlu cyswllt rheilffordd o ansawdd uchel. Byddai Metro De Cymru, o'i ddatblygu, yn gwneud Maes Awyr Caerdydd yn fwy hygyrch o fewn ei ddalgylch. Fodd bynnag, cydnabu'r adroddiad y gallai Maes Awyr Caerdydd ddatblygu a thyfu, hyd yn oed gyda'i drefniadau trafniadaeth presennol – roedd Maes Awyr Bryste wedi tyfu'n gyflym wrth wynebu heriau tebyg o ran hygyrchedd.
- 2.49 Ystyriai'r adroddiad gan M&G Barry hefyd gryfderau a gwendidau'r Maes Awyr ar hyn o bryd, o ran ei ddalgylch, ei derfynfa, ei redfa, mynediad ar y ffordd ac ar reilffordd, a phryderon ynghylch sŵn a llygredd. Nodai'r adroddiad fod gan Faes Awyr Caerdydd fanteision sylweddol - roedd digonedd o gapasiti yn y derfynfa a photensial i ehangu, roedd y rhedfa'n hirach na rhedfa Bryste, a'r rhedfa honno oedd yr unig un yn ne orllewin y DU y gellid ei hehangu, roedd mynediad uniongyrchol ar reilffordd yn bosibl yn y dyfodol, ac roedd awyrennau'n teithio dros y môr neu dros dir amhoblog er mwyn cyrraedd y rhedfa, felly prin oedd y gwrthwynebiad i gynigion ehangu. Gwendidau'r Maes Awyr oedd ei ddalgylch cymharol fach ac incwm cymharol isel y dalgylch hwnnw, terfynfa aneffeithlon a oedd wedi dyddio a chysylltiadau rheilffordd a bws annigonol.
- 2.50 I gloi'r adroddiad, cafwyd crynodeb o'r risgiau a'r buddiannau'n gysylltiedig â phrynu'r Maes Awyr, o gymharu â'r opsiwn o 'wneud dim byd'. Yr oedd risgiau'n gysylltiedig â'r ddau opsiwn o ran enw da ac, yn gysylltiedig â'r opsiwn prynu, yr oedd risg y byddai'r costau a'r rhwymedigaethau'n fwy nag a ragwelwyd. O ran buddiannau, byddai caffael yn galluogi Llywodraeth Cymru i gipio a chadw unrhyw werth fyddai'n cael ei greu drwy ei buddsoddiad, ac o gymorth i gydgyssylltu prosiectau cysylltiedig a datblygu cynllun economaidd cydlynol ar gyfer y rhanbarth (er nad oedd yr adroddiad yn crybwyll pam na sut y byddai hyn yn digwydd). O wneud dim byd, gellid osgoi rhoi unrhyw gyfalaf yn y fantol (arian y gellid ei

ddefnyddio ar gyfer prosiectau eraill). Byddai hyn, fodd bynnag, yn golygu peidio ag elwa ar y buddiannau'n gysylltiedig â buddsoddi yn y Maes Awyr, ac yn cael effaith negyddol ar broffil a gweithgarwch marchnata rhanbarth dinas Caerdydd. Ni ystyriai'r adroddiad unrhyw opsiynau eraill.

**Canfuwyd rhai risgiau sylweddol drwy'r broses diwydrwydd dyladwy, ond cymerodd Llywodraeth Cymru gamau priodol i liniaru risgiau lle'r oedd hynny'n bosibl, drwy'r cytundeb prynu a gwerthu**

2.51 Y cyngor cyffredinol i Weinidogion oedd na ddaeth unrhyw broblemau i'r amlwg yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy na ellid eu rheoli ar ôl caffael. Ceir amlinelliad o'r prif ganfyddiadau isod.

**Roedd yr elw addasedig yn is na'r ffigurau pennawd, ond roedd modd i'r Maes Awyr barhau i ariannu ei gostau cynnal o ddydd i ddydd heb gyllid allanol.**

2.52 Nodai'r gwaith diwydrwydd dyladwy ariannol fod yr enillion sylfaenol – ar ôl eu haddasu ar gyfer incwm a gwariant anghylchol – yn sylweddol is na'r ffigurau pennawd a adroddwyd gan CIAL ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy. Roeddent yn gymharol sefydlog, sef rhwng £800,000 ac £850,000 y flwyddyn yn y tair blynedd hyd 31 Rhagfyr 2012, gyda chyllideb o £765,000 ar gyfer 2013. Fodd bynnag, pwysleisiai'r gwaith dadansoddi fod incwm o gontract marchnata Llywodraeth Cymru (paragraff 1.22) yn cyfrannu'n fawr at yr enillion, a rhagamcanwyd colled yn 2013 heb yr incwm hwn. Serch hynny, nodai'r gwaith diwydrwydd dyladwy y gallai'r Maes Awyr ariannu gwariant gweithredu o'i refferenwyd gweithredu yn y tymor byr<sup>15</sup>, ond y byddai angen cyllid allanol i ariannu gwariant cyfalaf. Yn ogystal â hyn, roedd y ddyled net (credydwy'r a benthychiadau ar ôl didynnu'r symiau oedd yn ddyledus gan gwsmeriaid i CIAL) £5 miliwn yn fwy na'r hyn a adroddwyd gan Abertis ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy, sef oddeutu £24 miliwn yn hytrach nag £19 miliwn..

**Mae Llywodraeth Cymru wedi ysgwyddo rhwymedigaethau cynllun pensiwn CIAL, ond mae Abertis wedi gwneud iawn am hynny drwy dalu diffyg y cynllun hwnnw ar y dyddiad caffael.**

2.53 Gweithredai TBI gynllun pensiwn â buddion wedi'u diffinio (cynllun sy'n gwarantu lefel benodol o bensiwn i'w aelodau) i'w gyflogeion nes cau'r cynllun i aelodau newydd yn y 1990au. Parhaodd y cynllun i weithredu ar gyfer aelodau presennol, ac fe gadwdd CIAL rwymedigaeth o dan y cynllun i 92 o bobl, nad oedd ond 23 ohonynt yn aelodau gweithredol (cyflogeion cyfredol CIAL neu gyflenwyr â hawliau neilltuedig). Mae rheidrwydd cyfreithiol ar CIAL i gyflawni'r rhwymedigaethau pensiwn hyn ar gyfer yr holl aelodau, p'un a ydynt yn aelodau gweithredol ai peidio, mewn perthynas â'u cyflogaeth â CIAL cyn caffael. Ceir diffygion sylweddol mewn llawer o gynlluniau â buddion wedi'u diffinio (bod gwerth asedau'r cynllun yn is na'r rhwymedigaeth i dalu buddion yn y dyfodol), ac roedd hyn yn debygol o fod yn wir yn achos cynllun TBI, er nad oedd ffigurau union ar gael wrth gyflawni'r gwaith diwydrwydd dyladwy.

<sup>15</sup> Byddai angen buddsoddiad tymhorol yn y Maes Awyr o hyd er mwyn cefnogi cyfnod masnachu prysur yr haf. Amcangyfrifwyd mai £1.5 miliwn fyddai hyn yn 2013.

- 2.54 Wrth gaffael cwmnïau, mae'n arferol i'r gwerthwr gadw rhwymedigaethau pensiwn sy'n deillio o'r cyfnod cyn y caffael, neu gyflwyno iawndal i'r prynwr am unrhyw ddiffyg, a gellir cyflawni hyn mewn sawl ffordd. Derbyniodd Llywodraeth Cymru gynnig Abertis i drosglwyddo'r gyfran briodol o asedau a rhwymedigaethau'r cynllun ar gyfer holl aelodau CIAL i gynllun newydd wedi'i gynnal gan CIAL, ac y byddai Abertis yn talu am unrhyw wahaniaeth rhwng yr asedau a'r rhwymedigaethau (hy y diffyg pensiwn). Mae hyn yn golygu mai CIAL sydd yn ysgwyddo'r risg pensiwn ar gyfer yr holl gyflogeion presennol a chyn-gyflogeion yn y cynllun â buddion wedi'u diffinio, am wasanaeth cyn ac ar ôl i Lywodraeth Cymru gaffael y Maes Awyr. Cafwyd prisiad actiwaraid ar gyfer y diffyg pensiwn wrth gaffael, sef £1.37 miliwn, ac fe dalodd Abertis y swm hwn i CIAL yn unol â'r cytundeb prynu a gwerthu.
- 2.55 Ar ôl caffael, trosglwyddodd CIAL staff CIAL a Serco cyfredol yng nghynllun buddion diffiniedig TBI i gynllun pensiwn buddion diffiniedig arall, a gynigiai fuddion gweddol debyg. Mae CIAL hefyd wedi sefydlu ei gynllun cyfrannu diffiniedig (lle nad yw'r cyflogwr yn rhoi sicrwydd ynghylch gwerth pensiynau, yn wahanol i gynllun â buddion wedi'u diffinio) i ddisodli'r cynllun yr oedd TBI yn ei gynnig yn flaenorol ar gyfer staff a ymunodd ar ôl cau'r cynllun buddion diffiniedig, heb newid y gyfradd gyfrannu ond gyda ffioedd rheoli is.

**Byddai twf yn y dyfodol yn dibynnu ar gynyddu cyllid ar gyfer taliadau cymhelliant i ddenu cwmnïau hedfan, ac argymhellwyd hefyd y dylid cynyddu gwariant cynnal a chadw a gwariant cyfalaf.**

- 2.56 Cynhaliodd York Aviation archwiliad manwl o ragamcanion Abertis ar gyfer y Maes Awyr, arferion masnachol CIAL a'r gost a'r refeniw sylfaenol yn sgil hynny. Roedd y dadansoddiad yn cynnwys cymhariaeth o gostau a refeniw'r Maes Awyr fesul teithiwr â meincnodau'r diwydiant. Canfu York Aviation fod ffioedd awyrenegol yn afrealistig o uchel yng Nghaerdydd, a heb fod yn gystadleuol, hyd yn oed ar ôl ystyried y taliadau cymhelliant. Argymhellai'r adroddiad y dylid cysoni'r ffioedd â'r rhai a geir mewn meysydd awyrennau tebyg. Pwysleisiai hefyd y byddai angen cynyddu'r cyllid ar gyfer taliadau cymhelliant o hyd er mwyn denu cwmnïau hedfan mawr cost isel, neu lwybrau teithiau hir i'r Maes Awyr, a oedd yn hanfodol er mwyn i'r Maes Awyr sicrhau twf cadarn unwaith eto.
- 2.57 Nododd York Aviation for CIAL wedi ymateb i ostyngiadau refeniw (yn sgil gostyngiad yn nifer y teithwyr, yn hytrach na ffioedd is) drwy leihau costau a chynyddu rhai taliadau, fel ffioedd am ddefnyddio trolïau cesys neu am ollwng cwsmeriaid wrth fynedfa'r derfynfa. Yn arbennig, roedd gwariant cynnal a chadw a gwariant cyfalaf wedi'i gwtogi, a gwaith glanhau wedi'i leihau. Awgrymai'r adroddiad fod y newidiadau hyn yn wrthgynhyrchol ac yn debygol o gynyddu costau neu anfodloni cwsmeriaid yn y tymor hwy. Casgliad yr adroddiad oedd ei bod hi'n debygol y byddai angen cynyddu gwariant o'r fath, ond bod cyfleoedd i sicrhau arbedion mewn meysydd eraill wrth adnewyddu contractau, ac o bosib o weithredu swyddogaethau ar gontract allanol yn fewnol unwaith eto. Awgrymai hefyd y dylid gosod targedau uwch ar gyfer incwm masnachol (ee, adwerthu ac arlwygo) o gymharu â'r rhagdybiaethau yn y rhagamcanion ariannol a baratowyd gan Abertis ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy.

- 2.58 Ar sail y canfyddiadau hyn, lluniodd York Aviation bedair senario ar gyfer dyfodol y Maes Awyr, ynghyd â rhagdybiaethau a oedd yn ymgorffori ei gasgliadau ynghylch costau a refeniw:
- a senario 1: gwneud cyn lleied ag sy'n bosibl, sef parhau i raddau helaeth ag arferion datblygu llwybrau awyr cyfredol TBI/Abertis;
  - b senario 2: gwneud dim byd, gan awgrymu tynnu'n ôl y lefelau cyfredol o daliadau cymorth i'r cwmnïau hedfan;
  - c senario 3: canolbwyntio ar ehangu nifer y teithwyr drwy dwf cwmnïau hedfan rhad, gan olygu bod angen cynyddu'r cyllid ar gyfer taliadau cymhelliant yn sylweddol; a
  - ch senario 4: fel Senario 3, ond gyda strategaeth brisio mwy eithafol fyddai'n cynyddu nifer y teithwyr ond yn lleihau'r elw.
- 2.59 Roedd incwm marchnata Llywodraeth Cymru wedi'i gynnwys yn rhagolygon terfynol York Aviation ([paragraff 2.33](#)). Dangosai'r rhagolygon elw positif ym mhob senario hyd 2020, ond byddai senarios 3 a 4 yn creu llawer mwy o elw na senarios 2 a 3 erbyn 2020, ar draul elw ychydig yn is hyd 2016. Byddai'r senario gwneud cyn lleied ag sy'n bosibl yn arwain at fwy o elw na rhagamcanion Abertis, ond byddai gwneud dim byd yn arwain at elw llawer is na'r holl senarios eraill – dim ond £1.7 miliwn y flwyddyn erbyn 2020, o gymharu â £7.6 miliwn ar gyfer senario 2, £10.3 miliwn ar gyfer senario 3 a £7.0 miliwn ar gyfer senario 4.
- 2.60 Casgliad York Aviation oedd mai amrywiad o senario 3 oedd yr un fwyaf tebygol, gan greu elw blynyddol o £1.6 miliwn yn 2014, a chynyddu i £3.8 miliwn yn 2015 a £9.9 miliwn yn 2020. Yn ogystal â hyn, byddai angen gwariant cyfalaf cronus o oddeutu £9.9 miliwn erbyn diwedd 2015 a £29.6 miliwn erbyn diwedd 2020 – cyfartaledd o £3.7 miliwn y flwyddyn, o gymharu â rhagamcan Abertis o £1.2 miliwn y flwyddyn.
- 2.61 Comisiynwyd KPMG gan Lywodraeth Cymru i baratoi cynllun busnes ar gyfer y Maes Awyr yn seiliedig ar gyngor York Aviation a'r senario fwyaf tebygol (y cynllun busnes caffael – [paragraff 3.20](#)). Ers hynny, mae cynlluniau busnes CIAL wedi adeiladu ar y strategaeth a amlinellwyd gan York Aviation. Defnyddiwyd y cynllun busnes caffael yn sail ar gyfer y broses negodi, a'r achos busnes ehangach ar gyfer caffael.

**Drwy'r gwaith diwydrwydd dyladwy, daeth amrywiaeth o wendidau i'r amlwg o ran rheolaeth a gweithdrefnau amgylcheddol.**



2.62 Canfu adroddiad Hyder fod system amgylcheddol ar waith, ac nad oedd unrhyw risgiau amgylcheddol fyddai'n ddigon difrifol i godi amheion ynghylch caffael. Fodd bynnag, roedd y cofnodion a'r gweithdrefnau'n wan mewn sawl ffordd, ac roedd arferion amgylcheddol gwael weithiau'n achosi risgiau llygredd. Argymhellodd Hyder hefyd nifer o welliannau gweinyddol, gan gynnwys datblygu polisïau amgylcheddol ar gyfer rhai risgiau, labeli a chofnodion gwell, arolygiadau mwy mynych, a mynd ar drywydd argymhellion o arolygiadau ac archwiliadau blaenorol yn amlach.

**Roedd y cytundeb prynu a gwerthu rhwng Abertis a Llywodraeth Cymru'n cynnwys gwarantau priodol a chymalau eraill i ymdrin â risgiau cyfreithiol penodol.**

2.63 Nodai'r adroddiad ar ddiwydrwydd dyladwy risgiau cyfreithiol amrywiol yn gysylltiedig â chontractau, prydlesi a materion rheoleiddio. Risg cymharol isel oedd i'r rhan fwyaf o'r materion hyn, ac ymdriniwyd â'r materion pwysicaf drwy gynnwys cymalau priodol yn y cytundeb prynu a gwerthu rhwng Abertis a Llywodraeth Cymru. Roedd y rhain yn cynnwys gwarantau ac indemniadau i gyfyngu ar atebolrwydd Llywodraeth Cymru am unrhyw golledion yn sgil problemau a ddaeth i'r amlwg cyn caffael. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi gorfod mynd ar drywydd yr un o'r gwarantau na'r indemniadau hyn hyd yma.

**Comisiynodd Llywodraeth Cymru gyngor penodol ynghylch materion llywodraethu, gwahanu a throsglwyddo.**

2.64 Comisiynwyd AIE LLP gan Lywodraeth Cymru i gynghori ynghylch materion gwahanu a throsglwyddo, a sut i ymdrin â'r trosglwyddo. Yn sgil caffael, byddai angen i CIAL drefnu gwasanaethau i gymryd lle'r rhai yr oedd TBI yn eu darparu fel y cwmni daliannol, a byddai angen iddo reoli'r sylw yn y cyfryngau ac unrhyw bryderon ymhlith cyflenwyr, staff a rhanddeiliaid eraill. Cyflawnwyd y gwaith gan Jon Horne, Rheolwr Gyfarwyddwr blaenorol y Maes Awyr, a phartner yn AIE LLP. Casglodd fod y rhan fwyaf o'r risgiau'n fach, ac y gellid lliniaru risgiau eraill. Datblygodd gynllun trosglwyddo a gwahanu i'w weithredu yn y 100 diwrnod cyntaf ar ôl cwblhau. Trafodai'r cynllun y canlynol: datblygu busnes, creu ymdeimlad o newid, brandio a chyfathrebu, cysylltiadau â rhanddeiliaid, parhad busnes a llywodraethu, a synergeddau ac arbedion effeithlonni.

2.65 Gofynnodd Llywodraeth Cymru i Eversheds gynghori ynghylch trefniadau llywodraethu CIAL ar ôl iddo ddod yn berchen ar y Maes Awyr. Argymhellodd Eversheds y dylai'r Gweinidogion sefydlu cwmni daliannol i reoli ei buddsoddiad, a drafftiodd Gytundeb Rheoli i reoli'r berthynas rhwng CIAL a'i gwmni daliannol. Derbyniodd y Gweinidogion y cyngor hwn, a sefydlwyd y cwmni daliannol – WGC Holdco Ltd – mewn pryd ar gyfer y caffael.

## Rhan 3

Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu trefniadau llywodraethu cadarn i reoli ei buddsoddiad, ac mae'r Maes Awyr bellach yn debygol o dyfu'n sylweddol er bod y cynnydd yn arafach, a'r angen am gyllid allanol yn fwy, na'r hyn a ragwelwyd wrth ei gaffael



- 3.1 Yn y rhan hon o'r adroddiad ystyrir y datblygiadau a gafwyd ers i Lywodraeth Cymru gaffael y Maes Awyr ym mis Mawrth 2013. Rydym hefyd wedi ystyried y trefniadau ar gyfer sefydlu a gweithredu cwmni daliannol Llywodraeth Cymru, a chynnydd cyffredinol y Maes Awyr yn erbyn ei gynllun busnes ac amcanion Llywodraeth Cymru ei hun. Mae CIAL wedi creu cynlluniau busnes blynyddol i'w cymeradwyo gan Holdco, ond ni chymerodd ran yn y gwaith o bennu'r cynllun busnes caffael a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru yn sail ar gyfer prynu'r Maes Awyr. Mae ein gwaith wedi'i gyfyngu i'r materion hynny sydd oddi mewn i gylch gwaith Llywodraeth Cymru a'i chwmmi daliannol, gan gynnwys materion ehangach fel mynediad i drafnidiaeth. Nid ydym wedi archwilio gweithrediadau manwl y Maes Awyr ei hun o ddydd i ddydd.

## Dilynodd swyddogion gyngor cyfreithiol drwy sefydlu cwmni daliannol i reoli'r buddsoddiad ar hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru

### Cafodd Llywodraeth Cymru gyngor cyfreithiol ynghylch trefniadau llywodraethu a sefydlodd system lywodraethu gadarn mewn da bryd ar gyfer caffael y Maes Awyr

- 3.2 Derbyniodd Llywodraeth Cymru gyngor cyfreithiol yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy ynghylch trefniadau llywodraethu priodol ar gyfer ei pherchnogaeth ar y Maes Awyr. Argymhellai'r cyngor y dylai Llywodraeth Cymru sefydlu cwmni daliannol i berchnogi'r buddsoddiad ecwiti yn y Maes Awyr, a sefydlu Cytundeb Rheoli i reoli'r berthynas rhwng y cwmni daliannol a CIAL. Pwrpas y trefniant hwn oedd sicrhau bod CIAL yn gweithredu fel menter fasnachol ar hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru, gan ddangos yn glir nad oedd Gweinidogion yn ymwneud â materion gweithredol beunyddiol. Ystyriai swyddogion y byddai'r trefniadau hynny'n diogelu Llywodraeth Cymru i raddau helaeth rhag bod yn atebol am weithrediadau, neu ddiffyg gweithredu, CIAL, ac yn pwysleisio ei bod yn gweithredu fel buddsoddwr masnachol.
- 3.3 Gan weithredu'n unol â'r cyngor hwn, cytunodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i sefydlu Holdco i fod yn berchen ar fuddsoddiad ecwiti Llywodraeth Cymru yn CIAL, a'i reoli. Mae gan Holdco un gyfran, sy'n eiddo i Weinidogion Cymru, ac mae'n berchen yn ei dro ar yr holl gyfranddaliadau yn CIAL a brynwyd gan Lywodraeth Cymru. Mae'r model yma, lle defnyddir cwmni daliannol, yn gyffredin yn y sector preifat, ac fe'i mabwysiadwyd gan Lywodraeth yr Alban ar gyfer Maes Awyr Prestwick Glasgow.
- 3.4 Mewn cytundeb rheoli, nodir cyfrifoldebau pob parti (Ffigur 7) a darperir lefel resymol o reolaeth i Holdco dros CIAL heb amharu ar ei ymreolaeth weithredol. Yn benodol, mae'r cytundeb yn galluogi Holdco i ddylanwadu ar benodiadau i fwrdd cyfarwyddwyr CIAL, i gymeradwyo ei gynllun busnes a'i gyllideb, ac i fonitro ei berfformiad.

## Ffigur 7: Cyfrifoldebau CIAL a Holdco o dan y Cytundeb Rheoli

Mae'r Cytundeb Rheoli yn pennu fframwaith gweithredu CIAL a'i fwrdd, gan gynnwys cyfrifoldebau adrodd, cyfyngiadau ar ddirprwyo a llywodraethu

### Penodi cyfarwyddwyr

Mae bwrdd CIAL yn penodi cyfarwyddwyr anweithredol, gan gynnwys y Cadeirydd, ac fe gaiff eu diswyddo hefyd, ond mae angen cymeradwyaeth ymlaen llaw gan Holdco ym mhob achos.

Mae bwrdd CIAL yn penodi prif weithredwr y cwmni, ar yr amod nad yw Holdco yn gwrthwynebu hynny, a hefyd yn penodi cyfarwyddwyr gweithredol eraill.

Mae'r prif weithredwr yn aelod o fwrdd CIAL ac yn gyfrifol am reoli'r cwmni o ddydd i ddydd.

Mae gan Holdco hawl gyffredinol i benodi cyfarwyddwyr i fwrdd CIAL a'u diswyddo ar unrhyw bryd.

### Cyfrifoldebau bwrdd CIAL

Darparu goruchwyliaeth effeithiol - pennu'r cyfeiriad strategol a gosod amcanion heriol.

Hyrwyddo safonau uchel o ran diogelwch eiddo a diogelwch personol, gwasanaeth cwsmeriaid a gwerth am arian.

Sicrhau bod gweithgareddau'r cwmni yn cael eu cynnal mewn modd effeithiol ac effeithlon.

Sefydlu is-bwyllgorau i'r bwrdd er mwyn goruchwyllo system briodol ar gyfer rheolaeth fewnol.

Threfnu archwiliad allanol o gyfrifon y cwmni a sicrhau bod y cyfrifon yn gywir ac yn rhoi darlun teg.

### Cynllun busnes a'r gyllideb

Mae CIAL yn paratoi cynllun busnes blynyddol ar gyfer y ddwy flynedd nesaf, y mae'n rhaid iddo gynnwys ystyriaeth o'r holl ffactorau perthnasol sy'n gysylltiedig â'r busnes.

Mae CIAL yn paratoi cyllideb flynyddol ar gyfer y 12 mis nesaf, yr un pryd â'r cynllun busnes.

Mae angen cymeradwyaeth Holdco cyn y ceir gweithredu'r cynllun busnes a'r gyllideb.

### Monitro ac adrodd

CIAL i ddarparu cyfrifon rheoli misol i Holdco ynghyd â gwybodaeth am berfformiad yn erbyn y gyllideb weithredol.

CIAL i hysbysu Holdco yn brydlon os yw'n debygol y ceir unrhyw achos o wro'n sylweddol oddi wrth y gyllideb weithredol.

CIAL i adrodd bob mis wrth Holdco ynghylch cydymffurfio â materion rheoleiddio.

### Materion cydsynio

Mae angen sicrhau cydsyniad Holdco cyn y caiff CIAL weithredu rhai penderfyniadau - gelwir y rhain yn faterion cydsynio.

Rhestrir 35 o faterion cydsynio yn y cytundeb rheoli sy'n trafod ystod o faterion, gan gynnwys: newidiadau i gyfalaf cyfranddaliadau, ffurfio is-gwmnïau, ymrwymo i unrhyw fenter neu bartneriaeth ar y cyd, gosod gwarantau neu daliadau yn erbyn asedau'r cwmni, benthyca neu roi benthyg y tu hwnt i'r terfynau rhagnodedig, archwilio a chyfrifon allanol, cytundebau credyd ar gyfer cyflenwi nwyddau a gwasanaethau, caffael eiddo, gwaredu asedau, telerau ac amodau gwasanaeth ar gyfer cyfarwyddwyr, pensiynau.

Mae'n ofynnol i Holdco ystyried, a chymeradwyo (lle bo'n briodol) ceisiadau cydsynio'n brydlon.

Ffynhonnell: Cytundeb Rheoli rhwng Holdco a CIAL

- 3.5 Bu gwasanaethau archwilio mewnol Llywodraeth Cymru yn archwilio'r broses o sefydlu a gweithredu Holdco yn 2013, gan gyflwyno adroddiad ym mis Mawrth 2014. Roedd yr adolygiad yn trafod sefydlu Holdco, penodi aelodau i'w fwrdd, gweinyddu busnes Holdco a gweithdrefnau ar gyfer rheoli perfformiad CIAL. Canfu'r archwiliad mewnol fod Llywodraeth Cymru wedi derbyn cyngor priodol ynghylch model y cwmni daliannol, a bod y trefniadau ar gyfer llywodraethu'n gadarn. Fodd bynnag, ceir rhai gwelliannau isod a argymhellwyd yn yr archwiliad, neu a'i dilynodd.

### **Gweision sifil yw holl staff Holdco, ac efallai y gallai elwa ar aelod allanol er mwyn rhoi perspectif annibynnol**

- 3.6 Mae bwrdd Holdco yn cynnwys tri uwch was sifil o Lywodraeth Cymru a benodwyd gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth yn Llywodraeth Cymru. Aseswyd y tri aelod er mwyn sicrhau bod ganddynt y gallu angenrheidiol i graffu ar adroddiadau a'u herio, a phrofiad blaenorol o ymdrin â busnes. Mae'r bwrdd yn cael ei gadeirio ar hyn o bryd gan Gyfarwyddwr Trafnidiaeth a Seilwaith TGCh yr Adran. Yn y cynnig a gymeradwywyd gan y Gweinidog, rhagwelwyd y byddai Cadeirydd CIAL yn cael ei benodi'n aelod anweithredol o fwrdd Holdco, ond ni wnaed y penodiad erioed.
- 3.7 Canfu archwiliad mewnol Llywodraeth Cymru o Holdco fod Llywodraeth Cymru wedi cadw at safonau priodol wrth benodi aelodau bwrdd Holdco. Fodd bynnag, argymhellai'r archwiliad y dylai Llywodraeth Cymru adolygu cyfansoddiad y bwrdd a cheisio penodi cyfarwyddwyr anweithredol annibynnol a phrofiadol. Mewn ymateb i hyn, cytunodd Llywodraeth Cymru i gynnal adolygiad erbyn mis Awst 2014, ond nid yw'r adolygiad hwn wedi cael ei gwblhau. Mae bwrdd cwmni daliannol Llywodraeth yr Alban ar gyfer Maes Awyr Prestwick Glasgow yn cael ei gadeirio gan gyfarwyddwr anweithredol annibynnol, a gafodd ei recriwtio drwy gystadleuaeth agored (y mae hefyd yn cadeirio bwrdd cwmni gweithredu'r maes awyr). Mae Prif Weithredwr Maes Awyr Prestwick Glasgow hefyd yn aelod o fwrdd y cwmni daliannol.

### **Ni chynhaliodd y Gweinidog broses gystadleuol er mwyn penodi cyn-Gadeirydd CIAL, ac roedd gan Lywodraeth Cymru ran arweiniol wrth benodi'r cyntaf o blith y cyfarwyddwyr anweithredol eraill**

- 3.8 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio bod angen trefniadau arbennig er mwyn penodi Cadeirydd, cyfarwyddwyr anweithredol eraill a Phrif Weithredwr er mwyn sicrhau bod gan y Maes Awyr arweinyddiaeth briodol ar adeg dyngedfennol yn ei ddatblygiad. Gan hynny, cymerodd Llywodraeth Cymru rôl arweiniol wrth oruchwylio'r penodiadau cychwynnol hyn. Penododd y Gweinidog yr Arglwydd David Rowe-Beddoe, cyn-Gadeirydd Awdurdod Datblygu Cymru a Chanolfan Mileniwm Cymru ym mis Mawrth 2013, a Chadeirydd CIAL pe bai Llywodraeth Cymru'n mynd rhagddi i gaffael y Maes Awyr. Penodiad personol y Gweinidog oedd hwn; fel cwmni masnachol preifat, nid yw'r trefniadau arferol sy'n mynnu cystadleuaeth agored wrth benodi aelodau bwrdd yn berthnasol i CIAL.



- 3.9 Canfu Llywodraeth Cymru bedwar cyfarwyddwr anweithredol arall gyda chymeradwyaeth Holdco, a chyflwyno'r rhain i'r Arglwydd Rowe-Beddoe, fel bo modd eu penodi'n gyfarwyddwyr anweithredol ym mis Ebrill 2013, am gyfnod o ddwy flynedd. Roedd gan bob un o'r cyfarwyddwyr newydd brofiad busnes helaeth ar lefel uwch mewn sectorau amrywiol, gan gynnwys un a oedd wedi cyfrannu'n sylweddol at waith ymgynghori ar gyfer meysydd awyr rhanbarthol. Cafodd cyfarwyddwr anweithredol arall a chanddo brofiad ym maes eiddo ei benodi ym mis Medi 2013. Ailbenodwyd dau o'r cyfarwyddwyr ym mis Ebrill 2015 am gyfnod pellach o ddwy flynedd.
- 3.10 Penodwyd Jon Horne yn Brif Weithredwr CIAL ym mis Mawrth 2013, cyn penodiad yr Arglwydd Rowe-Beddoe. Llywodraeth Cymru a'i penododd. Credai Llywodraeth Cymru mai Mr Horne oedd y dewis amlwg ar gyfer y rôl, oherwydd bu'n Rheolwr Gyfarwyddwr y cwmni cyn hynny rhwng 2001 a 2007, yn goruchwyllo twf y Maes Awyr pan oedd yn ei anterth. Roedd ganddo felly wybodaeth fanwl a phrofiad o'r busnes. Yr oedd hefyd ar gael i ddechrau'r swydd ar unwaith, a byddai'n gallu goruchwyllo'r cyfnod trosglwyddo tyngedfennol o'r cychwyn cyntaf. Ymddiswyddodd Mr Horne o'i rôl fel Prif Weithredwr ym mis Medi 2014. Cadarnhaodd CIAL benodiad ei Reolwr Gyfarwyddwr newydd ym mis Rhagfyr 2015.
- 3.11 Rydym yn cydnabod bod angen trefniadau arbennig ar gyfer y penodiadau cychwynnol hyn, er mwyn sicrhau arweinyddiaeth briodol i'r Maes Awyr ar adeg dyngedfennol yn ei ddatblygiad. Yn y dyfodol, ac yn gyson â'r egwyddor o weithredu ar hyd braich, bydd bwrdd CIAL yn penodi cyfarwyddwyr anweithredol, gan gynnwys y Cadeirydd, yn amodol ar gymeradwyaeth Holdco. Fodd bynnag, Holdco a gyfarwyddodd benodiad y Cadeirydd sydd ar ddod, Roger Lewis, gan arfer ei bŵer i benodi cyfarwyddwyr anweithredol, fel y nodwyd yn erthyglau cwmni CIAL 'ar Cytundeb Rheoli â CIAL. Roedd Mr Lewis wedi cyhoeddi ei fod yn bwriadu ymddiswyddo fel Prif Weithredwr Undeb Rygbi Cymru ar yr un pryd ag y daeth cyfnod yr Arglwydd Rowe-Beddoe fel Cadeirydd i ben, ac roedd Llywodraeth Cymru'n awyddus i gynnig swydd y Cadeirydd i Mr Lewis cyn iddo ganlyn cyfleoedd eraill. Roedd Holdco o'r farn y byddai arweinyddiaeth flaenorol Mr Lewis ar gyfer Rhanbarth Prifddinas Caerdydd, ei hanes gydag Undeb Rygbi Cymru, a'i brofiad o fusnesau byd-eang yn hynod werthfawr i'r Maes Awyr, a bod hynny'n cyfiawnhau cynnig y swydd yn gyflym heb gynnal proses gystadleuol.
- 3.12 Mae gan CIAL ddisgresiwn sylweddol o ran penodi cyfarwyddwyr gweithredol, ac ni chymerodd Holdco ran weithredol yn y broses o recriwtio'r Rheolwr Gyfarwyddwr. Fodd bynnag, ymgynghorwyd â Holdco ynghylch y broses, rhoddwyd briff iddo ynglŷn â'r ymgeiswyr a darparodd aelod annibynnol ar gyfer y panel dethol. Nid yw Holdco wedi cymryd rhan yn y gwaith o benodi Cyfarwyddwr Cyllid/Ysgrifennydd Cwmni newydd.



## Mae gan y cwmni daliannol berthynas waith effeithiol â'r cwmni sy'n gweithredu'r Maes Awyr, ac mae ganddo lefel briodol o reolaeth dros y cwmni gweithredu, er bod lle i wella'r trefniadau ar gyfer monitro perfformiad

- 3.13 Mae bwrdd Holdco yn cyfarfod yn rheolaidd, unwaith bob deufis fel arfer, ac yn amlach os oes angen. Mae'r bwrdd yn ystyried cynnydd yn erbyn y cynllun busnes drwy ddefnyddio'r wybodaeth a ddarparwyd gan CIAL, ac yn adolygu ei gofrestr risg ei hun yn seiliedig ar ei asesiad o sefyllfa'r Maes Awyr. Mae'r bwrdd hefyd yn ystyried unrhyw faterion y mae angen iddo gydsynio iddynt, fel cymeradwyo'r cynllun busnes (Ffigur 7). Mae Cadeirydd Holdco yn mynychu cyfarfodydd bwrdd CIAL fel arsyllwr, ac fe gynhelir rhai cyd-gyfarfodydd achlysurol rhwng y ddau fwrdd er mwyn adolygu perfformiad, gan roi cipolwg pellach i Holdco o weithrediadau'r Maes Awyr a'i gynnydd yn erbyn y cynllun busnes.
- 3.14 Cefnogir bwrdd Holdco gan ysgrifennydd, swyddog yn is-adran drafnidiaeth Llywodraeth Cymru, sydd yn darparu cefnogaeth weinyddol ac yn sicrhau bod y cwmni'n bodloni gofynion allweddol, fel cyflwyno cyfrifon blynyddol archwiliedig. Adolygodd y gwasanaeth archwilio mewnol y trefniadau gweinyddol, a chasglu bod y trefniadau hynny'n gadarn, ar wahân i rai gwendidau wrth gadw cofnodion a briodolwyd i absenoldeb staff. Rhoddodd Holdco hefyd eglurhad ynghylch y Cytundeb Rheoli ac atgyfnerthu gweithdrefnau ar rai agweddau yn ystod yr archwiliad, mewn ymateb i adborth gan yr archwilwyr.
- 3.15 Mae Holdco yn derbyn yr un papurau â bwrdd CIAL, sy'n rhoi gwybodaeth gynhwysfawr i aelodau Holdco ynghylch gweithrediadau a pherfformiad y Maes Awyr. Mae'r adroddiadau hyn yn cynnwys:
- a Cyfrifon rheoli, sy'n cynnwys:
    - cymharu incwm a gwariant â'r gyllideb a gymeradwywyd a'r flwyddyn gynt;
    - dadansoddiad o nifer y teithwyr ar gyfer pob cwmni hedfan, gan gynnwys cymariaethau â'r gyllideb a'r flwyddyn gynt; a
    - adolygiad o wariant cyfalaf, arbedion cost a llif arian.
  - b Y diweddaraf am weithgarwch datblygu llwybrau awyr, gan drafod unrhyw addewid am lwybrau awyr newydd.
  - c Y diweddaraf am weithgarwch marchnata, gan gynnwys hyrwyddo llwybrau awyr ar ran cwmnïau hedfan, ac ystadegau ynghylch mynediad at wefan a sianelau cyfryngau cymdeithasol y Maes Awyr.
  - ch Adroddiad gweithrediadau sy'n trafod canlyniad arolygiadau gan reoleiddwyr, asesiadau iechyd a diogelwch, profion amgylcheddol ac adborth gan gwsmeriaid.

- d Adroddiad gan y Rheolwr Gyfarwyddwr, gyda sylwadau ar y prif faterion a'r datblygiadau ers cyfarfod diwethaf y bwrdd.
- 3.16 Mae CIAL hefyd yn llunio cofrestr risg fanwl, ond nid yw Holdco yn gweld y gofrestr honno fel mater o drefn, gan ddibynnu ar yr adroddiadau eraill i amlygu unrhyw risgiau allweddol ar gyfer ei gofrestr risg ei hun, yn ogystal â thrafod risgiau allweddol mewn cyd-gyfarfodydd chwarterol rhwng byrddau Holdco a CIAL. Mae Holdco wedi mynd ar drywydd materion allweddol, fel sefydlu cynllun pensiwn newydd yn lle'r un blaenorol.
- 3.17 Nid yw Holdco wedi gosod dangosyddion perfformiad allweddol ar gyfer y Maes Awyr, er iddo fwriadu gwneud hynny i ddibenion monitro pan sefydlwyd Holdco yn wreiddiol. Ceir cyllidebau ar gyfer incwm, gwariant a nifer y teithwyr, ond nid yw'r wybodaeth a ddarparwyd i Holdco yn cynnwys mesurau perfformiad ar gyfer agweddau eraill ar weithgarwch y Maes Awyr. O ystyried maint yr wybodaeth a ddarparwyd gan CIAL ac ehangder gweithgarwch y Maes Awyr, byddai'n fuddiol i Holdco ganolbwyntio ar nifer cymharol fach o ddangosyddion perfformiad allweddol a chanddynt gysylltiad clir â'r prif amcanion yng nghynllun busnes y Maes Awyr. Nid yw ysgrifennydd Holdco ar hyn o bryd yn crynhoi nac yn dadansoddi'r wybodaeth reoli a ddarperir gan CIAL.
- 3.18 Nid oes rheidrydd ar hyn o bryd i CIAL na Holdco lunio adroddiad blynyddol (ar wahân i'w cyfrifon blynyddol) er mwyn rhoi crynodeb o gynnydd yn ystod y flwyddyn. Byddai adroddiad blynyddol yn rhoi cyfle i CIAL a Holdco fesur y camau a gymerwyd yn erbyn y cynllun busnes, yn enwedig yn erbyn amcanion datblygu cynaliadwy ehangach nas trafodir ar hyn o bryd ym manylion gweithredol yr adroddiadau misol a ddarparwyd i fyrddau'r cwmnïau.
- 3.19 Dengys ein gwaith fod gan CIAL a Holdco berthynas waith gadarnhaol ac effeithiol. Mae aelodau bwrdd CIAL a Holdco, y gofynnwyd am eu barn yn rhan o'n harchwiliad, yn rhannu'r farn hon. Mae'r ddau barti wedi dod i ddeall gofynion y naill a'r llall yn well dros amser, a bu cyflwyno cyd-gyfarfodydd rheolaidd rhwng byrddau Holdco a CIAL o gymorth yn hyn o beth.

**Mae gan y Maes Awyr gynllun busnes sy'n canolbwyntio ar dwf, er bod yr angen am gyllid allanol yn fwy nag a ragwelwyd wrth gaffael, ac y bydd cynnydd masnachol yn arafach nag a ddisgwyliwyd yn wreiddiol**

**Mae gan y Maes Awyr gynllun busnes sy'n canolbwyntio ar dwf, sy'n anelu i gyflawni disgwyliadau Llywodraeth Cymru ar gyfer y Maes Awyr, er bod cynlluniau buddsoddi wedi cael eu cwtogi ers ei gaffael**

3.20 Yn rhan o'r broses diwydrwydd dyladwy, comisiynodd Llywodraeth Cymru KPMG i greu cynllun busnes ar gyfer y Maes Awyr (y cynllun busnes caffael). Bwriadwyd i'r cynllun gofnodi cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer y Maes Awyr; nodai strategaeth fasnachol (Ffigur 8) a rhagamcanion ariannol a ddarparai fframwaith i CIAL ddatblygu cynlluniau busnes dilynol manylach. Bwriadwyd i'r cynllun hefyd ddangos bod Llywodraeth Cymru'n gweithredu fel buddsoddwr â gogwydd masnachol, a chanddo ddiddordeb mewn sicrhau elw dros y tymor hir o'i fuddsoddiad yn y farchnad.

**Ffigur 8: Prif elfennau strategaeth fasnachol Maes Awyr Caerdydd a nodwyd yn y cynllun busnes caffael**

Cyd-destun y strategaeth oedd gostyngiad difrifol yn nifer y teithwyr ers 2007, a'r angen i adennill busnes oedd yn cael ei golli o ddalgylch y Maes Awyr:

Sicrhau gweithredwr credadwy cost-isel i roi hwb i nifer y teithwyr.	Ail-gysylltu cwmnïau hedfan sy'n bodoli eisoes, yn enwedig y rhai sy'n gwasanaethu meysydd awyr both pwysig.	Sicrhau llwybrau pell i'r Dwyrain Canol a Gogledd America yn y tymor byr i'r tymor canolig, pan geir sicrwydd ynghylch eu cynaliadwyedd am y tymor hir.
Gwella cyfleusterau'r maes awyr - gwaith addurno i ddechrau, gyda newidiadau mwy sylweddol yn nes ymlaen fydd o gymorth i gynyddu referniw adwerthu drwy ail-gyflunio'r derfynfa.	Ymrwymiad drwy'r holl faes awyr tuag at wasanaethu'r cwsmer ac ansawdd, gan ymgysylltu â'r holl gyflenwyr, y cwmnïau gwasanaeth a'r deiliaid consesiwn er mwyn gwella gwasanaeth.	Strategaeth gyfathrebu gynhwysfawr, gan gynnwys y cyfryngau newydd ar eu holl ffurfiau, i ail-gysylltu â marchnadoedd a gollwyd a chyda phobl Cymru yn fwy cyffredinol.

Ffynhonnell: Cynllun busnes caffael, 2013 (KPMG)

- 3.21 Roedd y cynllun yn seiliedig ar y senario fwyaf tebygol yn adroddiad diwydrwydd dyladwy technegol a masnachol (paragraff 2.60), ac yn tybio y ceid cynnydd sylweddol yn nifer y teithwyr o filiwn yn 2012 i 2.2 miliwn yn 2020 ac, yn dilyn hynny, twf mwy cymedrol ond cyson i 3.3 miliwn yn 2037, a chynnydd cyfatebol mewn incwm ac enillion. Roedd y cynllun yn cydnabod y gellid bod angen taliadau cymhelliant er mwyn denu cwmni hedfan rhad i ysgogi twf.
- 3.22 Mae CIAL wedi paratoi cynlluniau busnes blynyddol ar gyfer pob blwyddyn ariannol (yn dod i ben ar 31 Mawrth) yn unol â'r Cytundeb Rheoli. Mae fformat a chynnwys y cynlluniau busnes wedi amrywio dros amser, ond mae'r prif themâu wedi parhau'n gyson â'r cynllun caffael (Ffigur 8). Yn ogystal â hyn, mae'r holl gynlluniau a baratowyd gan CIAL yn cyfeirio at bolisi o ddychwelyd gwasanaethau a osodwyd ar gontract allanol i gael eu gweithredu'n fewnol.
- 3.23 Roedd holl gynlluniau CIAL yn cynnwys datganiad o amcanion, strategaeth busnes yn unol â'r hyn a amlinellwyd yn y cynllun busnes caffael, cyllideb weithredu ar gyfer y flwyddyn i ddod a, hyd 2015, rhagolygon ariannol a rhagolygon ar gyfer nifer y teithwyr dros y pedair blynedd dilynol. Yn 2015, lluniodd CIAL ragamcanion pum mlynedd, yn yr un modd â'r blynyddoedd cynt, ond yn unol â chais Holdco, ni chafodd y rhain eu cynnwys yn y cynllun busnes terfynol. Mae Holdco o'r farn fod gorwel dwy flynedd yn cynnig mwy o sicrwydd ar gyfer gwneud penderfyniadau gan fod rhagolygon tymor hwy'n gallu bod yn anghywir a chamarweiniol. Nodwn, fodd bynnag, fod Maes Awyr Prestwick Glasgow wedi paratoi cynllun ariannol hirdymor sy'n cynnwys rhagamcanion ar gyfer wyth mlynedd i'r dyfodol o leiaf.<sup>16</sup> Er ein bod yn cydnabod nad yw Holdco, o bosib, yn dymuno cymeradwyo cynlluniau'n ffurfiol y tu hwnt i gyfnod o ddwy flynedd, ystyriwn y dylai serch hynny fod yn craffu ar ragolygon ariannol CIAL dros gyfnod hwy. Rydym felly'n pryderu bod y rhagamcanion hyn wedi'u hepgor o'r cynllun busnes. Ym mis Hydref 2015, rhoddodd Llywodraeth Cymru adolygiad annibynnol allanol ar dendr o iechyd ariannol y Maes Awyr a'i ofynion tebygol o ran cyllid yn y dyfodol, a disgwyliar y ceir adroddiad terfynol erbyn gwanwyn 2016.
- 3.24 Cyflwynodd CIAL ei gynllun busnes cyntaf ar ôl caffael i Holdco ym mis Mehefin 2013. Roedd y cynllun yn cynnwys targedau mwy uchelgeisiol ar gyfer incwm na'r rhai yn y cynllun caffael, a oedd yn seiliedig ar sicrhau cwmni hedfan cost isel mawr yn 2015-16 yn hytrach nag yn 2016-17. Cynlluniodd CIAL hefyd raglen gwaith cyfalaf helaeth i ail-gyflunio ac ailwampio adeilad y derfynfa, gwella mynediad ar y ddaear a chyflwyno cyfarpar diogelwch newydd. Roedd y cwmni eisiau mynd rhagddo â chynlluniau i ail-gyflunio adeilad y derfynfa er mwyn cynyddu capasiti'r Maes Awyr i ymdrin â theithwyr a chynyddu maint yr ardal wrth ymyl yr awyrennau, lle bydd teithwyr yn treulio'u hamser ar ôl pasio drwy'r archwiliadau diogelwch. Byddai'r gwaith ail-gyflunio wedi datblygu Caerdydd i fod yn gyson â meysydd awyr eraill sydd wedi'u dylunio i gynyddu'r gofod wrth ymyl yr awyrennau hyd yr eithaf ac annog teithwyr i siopa cyn mynd ar yr awyren, gan gynyddu drwy hynny'r swm o incwm masnachol sy'n llifo i'r Maes Awyr. Roedd y cynllun busnes caffael wedi rhagweld y byddai gwariant cyfalaf wedi'i gyfyngu i

<sup>16</sup> Auditor General for Scotland, **The Scottish Government's purchase of Glasgow Prestwick Airport**, Audit Scotland, 24 Chwefror 2015, tud 27

ddechrau i waith cynnal a chadw parhaus, ymdrin ag ôl-groniad o waith cynnal a chadw a gosod cyfarpar diogelwch hanfodol, ac addasiadau sylweddol yn dilyn hynny yn 2015 i 2017 pan fyddai'r Maes Awyr wedi dechrau tyfu.

- 3.25 Cafwyd sawl trafodaeth drafftio rhwng CIAL a Holdco ynghylch Cynllun Busnes CIAL ar gyfer 2013. Y prif faterion a drafodwyd oedd cynlluniau i ddenu cwmni hedfan cost isel, cynlluniau buddsoddi cyfalaf a chyflwyniad y cynllun. Cyflwynodd CIAL fersiwn derfynol o'r cynllun busnes ym mis Medi 2013 oedd yn mynd i'r afael â llawer o'r pryderon hyn, ond a fabwysiadai'n fras yr un strategaeth a'r un faint o fuddsoddiad cyfalaf, i'w ariannu drwy fenthyciad masnachol gan Lywodraeth Cymru. Cymeradwyodd Holdco y cynllun, ond mynegodd yn glir fod ganddo amheuan ynglŷn â'r strategaeth, a phwysleisiodd nad oedd yn cymeradwyo'r benthyciad fyddai ei angen i ariannu'r buddsoddiad cyfalaf a oedd wedi'i gynnwys yn y cynllun. Byddai'r penderfyniad ynglŷn â'r benthyciad yn cael ei wneud yn rhan arall o Lywodraeth Cymru, a byddai angen achos busnes ar wahân ar ei gyfer (yn y pen draw, cymeradwyodd Llywodraeth Cymru fenthyciad llai a oedd yn seiliedig ar raglen gyfalaf symlach – [paragraff 3.30](#)).
- 3.26 Trafododd Holdco ei ddisgwyliadau ar gyfer y cynllun busnes â swyddogion gweithredol CIAL cyn cyflwyno cynlluniau 2014 a 2015 gan sicrhau bod y broses o gymeradwyo'r cynlluniau hyn yn llyfnach na'r broses a gafwyd yn 2013. Cymeradwywyd y ddau gynllun ym mis cyntaf y flwyddyn ariannol yr oeddent yn berthnasol iddi.
- 3.27 Roedd cynlluniau busnes 2014 a 2015 yn cynnwys mwy o fanylion am farchnata, gwerthiant, cyfathrebu a mentrau i wella perfformiad amgylcheddol y Maes Awyr. Mae'r cynlluniau marchnata a chyfathrebu, yn enwedig, wedi datblygu dros amser ac erbyn hyn yn fanylach ac wedi'u targedu'n well. Mae'r ddau gynllun wedi cwtdogi cwmipas y buddsoddiad cyfalaf i gynnwys gwelliannau i'r ffyrdd dynesu, ailwampio'r adeilad presennol, gosod cyfarpar newydd i sicrhau diogelwch eiddo a diogelwch personol, ac ymdrin â'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw. Mae gwaith i ail-gyflunio adeilad y derfynfa wedi'i ohirio. Roedd cynllun 2014 yn cynnwys rhaglen o arbedion effeithlonrwydd i leihau costau gweithredu.

**Yn gyffredin ag amryw o weithrediadau Maes Awyr, mae angen buddsoddiad cyfalaf ar CIAL er mwyn cyflawni ei gynllun busnes, ac mae Llywodraeth Cymru wedi cymeradwyo cyfleusterau benthycia masnachol gwerth £23 miliwn ers caffael y Maes Awyr**

- 3.28 Mae llawer o weithrediadau maes awyr masnachol yn ysgwyddo dyled sylweddol er mwyn helpu i ariannu eu gweithgareddau a gwireddu amcanion datblygu busnes. Nodai'r cynllun busnes caffael y byddai angen £2.7 miliwn o gyllid allanol cyn i'r Maes Awyr ddychwelyd i'r du. Mae'r gofyniad ar gyfer cyllid allanol a amcangyfrifwyd gan CIAL bellach yn sylweddol uwch, ar ôl cynyddu ym mhob cynllun busnes dilynol. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cyfleusterau benthycia masnachol gwerth cyfanswm o £23 miliwn, ac yn ôl rhagamcanion CIAL, bydd angen cyllid ychwanegol hyd fis Mawrth 2020. Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu adolygiad o gyllid y Maes Awyr er mwyn asesu ei sefyllfa ariannol

(paragraff 3.23). Yn rhan o'r adolygiad, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn dilysu telerau'r cytundeb benthycia. Mae'r gyfradd llog a gymhwyswyd i'r benthyciad yn seiliedig ar feincnodau safonol a osodwyd gan y Comisiwn Ewropeaidd, ac yn ystyriol o asesiad Llywodraeth Cymru o statws credyd CIAL a'r swm o sicrwydd cyfochrog sydd ar gael i gefnogi'r benthyciad.

- 3.29 O dan reolau cyfrifyddu Llywodraeth y DU, mae unrhyw fenthyciadau gan CIAL yn cyfrif yn erbyn cyfyngiadau benthycia Llywodraeth Cymru, gan fod CIAL yn is-gwmni i Lywodraeth Cymru, er nad yw CIAL ei hun yn awdurdod cyhoeddus. Mae hyn yn wir, hyd yn oed os darperir y benthyciad gan drydydd parti yn hytrach na Llywodraeth Cymru. Gan hynny, mae Llywodraeth Cymru wedi penderfynu y dylai ddarparu unrhyw gyllid allanol yn uniongyrchol er mwyn lleihau unrhyw risgiau ariannol hyd yr eithaf, felly ni ystyriwyd unrhyw fenthycwyr amgen fel banciau. Yn adroddiad Audit Scotland ar Lywodraeth yr Alban yn caffael Maes Awyr Prestwick Glasgow ym mis Tachwedd 2013, nodwyd bod Llywodraeth Cymru wedi cyllidebu i gynnis benthyciadau gwerth £25.2 miliwn erbyn 31 Mawrth 2016.
- 3.30 Rhagwelai CIAL ofyniad o £18 miliwn yn ei gynlluniau ar gyfer 2013 (£10 miliwn ar ffurf grantiau), yn bennaf er mwyn helpu i ariannu £19 miliwn o wariant cyfalaf dros y pum mlynedd cyntaf ar ôl caffael. Fodd bynnag, gofynnodd Llywodraeth Cymru i CIAL ohirio gwaith nad oedd yn hanfodol i ailgyflunio adeilad y derfynfa. Ystyriai nad oedd angen cyflawni'r gwaith hwnnw nes bo'r Maes Awyr wedi dechrau arddangos twf cryf. Ystyriwn fod y penderfyniad hwn yn rhesymol yng nghyd-destun y niferoedd isel o deithwyr, a'r ansicrwydd ynghylch twf yn y dyfodol. Darparodd Llywodraeth Cymru gyfleuster benthycia gwerth £10 miliwn ym mis Tachwedd 2013, i'w dynnu i lawr fel bo'r angen, ar gyfradd llog masnachol. Ar 30 Tachwedd 2015, roedd y cyfan o'r benthyciad hwn wedi'i dynnu i lawr.
- 3.31 Yng nghynllun busnes 2014, gofynnwyd am ddarparu cyfleuster benthycia ychwanegol o £14 miliwn erbyn diwedd mis Mawrth 2015. Yr oedd cynllun busnes 2015 yn amcangyfrif y byddai angen i CIAL godi cyfalaf pellach i ariannu cost taliadau cymhelliant i ddatblygu llwybrau awyr. Roedd y cyfalaf hwn yn llawer mwy na'r hyn a ddisgwyliwyd mewn cynlluniau blaenorol. Roedd Llywodraeth Cymru wedi cytuno mewn egwyddor i ddarparu cyfleuster benthycia pellach o £13 miliwn ym mis Tachwedd 2014. Bwriadwyd i hwnnw ddarparu taliadau cymhelliant er mwyn datblygu llwybrau awyr. Yn ddiweddar, cyfunodd Llywodraeth Cymru'r ddau gyfleuster benthycia o dan un cytundeb.
- 3.32 O ddadansoddi'r wybodaeth a ddarparwyd i Holdco gan CIAL, gwelir mai gwariant cyfalaf, taliadau cymhellion i ddatblygu llwybrau awyr ac oedi wrth wireddu arbedion a ddisgwyliwyd o gydweithio â maes glanio Sain Tathan sydd i gyfrif am yr holl ofyniad cyllid a ragamcennir. Mae'r Maes Awyr yn dal i ragweld y bydd yn gallu defnyddio referniw gweithredu i dalu ei holl gostau gweithredu o ddydd i ddydd, ond mae gwariant cyfalaf a datblygu llwybrau awyr newydd yn agweddau hanfodol ar strategaeth busnes CIAL, ac mae angen ariannu hynny er mwyn sicrhau twf busnes. Mae'r Maes Awyr wedi cychwyn rhaglen o arbedion effeithlonrwydd wrth weithredu, ac wedi codi ei incwm masnachol yn uwch na'r lefelau a ragamcanwyd yng nghynllun busnes 2013, sydd wedi bod o gymorth i wella llif arian a lleihau cyfanswm y gofyniad cyllid.



- 3.33 Mae CIAL yn gymwys i ymgeisio am gymorth busnes oddi wrth Lywodraeth Cymru, yn yr un modd â busnesau eraill yng Nghymru, ac mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym ei bod yn ymdrin â cheisiadau am fenthyciadau oddi wrth CIAL mewn modd sy'n gyson â cheisiadau eraill am fenthyciadau busnes. Nid oes unrhyw broses ymgeisio safonol ar gyfer darparu'r benthyciadau hynny. Ystyrir pob achos yn ôl ei rinweddau, yn amodol ar y cyllid sydd ar gael ac ar ddiwydrwydd dyladwy. Bydd ymgeiswyr yn darparu cynllun busnes a asesir gan swyddogion, a bydd benthyciadau'n cael eu cymeradwyo gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth. Mae gwerth cyfleuster benthycia CIAL yn uchel mewn cymhariaeth â rhai eraill a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru i gyrrff masnachol. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi gwybod i ni fod nifer o fenthyciadau yn cael eu hystyried neu sydd wedi cael eu cynnig o'r blaen, sydd yn llawer uwch na'r ffigur hwn.
- 3.34 Mae'r benthyciadau i CIAL yn cael eu darparu o'r gyllideb Trafodion Ariannol, a ddarparwyd gan y Trysorlys yn ychwanegol at grant bloc Llywodraeth Cymru, er mwyn ariannu buddsoddiadau sy'n cynhyrchu incwm. Disgwylir i'r benthyciadau ddarparu amryw o filiynau o bunnoedd o incwm llog i Lywodraeth Cymru dros y cyfnod hyd fis Mawrth 2020. Bydd amseriad a phroffil yr ad-daliadau'n dibynnu ar pryd bydd y Maes Awyr yn dychwelyd i'r du.
- 3.35 Mae Llywodraeth Cymru'n gweithio'n ôl y rhagdybiaeth y bydd yn cadw ei buddsoddiad ar gyfer y tymor hir, er ei bod yn parhau i fod yn agored i gynigion ar gyfer buddsoddi a chydweithio. Fodd bynnag, nid oes unrhyw ddiddordeb yn hynny o beth wedi arwain at unrhyw drafodaethau ffurfiol hyd yma.
- 3.36 Byddai menter ar y cyd, yn cynnwys buddsoddiad ecwiti sylweddol, yn lleihau'r galw am arian gan Lywodraeth Cymru drwy ddarparu ffynhonnell arall o gyllid er mwyn sicrhau twf y Maes Awyr. Yn ogystal â chyllid ecwiti (hy, talu am gyfranddaliadau yn CIAL), gallai menter ar y cyd olygu bod CIAL y tu hwnt i gwmpas gofynion cyfrifyddu'r sector cyhoeddus, gan alluogi Llywodraeth Cymru ar yr un pryd i gadw cyfran heb reolaeth yn y Maes Awyr, pe dymunai. Byddai hyn yn galluogi CIAL i sicrhau cyllid drwy fenthyciadau allanol o ffynonellau eraill ar wahân i Lywodraeth Cymru, heb i hynny amharu ar gyllidebau cyfalaf Llywodraeth Cymru.

**Mae nifer y teithwyr wedi amrywio ers caffael, ond maent yn debygol o dyfu'n sylweddol wedi i Flybe sefydlu gorsaf yn y Maes Awyr, er y bydd cynnydd yn erbyn y cynllun busnes cyffredinol yn arafach nag a ragwelwyd wrth gaffael**

- 3.37 Ar ôl caffael, canolbwyntiodd CIAL i ddechrau ar weithio gyda chwmnïau hedfan presennol i'w hannog i ddatblygu llwybrau awyr newydd neu gynyddu eu capasiti ar lwybrau awyr presennol drwy gynyddu mynychder gwasanaethau, cynyddu maint yr awyrennau neu gynnal hedfaniadau tymhorol dros gyfnod hirach yn ystod y flwyddyn. Yn y cyfamser, parhaodd y Maes Awyr â'i ymdrechion i sicrhau bod cwmni hedfan cost isel mawr yn lleoli ei awyrennau yng Nghaerdydd, ac i sicrhau gwasanaethau pell i'r Dwyrain Canol a Gogledd America. Mae'r gweithgarwch hwn i ddatblygu llwybrau awyr yn cynnwys dadansoddi'r farchnad er mwyn canfod cyfleoedd, cysylltu â chwmnïau hedfan priodol i drafod y cyfleoedd hyn, a chynnig taliadau cymhellant lle bo angen er mwyn sicrhau llwybrau awyr newydd.

Cynhaliodd y Maes Awyr hefyd arddangosfa yn Uwchgynhadledd Llwybrau Awyr y Byd yn 2013, 2014 a 2015 er mwyn creu diddordeb ymhlith darpar gwsmeriaid.

- 3.38 Adroddodd CIAL gynnydd o 8.5 y cant yn nifer y teithwyr yn y flwyddyn hyd 31 Mawrth 2014, gyda'r cyfanswm yn codi o oddeutu 995,000 i 1.079 miliwn. Cynhaliodd y Maes Awyr lefelau'r traffig ar ei lwybrau awyr craidd, a pherswadio rhai cwmnïau hedfan oedd yn gweithredu yno eisoes i gynyddu eu capasiti neu gyflwyno llwybrau awyr newydd. Er enghraifft, cynyddodd Thomas Cook ei gapasiti yn ystod tymor yr haf, estynnodd Vueling ei wasanaethau i Alicante a Malaga drwy'r gaeaf, ac ailgyflwynwyd hedfaniadau ar gyfer mordeithiau'r Caribî drwy gwmnïau siarter amrywiol. Sicraodd CIAL Cityjet i gynnal gwasanaethau i Gaeredin, Paris a Dulyn pan dynnodd Flybe y gwasanaethau hynny'n ôl ym mis Rhagfyr 2013, yn rhan o ymarfer cwtogi ehangach ar ôl rhybudd ynghylch elw. Roedd CIAL wedi rhagamcanu'r cynnydd hwn, a'r Maes Awyr wedi diweddu'r flwyddyn ariannol oddi mewn i un y cant o'r ffigur yn y gyllideb ar gyfer nifer y teithwyr.
- 3.39 Gwrthdrowyd y cynnydd hwn yn 2014-15, gyda gostyngiad o 6.9 y cant yn nifer y teithwyr i 1.005 miliwn, ond fymryn yn uwch na'r niferoedd a gofnodwyd ym flwyddyn olaf perchnogaeth Abertis, ac oddeutu saith y cant yn is nag a ragwelwyd. Ni wnaeth rhai o'r llwybrau awyr newydd na'r capasiti ychwanegol berfformio gystal â'r disgwyl. Oherwydd hyn, ynghyd â gwaith i ad-drefnu mewn prif gwmnïau hedfan, cafodd rhai gwasanaethau eu tynnu'n ôl neu eu cwtogi, er gwaethaf ymgyrchoedd marchnata a anelai i gynyddu gwerthiant. Tynnodd Flybe ei wasanaethau'n ôl yn rhan o'i waith ailstrwythuro ac ad-drefnu mewnol, gan arwain at ostyngiad yn nifer y teithwyr. Dim ond rhai o'r gwasanaethau hyn a gafodd eu darparu wedyn gan gwmnïau hedfan eraill. Ymatebodd y Maes Awyr yn dda i uwchgynhadledd NATO ym mis Medi, gan ennill canmoliaeth y trefnwyr ac ymdrin â 1,879 o deithwyr dros gyfnod o dridiau. Fodd bynnag, nid oedd effaith hyn yn ddigon i wrthdroi gostyngiad yn nifer y teithwyr dros weddill y flwyddyn.
- 3.40 Mae'r rhagolygon ar gyfer 2015-16 yn fwy cadarnhaol wedi i CIAL lofnodi cytundeb masnachol â Flybe i leoli dwy awyren yng Nghaerdydd, a chael ei adnabod yn brif gwmni hedfan cost isel y Maes Awyr, gan ddechrau ym mis Mehefin 2015. Cafodd y cytundeb ei negodi â Flybe ar ddiwedd 2014, ac ar ddechrau 2015, ac mae'n adlewyrchu'r ffaith bod y Maes Awyr yn ehangu unwaith eto, ar ôl newid rheolaeth a chwtogi gwasanaethau yn 2013 ([paragraff 3.38](#)). Bydd Flybe yn cynnal gwasanaethau i 10 cyrchfan o leiaf, ar fynychder o rhwng pedwar a 26 o hedfaniadau'r wythnos, ar gyfartaledd. Yn ôl y cytundeb, mae'n ofynnol i Flybe weithredu gwasanaethau ar lefel benodol am 10 mlynedd o leiaf.
- 3.41 Mae'r cyrchfannau cychwynnol ([Ffigur 9](#)), fydd yn cael eu hadolygu'n rheolaidd, wedi cael eu dewis i gynnwys llwybrau sy'n cynnig cyfleoedd cryf i ddatblygu twristiaeth busnes a hamdden i Gymru. Mae CIAL yn disgwyl i'r cytundeb â Flybe esgor ar gynnydd net sylweddol yn nifer y teithwyr erbyn diwedd y cyfnod o 10 mlynedd. Mae'r rhagolygon hyn yn ystyriol o'r ffaith bod Cityjet wedi terfynu gwasanaethau o Gaerdydd mewn ymateb i gynlluniau Flybe i gynnal gwasanaethau ar yr un llwybrau awyr.

Ffigur 9: Cyrchfannau cychwynnol Flybe o Gaerdydd (yn nhrefn capasiti blynyddol)

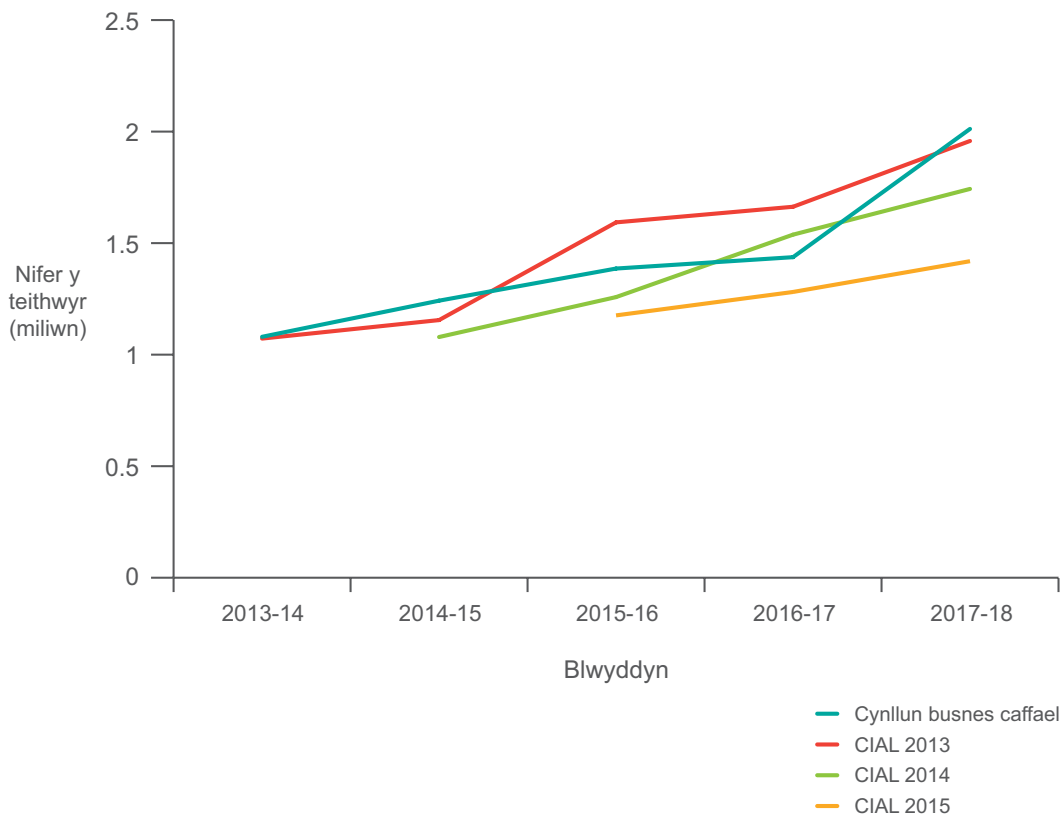


Ers llofnodi'r cytundeb, mae Flybe wedi cyhoeddi gwasanaethau ychwanegol i Belfast, Chambéry a Geneva (y ddau olaf o'r gwasanaethau hyn yn y gaeaf yn unig).

Ffynhonnell: Achos busnes ar gyfer cytundeb Flybe, 2015 (CIAL) a gwefan Maes Awyr Caerdydd

- 3.42 Barn CIAL, ar ôl derbyn cyngor proffesiynol, oedd y byddai'r cytundeb â Flybe yn cynnig cyfradd enillion masnachol priodol a oedd yn gyson ag egwyddor gweithredwr economi'r farchnad. Fel sy'n arferol gyda chytundebau masnachol o'r fath, ceir rhywfaint o risg ariannol i CIAL os bydd gwerthiant yn gostwng yn is na'r lefel a ragamcanwyd, ond safbwynt CIAL a Holdco yw bod y cytundeb yn seiliedig ar ragdybiaethau ceidwadol, a bod mesurau cadarn ar waith i liniaru risgiau y gellir eu rhagweld.
- 3.43 Yn ôl cynllun busnes a chyllideb ddiweddaraf CIAL, amcangyfrifir y bydd nifer y teithwyr yn codi i oddeutu 1.4 miliwn yn 2017-18. Dengys yr amcangyfrifon hyn dwf sylweddol, ond maent yn llawer is na'r lefelau a ragwelwyd yn y cynllun busnes caffael, a ddefnyddiwyd yn sail wrth brisio'r Maes Awyr. O edrych yn ôl, mae'n ymddangos yn glir bod y cynllun yn rhy optimistaidd ynghylch cyflymder y twf y gallai Maes Awyr Caerdydd ei gyflawni yn wyneb heriau cystadleuol cryf (Ffigur 10). Dywedodd rheolwyr CIAL wrthym fod y farchnad yn parhau i fod yn anodd, a bod y cynllun busnes bellach yn adlewyrchu rhagdybiaethau mwy gochelgar ynghylch twf yn y dyfodol.

Ffigur 10: Amcanestyniadau o nifer y teithwyr mewn cynlluniau busnes, 2013-14 hyd 2017-18



Sylwch: Mae'r cynllun busnes caffael yn seiliedig ar y senario 'fwyaf tebygol' yn adroddiad diwydrwydd dyladwy York Aviation. Ffynhonnell: Cynlluniau Busnes Llywodraeth Cymru a CIAL ar gyfer Maes Awyr Caerdydd

- 3.44 Mae CIAL yn disgwyl y bydd cyrhaeddiad Flybe, ymhlith cwmnïau hedfan eraill, yn rhoi hwb i hyder yn y Maes Awyr, ac yn ei gynorthwyo i sicrhau llwybrau awyr hir i'r Dwyrain Canol ac arfordir Gogledd America, sy'n flaenoriaethau o ran gweithgarwch datblygu llwybrau. Mae'r Maes Awyr yn ceisio manteisio ar ei rinweddau, sy'n cynnwys:
- a dalgylch lle collir nifer sylweddol o bobl i feysydd awyr eraill, sy'n golygu bod potensial sylweddol am dwf i gwmnïau hedfan sy'n gallu cynnig gwasanaethau i gyrchfannau y ceir galw amdanynt am brisiau a mynychder cystadleuol;
  - b rhedfa 2,392 metr o hyd, sy'n galluogi hedfaniadau uniongyrchol i gyrchfannau pellter canolog;
  - c dim cyfyngiadau ar hedfaniadau gyda'r nos (mae'r llwybr hedfan arferol wrth ddynesu at y Maes Awyr yn mynd dros y môr a thros dir amaethyddol, gan sicrhau cyn lleied o niwsans oherwydd sŵn awyrennau i drigolion lleol);
  - ch terfynfa a rhedfa sy'n cynnig digonedd o gapasiti i ehangu;
  - d gwelliannau diweddar i'r ardal sgrinio diogelwch a gwaith diweddar i ailwampio adeilad y derfynfa, ynghyd â mentrau eraill i wella gwasanaeth cwsmeriaid; a
  - dd chyflwyno gwasanaeth bws cyflym i ganol dinas Caerdydd er mwyn gwella hygyrchedd ar drafnidiaeth gyhoeddus.
- 3.45 Mae penderfyniad cwmni hedfan unigol ynghylch a ddylid cynnal gwasanaethau o Gaerdydd yn debygol o ddibynnu ar amrywiaeth o ffactorau, gan gynnwys:
- a maint y dalgylch lleol, a thuedd y trigolion i hedfan, a'r graddau y mae'n gorgyffwrdd â dalgylchoedd meysydd awyrennau cyfagos;
  - b canfyddiad cwmni hedfan o botensial y Maes Awyr am dwf a sefyllfa'r cwmnïau sy'n cystadlu am fusnes, a ddefnyddir yn sail wrth iddo benderfynu a fyddai'n colli cyfle o beidio buddsoddi; a
  - c materion sy'n ymwneud yn benodol â'r cwmni hedfan, fel ei strategaeth busnes ac argaeledd awyrennau i wasanaethu llwybrau awyr newydd – mae'r Maes Awyr yn disgwyl y bydd llawer o gwmnïau hedfan yn derbyn awyrennau newydd yn 2016-17, felly bydd mwy o gyfleoedd am fusnes newydd bryd hynny.
- 3.46 Dywedodd swyddogion gweithredol CIAL wrthym fod angen i ansawdd y seilwaith a'r cysylltiadau trafnidiaeth i'r Maes Awyr fod y ddigonol, ond y'u hystyrir yn eilradd o ran pwysigrwydd. I deithwyr o fewn y dalgylch – prif darged y Maes Awyr – bydd y penderfyniad i hedfan o Gaerdydd yn dibynnu'n bennaf ar bris a chyfleustra gwasanaethau sydd ar gael i'r gyrchfan a ddewiswyd, yn hytrach na pha mor rhwydd yw hi i gyrraedd y Maes Awyr. Mae CIAL yn mynd ar drywydd strategaeth cysylltiadau cyhoeddus a marchnata er mwyn codi proffil y Maes Awyr i sicrhau bod preswylwyr dalgylch y Maes Awyr o leiaf yn ystyried Caerdydd fel opsiwn os ydynt yn dymuno hedfan i fan arbennig.

## Ni fydd y Maes Awyr yn bodloni'r disgwyliadau tymor canolig a bennwyd gan Lywodraeth Cymru wrth gaffael

- 3.47 Seiliodd Llywodraeth Cymru ei gynllun busnes caffael ar incwm net (ar ôl taliadau cymhelliant i'r cwmnïau hedfan) o £95 miliwn ac enillion sylfaenol o £21 miliwn yn y pum mlynedd ar ôl caffael. Mae cynlluniau busnes dilynol gan CIAL wedi lleihau'r rhagolygon hyn dro ar ôl tro. Ar gyfer y cyfnod o 15 mis hyd 31 Mawrth 2014<sup>17</sup>, adroddodd CIAL golled sylfaenol o £1.17 miliwn. Ar gyfer 2014-15, adroddodd CIAL elw sylfaenol o £41,000.
- 3.48 Dyma rai o'r rhesymau am y newid i'r rhagolygon pum mlynedd hyd at fis Mawrth 2018:
- a cost cyllid datblygu ar gyfer taliadau cymhelliant i ddenu cwmnïau hedfan newydd;
  - b y cynnydd is na'r disgwyl yn nifer y teithwyr, gan leihau incwm y Maes Awyr o daliadau traffig sydd fel arfer yn seiliedig ar nifer y teithwyr sy'n ymadael;
  - c incwm marchnata is na'r disgwyl gan Lywodraeth Cymru – roedd y cynllun busnes caffael wedi tybio y byddai hyn yn parhau ar yr un lefel â'r ddwy flynedd cyn caffael, ond y mae wedi gostwng yn sylweddol mewn gwirionedd ([paragraff 1.23](#)); ac
  - ch arbedion/incwm is nag a ragwelwyd yn sgil cydweithio â Sain Tathan.
- 3.49 Disgwylir y bydd yr incwm masnachol fesul teithiwr (o ffynonellau fel y maes parcio, adwerthu, allfeydd arlwygo yn adeilad y derfynfa a'r lolfa uwchraddol) yn uwch na'r lefelau a ragwelwyd yn y cynllun busnes caffael, ond bydd cyfanswm yr incwm yn dal yn is gan fod nifer y teithwyr a ragwelwyd dros gyfnod 2013-18 wedi gostwng. Mae CIAL wedi cymryd camau i godi ei incwm masnachol drwy ail-negodi contractau wrth iddynt ddod yn barod i'w hadnewyddu, atgyfnerthu trefniadau marchnata a diwygio prisiau ar gyfer gwasanaethau y mae'n eu darparu'n uniongyrchol. Fel cyfanswm, roedd yr incwm masnachol gwirioneddol fymryn yn uwch na'r ffigurau a ragwelwyd yn 2013-14 a 2014-15.
- 3.50 Rhagamcennir bod gwariant gweithredu bellach o fewn dau y cant i'r ffigurau a ragamcanwyd yn y cynllun busnes caffael ar gyfer y cyfnod o bum mlynedd, er gwaethaf y gostyngiad yn y rhagamcan ar gyfer nifer y teithwyr. Mae'r rhan fwyaf o gostau'r Maes Awyr yn sefydlog i raddau helaeth, a'r cysylltiadau rhyngddynt â'r newid yn nifer y teithwyr yn wan. Fodd bynnag, mae'r Maes Awyr wedi cychwyn rhaglen effeithlonni ariannol a chynlluniau i sicrhau arbedion drwy ddychwelyd rhai swyddogaethau a oedd gynt ar gontract allanol yn fewnol, lle bo achos busnes dros wneud hynny.

<sup>17</sup> Cyn caffaeliad Llywodraeth Cymru, adroddai CIAL ei gyfrifon ar sail blwyddyn galendr. Ar ôl caffael, aliniwyd y cyfnod cyfrifyddu â chyfnod cyfrifyddu Llywodraeth Cymru (gan ddiweddur flwyddyn ar 31 Mawrth). Oherwydd hynny, trafodai'r cyfrifon cyntaf ar ôl caffael y cyfnod o 1 Ionawr 2013 hyd 31 Mawrth 2014.



**Nid oes unrhyw gynllun ffurfiol i wireddu buddiannau ehangach yn sgil caffael y Maes Awyr, ond ceir perthynas waith agosach ar lefel weithredol ac mae'r gweithdrefnau amgylcheddol a chydaddoldeb wedi gwella**

**Nid oes cynllun ffurfiol i wireddu buddiannau, ond mae'r Maes Awyr yn cydweithio'n agosach â rhanddeiliaid perthnasol o'r sector cyhoeddus, nag yr oedd cyn i Lywodraeth Cymru ei gaffael**

3.51 Ni wnaeth Llywodraeth Cymru greu cynllun ffurfiol i wireddu buddiannau yn rhan o'i hachos busnes dros brynu'r Maes Awyr ([paragraff 2.21](#)). Byddai cynllun gwireddu buddiannau wedi creu fframwaith defnyddiol er mwyn nodi buddiannau posibl yn sgil caffael, a'u rheoli ar ôl y pryniant er mwyn sicrhau eu bod yn cael eu cyflawni. Er hynny, mae Llywodraeth Cymru a CIAL wedi adeiladu ar gynnydd y tasglu i gydweithio'n agosach ar sawl agwedd, fel y nodir isod.

#### **Perthnasoedd gwaith**

3.52 Ceir perthynas waith agosach â Llywodraeth Cymru o ran y canlynol:

- a Trosoglwyddo uwch was sifil o Lywodraeth Cymru i CIAL ar secondiad, gan roi safbwynt masnachol i'r swyddog a chyflwyno profiad rheoli prosiect a safbwynt y sector cyhoeddus i CIAL ar yr un pryd ([paragraff 1.20](#)).
- b Mae Llywodraeth Cymru wedi enwi swyddog yn Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i weithredu fel prif unigolyn cyswllt ar gyfer y Maes Awyr a rheolwr perthynas de facto. Mae'r swyddog yn cwrdd â Rheolwr Gyfarwyddwr a Phrif Weithredwr y Maes Awyr bob chwech i wyth wythnos er mwyn trafod materion o ddiddordeb cyffredin. Y mae hefyd yn cynnull grŵp o swyddogion Llywodraeth Cymru a chanddynt fuddiant yn y Maes Awyr (o ran trafndiaeth, hyrwyddo twristiaeth a marchnata) i rannu gwybodaeth berthnasol a chytuno ar y camau sydd angen eu cymryd er mwyn gwneud cynnydd ar y materion dan sylw.

3.53 Ymddengys fod gan y Maes Awyr berthynas gadarnhaol â Chyngor Bro Morgannwg a'r gymuned leol. Ceir Pwyllgor Ymgynghorol y Maes Awyr ym Maes Awyr Caerdydd, sydd yn dod â rheolwyr y Maes Awyr ynghyd â chynrychiolwyr o'r gymuned ac o fyd busnes i drafod materion sydd o ddiddordeb cyffredin. Buom yn ymgynghori ag aelodau'r pwyllgor yn rhan o'n hastudiaeth. Dywedodd yr aelodau hynny wrthym fod perthnasoedd â'r Maes Awyr yn gadarnhaol ar y cyfan. Roeddent yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth Cymru wedi'i brynu, ac yn awyddus i weld y gwasanaethau'n ehangu a chynnydd yn nifer y teithwyr. Teimlai'r uwch reolwyr y buom yn cyfweld â hwy yn CIAL hefyd fod perthnasoedd â'r gymuned leol yn dda ac wedi gwella ers 2012.

## Materion trafndiaeth

- 3.54 Cyhoeddodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ym mis Mehefin 2013 y byddai gwasanaeth bws cyflym yn cael ei sefydlu o 1 Awst 2013 i gysylltu'r Maes Awyr â chanol dinas Caerdydd, yn yr un modd ag y mae Maes Awyr Bryste wedi'i gysylltu â chanol y ddinas honno. Cynigiwyd cyflwyno'r gwasanaeth hwn yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010, cyn i Lywodraeth Cymru ystyried prynu'r Maes Awyr. Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym fod y cymhorthdal ar gyfer y gwasanaeth bws yn sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth yn cael eu darparu i'r cyhoedd lle byddai'r farchnad yn methu â'u darparu, ac ni fwriedir i'r gwasanaethau hynny gefnogi'r Maes Awyr; yn wir, gallai gwasanaeth llwyddiannus leihau incwm y Maes Awyr o'r meysydd parcio. Enillodd First Cymru gcontract i ddarparu'r gwasanaeth am gyfnod cychwynnol o chwe mis ar ôl cynnal ymarfer tendro cystadleuol i gael hyd i'r gweithredwr fyddai'n gallu darparu'r gwasanaeth am y cymhorthdal isaf. Cynhelir y gwasanaeth bob dydd o'r wythnos rhwng tua 4am a hanner nos, ac mae'n teithio o ganol dinas Caerdydd i'r Maes Awyr mewn tua 35 munud gan stopio ond ychydig o weithiau.
- 3.55 Comisiynodd y Gweinidog adolygiad annibynnol o'r gwasanaeth, a chafwyd adroddiad ar yr adolygiad hwnnw ym mis Ionawr 2014.<sup>18</sup> Cynhaliwyd yr adolygiad yn dilyn beirniadaeth bod y gwasanaeth yn derbyn cymhorthdal mawr tra bod gwasanaethau bws lleol yn cael eu cwtogi oherwydd gostyngiad mewn cymhorthdal, nad oedd y gwasanaeth o fudd i drigolion ar hyd y llwybr teithio, a'r diffyg defnydd ohono.
- 3.56 Ymhlith casgliadau eraill, casglodd yr adolygiad fod y gwasanaeth wedi'i lansio ar raddfa amser dynn iawn, heb ymchwil ddigonol i'r farchnad (ymchwil, er enghraifft, i lwybrau awyr, prisiau a mynychder gwasanaethau) na chmau hyrwyddo digonol. Defnyddiodd oddeutu 21,000 o deithwyr y gwasanaeth yn y pedwar mis cyntaf o'i weithredu, oedd yn fwy na'r nifer a ddisgwyliwyd gan y gweithredwr. Ar y cyfan, roedd nifer y teithwyr yn foddhaol ac ystyried bod y bws yn cael ei weithredu dros gyfnodau tawel o'r flwyddyn, a bod y gwasanaeth wedi cychwyn heb ei farchnata ymlaen llaw, er mai ond llond llaw o deithwyr a gafwyd ar lawer o deithiau. Roedd ansawdd a dibynadwyedd y gwasanaeth yn dda. Roedd mynychder y gwasanaeth yn briodol, ond roedd lle i leihau nifer y teithiau i ddwy daith yr awr ar ddechrau ac ar ddiwedd y dydd. Roedd y bwysig cadw amserlen syml a gwasanaeth cyflym, hy sicrhau bod y bws yn stopio cyn lleied â phosib, a pheidio gweithredu fel gwasanaeth i deithwyr lleol.
- 3.57 Yn dilyn yr adolygiad, dyfarnodd Llywodraeth Cymru (drwy Gyngor Bro Morgannwg) gcontract newydd a chanddo wasanaeth llai mynych yn gynnar yn y bore ac yn hwyr yn y nos yn y gaeaf. Cadwyd y prisiau a'r llwybrau presennol, a chomisiynwyd ymchwil arbenigol i'r farchnad yn unol ag argymhelliaid yr adroddiad. Oddeutu 98,000 oedd nifer y teithwyr yn<sup>19</sup> 2014-15, oedd yn sylweddol uwch na'r lefelau a adroddwyd yn 2013-14, ac mae hyn wedi gostwng y cymhorthdal fesul teithiwr.

<sup>18</sup> Yr Athro Stuart Cole, **Cardiff Airport Express (T6): Adolygiad Allanol y Gweinidog**, Llywodraeth Cymru, 2014

<sup>19</sup> Yn seiliedig ar nifer y teithwyr, a gyfrifir drwy systemau olrhain ar awyrennau. Efallai y ceir canlyniadau gwahanol o edrych ar ddata tocynnau electronig gweithredwr y gwasanaeth.

- 3.58 Ni chafwyd unrhyw weithredu pellach o ran troi'r Lôn Pum Milltir yn gefnffordd er mwyn creu llwybr cyflym i Gyffordd 34 yr M4, er bod cyllid bellach ar gael ar gyfer gwelliannau diogelwch i'r ffordd, a disgwylir i'r gwaith hwnnw ddechrau yn y dyfodol agos ([paragraff 1.11c](#)). Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi gwella mynediad i'r M4 o Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol Caerdydd (yr A4232) wrth gyffordd 33, fydd yn cyflymu amserau teithio i deithwyr sy'n teithio mewn car heibio cyffordd 33.
- 3.59 Mae'r gwasanaeth bws gwennol rhwng gorsaf reilffordd Y Rhws a Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd a'r Maes Awyr yn parhau i gael ei gynnal ac yn cwrdd â phob trê'n sy'n cyrraedd yr orsaf i gludo teithwyr i Faes Awyr Caerdydd. Dim ond un trê'n bob awr i'r ddau gyfeiriad a geir ar hyn o bryd, ac nid yw'r gwasanaeth trê'n ond i gyfrif am tua thri y cant o nifer y teithwyr. Yn ôl Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru (Gorffennaf 2015) bydd gwasanaeth mwy mynych yn cael ei gyflwyno ar ôl cwblhau prosiect ail-signalu graddfa fawr yn 2016, ond nid yw'r Llywodraeth wedi ymrwymo i unrhyw ddyddiad penodol eto. Mae'r gwasanaeth bws gwennol yn derbyn cymhorthdal, a gostiodd oddeutu £135,000<sup>20</sup> yn 2014-15, neu tua £4.50 fesul teithiwr. Nid yw'n glir a oes angen gwasanaeth y bws gwennol yn ogystal â'r bws cyflym er mwyn sicrhau cysylltiadau da rhwng y Maes Awyr a'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus, ac mae Cyngor Bro Morgannwg yn cynnal adolygiad er mwyn canfod a ellid ymgorffori gwasanaeth gwennol yn rhwydwaith y gwasanaeth bws lleol, heb leihau mynychder y gwasanaeth, ond gan sicrhau arbedion ariannol.

### Twristiaeth a marchnata

- 3.60 Roedd Llywodraeth Cymru eisoes wedi sefydlu grŵp marchnata i gydgyssylltu gweithgarwch marchnata'n well a datblygu cyfleoedd ar gyfer twristiaeth i mewn. O dan gadeiryddiaeth Rheolwr Gyfarwyddwr Croeso Cymru, daeth y grŵp â staff Llywodraeth Cymru sy'n ymwneud â hyrwyddo twristiaeth, brandio a chysylltiadau cyhoeddus ynghyd â rheolwyr CIAL sy'n gyfrifol am farchnata, datblygu llwybrau awyr a gwasanaeth cwsmeriaid ynghyd. Parhaodd y grŵp i gyfarfod ar ôl caffael hyd fis Chwefror 2014, pan benderfynodd Llywodraeth Cymru i roi terfyn ar gyfarfodydd rheolaidd a chysylltu fel bo'r angen ar sail ad hoc. Bu'r grŵp yn fodd i Lywodraeth Cymru a CIAL gydweithio ar ystod o fesurau ymarferol a oedd yn cyfrannu at amcanion y naill barti a'r llall, gan gynnwys:
- a Croeso Cymru yn sefydlu perthynas waith â Vueling, cwmni hedfan cost isel o Sbaen, i hyrwyddo twristiaeth i mewn i Gymru o Barcelona;
  - b datblygu canolfannau gwybodaeth i ymwelwyr er mwyn darparu gwybodaeth i ymwelwyr yn rhannau allweddol o adeilad y derfynfa;
  - c dylunio a gweithredu gosodiadau marchnata ([paragraff 1.22](#)); a
  - ch phresenoldeb ar y cyd yn Uwchgynhadledd Llwybrau Awyr y Byd ([paragraff 3.37](#)).

<sup>20</sup> Mae Cyngor Bro Morgannwg yn talu cyfraniad o £15,000, ac ariennir gweddill y cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru.

3.61 Roedd y grŵp hefyd yn fodd i sicrhau bod Llywodraeth Cymru a CIAL yn cael gwybod am gynlluniau a blaenoriaethau'r naill a'r llall mewn modd amserol. Fodd bynnag, yr oedd y gwahaniaeth rhwng blaenoriaethau Croeso Cymru a'r Maes Awyr yn cyfyngu ar y posibilrwydd am ymgyrchoedd marchnata ar y cyd (er enghraifft, i hyrwyddo twristiaeth i mewn ar lwybrau awyr yr oedd CIAL yn dymuno eu cefnogi). Blaenoriaeth y Maes Awyr oedd cynnal llwybrau awyr presennol a denu cwmni hedfan cost isel mawr, a chanddo ddiddordeb mewn twristiaeth allan i'r prif farchnadoedd hamdden, tra'r oedd Croeso Cymru'n canolbwyntio ar y marchnadoedd â blaenoriaeth a nodwyd yn strategaeth twristiaeth Llywodraeth Cymru (y DU, UDA a'r Almaen). Oherwydd pwysau cyllidebol, nid oes gan Croeso Cymru ryw lawer o adnoddau i gefnogi ymgyrchoedd nad oes blaenoriaeth iddynt, ac ni all ariannu taliadau cymhelliant i ddatblygu llwybrau awyr ehangach ar ran CIAL.

### Sain Tathan

- 3.62 Yn y cynllun busnes caffael, rhagwelwyd y byddai CIAL yn sicrhau arbedion sylweddol drwy ddarparu gwasanaethau rheoli maes awyr ar y cyd i Faes Glanio Sain Tathan pan ddeuai o dan reolaeth ddinesig lawn. (y mae ar hyn o bryd yn gweithredu o dan gyfundrefn hedfan filwrol fel un o orsafoedd yr Awyrlu Brenhinol). Nid yw Sain Tathan ond pum milltir o Faes Awyr Caerdydd, a byddai modd cyfuno'r gwasanaethau rheoli traffig awyr, tân ac achub, peirianeg daear, goleuo a rheoli adar ar gyfer y ddau safle. Fodd bynnag, nid oedd y cynllun busnes caffael y cynnwys unrhyw arbedion yn ei ragamcanion ariannol, gan fod angen gwneud gwaith pellach i asesu potensial ac amseriad tebygol unrhyw arbedion. Roedd cynllun busnes cyntaf CIAL ar gyfer 2013 yn cynnwys amcangyfrif o £500,000 y flwyddyn o 2015-16, gan godi i £1.0 miliwn y flwyddyn yn 2016-17 ac £1.5 miliwn y flwyddyn wedi hynny.
- 3.63 Ym mis Chwefror 2014, sefydlodd Llywodraeth Cymru grŵp tasg a oedd yn cynnwys cynrychiolwyr o CIAL i gynllunio a chyflawni'r arbedion. Fodd bynnag, nid yw'r grŵp wedi gallu cyflawni'r arbedion yn unol â'r raddfa amser a ddisgwyliwyd yn wreiddiol gan CIAL. Mae'n annhebygol y gellir sicrhau arbedion effeithlonrwydd sylweddol hyd 2017-18 ar y cynharaf, pan fydd maes glanio Sain Tathan yn debygol o ddod dan gyfundrefn hedfan ddinesig yn hytrach na milwrol, a nes bo darparwydd gwasanaethau presennol y maes awyr yn barod i gaffael gwasanaethau perthnasol oddi wrth CIAL. Nid yw'r contract hwn yn dod i ben hyd fis Tachwedd 2018, ond mae modd cytuno i derfynu'r contract cyn hynny.
- 3.64 Nid oedd cynlluniau busnes CIAL ar gyfer 2014 a 2015 yn cynnwys unrhyw arbedion effeithlonrwydd o gydweithio â Sain Tathan. Serch hynny, mae defnydd Sain Tathan o wasanaethau traffig a ddarperir gan CIAL ar ôl adnewyddu contract wedi cynyddu incwm CIAL.

**Mae'r Maes Awyr wedi cymryd camau i wella ei berfformiad amgylcheddol ac i hyrwyddo cydraddoldeb, ond ni fydd y budd ehangach ond yn cronni dros amser wrth i'r Maes Awyr dyfu**

### **Perfformiad amgylcheddol**

- 3.65 Wedi i Lywodraeth Cymru gaffael y Maes Awyr, penodwyd Pennaeth Gwasanaethau Amgylcheddol (swydd newydd) gan CIAL i atgyfnerthu perfformiad amgylcheddol y cwmni a sicrhau ymdriniaeth â'r diffygion a nodwyd yn yr adroddiad diwydrwydd dyladwy amgylcheddol (**paragraff 2.62**). Ni roddwyd rhyw lawer o sylw i faterion amgylcheddol yn y cynllun busnes caffael, nac yng Nghynllun busnes CIAL ar gyfer 2013, ond roedd cynlluniau busnes 2014 a 2015 yn cynnwys ymrwymadau sylweddol ynghylch perfformiad amgylcheddol, ac mae'r cwmni wedi bod yn weithgar iawn wrth ddatblygu arfer da yn y maes hwn.
- 3.66 Mae CIAL wedi ailwampio ei system rheoli amgylcheddol a daeth fersiwn ddiwygiedig i rym ym mis Mawrth 2015. Mae'r system yn cynnwys proses lawn ar gyfer gwastraff peryglus a chompownd diogel newydd ar gyfer ymdrin â gwastraff peryglus. Ar gais Cyfoeth Naturiol Cymru, cynhaliodd CIAL arolwg draenio graddfa fawr ar safle'r Maes Awyr yn 2014. Canfuwyd bod cyflwr cyffredinol y draeniau'n dda, ond nodwyd dwy ollyngfa nad oeddent wedi'u cynnwys mewn hawlenni presennol. Yn ddiweddar, cwblhaodd CIAL asesiad risg dŵr daear i gefnogi ei gais am hawlen gyfun i gynnwys yr holl ollyngiadau o safle'r Maes Awyr. Mae'n disgwyl y bydd yn derbyn yr hawlen yn fuan. Ni chafwyd hyd i unrhyw ddŵr llygredig mewn profion chwarterol. Ym mis Awst 2015, cyhoeddodd CIAL fod archwiliad o'r system rheoli amgylcheddol wedi cadarnhau cyflawni cam dau o chwe cham yng Nghynllun Achredu Seren a gydnabyddir drwy'r DU. Ym mis Tachwedd 2015, enillodd y Maes Awyr wobwr y Gymdeithas Gweithredwyr Meysydd Awyr am 'y fenter amgylcheddol orau' yn 2015, am ei fesurau i leihau gwastraff, lleihau sŵn o awyrennau a chwtogi allyriadau CO<sub>2</sub> drwy effeithlonni'r defnydd o ynni ac arferion glanio awyrennau.
- 3.67 Mae CIAL yn mynd ar drywydd sawl prosiect i leihau ei effaith ar yr amgylchedd, a lle bo modd, i greu refeniw neu arbedion i'r cwmni. Daw'r mentrau hyn o dan bedair thema:
- a **Effeithlonrwydd ynni:** Mae CIAL yn datblygu polisi ynni cynhwysfawr ac yn gweithredu mentrau arbed ynni gyda chymorth ymgynghorwyr a ariennir gan Ymddiriedolaeth Garbon Cymru. Ymhlith elfennau allweddol o'r gwaith hwn, ceir rhaglen barhaus i osod bylbiau LED yn lle goleuadau confensiynol, a gosod system wresogi ac aerdymheru newydd yn ystod 2015. Mae CIAL yn disgwyl i'r mentrau hyn arbed oddeutu £480,000 y flwyddyn mewn costau ynni, a sicrhau gostyngiad o 901 o dunelli'r flwyddyn mewn allyriadau CO<sub>2</sub>.
  - b **Rheoli Gwastraff:** Roedd cynllun busnes 2014 yn cynnwys ymrwymiad i CIAL fabwysiadu arfer gorau wrth reoli gwastraff ac i gael ei ardystio yn safle sy'n gwyro 100 y cant o wastraff o safleoedd tirlenwi (hy, ni fyddai unrhyw wastraff a gynhyrchir yn y Maes Awyr yn cyrraedd safle tirlenwi). Gosododd y Maes Awyr

gyfleuster compostio (a elwir yn 'roced fwyd') i ymdrin â'r holl wastraff bwyd a gynhyrchir yn y Maes Awyr, a chanddo'r capasiti i dderbyn gwastraff bwyd o westai a busnesau eraill cyfagos er mwyn cynhyrchu refeniw. Galluogodd y roced fwyd i'r Maes Awyr ddod yn safle sy'n gwyro 100 y cant o'i wastraff o safleoedd tirlenwi erbyn mis Mawrth 2015, ham ailgylchu 90 y cant o'r gwastraff a llosgi'r gweddill.

- c **Mesurau lliniaru ffermydd gwynt:** hyd yn ddiweddar, bu'n rhaid i'r Maes Awyr wrthwynebu unrhyw geisiadau i ddatblygu ffermydd gwynt o fewn golwg i radar y maes awyr. Fodd bynnag, mae egin dechnolegau'n golygu bod y Maes Awyr bellach yn gallu lliniaru effeithiau tyrbinau gwynt ar y radar, ac felly'n gallu derbyn rhai o'r ceisiadau hyn. Gall CIAL hefyd godi tâl ar ddatblygwyr am weithredu'r dechnoleg liniarol, gan ddarparu ffynhonnell ychwanegol o refeniw. Llofnododd y Maes Awyr y contract cyntaf â datblygwr ym mis Ebrill 2014, ac mae'n disgwyl y ceir cryn ddiddordeb ymhlith datblygwyr eraill. Mae CIAL yn cydweithio â NATS (gwasanaethau rheoli traffig awyr) i archwilio egin-dechnolegau i lliniaru ffermydd gwynt er mwyn sicrhau y gall fod mor gadarnhaol ag sy'n bosibl yn ei ymateb i geisiadau datblygu yn y dyfodol. Mae CIAL wedi ystyried y potensial i adeiladu tyrbinau gwynt ar safle'r maes awyr ei hun, ond nid yw hyn yn bosibl ar hyn o bryd oherwydd pryderon ynghylch diogelwch.
- d **Ynni solar:** Mae'r Maes Awyr yn datblygu cynigion am res o baneli solar 1 megawatt wedi'u gosod ar ganopiâu dros ran o faes parcio'r Maes Awyr. Byddai'r datblygwr yn ysgwyddo'r gost cyfalaf, a'r ynni rhatach yn cael ei gyflenwi i CIAL am bris ffafriol. Mae cynnydd y prosiect hwn yn ddibynnol ar benderfyniadau Llywodraeth y DU ynghylch tariffau cyflenwi trydan.

- 3.68 Yn yr achos busnes dros gaffael y Maes Awyr, ni nodwyd ond un budd amgylcheddol sylweddol yn sgil perchnogaeth Llywodraeth Cymru: byddai cynyddu cyfran y trigolion lleol sy'n defnyddio Maes Awyr Caerdydd yn golygu llai o allyriadau carbon yn sgil trafndiaeth yn ôl a blaen o feysydd awyr pellach i ffwrdd. Gan nad oedd nifer y teithwyr wedi cynyddu'n sylweddol wrth lunio'r adroddiad hwn, mae'n annhebygol y cafwyd unrhyw gynnydd yn hyn o beth. Fodd bynnag, mae sefydlu gwasanaeth bws T9 wedi cynyddu'r gyfran o deithwyr sy'n cyrraedd y maes awyr ar drafnidiaeth gyhoeddus sy'n debygol o fod wedi cael effaith fuddiol o ran lleihau allyriadau carbon.
- 3.69 Bydd unrhyw gynnydd sylweddol yn nifer y teithwyr yn arwain at gynnydd mewn allyriadau CO<sub>2</sub> y gellir eu priodoli i hedfaniadau o'r Maes Awyr. Efallai y ceir gostyngiad yn allyriadau CO<sub>2</sub> hedfaniadau o feysydd awyr eraill y gellir ei osod yn erbyn hyn, ond nid yw maint yr effaith hon wedi'i amcangyfrif. Mae'n ddigon posib y gallai bwriad CIAL i gynyddu cyllid datblygu llwybrau awyr achosi cynnydd net mewn teithiau awyr ar draws y DU, ac y bydd hynny'n cael ffaith niweidiol ar yr amgylchedd – mae teithiau awyr yn llygredig iawn o ran allyriadau carbon, ond yn llai llygredig o ran llygryddion aer eraill.



## Cydraddoldeb

- 3.70 Cynhaliodd Llywodraeth Cymru asesiad effaith cydraddoldeb ar gyfer y Maes Awyr yn 2014. Roedd yr asesiad, a gynhaliwyd gan yr Uned Cymorth Cydraddoldeb yn Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, yn cynnwys adolygiad o arferion da cyhoeddedig ac ymchwil ar-safle gan ddau grŵp fyddai'n debygol o wynebu anawsterau neilltuol yn y Maes Awyr – pobl anabl â namau corfforol a phobl drawsryweddol. Bwriad yr ymchwil ar-safle oedd profi pa mor dda oedd darpariaeth y Maes Awyr i'r ddau grŵp dan sylw, drwy drefnu iddynt fynd drwy'r gweithdrefnau ar gyfer cofrestru, diogelwch a mynd ar yr awyren fel siopwyr cudd.
- 3.71 Adroddodd y grŵp â namau corfforol fod y gwasanaeth i PRM (pobl ag anawsterau symud) yn dda, ond bod y pellteroedd i'r gatiau ymadael pellaf yn her neilltuol, ac roedd angen rhoi esboniad clir ynghylch hyn i gwsmeriaid wrth iddynt gyrraedd. Argymhellai'r asesiad y dylid gosod cyfleusterau toiled yn y Maes Awyr i rai a chanddynt anghenion cymorth lefel uchel<sup>21</sup>, ac mae'r gwaith hwn wedi'i gwblhau. Argymhellai'r asesiad hefyd sawl mesur ymarferol arall, gan gynnwys: gosod y goleuadau larwm tân mewn man amlycach; sicrhau bod cynlluniau lliw'n cynnwys mwy o gyferbyniad, er enghraifft ar lifftiau a chanllawiau; gosod llinell gyffyrddol o'r fynedfa at y ddesg PRM; amrywio uchder yr arwyddion; mwy o ganllawiau ar y grisiau; a gosod seddau ar uchder amrywiol.
- 3.72 Gweithdrefnau diogelwch y Maes Awyr oedd y prif destun pryder ymhlith pobl drawsryweddol, oherwydd y risg y byddai'r chwiliadau'n codi cywilydd neu na fyddai'r staff yn eu cynnal mewn modd cynnil. Mae chwiliadau cynnil ar gael, ond mae angen i gwsmeriaid wybod bod yn rhaid iddynt ofyn amdanynt, ac mae angen i'r staff diogelwch dderbyn hyfforddiant er mwyn ymateb mewn modd priodol.
- 3.73 Mae'r Maes Awyr wedi cytuno â Llywodraeth Cymru ar gynllun gweithredu cydraddoldeb gyda Llywodraeth Cymru er mwyn cymryd camau priodol i ymdrin â'r materion a nodwyd yn yr asesiad. Bydd y rhan fwyaf o'r mesurau'n gymharol syml a chost isel, ond bydd angen gwariant cyfalaf a mwy o amser i gyflwyno rhai mesurau eraill. Mae'r Maes Awyr hefyd wedi cyflwyno mesurau'n gysylltiedig â chydraddoldeb yn ychwanegol at y materion a godwyd yn yr adroddiad cydraddoldeb, fel darparu cyfleusterau ymolchi y gall Mwslimiaid eu defnyddio cyn gweddïo.

## Yr effaith economaidd ehangach

- 3.74 Mae Llywodraeth Cymru a CIAL o'r farn fod y penderfyniad i brynu'r Maes Awyr wedi diogelu 1,600 o swyddi fyddai fel arall mewn perygl pe bai'r Maes Awyr wedi dirywio ymhellach. O ran twf i'r dyfodol, dengys ymchwil a gyhoeddwyd yn flaenorol y bydd y Maes Awyr yn cael effaith gadarnhaol ar gyflogaeth a lefelau GDP yn Ne Cymru, ac y bydd yr effaith honno fwy neu lai'n gymesur â nifer y teithwyr. Bydd hynny'n digwydd naill ai drwy swyddi a gaiff eu creu'n uniongyrchol ar y safle a thrwy fudd economaidd anuniongyrchol a ddaw yn sgil twistiaeth i mewn.

<sup>21</sup> Y safon ar gyfer cyfleusterau o'r math yma yw'r toiled 'Changing Places,' sy'n cynnwys: ystafell ar wahân gyda lle ar gyfer person anabl a dau ofalwr, teclyn codi a mainc uchder addasadwy ar gyfer newid.

Yn seiliedig ar yr asesiad hwn, mae CIAL wedi amcangyfrif y bydd cytundeb Flybe yn arwain at greu 50 o swyddi uniongyrchol dros y pum mlynedd nesaf. Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru i gynnig cyngor arbenigol ynghylch sicrhau bod meysydd awyr rhanbarthol yn cael cymaint o effaith ag sy'n bosibl ar yr economi, a disgwylir adroddiad ar hyn yn fuan.

## Atodiadau

Atodiad 1 – Dulliau archwilio

Atodiad 2 – Cronoleg o ddigwyddiadau allweddol 2005-2015

Atodiad 3 – Y Model Busnes Pum Achos

Atodiad 4 – Diwydrwydd dyladwy, prisiadau a gwasanaethau proffesiynol eraill



# Atodiad 1 – Dulliau archwilio

Rhagflaenwyd yr astudiaeth hon gan adolygiad archwilio ariannol manwl gan Swyddfa Archwilio Cymru o'r penderfyniad i gaffael y Maes Awyr, a ddaeth i ben yn nhymor yr hydref 2013. Prif bwrpas yr adolygiad hwn oedd cadarnhau bod y caffaeliad wedi'i gofnodi'n gywir yng nghyfrifon Llywodraeth Cymru ar gyfer 2012-13.

Yn ogystal â hyn, cynhaliodd Gwasanaeth Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru adolygiad o drefniadau llywodraethu cwmni daliannol Llywodraeth Cymru (Holdco) ar gyfer y Maes Awyr. Defnyddiwyd canfyddiadau'r gwaith hwn gennym, a adroddwyd ym mis Mawrth 2014, wrth adolygu trefniadau llywodraethu Llywodraeth Cymru ar gyfer ei buddsoddiad ym Maes Awyr Caerdydd.

Aethom ati i gasglu tystiolaeth o amrywiaeth o ffynonellau er mwyn cyflawni ein gwaith maes ein hunain ar gyfer yr astudiaeth hon, fel y nodir isod.

## **Cyfweliadau a chyfarfodydd:**

- staff allweddol fu'n ymwneud â chaffael y Maes Awyr i archwilio gweledigaeth ac amcanion cyffredinol Llywodraeth Cymru ar gyfer y Maes Awyr, trafodaethau negodi â TBI Holdings, y broses diwydrwydd dyladwy a'r prisio;
- Y Cadeirydd, y Prif Weithredwr a'r uwch reolwyr yn CIAL i drafod perthnasoedd gwaith â Llywodraeth Cymru, cynllun busnes y cwmni a chynnydd yn erbyn amcanion;
- aelodau o fwrdd y cwmni daliannol ac ysgrifennydd y bwrdd i drafod materion llywodraethu, cynlluniau busnes a chynnydd yn erbyn amcanion;
- swyddogion sy'n gyfrifol am ymgysylltu â'r Maes Awyr fel chwaraewr economaidd allweddol yn Ne Cymru, cyn ac ar ôl caffael, ac am sicrhau ei fod yn cyfrannu at strategaethau perthnasol Llywodraeth Cymru;
- swyddogion sy'n gyfrifol am gynghori cydweithwyr yn Llywodraeth Cymru ynghylch rheolaeth ariannol, cydraddoldeb a datblygu cynaliadwy mewn perthynas â Maes Awyr Caerdydd; a
- Aelodau Pwyllgor Ymgynghorol y Maes Awyr, sy'n cynnwys cynghorwyr lleol a chynrychiolwyr cymunedol o'r ardal o amgylch Maes Awyr Caerdydd.

## **Gwahoddiad i randdeiliaid eraill gyflwyno safbwyntiau mewn ysgrifen:**

- cyfarwyddwyr anweithredol CIAL;
- staff yng nghynghorau Caerdydd a Bro Morgannwg er mwyn trafod effaith y Maes Awyr ar eu hardaloedd, eu barn ynghylch cynlluniau i'w ddatblygu yn y dyfodol, a'u safbwynt ynglŷn â'r modd y bu Llywodraeth Cymru'n ymgysylltu â hwy a'r Maes Awyr dros amser;
- cwmnïau sy'n darparu cyngor cyfreithiol allweddol a chynngor allweddol ynghylch diwydrwydd dyladwy i Lywodraeth Cymru, er mwyn mynd ar drywydd unrhyw faterion sy'n deillio o'r gwaith adolygu dogfennau, ac i gynnal archwiliad cyffredinol o'u safbwyntiau ynghylch y cyngor a gaffaelwyd gan Lywodraeth Cymru;
- cynrychiolwyr o'r gymuned fusnes (drwy CBI Cymru a'r siambrau masnach lleol), i archwilio eu barn ynghylch perchnogaeth Llywodraeth Cymru ar y Maes Awyr;

- British Airways (yng nghyswllt cyfleuster cynnal a chadw BA ym Maes Awyr Caerdydd);
- rheoleiddwyr statudol, yng nghyswllt eu cyfrifoldebau statudol am awyrennau, iechyd a diogelwch a diogelu'r amgylchedd; a
- swyddogion neu aelodau bwrdd yr Ardal Fenter Awyrofod sy'n cynnwys y Maes Awyr a Maes Awyr yr Awyrlu Brenhinol yn Sain Tathan, ond sy'n canolbwyntio'n bennaf ar Sain Tathan.

#### **Adolygu dogfennau:**

- strategaethau a dogfennau polisi allweddol a oedd wedi'u llunio wrth gaffael a oedd yn berthnasol i rôl y Maes Awyr;
- papurau'n gysylltiedig â thasglu Llywodraeth Cymru ar gyfer y Maes Awyr ac unrhyw ymgysylltiad arall sylweddol â'r Maes Awyr cyn ei brynu;
- sesiynau briffio'r Gweinidogion;
- yr achosion busnes ar gyfer y buddsoddiad a chanllawiau'r Trysorlys ynghylch arfarnu'r buddsoddiad;
- prisiadau proffesiynol ar gyfer y Maes Awyr, fel ased masnachol a hefyd fel ased cyhoeddus, a chynghor proffesiynol cysylltiedig;
- nodiadau a gohebiaeth am drafodaethau negodi Llywodraeth Cymru â TBI Holdings/ Abertis;
- adroddiadau a chynghor ynghylch diwydrwydd dyladwy yn gysylltiedig â chaffael, a materion dilynol yn gysylltiedig â Chymorth Gwladwriaethol;
- y cytundeb prynu a gwerthu â TBI Holdings, a alluogodd Abertis i ddod yn berchen ar y Maes Awyr;
- cytundeb rheoli Llywodraeth Cymru â CIAL a dogfennau llywodraethu eraill ffurfiol;
- cofnodion a phapurau cwmni daliannol Llywodraeth Cymru (Holdco), sy'n cynnwys adroddiadau rheoli gan Faes Awyr Caerdydd a gohebiaeth ag aelodau bwrdd ac uwch reolwyr CIAL;
- cyfrifon rheoli CIAL a data arall a ddarparwyd i Holdco;
- cynlluniau busnes CIAL a gohebiaeth yn gysylltiedig â Holdco;
- gwybodaeth sydd wedi'i chyhoeddi am Faes Awyr Caerdydd, gan gynnwys cyfrifon blynyddol CIAL, ystadegau hedfan, datganiadau cyhoeddus gan Weinidogion, tystiolaeth ar gyfer ymholiadau gan y Senedd a Chynulliad Cymru, datganiadau i'r wasg a sylw yn y wasg; a
- dogfennau'n ymwneud â'r gwasanaethau i'r Maes Awyr sy'n derbyn cymhorthdal, gan gynnwys adroddiad a gyhoeddwyd i'r Gweinidog ar weithredu'r gwasanaeth a gwybodaeth am gontractau.



## Atodiad 2 – Cronoleg o ddigwyddiadau allweddol 2005-2015

Dyddiad	Digwyddiad
2005	Abertis yn caffael CIAL drwy gaffael ei gwmni daliannol, TBI.
2006	Maes Awyr Caerdydd yn cyhoeddi 'Uwchgynllun' sy'n rhagweld cynnydd mewn traffig gan gyrraedd hyd at 4.8 miliwn o deithwyr y flwyddyn erbyn 2015, a 7.8 miliwn yn 2030. Y Cynllun yn casglu na fydd y twf hwn yn cael rhyw lawer o effaith ar yr amgylchedd lleol, ond y bydd angen seilwaith ychwanegol (estyniad ar derfynfa, gatiâu ymadael newydd a maes parcio aml-lawr), a bydd angen gwella cysylltiadau trafndiaeth.
2007	Nifer y teithwyr yn cyrraedd uchafbwynt o 2.1 miliwn. Llywodraeth Cymru'n dechrau trafodaethau ar grant cyfalaf i wella seilwaith yn y Maes Awyr.
Hydref 2010	Llywodraeth Cymru'n cyflwyno hysbysiad ynghylch cymorth gwladwriaethol i'r Comisiwn Ewropeaidd, yn gofyn am ganiatâd i ddyfarnu grant cyfalaf i CIAL.
Mai 2011	Y Comisiwn Ewropeaidd yn cymeradwyo'r cynnig cymorth gwladwriaethol am grant cyfalaf posibl.
Mehefin 2011	Llywodraeth Cymru'n penderfynu peidio dyfarnu grant cyfalaf i CIAL gan nad yw perchnogion y Maes Awyr yn barod i ymrwymo i'w cyfran hwy o gost y prosiect yn unol â'r raddfa amser a ragwelwyd yn yr hysbysiad ynghylch cymorth gwladwriaethol.
Gorffennaf 2011	Y Prif Weinidog yn cwrdd â Phrif Weithredwr Abertis Airports i drafod pryderon ynghylch perfformiad y Maes Awyr. Yn dilyn y cyfarfod, swyddogion Llywodraeth Cymru'n gwneud ymholiadau anffurfiol er mwyn gweld a yw Abertis yn agored i gynigion i werthu'r Maes Awyr. Nodir yn nogfennau Llywodraeth Cymru fod Abertis, bryd hynny, wedi dweud nad oedd ganddo ddiddordeb mewn gwaredu ei asedau, ond y byddai'n derbyn £200 miliwn. Teimlai'r swyddogion fod y pris dan sylw mor afrealistig o uchel fel ei fod yn gyfystyr â gwrthod cynnig Llywodraeth Cymru'n llwyr.
Tachwedd 2011	BMIBaby yn rhoi'r gorau i'w weithrediadau yng Nghaerdydd, gan achosi gostyngiadau pellach yn nifer y teithwyr.
Mai 2012	Y Prif Weinidog yn sefydlu tasglu Maes Awyr Caerdydd i wella perthnasoedd gwaith a dod â rhanddeiliaid ynghyd i gynorthwyo i ddatblygu'r Maes Awyr.
Medi 2012	Abertis yn mynegi parodrwydd i werthu'r Maes Awyr ac yn gofyn a yw Llywodraeth Cymru yn barod i wneud cynnig. Y swyddogion yn paratoi achos busnes amlinellol strategol ar gyfer prynu'r Maes Awyr.



Dyddiad	Digwyddiad
Hydref 2012	Llywodraeth Cymru'n anfon llythyr i Abertis yn gwneud cynnig dangosol, agoriadol o £35 miliwn, yn amodol ar ddiwydrwydd dyladwy.
Tachwedd 2012	<p>Abertis yn gwrthod y cynnig ond yn dweud y byddai'n ystyried cynnig o £56 miliwn i £58 miliwn, ac mai ar ben isaf prisiad Abertis ei hun o'r Maes Awyr yr oedd yr ystod honno.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n gofyn am gael symud ymlaen at gam diwydrwydd dyladwy manwl. Ar ôl hynny, cytunir ar bris terfynol.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n comisiynu prisiad arbenigol amodol ar gyfer y Maes Awyr gan KPMG yn seiliedig ar amcanestyniadau Abertis ac 11.5 y cant i 12.5 y cant o gost cyfalaf.</p>
Rhagfyr 2012	<p>Abertis a Llywodraeth Cymru'n llofnodi llythyr proses sy'n nodi'r broses a'r amserlen ar gyfer trefniadau i negodi'n llwyddiannus, fydd yn arwain at gaffael y Maes Awyr.</p> <p>Adroddiad prisio dros dro yn awgrymu ystod brisio o £25 miliwn i £35 miliwn yn seiliedig ar 11.5 y cant i 12.5 y cant o gost cyfalaf, ond gyda phrisiad uwch yn bosibl o edrych yn fwy cadarnhaol ar berfformiad yn y dyfodol.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n gwneud cynnig anymrwymol o 'hyd at £55 miliwn' am y Maes Awyr, yn amodol ar ddiwydrwydd dyladwy.</p> <p>Y Prif Weinidog yn cyhoeddi'r bwriad i brynu'r Maes Awyr i'r Cynulliad Cenedlaethol.</p>
Ionawr 2013	Contractwyr allanol yn cyflawni gwaith i sicrhau diwydrwydd dyladwy, wedi'i gydgyssylltu gan dîm prosiect yn Llywodraeth Cymru wedi'i staffio gan swyddogion.
Chwefror 2013	<p>Gwaith diwydrwydd dyladwy'n parhau ac yn dod i ben.</p> <p>KPMG yn diweddarau ei brisiad arbenigol yn seiliedig ar ganlyniad y gwaith diwydrwydd dyladwy, ac yn newid ei ystod brisio ddangosol o £25 miliwn i £35 miliwn, i £20 miliwn i £30 miliwn. Mae hyn yn seiliedig ar gost cyfalaf o 12 i 14 y cant, ac ar hepgor incwm marchnata o gytundeb masnachol rhwng Llywodraeth Cymru a CIAL.</p> <p>Y tîm prosiect yn cwrdd â'r Ysgrifennydd Parhaol i drafod canlyniadau'r gwaith ar ddiwydrwydd dyladwy a'r prisiad a'r dull o negodi. Y swyddogion yn teimlo bod prisiad KPMG yn rhy isel gan fod cost cyfalaf yn rhy uchel, a chan nad yw'n cynnwys ystyriaeth o effaith incwm marchnata.</p>

Dyddiad	Digwyddiad
Mawrth 2013	<p>Llywodraeth Cymru'n cyflwyno cynnig diwygiedig o £41 miliwn i Abertis, a wrthodir.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n comisiynu gwaith prisio pellach gan Arup, sy'n cynnwys buddiannau ehangach, ac yn cael prisiad o £472 miliwn ar gyfer y Maes Awyr fel ased cyhoeddus. Ar ôl adolygu prisiad masnachol KPMG a chynghor cysylltiedig, Arup yn awgrymu terfyn uchaf o £55.3 miliwn ar gyfer y gwerth, yn seiliedig ar 12 y cant o gost cyfalaf a chan gynnwys yr holl incwm marchnata, a chymhareb budd-cost o 8.6 i gyd-fynd â'r prisiad ased cyhoeddus.</p> <p>Llywodraeth Cymru yn cyflwyno cynnig diwygiedig o £52.0 miliwn i Abertis, a dderbynnir.</p> <p>Yr holl waith ar ddiwydrwydd dyladwy a'r cytundeb prynu a gwerthu wedi'i gwblhau ar 27 Mawrth. Llywodraeth Cymru'n talu £52.0 miliwn i Abertis am holl gyfranddaliadau CIAL ac i drosi benthyciad yn ecwiti. Llywodraeth Cymru'n darparu £3.3 miliwn o gyfalaf gweithio i CIAL mewn camau, ac yn trosi hyn yn gyfalaf cyfranddaliadau, gan gynyddu cyfanswm cost y buddsoddiad i £55.3 miliwn.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n sefydlu Holdco i reoli buddsoddiad yn CIAL, ac yn penodi tri gwas sifil fel cyfarwyddwyr.</p> <p>Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth yn penodi'r Arglwydd David Rowe-Beddoe i gadeirio bwrdd CIAL.</p> <p>Llywodraeth Cymru'n penodi Jon Horne yn Brif Weithredwr CIAL.</p>
Ebrill 2013	Pedwar aelod anweithredol yn cael eu penodi i fwrdd CIAL.
Mehefin 2013	CIAL yn cyflwyno ei gynllun busnes cyntaf ar ôl caffael, a wrthodir gan Holdco. Cymeradwyir cynllun diwygiedig gan Holdco ym mis Medi 2013.
Mehefin 2013	Agor gosodiadau celf ac aml-gyfrwng newydd yn rhan o'r cytundeb marchnata newydd rhwng Llywodraeth Cymru a CIAL.
Awst 2013	Lansio gwasanaeth bws cyflym T9 i Faes Awyr Caerdydd ar 1 Awst, gyda chymhorthdal gan Lywodraeth Cymru, gan gysylltu canol dinas Caerdydd â'r Maes Awyr.
Tachwedd 2013	Llywodraeth Cymru'n cytuno ar gyfleuster benthycia masnachol gwerth £10 miliwn i CIAL, yn bennaf er mwyn ariannu rhaglen graddfa fawr o wariant cyfalaf i wella'r derfynfa a gwella mynediad at adeilad y derfynfa.
Rhagfyr 2013	CIAL yn sicrhau gwasanaethau Cityjet i Baris, Glasgow a Jersey wedi i Flybe dynnu ei wasanaethau'n ôl.

Dyddiad	Digwyddiad
Ebrill 2014	Holdco yn cymeradwyo cynllun busnes CIAL ar gyfer 2014-15.
Tachwedd 2014	Llywodraeth Cymru'n cymeradwyo cyfleuster benthyca masnachol o £13 miliwn i ariannu cymhellion i ddatblygu llwybrau teithio awyr yn gyffredinol.
Mawrth 2015	CIAL yn llofnodi cytundeb 10 mlynedd â Flybe i leoli dwy awyren yng Nghaerdydd a gweithredu gwasanaethau i ddeg cyrchfan o leiaf. Disgwylir i'r cytundeb arwain at gynnydd net sylweddol yn nifer y teithwyr erbyn diwedd y cyfnod o 10 mlynedd.
Ebrill 2015	Holdco yn cymeradwyo cynllun busnes CIAL ar gyfer 2015-16.

# Atodiad 3 – Y Model Busnes Pum Achos

Mae Trysorlys EM, Llywodraeth Cymru a'r Adran Iechyd wedi datblygu'r Model Busnes Pum Achos i greu fframwaith ar gyfer datblygu achosion busnes cadarn sy'n cyflawni'r gofynion ar gyfer arfarnu a gwerthuso prosiectau yng nghanllawiau'r Trysorlys.

Dyma elfennau hanfodol y model – y pum achos:

## Yr achos strategol

Yn sefydlu'r sail resymegol ar gyfer y cynnig ac yn cyflwyno'r achos o blaid newid ar lefel strategol.

## Yr achos economaidd

Yn dangos sut mae cynnig ar gyfer gwariant yn sicrhau'r gwerth mwyaf i'r cyhoedd. Yn rhan o hyn, yn asesu costau a budd economaidd y cynnig i gymdeithas yn ei chyfanrwydd.

## Yr achos masnachol

Yn cynnal gwerthusiad er mwyn canfod a yw'r cynnig yn fasnachol hyfyw.

## Yr achos ariannol

Yn arfarnu fforddiadwyedd a ffynonellau cyllid dros oes y cynllun.

## Yr achos rheoli

Yn asesu a ellir cyflawni'r cynnig, ac yn nodi cyfrifoldebau rheoli a'r trefniadau ar gyfer llywodraethu ac adrodd.

Mae'r Model yn awgrymu defnyddio tri phrif gam i ddatblygu'r achos busnes:

- a **Llunio achos amlinellol strategol:** Cam cwmpasu cychwynnol er mwyn cadarnhau cyd-destun strategol y buddsoddiad, gwneud achos cadarn dros newid, a rhoi syniad cynnar i randdeiliaid a chwsmeriaid o'r hyn a gynigir fel ffordd ymlaen. Yn yr achos strategol amlinellol, dylid nodi amcanion buddsoddi, y budd a'r risg yn gysylltiedig â'r buddsoddiad dan sylw, unrhyw gyfyngiadau a dibyniaeth a allai ddylanwadu ar ddewisiadau buddsoddi'r Llywodraeth, a'r ffactorau llwyddo hollbwysig y mae'n rhaid i'r buddsoddiad eu cyflawni. Nid yw'r opsiwn a ffafrir wedi'i ddewis ar hyn o bryd, ond dylid cyflwyno rhestr fer o opsiynau dichonadwy ar ôl ystyried amrywiaeth eang o opsiynau posibl ar gyfer cyflawni'r buddsoddiad.
- b **Llunio'r achos busnes amlinellol:** Yn y cam cynllunio manwl hwn, dylai'r tîm prosiect gynnal arfarniadau economaidd manwl o'r opsiynau ar y rhestr fer er mwyn canfod yr opsiwn sy'n cynnig y gwerth gorau am arian. Dylid cynnal asesiad trwyadl o'r buddiannau a'r risgiau ac argymhell opsiwn a ffafrir. Mae'r achos busnes amlinellol yn ystyried dichonoldeb masnachol a fforddiadwyedd yr opsiwn a ffafrir, ac yn amlinellu sut y gellir ei gaffael (os yw'n briodol) a'i reoli.
- c **Llunio'r achos busnes llawn:** Yn y cam olaf hwn, pennir y llwybr caffael a'r trefniadau rheoli'n derfynol, ac ailystyriar camau blaenorol er mwyn cadarnhau dilysrwydd penderfyniadau, gan addasu fel bo'n briodol.

# Atodiad 4 – Diwydrwydd dyladwy, prisiadau a gwasanaethau proffesiynol eraill

Comisiynodd Llywodraeth Cymru 12 o ddarnau gwaith allweddol gan gynghorwyr proffesiynol yn sail ar gyfer ei phenderfyniad i brynu'r Maes Awyr. Gwaith diwydrwydd dyladwy ffurfiol oedd y rhan fwyaf o'r rhain, ond yr oedd prisiadau arbenigol a chyngor arall yn eu plith, gan gynnwys paratoi cynllun busnes caffael.

## Diwydrwydd dyladwy

### Diwydrwydd dyladwy ariannol (KPMG)

Adolygiad o ddata ariannol, polisïau cyfrifyddu, ysgogiadau perfformiad masnachu cyfredol a'r gorffennol, asedau a rhwymedigaethau (yn enwedig pensiynau) cywirdeb cyllidebau'r gorffennol ac effaith gwahanu oddi wrth grŵp TBI (sydd ei hun yn is-gwmni i grŵp Abertis). Roedd y gwaith yn cynnwys profi'r cyfrifon rheoli a gyflwynwyd gan berchnogion y Maes Awyr ar gyfer y broses diwydrwydd dyladwy.

### Arfarniad technegol a masnachol (York Aviation)

Dadansoddiad manwl o sefyllfa Maes Awyr Caerdydd yn y farchnad, nifer y teithwyr a'r llwybrau awyr, incwm, gwariant gweithredu a gwariant cyfalaf.

Rhagolygon o'r traffig yn seiliedig ar bedair senario, yn amrywio rhwng gwneud dim a newidyn twf uchel gyda chwmni hedfan cost isel mawr yn rhoi hwb i nifer y teithwyr.

### Diwydrwydd dyladwy cyfreithiol (Eversheds)

Dadansoddiad o'r risgiau cyfreithiol yn seiliedig ar adolygiad o gontractau, teitlau eiddo, trwyddedau a dogfennau eraill cyfreithiol.

### Diwydrwydd dyladwy amgylcheddol (Hyder)

Dadansoddiad o'r risgiau amgylcheddol yn seiliedig ar adolygiad o ddogfennau ac ymweliad byr â'r safle (heb gynnwys profion manwl). Yn cynnwys adolygiad cynhwysfawr o bolisïau a gweithdrefnau amgylcheddol a throsolwg o gyflwr asedau.

### Adolygiad Yswiriant (Marsh)

Adolygiad o hawliadau, polisïau a gofynion tebygol yn y dyfodol.

## Prisio

### Prisiad interim (KPMG)

Prisio'r Maes Awyr fel busnes masnachol ar sail (a) enillion yn y gorffennol, a (b) llif arian a ddisgwylir yn y dyfodol drwy ddefnyddio amcanestyniadau Abertis ar gyfer twf y Maes Awyr. Paratowyd cyfres o brisiadau interim wedi'u diweddarau yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy.

### Cyfrifo gwerthoedd masnachol posibl (KPMG)

Ym mis Mawrth 2013, comisiynwyd KPMG i ddarparu nodyn cyngor i Lywodraeth Cymru'n amlinellu gwerthoedd masnachol posibl i'r Maes Awyr. Byddai'r cyngor yn seiliedig ar ragdybiaethau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru, ar gyfer pedair senario wahanol o ran twf, ac ar gost cyfalaf amrywiol.

## Nodyn technegol ar y prisiad (Arup)

Adolygiad o brisiad KPMG a phennu gwerth i'r sector cyhoeddus, yn seiliedig ar ganllawiau'r Trysorlys, a oedd yn cynnwys buddiannau ehangach i'r cyhoedd. Asesiad o derfyn uchaf priodol ar gyfer y gwerth yn seiliedig ar ddulliau arfarnu buddsoddiadau masnachol a'r sector preifat.

## Cyngor arall

### Cynllun busnes caffael (KPMG)

Comisiynwyd KPMG gan Lywodraeth Cymru i greu cynllun busnes ar gyfer y Maes Awyr yn seiliedig ar ganlyniadau'r gwaith diwydrwydd dyladwy a rhagolygon a baratowyd gan York Aviation, gan ddod ag elfennau eraill o'r cyngor proffesiynol ynghyd fel bo'n briodol.

### Cyngor ynghylch y cyd-destun rhanbarthol strategol (M&G Barry)

Adolygiad o sefyllfa'r Maes Awyr yn y farchnad a'i berfformiad diweddar. Asesiad o effaith economaidd y Maes Awyr, ei gyfraniad posibl tuag at bolisiâu a mentrau Llywodraeth Cymru, a pholisiâu a mentrau ehangach Llywodraeth y DU, a chyfleoedd i wella cysylltiadau seilwaith a thrafnidiaeth.

### Arfarniad cynaliadwyedd (Arup)

Crynodeb lefel uchel o: agenda'r polisi datblygu cynaliadwy yng Nghymru; y cyfraniad cyffredinol y gall meysydd awyr ei wneud tuag at yr agenda datblygu cynaliadwy; ac asesiad o effaith bosibl Maes Awyr Caerdydd drwy ddefnyddio meini prawf Canllawiau Cynllunio ac Arfarnu Trafnidiaeth Cymru, ac yng nghyd-destun y cynlluniau ar gyfer twf a nodwyd yn y cynllun busnes caffael.

### Cynllun gwahanu a throsglwyddo (AIE LLP)

Cyngor ar sut i reoli'r risgiau byrdymor sy'n deillio o drosglwyddo CIAL o berchnogaeth Abertis i berchnogaeth Llywodraeth Cymru, a sut i ddarparu gwasanaethau newydd yn lle'r rhai a ddarparwyd yn flaenorol gan y TBI Group. Yn cynnwys cynllun amlinellol ar gyfer y 100 diwrnod cyntaf wedi i Lywodraeth Cymru berchnogi'r Maes Awyr.





Wales Audit Office

24 Cathedral Road

Cardiff CF11 9LJ

Tel: 029 2032 0500

Fax: 029 2032 0600

Textphone: 029 2032 0660

E-mail: [info@audit.wales](mailto:info@audit.wales)

Website: [www.audit.wales](http://www.audit.wales)

Swyddfa Archwilio Cymru

24 Heol y Gadeirlan

Caerdydd CF11 9LJ

Ffôn: 029 2032 0500

Ffacs: 029 2032 0600

Ffôn Testun: 029 2032 0660

E-bost: [post@archwilio.cymru](mailto:post@archwilio.cymru)

Gwefan: [www.archwilio.cymru](http://www.archwilio.cymru)