

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**Llywodraeth Cymru yn caffael
a phrynu Maes Awyr Caerdydd**

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygrych, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 0300 200 6565

E-bost: SeneddArchwilio@cynulliad.cymru

Twitter: [@SeneddArchwilio](https://twitter.com/SeneddArchwilio)

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2016

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Llywodraeth Cymru yn caffael
a phrynu Maes Awyr Caerdydd

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Rôl y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yw sicrhau bod gwaith craffu cywir a thrylwyr yn cael ei wneud ar wariant Llywodraeth Cymru. Nodir swyddogaethau penodol y Pwyllgor yn Rheol Sefydlog 18. Bydd y Pwyllgor yn ystyried adroddiadau gan Archwilydd Cyffredinol Cymru ar gyfrifon Llywodraeth Cymru a chyrrff cyhoeddus eraill, ac ar ba mor ddarbodus, effeithlon ac effeithiol y caiff adnoddau eu defnyddio wrth gyflawni swyddogaethau cyhoeddus.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Darren Millar (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin Clwyd



Mohammad Asghar
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Jocelyn Davies
Plaid Cymru
Dwyrain De Cymru



Mike Hedges
Llafur Cymru
Dwyrain Abertawe



Sandy Mewies
Llafur Cymru
Delyn



Julie Morgan
Llafur Cymru
Gogledd Caerdydd



Jenny Rathbone
Llafur Cymru
Canol Caerdydd



Aled Roberts
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Gogledd Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd.....	5
Argymhellion.....	6
1. Cyflwyniad	8
2. Yr hanes yn arwain at y caffael	9
3. Rhesymeg Strategol dros gaffael y Maes Awyr.....	15
4. Y Broses Brisio a Chaffael.....	20
5. Trefniadau llywodraethu ar ôl caffael	26
6. Cynnydd masnachol	37
7. Datblygiadau ehangach a gwireddu buddiannau	47
Tystion	54

Rhagair y Cadeirydd

Yn dilyn cyhoeddiad Llywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2012 ei bod yn bwriadu prynu Maes Awyr Caerdydd, codwyd pryderon gennym ynghylch gwerth am arian y pryniant i'r trethdalwr. Gwnaethom holi hefyd a fyddai perchnogaeth gyhoeddus yn gwella perfformiad y maes awyr ac yn diogelu ased cenedlaethol pwysig gan ddod â manteision economaidd ehangach i Gymru. Ysgogodd ein pryderon Archwilydd Cyffredinol Cymru i archwilio penderfyniad Llywodraeth Cymru i Gaffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd gan gyhoeddi ei ganfyddiadau yn 2016.

Daeth ein hymchwiliad i'r casgliad fod gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir ar gyfer prynu'r maes awyr o gofio ei fod yn dirywio a bod y rhagolygon ar gyfer newid y sefyllfa o dan y perchnogion blaenorol yn llwm. Rydym hefyd yn cydnabod pwysigrwydd cael maes awyr rhyngwladol ei hun i Gymru a'r manteision ehangach sy'n deillio o hyn i Gymru. Mae'r dystiolaeth a gafodd y Pwyllgor yn tynnu sylw at y ffaith bod Llywodraeth Cymru wedi ystyried amrywiaeth o brisiadau asedau masnachol a chyhoeddus ac rydym wedi dod i'r casgliad bod modd cyfiawnhau pris prynu'r maes awyr.

Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor wedi canfod nad yw perfformiad y maes awyr, er yn gwella, yn bodloni'r disgwyliadau o hyd ac mae hwn yn faes y bydd angen ei fonitro er mwyn sicrhau bod twf yn cael ei gynnal. Rydym yn credu bod cyfleoedd ar gael i wella perfformiad y maes awyr yn y dyfodol ac y gallai datganoli'r Doll Teithwyr Awyr gynorthwyo i wireddu'r rhain.

Mae ein hadroddiad yn dod i'r casgliad bod trefniadau llywodraethu Llywodraeth Cymru ar gyfer rheoli ei buddsoddiad yn y maes awyr yn gadarn, ond y gellid gwella trefniadau'r bwrdd.

Cymeradwyaf yr adroddiad hwn i chi.

Darren Millar AC
Cadeirydd

Argymhellion

Argymhelliad 1. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn adolygu'r busnesau y mae wedi eu dynodi fel cwmnïau angori a chwmnïau sy'n bwysig yn rhanbarthol yn rheolaidd. (Tudalen 14)

Argymhelliad 2. Rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ystyried ymgysylltu â Transport Scotland i ddeall yr ymagwedd wahanol y mae wedi ei chymryd tuag at aelodaeth ei gwmni daliannol, sut mae gwrthdaro rhwng buddiannau yn cael ei reoli o fewn model yr Alban ac ystyried rhinweddau dull gweithredu o'r fath ochr yn ochr â'r gwaith sy'n cael ei wneud ar hyn o bryd i ystyried cyfansoddiad byrddau'r Cwmni Cyfyngedig a Holdco. (Tudalen 35)

Argymhelliad 3. Rydym yn argymell bod Holdco yn annog Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig i ystyried ehangu ei Aelodaeth i gynnwys profiad ehangach ym maes hedfan a/neu gwmnïau hedfan. (Tudalen 35)

Argymhelliad 4. Gyda golwg ar gyfansoddiad Bwrdd Holdco rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ystyried ymestyn ei aelodaeth i gynnwys gwas sifil o'r tu allan i'r Gyfarwyddiaeth sy'n gyfrifol am yr economi, sgiliau a chyfoeth naturiol i leihau'r potensial o wrthdaro rhwng buddiannau. (Tudalen 35)

Argymhelliad 5. Rydym yn cymeradwyo'r argymhelliad yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol ac o'r blaen gan Wasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru y dylai Holdco benodi aelod o'r bwrdd o'r tu allan i Lywodraeth Cymru sydd â phrofiad busnes priodol. (Tudalen 36)

Argymhelliad 6. Rydym yn cydnabod ansicrwydd cynllunio busnes yn y tymor hirach ac y gallai Holdco ddymuno cymeradwyo camau gweithredu yn ffurfiol ar ragolwg dwy flynedd. Fodd bynnag, rydym yn argymell y dylai Holdco hefyd ofyn am ragamcaniadau ariannol tymor canolig a thymor hir fel rhan o'i adolygiad o gynlluniau busnes y maes awyr. (Tudalen 46)

Argymhelliad 7. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod diweddariad yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru ar ôl cwblhau'r adolygiad iechyd ariannol ac a yw hyn wedi arwain at unrhyw newid o ran y benthyciadau masnachol, a bod y Pwyllgor yn cael gwybod y

diweddaraf am unrhyw gyllid benthyciadau ychwanegol sy'n cael ei gytuno. (Tudalen 46)

Argymhelliad 8. Er mwyn mesur y manteision i Gymru a ddaw yn sgil teithwyr sy'n dod drwy'r maes awyr, rydym yn argymell bod y Cwmni Cyfyngedig a Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'i gilydd i gasglu'r data hwn. (Tudalen 52)

Argymhelliad 9. O ystyried ein sylwadau ynghylch arwyddion o ran gwasanaeth bws gwennol y maes awyr, mae'r Pwyllgor yn argymell bod y Cwmni Cyfyngedig yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru er mwyn sicrhau bod arwyddion yn cael eu gwella gydag ystyriaeth benodol i'w gwneud yn fwy addas i deithwyr tramor. (Tudalen 52)

Argymhelliad 10. O ran trafodaethau rhwng Maes Awyr Caerdydd a Threnau Arriva Cymru i wella cysylltiadau rheilffordd â'r maes awyr, rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'r ddau barti i annog deialog er mwyn gwella'r cysylltiadau rheilffordd â'r maes awyr. (Tudalen 53)

1. Cyflwyniad

1. Cyhoeddodd yr Archwilydd Cyffredinol ei adroddiad dan y teitl 'Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd' ar 27 Ionawr 2016.¹
2. Cytunodd y Pwyllgor i gynnal ymchwiliad i ganfyddiadau adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, a bu'n archwilio'n benodol rôl Llywodraeth Cymru yn y broses gaffael, y trefniadau llywodraethu ar ôl caffael, cynnydd masnachol a datblygiadau ehangach a gwireddu manteision y gall caffael eu cynnig i economi Cymru.
3. Cynhaliodd y Pwyllgor sesiynau tystiolaeth lafar gyda nifer o dystion, gan gynnwys Maes Awyr Caerdydd, arbenigwyr awyrennau a chludiant, Transport Scotland, Maes Awyr Glasgow Prestwick, Llywodraeth Cymru a Chwmni Holdco Llywodraeth Cymru. Bu Cadeirydd y Pwyllgor hefyd ar ymweliad â Maes Awyr Caerdydd fel rhan o'r ymchwiliad.
4. Mae'r adroddiad yn manylu ar gasgliadau ac argymhellion y Pwyllgor yn seiliedig ar y dystiolaeth a gafwyd yn ystod ei ymchwiliad. Hoffai'r Pwyllgor ddiolch i bawb a gyfrannodd.

¹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016

2. Yr hanes yn arwain at y caffael

5. Nodir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod perfformiad Cardiff International Airport Limited (y Cwmni Cyfyngedig) wedi gostwng yn sydyn o 2007 ymlaen, yn dilyn cyfnod o dwf cyson cyn hynny. Cwmpodd nifer y teithwyr o uchafbwynt o 2.1 miliwn yn 2007 i ychydig dros filiwn yn 2012, gan golli nifer o gludwyr cost isel a gyda'r maes awyr yn wynebu cystadleuaeth gref gan faes awyr Bryste. Cafodd y dirywiad effaith andwyol ar drosiant y maes awyr a'i elw sylfaenol.²

6. Cadarnhaodd Rheolwr Gyfarwyddwr a Phrif Swyddog Gweithredol Maes Awyr Caerdydd, Ms Debra Barber, a ymunodd â'r Maes Awyr ym mis Mai 2012 fel Cyfarwyddwr Gweithrediadau bryd hynny:

“It’s fair to say that the airport was struggling at that time. We’d had a number of years of declining passenger numbers. We’d also had a number of years of limited capital investment in infrastructure. I think, also, we had a sort of poor perception of the airport amongst a lot of our passengers and also airline partners.”³

Maint ymyrraeth Llywodraeth Cymru cyn caffael

7. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn disgrifio ymgysylltiad Llywodraeth Cymru â rheolwyr y maes awyr a'r cymorth ymarferol a ddarparodd yn y blynyddoedd yn arwain at gaffael yn 2013. Cyllidodd Llywodraeth Cymru gronfa datblygu llwybrau i sefydlu llwybrau newydd rhwng 2006 a 2010, a gwnaeth gais i'r Comisiwn Ewropeaidd am gymeradwyaeth y wladwriaeth ar gyfer grant cyfalaf i gyllido'n rhannol welliannau mawr i isadeiledd y maes awyr. Fodd bynnag, bu'r cynnydd gyda datblygu llwybrau yn siomedig, ar y cyfan, gyda dim ond £336,000 o'r gyllideb £4 miliwn ar gyfer y gronfa yn cael ei wario, ac ni wnaeth y grant cyfalaf ddwyn ffrwyth.⁴ Gweithiodd Llywodraeth Cymru hefyd gyda'r maes awyr ar hybu twristiaeth a marchnata, ac yn

² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 1.8 a Ffigur 4

³ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Cofnod y Trafodion, paragraff 10, 2 Chwefror 2016

⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 10

2012 sefydlwyd tasglu i ddod â rhanddeiliaid allweddol at ei gilydd i drafod datblygiad y maes awyr.⁵

8. Mynegodd y Cwmni Cyfyngedig bryder fod y gronfa datblygu llwybrau wedi cael ei chyflwyno ychydig cyn i newid mewn rheoliadau cymorth gwladol ddod i rym. Ym marn y Cwmni Cyfyngedig, roedd gweinyddiaethau datganoledig yr Alban a Gogledd Iwerddon wedi cyflwyno eu cronfeydd yn gynharach, ac felly wedi elwa i raddau helaethach ar drefn fwy hyblyg cymorth y wladwriaeth cyn y newid yn y rheoliadau.

9. Awgrymodd Ms Barber mai'r broblem yn flaenorol oedd parodrwydd Abertis i roi arian cyfatebol tuag at rai o'r cyfleoedd a gynigiwyd, gan nad oedd unrhyw awydd i wneud hynny.⁶

10. Archwiliodd y Pwyllgor y rhesymau dros y galw isel am gyllid datblygu llwybrau Llywodraeth Cymru rhwng 2006 a 2010. Eglurodd Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol Llywodraeth Cymru ar Grŵp yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol, Mr James Price, mai'r rheswm am y diffyg galw am yr arian oedd cyfuniad o reolau cymorth gwladwriaethol, amharodrwydd y Cwmni Cyfyngedig i dorri taliadau glanio i lefel gystadleuol a'r amodau economaidd heriol, a oedd yn gwneud datblygu llwybrau'n llai deniadol.⁷ Cyfeiriodd Mr Price at enghraifft benodol lle'r oedd Llywodraeth Cymru wedi nodi cwmni hedfan a oedd yn barod i hedfan o Gaerdydd ond nad oedd y perchnogion yn barod i ganiatáu i'r Cwmni Cyfyngedig leihau ei daliadau i lefel gystadleuol, er bod y rheolwyr lleol a Llywodraeth Cymru yn meddwl y byddai'r cyfle'n broffidiol.⁸

11. O ran sicrhau cyllid grant cyfalaf, gofynnem i Mr Price pam ei fod wedi cymryd cyhyd i gael cymeradwyaeth cymorth gwladwriaethol gan y Comisiwn Ewropeaidd pan oedd cyflymder yn amlwg yn bwysig i ddwyn buddsoddiad ymlaen. Esboniodd Mr Price fod y broses ar gyfer cael cymeradwyaeth cymorth gwladwriaethol ar gyfer cynlluniau newydd yn cymryd amser hir, gan fod gofyn cyflwyno tystiolaeth

⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 11

⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 249, 2 Chwefror 2016

⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 17, 11 Chwefror 2016

⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 15, 11 Chwefror 2016

sylweddol drwy Lywodraeth y Deyrnas Unedig a phrofi'r dystiolaeth honno.⁹

12. Gofynnodd yr aelodau i Lywodraeth Cymru pam nad oedd y maes awyr wedi cael ei nodi fel cwmni angori o ystyried barn Llywodraeth Cymru fod y maes awyr yn un o bwys strategol.

13. Cydnabu Mr Price y gallai fod wedi bod yn ddefnyddiol dynodi Maes Awyr Caerdydd yn gwmni angori ond pwysleisiodd fod y rhaglen cwmnïau angori yn ei dyddiau cynnar a bod Maes Awyr Caerdydd yn annhebygol o fod yn gymwys oherwydd ei faint. Fodd bynnag, ychwanegodd y dylid fod wedi ystyried y maes awyr fel cwmni o bwysigrwydd rhanbarthol.¹⁰

14. Yn ogystal, dywedodd Mr Price wrth y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru yn gwneud 'llawer iawn' i ymgysylltu â rheolwyr lleol yn y maes awyr:

"I think that period, probably from about 2007 all the way through to when the taskforce started, was characterised by an increasing lack of wish to engage on behalf of the local management team."¹¹

15. Cadarnhaodd Mr Price ei bod yn amlwg mor gynnar â 2008 nad oedd gan Abertis ddiddordeb yn y maes awyr ac roedd Llywodraeth Cymru wedi dod i'r casgliad hwnnw erbyn 2010 neu 2011.¹² Ychwanegodd nad oedd yn credu y gellid fod wedi gwneud unrhyw beth arall a fyddai wedi gwneud unrhyw wahaniaeth.¹³

16. Ategwyd y teimlad hwn gan Mr Cain, sy'n Arbenigwr ar Awyrennau, a ddywedodd wrth y Pwyllgor:

"You can identify projects and build business cases if there's a willing partner. If there isn't a willing partner, I don't think there's a lot a Government can do, unless it owns an asset, to make people invest."¹⁴

⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 11 Chwefror 2016

¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 7, 2 Chwefror 2016

¹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 11 Chwefror 2016

¹² Cofnod y Trafodion, paragraff 76, 11 Chwefror 2016

¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 11 Chwefror 2016

¹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 324, 11 Chwefror 2016

Dirywiad yn y perfformiad a risg o gau

17. Esboniodd Mr Price mai un o'r rhesymau pam roedd y maes awyr yn dirywio oedd amharodrwydd y perchnogion i weithredu trefn brisio gystadleuol¹⁵ a'u parodrwydd i dderbyn busnes craidd o filiwn o deithwyr y flwyddyn, a oedd, yn eu barn nhw, yn gynaliadwy gyda'r lefel gymharol uchel o daliadau awyrennol yng Nghaerdydd.

Gofynnodd yr Aelodau a oedd y dull gweithredu hwn yn gynaliadwy o ystyried y perygl y gallai nifer y teithwyr ostwng yn sylweddol is na miliwn. Cydnabu Mr Price fod hynny'n risg o ddifrif, a nododd fod hynny wedi bod yn un o bryderon tasglu Maes Awyr Caerdydd.¹⁶

18. Dywedwyd wrth y Pwyllgor fod y drefn o godi tâl a oedd ar waith gan faes awyr Caerdydd yn ddull anarferol i faes awyr yn y Deyrnas Unedig. Cydnabu Mr Price y gallai hynt meysydd awyr llai a oedd yn wynebu cystadleuwyr lleol mawr fod cynddrwg â Chaerdydd, ond roedd Caerdydd yn faes awyr arwyddocaol yn ei rinwedd ei hun, ac yn ei farn ef roedd yn tanberfformio, mewn perthynas â'i botensial.¹⁷

19. Wrth gynnig sylwadau pellach ar ddull masnachol y perchnogion blaenorol, pwysleisiodd Ms Barber fod y dull wedi bod yn wrthgynhyrchiol o ystyried eu pwyslais ar gynhyrchu refeniw, gan gynnwys cynyddu taliadau awyrennol, yn wahanol i feysydd awyr eraill a chodi tâl am brosesu bagiau.¹⁸

20. Fel modd o gymharu, myfyriodd yr Athro Stuart Cole, sy'n Arbenigwr ar Drafnidiaeth, ar ymagwedd maes awyr Bryste, a oedd wedi tyfu diolch i weithrediadau wedi eu trefnu, tra bod Caerdydd yn pwysu'n drwm ar hediadau siarter.¹⁹ Pwysleisiodd yr Athro Cole hefyd bwysigrwydd presenoldeb Easyjet ym Mryste, gan roi mantais gystadleuol iddo, a byddai'n rhaid i Gaerdydd gynnig disgownt sylweddol iawn o ran cyfres gyfan o daliadau, neu weithrediadau rhad ac am ddim, i gystadlu â Bryste.²⁰

21. Clywodd y Pwyllgor y bu sôn am gyfnod byr mewn trafodaethau bwrdd fod perygl i'r maes awyr gau o ystyried y dirywiad yn ei

¹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 39, 11 Chwefror 2016

¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 41, 11 Chwefror 2016

¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraffau 60 a 62, 11 Chwefror 2016

¹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 15, 2 Chwefror 2016

¹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 299, 11 Chwefror 2016

²⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 299, 11 Chwefror 2016

berfformiad, ond ni chymerwyd camau penodol i'w gau.²¹ Fodd bynnag, cydnabu Ms Barber fod yna deimlad yn lleol bod y perchnogion hefyd yn colli eu harchwaeth gyffredinol am y busnes.²² Eglurodd fod y maes awyr yn cael tua £600,000 ar gyfer gofyniad o £3 miliwn o raglen gyfalaf,²³ gan ychwanegu:

“One of the key things for me—I was the operations director at the time—was that we put together a capital programme of critical infrastructure that needed to be replaced and we actually got about a fifth of what we required, which just about enabled us to do the sort of stuff that we were required to do by regulation.”²⁴

22. Wrth roi tystiolaeth, myfyriodd Mr Chris Cain ar ei ymwybyddiaeth o fewn y diwydiant mai ychydig iawn o fuddsoddiad yn y maes awyr oedd dull Abertis. Esboniodd ei fod wedi ymweld â'r maes awyr gyda darpar fuddsoddwyr, cyn trafodaethau Llywodraeth Cymru, a gwnaed sylwadau nad oedd y maes awyr yn edrych ar ei orau, ac yn y cyflwr hwnnw nad oedd yn cyrraedd y safon y byddai rhywun yn ei ddisgwyl mewn maes awyr porth rhyngwladol.²⁵

23. Edrychodd y Pwyllgor ar effaith y posibilrwydd o gau'r maes awyr ar forâl staff ac a oedd teimlad cyffredinol bod cau yn bosibilrwydd pendant. Ymatebodd Ms Barber:

“Everybody could see that the infrastructure was being worn down, critical maintenance contracts were being left aside for a sort of fix-on-fail mentality. So, there was that general perception that things really needed to be lifted.”²⁶

24. Pwysleisiodd Mr Roger Lewis, a gymerodd yr awenau fel Cadeirydd Maes Awyr Caerdydd ym mis Tachwedd 2015, fod y maes awyr wedi bod yn nesu at bwynt tyngedfennol, pan gallai cau fod wedi bod yn bosibilrwydd yn ei farn ef.²⁷ Amlygodd Mr Lewis a Ms Barber anawsterau ailagor y maes awyr fel maes awyr masnachol pe bai wedi cau, gan nodi enghreifftiau o feysydd awyr eraill yn y Deyrnas Unedig a

²¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 13, 2 Chwefror 2016

²² Cofnod y Trafodion, paragraff 42, 2 Chwefror 2016

²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 64, 2 Chwefror 2016

²⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 44, 2 Chwefror 2016

²⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 304, 11 Chwefror 2016

²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 46, 2 Chwefror 2016

²⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 49, 2 Chwefror 2016

oedd wedi cau, fel Plymouth a Manston, neu Blackpool, a oedd wedi cau ac yna ailagor, ond fel maes awyr hedfan cyffredinol.²⁸

25. Roedd tystiolaeth gan Mr Cain yn atgyfnerthu'r enghreifftiau hyn ac amlygodd ymhellach anawsterau posibl ailagor ar ôl cau.²⁹

26. Wrth holi'r Athro Cole a oedd y maes awyr mewn perygl o gau, dywedodd nad oedd yn gwybod gan nad oedd llawer o ffactorau'n hysbys.³⁰ Dywedodd Mr Cain wrthym ei bod yn amhosibl dweud yn bendant a fyddai'r maes awyr wedi cau pe bai wedi parhau ym mherchnogaeth Abertis, ond nad oedd modd diystyru hynny, yn enwedig os nad oedd y perchnogion yn gallu gweld cyfle yn y tymor hir i wireddu eu buddsoddiad.³¹

Casgliadau ac argymhellion

Wrth ystyried graddau ymyrraeth Llywodraeth Cymru cyn caffael Maes Awyr Caerdydd, noda'r Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu'n rheolaidd â rheolwyr lleol yn y maes awyr ac wedi cynnig cymorth drwy'r gronfa datblygu llwybrau a chynnig grant cyfalaf posibl i wella isadeiledd y maes awyr. Gallai dynodi'r Cwmni Cyfyngedig fel cwmni angori, neu o bosibl fel cwmni o bwysigrwydd rhanbarthol, fod wedi rhoi cyfle i ganolbwyntio'n well ar y gwaith hwn.

Noda'r Pwyllgor fod y maes awyr yn amlwg yn dirywio yn ystod blynyddoedd olaf perchnogaeth Abertis. Mae'r dystiolaeth yn awgrymu'n gryf bod Abertis yn amharod i fuddsoddi yn y maes awyr ac y byddai ei strategaeth fasnachol yn debygol o arwain at ddirywiad pellach. Mae'n anodd dod i'r casgliad y byddai'r dirywiad hwn wedi arwain at gau'r maes awyr, ond rydym o'r farn y byddai wedi bod yn eithriadol o anodd ailagor y maes awyr ar gyfer hedfan masnachol pe bai wedi cau.

Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn adolygu'r busnesau y mae wedi eu dynodi fel cwmnïau angori a chwmnïau sy'n bwysig yn rhanbarthol yn rheolaidd.

²⁸ Cofnod y Trafodion, paragraffau 48, 51 – 52 a 62, 2 Chwefror 2016

²⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 364 – 369, 11 Chwefror 2016

³⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 299, 11 Chwefror 2016

³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 365, 11 Chwefror 2016

3. Rhesymeg Strategol dros gaffael y Maes Awyr

27. Mae canfyddiadau adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn amlinellu'r ffactorau a ddylanwadodd ar benderfyniad Llywodraeth Cymru i brynu'r maes awyr, ac yn manylu fod gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir ar gyfer prynu'r maes awyr.³² Roedd y maes awyr yn methu o dan ei berchnogaeth flaenorol a byddai perchenogaeth sector cyhoeddus yn rhoi'r sefydlogrwydd a'r ymrwymiad y byddai'r maes awyr ei angen er mwyn datblygu dros y tymor hwy.³³

28. Yng nghyd-destun dirywiad parhaus a phryderon ynghylch y posibilrwydd y byddai'r maes awyr yn cau, roedd Mr Lewis o'r farn fod penderfyniad Llywodraeth Cymru i brynu'r maes awyr yn gywir, gan nodi:

"I think the fundamental metric is it has to be a national asset for Wales and you can measure the importance of that national asset. There's no country in the world that doesn't have an airport as part of its capital city, and I think that is so important for us, by any measurement, that we maintain that position."³⁴

29. Esboniodd Mr Lewis fod y maes awyr yn ased gwerth ei adnewyddu am nifer o resymau, gan gynnwys ymrwymiad British Airways i gael canolfan cynnal a chadw (BAMC) ym Maes Awyr Caerdydd ar gyfer y dyfodol rhagweladwy.³⁵ Ychwanegodd Mr Lewis fod hyd at 1.1 miliwn o deithwyr yn mynd drwy'r maes awyr erbyn hyn, gyda rhagolygon o dwf yn y dyfodol a'r potensial i ddarpariaethau cludo nwyddau ddod drwy'r maes awyr. Wrth drafod ai prynu'r maes awyr oedd y penderfyniad cywir, dywedodd:

"...was this the right decision for Wales? Absolutely. Was it the right price? One will never know what was in the mind of the seller. Can we enhance the value of the enterprise going forward? Yes. Can we make sense of it? Yes. Will it be proved to be the right decision? It is the right decision today, dare I say.

³² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, tudalen 35

³³ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.7

³⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 30, 2 Chwefror 2016

³⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 55, 2 Chwefror 2016

It's absolutely the right decision today, because, if you look at the increase in passenger numbers, look at our growth going forward, you look at the quality of the asset now, you look at the relationship with British Airways, and the fact that British Airways are now committed to a further 20 years of the enterprise."³⁶

30. Nododd yr Aelodau bwysigrwydd presenoldeb BAMC ym Maes Awyr Caerdydd, gan holi Mr Price am effaith bosibl cau'r maes awyr ar y cyfleuster hwn. Wrth ymateb, amlinellodd Mr Price y cynnydd sylweddol mewn costau i BAMC pe bai wedi gorfod ymgymryd â gweithredu'r rhedfa, a allai fod wedi costio sawl miliwn o bunnoedd y flwyddyn.

"So, my guess would be that, fairly quickly, BAMC would run their plant down and leave if the airport wasn't there, because the costs of operating would simply go through the roof."³⁷

31. Cytunodd Mr Cain â'r farn hon, i'r graddau y byddai cau'r maes awyr yn codi costau gweithredu BAMC ac yn arwain at amheuaeth ynghylch hyfywedd tymor hir y cyfleuster.³⁸

32. Ym mis Medi 2012 paratôdd swyddogion Llywodraeth Cymru achos amlinellol strategol ar gyfer caffael, cyn i'r trafodaethau ddechrau. Cafodd yr achos busnes amlinellol (y cam canol pan fydd y dewisiadau'n cael eu rhoi ar restr fer) ei ymgorffori yn yr achos busnes llawn, a gafodd ei orffen ar ôl caffael ac a oedd yn cynnwys rhai bylchau.³⁹ Nododd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol rai ffyrdd y gallai'r gwaith o baratoi'r achos busnes fod wedi cael ei gryfhau, gan gynnwys amcanion buddsoddi mwy cynhwysfawr⁴⁰ ac ymgymryd â dadansoddiad sensitifrwydd pellach i dynnu sylw at effaith bosibl risgiau penodol.⁴¹

³⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 108, 2 Chwefror 2016

³⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 11 Chwefror 2016

³⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 363, 11 Chwefror 2016

³⁹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.6a

⁴⁰ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.11

⁴¹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.19

33. Nodir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol nad oedd yr achos busnes yn cynnwys unrhyw gyfeiriad at gyfraniad y Maes Awyr at yr economi ehangach, yn enwedig y potensial ar gyfer hyrwyddo buddsoddiad a thwristiaeth am i mewn, na'r manteision amgylcheddol posibl.⁴²

34. Mewn tystiolaeth, derbyniodd Mr Price y gallai achos busnes Llywodraeth Cymru fod wedi bod yn arbennig o ddefnyddiol pe bai wedi nodi'n gliriach amcanion buddsoddi Llywodraeth Cymru a'i hystyriaeth o ddewisiadau eraill, risgiau a buddiannau, gan ddatgan:

“The auditor general quite rightly said that the business case didn't fully set that out, but other documentation did. Ministers, the permanent secretary, I and the senior team were clearly aware all the way through of why we were doing it, but I would accept the criticism that that wasn't articulated as well as it should have been in the business case. But, I think, importantly, for the team that was doing this, to act as though they were doing it on a commercial basis was the right thing to do anyway, (a) to drive the best possible price; and (b) to ensure that we were compliant with state aid. But I take the point, and we've agreed with the auditor general that the initial business case, in terms of the public rationale for purchasing the airport, could have been clearer.”⁴³

35. Dywedir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi rhoi rhywfaint o ystyriaeth i ddewisiadau eraill ac eithrio prynu'r Maes Awyr yn ei gyfanrwydd - er enghraifft, fel menter ar y cyd ag Abertis neu drydydd parti, ond caffael oedd y dewis a ffafriwyd yn gryf oherwydd cyfyngiadau dewisiadau eraill ac o ystyried canlyniad yr ymdrechion blaenorol i ysgogi buddsoddiad gan Abertis.⁴⁴

36. Nodir yn Adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi cysylltu ag Abertis i drafod menter bosibl ar y cyd ym mis Gorffennaf 2012 ond fod Abertis wedi ymateb y byddai'n barod i

⁴² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.11

⁴³ Cofnod y Trafodion, paragraff 243, 11 Chwefror 2016

⁴⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.12 - 2.16

werthu'r maes awyr i Lywodraeth Cymru yn lle hynny.⁴⁵ Cydnabyddir yn yr adroddiad y byddai dod o hyd i drydydd parti ar gyfer menter ar y cyd wedi bod yn llawer mwy cymhleth, ansicr, ac wedi cymryd mwy o amser nag y byddai wedi digwydd drwy brynu'r Maes Awyr yn gyfan gwbl, 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.⁴⁶

37. Holodd yr aelodau i ba raddau y cynhaliwyd trafodaethau ag unrhyw drydydd parti posibl arall i sefydlu partneriaeth menter ar y cyd. Esboniodd Mr Price fod trafodaethau wedi cael eu cynnal ond bod y buddsoddwyr posibl yn dymuno gweithio o fewn amserlenni hirach na Llywodraeth Cymru, a oedd yn gweithio o fewn gofynion Abertis.⁴⁷

38. Cadarnhaodd tystiolaeth gan Mr Cain y byddai partneriaeth menter ar y cyd fel arfer yn cymryd mwy o amser na phryniant llwyr oherwydd byddai angen i'r partïon gytuno ar fenter ar y cyd. Esboniodd y byddai wedi cymryd 12 mis i gwblhau pryniant yn achos un buddsoddwr posibl y trefnodd iddo ymweld â Chaerdydd.⁴⁸

Casgliadau

Mae'r dystiolaeth a glywyd gan y Pwyllgor yn cyd-fynd â chanfyddiadau adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod gan Lywodraeth Cymru sail resymegol glir ar gyfer prynu'r maes awyr. Mae'n amlwg i ni fod y Maes Awyr yn dirywio ar y pryd a bod rhagolygon ar gyfer newid y sefyllfa dan berchnogaeth Abertis yn llwm. Roedd y perchnogion blaenorol yn dilyn strategaeth fasnachol a oedd yn canolbwyntio ar brisiau uchel a lleihau costau, a oedd yn amlwg yn aneffeithiol wrth geisio atal dirywiad y maes awyr, ac roedden nhw'n amharod i fuddsoddi'r symiau oedd eu hangen i ddatblygu'r maes awyr unman yn agos at ei lawn botensial. Yn y sefyllfa hon, roedd gan y Llywodraeth achos cyfreithlon i ymyrryd i helpu i sicrhau newid mewn perchnogaeth i gyflawni amcanion polisi a oedd yn cydnabod pwysigrwydd strategol y maes awyr i'r economi ehangach.

⁴⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.14

⁴⁶ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.15

⁴⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 165 a 167, 11 Chwefror 2016

⁴⁸ Cofnod y Trafodion, paragraffau 340 - 342, 11 Chwefror 2016

Rydym hefyd yn cydnabod pa mor bwysig yw hi i Gymru gael maes awyr rhyngwladol a'r manteision ehangach i Gymru sy'n deillio o hyn, gan gynnwys sicrhau presenoldeb cyfleuster BAMC ar gyfer y dyfodol rhagweladwy.

O ran cynllun busnes Llywodraeth Cymru, nodwn ganfyddiadau'r Archwilydd Cyffredinol ac rydym yn croesawu'r ffaith fod Llywodraeth Cymru yn derbyn y gallai fod wedi bod yn hynod ddefnyddiol pe bai ei hachos busnes wedi nodi'n gliriach amcanion buddsoddi Llywodraeth Cymru a'i hystyriaeth o ddewisiadau eraill, risgiau a buddiannau

Nodwn fod Llywodraeth Cymru wedi rhoi rhywfaint o ystyriaeth i ddewisiadau eraill, ond bod caffael cyhoeddus yn cael ei ffafrio, ac y gallai dewisiadau eraill fod wedi cael eu harchwilio a'u datblygu ymhellach o gael digon o amser. Fodd bynnag, mae'n ymddangos yn glir mai Abertis a arweiniodd y trafodaethau, o ystyried eu bod mewn sefyllfa fargeinio gryfach, a'u bod yn awyddus i symud yn gyflym.

4. Y Broses Brisio a Chaffael

39. Nodir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru yn y pen draw wedi derbyn prisiad masnachol o'r maes awyr yn seiliedig ar dybiaethau penodol ynghylch perfformiad cyffredinol masnachol y maes awyr – a oedd yn canolbwyntio ar asesiad cadarnhaol o dwf busnes - a chost cyfalaf (y gyfradd enillion ofynnol i'r buddsoddwr).⁴⁹ Esbonnir yn yr adroddiad sut mae mentrau yn cael eu prasio ar sail fasnachol fel arfer, gan nodi y gall prisiadau amrywio'n fawr yn dibynnu ar y tybiaethau a gymhwysir, fel yn achos caffael y maes awyr.⁵⁰

40. Darparodd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol ddisgrifiad manwl o'r prasio a'r broses diwydrwydd dyladwy a thrafodaethau rhwng Llywodraeth Cymru ac Abertis.⁵¹ Daeth yr Archwilydd Cyffredinol i'r casgliad fod Llywodraeth Cymru wedi ymgymryd â diwydrwydd dyladwy priodol, gyda'r pris a dalwyd am y maes awyr yn cael ei lywio gan amrywiaeth o brisiadau asedau masnachol a chyhoeddus, er bod rhai gwendidau yn y gwaith o baratoi'r achos busnes.⁵² Yn ogystal, ystyriodd Llywodraeth Cymru y cyd-destun strategol ehangach.⁵³

41. Fe wnaeth Llywodraeth Cymru gynnig diwygiedig o £41 miliwn i Abertis ym mis Mawrth 2013, a wrthodwyd gan y cwmni. Gofynnodd Llywodraeth Cymru i Arup adolygu'r prisiadau masnachol ar y dybiaeth fod yr incwm marchnata yn cael ei gynnwys a defnyddio 12 y cant o'r gost gyfalaf. Ar y sail hon, daeth Arup i'r casgliad fod prisiad masnachol o hyd at £55.3 miliwn yn dderbyniol.

42. O ran prisiad y maes awyr, dywedodd Mr Price wrth y Pwyllgor mai'r rhesymeg strategol bob amser oedd gwerth cyhoeddus y maes awyr, gan ddatgan:

⁴⁹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraff 2.22

⁵⁰ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraffau 2.23 i 2.25

⁵¹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 2.22 - 2.65

⁵² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, tudalen 10

⁵³ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 14

“We are not in this as a commercial entity. Clearly, we want to protect the airport for the benefit of Wales.”⁵⁴

43. Fodd bynnag, roedd yn cydnabod y gallai'r achos busnes fod wedi bod yn gliriach ar y rhesymeg hon, er bod dogfennau eraill yn nodi'r wybodaeth berthnasol.⁵⁵ Archwiliodd y Pwyllgor y rhesymau pam, o gofio pwysigrwydd strategol y maes awyr, fod y prisiad cyhoeddus wedi cael ei gomisiynu gan Lywodraeth Cymru mor hwyr yn y broses, ychydig wythnosau cyn caffael. Esboniodd Mr Price fod sylw'r tîm caffael yn gwbl briodol ar werth masnachol, er mwyn sicrhau Gwerth am Arian a chydymffurfiaeth â Chymorth Gwladwriaethol⁵⁶ ond bod prisiad cyhoeddus yn rhan o'r profion terfynol ar y dystiolaeth.⁵⁷ Roedd prisiad yr asedau cyhoeddus tua £472 miliwn, a oedd yn cynnwys manteision o ran defnyddwyr trafndiaeth ac o ran yr amgylchedd, ac a oedd yn seiliedig ar wahanol dybiaethau ynghylch y prisiadau masnachol yn unol ag Arweiniad y Trysorlys.

44. Roedd hyn yn cyd-fynd â thystiolaeth gan Ms Barber, a oedd yn esbonio fod yn rhaid hefyd ystyried manteision economaidd ehangach, gan gynnwys cyfleoedd cyflogaeth, o ran y prisiad o safbwynt Llywodraeth Cymru, o leiaf.⁵⁸

45. Wrth archwilio prisiadau ffurfiol y maes awyr a gynhaliwyd gan KPMG, nododd yr Aelodau bod Llywodraeth Cymru wedi gwneud cynnig heb ymrwymo hyd at £55 miliwn ym mis Rhagfyr 2012, pan oedd adroddiad prisiant masnachol cychwynnol wedi awgrymu prisiad mynegol ffurfiol ag amrediad rhwng £25 miliwn a £35 miliwn, ond gyda phrisiad uwch posibl drwy gymryd golwg gadarnhaol ar berfformiad yn y dyfodol. Cwestiynodd yr Aelodau benderfyniad Llywodraeth Cymru i wneud cynnig cychwynnol o £55 miliwn.

46. Dywedodd Mr Price wrth y pwyllgor fod Llywodraeth Cymru o'r farn ei bod hi'n rhesymol cyflwyno cynnig heb ymrwymo gwerth £55 miliwn er mwyn parhau â'r trafodaethau ag Abertis, gan ddatgan:

⁵⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 243, 11 Chwefror 2016

⁵⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 243, 11 Chwefror 2016

⁵⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 243, 11 Chwefror 2016

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, paragraffau 236 - 241, 11 Chwefror 2016

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 2 Chwefror 2016

“...that wasn’t binding us to anything, because this was before formal valuations, it was before any due diligence had been done, and we could have walked away from the table anyway.”⁵⁹

47. Ychwanegodd Mr Price nad oedd yn anghyffredin gwneud cynnig uchel i ddechrau ac yna ceisio trafod pris is ar ôl hynny.⁶⁰ Gan gymharu’r sefyllfa â phrynu tŷ, dywedodd:

“I’d like to use the analogy of buying a business or buying a house. Typically, to get people to the table, you will agree a price, and, quite frequently now, in buying houses, people will come in and they’ll offer the full price, subject to contract, subject to valuation and subject to survey, and they’ll come back, kick the tyres, and try and get the price down by 20 per cent. So, in all honesty, I do not believe that we damaged our negotiating position by quoting prices, and, when we were quoting £35 million, they were quoting £200 million.”⁶¹

48. Mewn tystiolaeth bellach, esboniodd Mr Price fod yna her o fewn Llywodraeth Cymru ynghylch a oedd cynnig hyd at £55 miliwn am y maes awyr yn beth rhesymol a theg i’w wneud, gan esbonio:

“That was exactly the question I asked the team in, frankly, quite a heated meeting and the conclusion was it was a reasonable and a fair thing to do on the basis that Abertis wouldn’t come to the table to even discuss it without doing that. But that wasn’t binding us to anything, because this was before formal valuations, it was before any due diligence had been done, and we could have walked away from the table anyway.”⁶²

49. Gofynnodd yr Aelodau a oedd unrhyw brisiad arall wedi cael ei wneud, ac a oedd Llywodraeth Cymru wedi ystyried gwerth y tir gweddilliol, er enghraifft. Esboniodd Mr Price fod gwerthoedd tir fel tai preswyl yn fater a oedd wedi cael ei ystyried, ond nad oedd y prisiad yn wahanol o safbwynt materol fel maes awyr oherwydd cyfyngiadau cynllunio a’r angen o bosibl i gyllido’r isadeiledd.⁶³

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 163, 11 Chwefror 2016

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 163, 11 Chwefror 2016

⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 156, 11 Chwefror 2016

⁶² Cofnod y Trafodion, paragraff 163, 11 Chwefror 2016

⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraff 177 - 191

50. Mewn gohebiaeth ysgrifenedig, gofynnodd y Pwyllgor am fanylion llawn y prisiau gwahanol a gynhaliwyd cyn caffael; cadarnhad ynglŷn ag a oedd y prisiad tir gwreiddiol a wnaed ar y safle wedi ei wneud fel maes awyr neu Werth Tir Gweddilliol safle'r maes awyr cyn yr adeg y prynwyd y safle ac a yw cyfrifiadau ar y Gwerth Tir Gweddilliol ar gael.

51. Wrth ymateb, dywedodd Mr Price:

“The process of commercial and public asset valuations, the methodology used and the impact of varying assumptions on values is outlined by the Auditor General in his Report. Having re-read the report, I have no further detailed information to add.”⁶⁴

52. Fodd bynnag, nid yw adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cynnwys yr wybodaeth hon am werth tir gweddilliol.

53. Yn ei dystiolaeth i'r Pwyllgor amlygodd Mr Cain ei fod yn mynd ati i hyrwyddo'r maes awyr i fuddsoddwyr, ond roedd Abertis ar y pryd yn dal i geisio pris nad oedd yn unol â phrisiau'r farchnad.⁶⁵ Fodd bynnag, cyfeiriodd Mr Cain at yr anawsterau yn y cyfnod rhwng 2009 a 2013-14 wrth geisio dod o hyd i brynwyr ar gyfer meysydd awyr llai o faint⁶⁶ ac o ran y pris a dalwyd gan Lywodraeth Cymru, cadarnhaodd:

“Yes. I think it was the market price, because that was the price that the seller was willing to sell at”.⁶⁷

54. Ychwanegodd Mr Cain na fyddai unrhyw un arall wedi bod â diddordeb mewn prynu'r maes awyr am y pris a dalwyd gan Lywodraeth Cymru.⁶⁸ Awgrymodd y byddai eraill wedi bod yn ystyried prynu am bris o £35 miliwn gydag £20 miliwn o fuddsoddiad gan Lywodraeth Cymru, sydd yr un faint â'r £55 miliwn a dalodd Llywodraeth Cymru am y maes awyr, fel y nododd y Pwyllgor. Fodd bynnag, gellid dehongli hyn fel y buddsoddwr yn chwilio am gymorth ariannol cyffredinol gan Lywodraeth Cymru ac nid cyfran ecwiti. Roedd tystiolaeth bellach Mr Cain yn ategu'r dehongliad hwn pan ddywedodd:

⁶⁴ PAC(4)-08-16 PTN6, 1 Mawrth 2016

⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 311, 11 Chwefror 2016

⁶⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 326 - 327, 11 Chwefror 2016

⁶⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 329, 11 Chwefror 2016

⁶⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 331, 11 Chwefror 2016

“If the scenario arose that each purchaser would have needed significant grant support from the Welsh Government, I guess somebody takes the view that, rather than hand that to a private investor and have the same problem that we had before, maybe it’s better just to acquire the asset ourselves.”⁶⁹

55. Gofynnodd yr Aelodau i Mr Lewis pa bris fyddai ef wedi ei ystyried fel un rhy uchel i’w dalu am y maes awyr. Esboniodd:

“...the imperative for a purchase or a disposal is: what is the strategic rationale of the company? Could one have paid less for it? Perhaps. Could one have paid more for it? Perhaps. One never knows, and one will never know, because what’s in the mind of the seller—and you need a willing seller, as well as a willing buyer—one will never know. The key metric for myself, though, having inherited this position, is: can we create value in the enterprise that is significantly better than its value now? Yes.”⁷⁰

56. Ceisiodd y Pwyllgor eglurhad ar werth masnachol presennol Maes Awyr Caerdydd. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod cyfrifon diweddaraf wedi eu harchwilio Holdco, a baratowyd gan Grant Thornton LLP, yn nodi mai gwerth cyfredol Maes Awyr Caerdydd yw £55 miliwn.⁷¹

Casgliadau

Mae'r Pwyllgor yn fodlon bod y dystiolaeth a gafodd yn gyson â chanfyddiadau'r Archwilydd Cyffredinol, a bod Llywodraeth Cymru wedi negodi pris prynu a gafodd ei lywio gan amcangyfrif o werth y maes awyr fel ased cyhoeddus ac amrywiaeth o brisiadau masnachol. Rydym yn derbyn barn y tystion fod y pris prynu wedi ystyried manteision strategol ehangach prynu'r maes awyr. Nodwn fod y pris a dalwyd, mewn termau masnachol, yn seiliedig ar dybiaethau cadarnhaol ynglŷn â thwf yn y dyfodol, ac er bod angen cymryd golwg tymor hir, noda'r Pwyllgor fod cynnydd wedi bod yn arafach na'r disgwyl hyd yn hyn.

⁶⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 338, 11 Chwefror 2016

⁷⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 108, 2 Chwefror 2016

⁷¹ PAC(4)-08-16 PTN1, 1 Mawrth 2016

Fodd bynnag, rydym yn parhau i fod heb ein hargyhoeddi fod gan Lywodraeth Cymru strategaeth negodi glir ac rydym yn cwestiynu'r penderfyniad i wneud cynnig cychwynnol o £55 miliwn, gyda'r bwriad o drafod y pris prynu am i lawr wedyn. Rydym hefyd yn cwestiynu a oedd digon o her fewnol o fewn Llywodraeth Cymru i herio a oedd y cynnig cychwynnol hwn yn rhesymol. Cafodd y Pwyllgor wybod gan Lywodraeth Cymru fod prisiadau eraill wedi cael eu cynnal, gan gynnwys ystyried gwerth tir gweddilliol y maes awyr at ddibenion tai preswyl. Nodwn er hynny nad oedd hi fyth yn fwriad gan Lywodraeth Cymru i ddatblygu'r tir ar gyfer dibenion tai. Ar ben hynny, nid yw'r Pwyllgor wedi gweld manylion y prisiadau hyn.

5. Trefniadau llywodraethu ar ôl caffael

57. Canfu adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi cael cyngor cyfreithiol ar drefniadau llywodraethu ac wedi sefydlu system lywodraethu gadarn mewn da bryd ar gyfer caffael.⁷² Nodwyd yn yr adroddiad hefyd fod Llywodraeth Cymru wedi cymryd cyngor cyfreithiol yn ystod y broses diwydrwydd dyladwy ynghylch trefniadau llywodraethu priodol ar gyfer ei pherchnogaeth o'r maes awyr.⁷³ Yn seiliedig ar y cyngor cyfreithiol hwnnw, sefydlodd Llywodraeth Cymru gwmni daliannol (Holdco) i reoli ei fuddsoddiad yn y Cwmni Cyfyngedig hyd braich, ac mae'r berthynas rhwng y ddau gwmni yn cael ei rheoleiddio gan Gytundeb Rheoli.⁷⁴

58. Mae Holdco yn cael ei staffio'n gyfan gwbl gan weision sifil.⁷⁵ Roedd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wedi cymeradwyo cynnig a allai fod wedi arwain at Gadeirydd y Cwmni Cyfyngedig yn ymuno â bwrdd Holdco, ond ni wnaed y penodiad hwn. Mae Argymhelliad 1 adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cefnogi argymhelliad blaenorol gan Wasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru ac yn awgrymu penodi rhywun o'r tu allan i Lywodraeth Cymru sydd â phrofiad busnes priodol i fod yn aelod o Fwrdd Holdco. Mae Argymhelliad 2 adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn awgrymu y dylai Holdco ystyried newid y Cytundeb Rheoli er mwyn adlewyrchu'r polisi y mae'n ei ffafrio ar rôl Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig ar Fwrdd Holdco.

Y berthynas rhwng Holdco a'r Cwmni Cyfyngedig

59. Mae'r trefniadau ar gyfer goruchwyllo'r Cwmni Cyfyngedig i ryw raddau'n cyferbynnu â'r trefniadau a roddodd Llywodraeth yr Alban ar waith i reoli ei fuddsoddiad ym Maes Awyr Glasgow Prestwick. Mae gan y cwmni daliannol ar gyfer Glasgow Prestwick aelodaeth ehangach, gyda Chadeirydd cwmni gweithrediadau'r maes awyr hefyd yn

⁷² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, tudalen 55

⁷³ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 3.2

⁷⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.2 - 3.4

⁷⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.6 - 3.7

gwasanaethu fel Cadeirydd y cwmni daliannol. Mae Prif Weithredwr cwmni gweithrediadau Glasgow Prestwick hefyd yn aelod o fwrdd y cwmni daliannol. Aeth y Pwyllgor ati i archwilio gyda chynrychiolwyr o Faes Awyr Glasgow Prestwick a Transport Scotland sut roedd hyn yn gweithio'n ymarferol,⁷⁶ a chlywodd fod y model wedi bod yn gweithio'n dda. Dywedodd Mr John Nicholls:

“I should say that in opting for the governance model that we did, we did take advice from industry experts and corporate finance and legal advisers as to the best way of both undertaking the acquisition and governance thereafter. This was the model that was recommended to us. It’s reassuring to note that, from the Audit Scotland report that came out last year, they have said that their assessment was that we had put good governance arrangements in place. So, we could take some comfort from that.”⁷⁷

60. Cyfeiriodd yr Aelodau at y model a weithredir gan Faes Awyr Glasgow Prestwick, lle mae Cadeirydd cwmni gweithrediadau'r maes awyr hefyd yn gwasanaethu fel Cadeirydd y cwmni daliannol. Cadarnhaodd Mr Lewis ei fod yn hapus gyda'r trefniadau ym Maes Awyr Caerdydd. Yn ogystal, wrth roi sylwadau ar y model a weithredir gan Glasgow Prestwick, dywedodd Mr Jones:

“It would be better if the chair of that holding company were directly accountable to Government, in this case a civil servant. It’s slightly harder to see that working, perhaps, if the chair is external. But I don’t know. I haven’t spoken to the board at Prestwick Airport or the board of the holding company at Prestwick Airport about how that works. I’d be interested to see the evidence that’s put forward to you on Thursday about that. Again, we’re not closing any doors on that. We’ve still got a debate to be had about the future of that.”⁷⁸

61. Wrth roi sylwadau ar ei rôl ddeuol fel Cadeirydd y Cwmni Daliannol a Chadeirydd y cwmni gweithrediadau, esboniodd Mr

⁷⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 455 – 469, 11 Chwefror 2016

⁷⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 469, 11 Chwefror 2016

⁷⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 57, 9 Chwefror 2016

Andrew Miller na fu unrhyw wrthdaro rhwng buddiannau o ran ei swyddogaethau, a bod y trefniant wedi gweithio'n dda.⁷⁹

62. Holodd yr aelodau Mr Jones ynghylch a ddylai Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig fod yn aelod o Fwrdd Holdco, ac eglurodd na chyrhaeddwyd unrhyw gasgliad ar y mater hwn:

“...That’ll be for the members of the Holdco board, and we will probably seek advice from others in Welsh Government as well about that.”⁸⁰

63. Gofynnodd yr Aelodau a fyddai unrhyw benderfyniad i benodi Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig yn Aelod o fwrdd Holdco yn benderfyniad Gweinidogol ai peidio. Esboniodd Mr Jones:

“Ultimately that would be a ministerial decision, against a recommendation from Holdco.”⁸¹

64. Archwiliodd yr Aelodau y rolau a’r cyfrifoldebau a'r berthynas rhwng y Cwmni Cyfyngedig a Holdco. Esboniodd Mr Lewis:

“In terms of Holdco, we invite Holdco into our board as an observer, and, likewise, I’m an observer on the board of Holdco. We met with Holdco last month and we will meet with Holdco in a few days’ time. There is an agenda, which is structured, and we will propose items, and, likewise, if there’s anything that they want to question our board, we will then step out, at appropriate moments. Holdco will ask us to step out of their board meeting, and, if appropriate, we will ask them to step out of their meeting. And that allows us this arm’s-length relationship with Government.”⁸²

65. Esboniodd Ms Barber ymhellach fod yn rhaid i’r Cwmni Cyfyngedig ddarparu dangosyddion perfformiad i Holdco ynghyd â diweddariadau misol ar eu cyfrifon rheoli, perfformiad rheoleiddio, perfformiad amgylcheddol a pherfformiad masnachol. Ychwanegodd:

“We attend the board meeting as observers, and also, within the Management Agreement, there are some issues that require

⁷⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 472 – 478, 11 Chwefror 2016

⁸⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 81, 9 Chwefror 2016

⁸¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 85, 9 Chwefror 2016

⁸² Cofnod y Trafodion, paragraff 83, 2 Chwefror 2016

us to seek consent from Holdco, if we're going to do any things that have a major impact on the business. So, it's that sort of arm's-length relationship that we have with them."⁸³

66. Rhoddodd Cadeirydd Holdco, Mr Simon Jones, olwg gyffredinol i'r Pwyllgor ar ei ddealltwriaeth o swyddogaethau a chyfrifoldebau Cytundeb Rheoli'r Cwmni Cyfyngedig/Holdco. Esboniodd fod y maes awyr yn cael ei redeg fel busnes hyd braich o Lywodraeth Cymru. Gan hynny, mae gan y maes awyr annibyniaeth weithredol i wneud penderfyniadau ar faterion strategaeth a datblygu busnes, ond mae gan Holdco gyfrifoldeb fel y cyfranddaliwr i oruchwyllo hynny.⁸⁴

67. Rhoddodd Mr Jones wybod i'r Pwyllgor fod y Cytundeb Rheoli yn nodi nifer o swyddogaethau mae Holdco yn eu cyflawni, a'r cyntaf o'r rheiny yw'r cytundeb gyda bwrdd y Cwmni Cyfyngedig, y cynllun busnes blynyddol am gyfnod o ddwy flynedd cyn dechrau pob blwyddyn ariannol.⁸⁵ Yn ogystal, dywedwyd wrth y Pwyllgor mai ail rôl Holdco yw monitro cynnydd yn erbyn y cynllun busnes ac mae hyn yn cael ei wneud yn rheolaidd drwy'r flwyddyn - fel arfer drwy gyfarfod bwrdd misol y Cwmni Cyfyngedig.⁸⁶

68. Esboniodd Mr Jones ymhellach drydedd elfen i'r cytundeb a elwir yn faterion caniatâd sydd angen caniatâd cyfranddalwyr ar gyfer gweithredu'r maes awyr, ac a allai gynnwys materion fel cytuno ar wariant nad oedd wedi ei gynnwys yn y cynllun busnes blynyddol gwreiddiol.⁸⁷

69. Gofynnodd y Pwyllgor am eglurhad ar y mecanweithiau sydd ar waith i Holdco adrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru. Esboniodd Mr Jones:

"I will generally take a note of the board meeting that I attend, if there are any matters that I think Government should note, but clearly there are confidentiality issues there as well. So, there's a balance to be drawn between things that the Government needs to know as the shareholder and things that

⁸³ Cofnod y Trafodion, paragraff 84, 2 Chwefror 2016

⁸⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 7, 2 Chwefror 2016

⁸⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 7, 2 Chwefror 2016

⁸⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 8, 2 Chwefror 2016

⁸⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 8, 9 Chwefror 2016

the airport company needs to understand, or needs to keep within its four walls, to be able to deliver its business.”⁸⁸

70. Gofynnodd yr Aelodau am eglurhad o rôl Mr Jones fel sylwedydd yng nghyfarfodydd bwrdd y Cwmni Cyfyngedig ac a oedd yn cyfrannu at drafodaethau a phenderfyniadau. Dywedodd Mr Jones:

“No, I certainly don’t contribute to decisions. I contribute to the discussion insofar as it relates to monitoring the performance of the airport company against the annual business plan. So, if there are clarifications that I need to make in order to understand how the company’s performing in its monthly report about its performance against the business plan, then I’ll certainly ask those questions.”⁸⁹

71. Archwiliodd y Pwyllgor sut mae’r tensiwn posibl rhwng rôl Mr Jones fel Gwas Sifil i Lywodraeth Cymru ac fel Cyfarwyddwr y cwmni daliannol hyd braich oddi wrth Lywodraeth Cymru yn cael ei reoli yn ymarferol. Cyfeiriodd yr aelodau at enghreifftiau o densiynau o’r fath a nodwyd yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, gan gynnwys;

- y gostyngiad yng ngwerth hysbysebu masnachol a chytundeb nawdd Llywodraeth Cymru gyda’r Cwmni Cyfyngedig a’r effaith ddilynol ar incwm y Cwmni;⁹⁰
- cyflwyno gwasanaeth bws cyflym rhwng y maes awyr a chanol dinas Caerdydd a allai gael effaith andwyol ar incwm parcio ceir y maes awyr.⁹¹

72. Wrth roi sylwadau ar y tensiynau sy’n ymwneud â hysbysebion masnachol, esboniodd Mr Jones:

“The Cardiff Airport business side of it clearly wants to maximise its revenues; from the Welsh Government side, from the colleagues in Visit Wales side, there’s an overall assessment of pressures on budgets and the kind of wider point of view of what Visit Wales is trying to achieve. It’s going through a major rebranding exercise at the moment, and I think there’s a need

⁸⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 9, 9 Chwefror 2016

⁸⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 73, 9 Chwefror 2016

⁹⁰ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 1.22 – 1.23, 2.52 a 3.48

⁹¹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 3.54

to be able to get clarity on the Visit Wales side about where they want to make their investments in future. That's not a finished issue, though, that's an ongoing issue."⁹²

Maint a chyfansoddiad y bwrdd

73. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn esbonio'r trefniadau ar gyfer penodi cyfarwyddwyr anweithredol y Cwmni Cyfyngedig.⁹³ Cymerodd Llywodraeth Cymru rôl arweiniol yn y penodiadau cychwynnol wrth gaffael y maes awyr, ond y disgwyliad oedd y byddai'r Cwmni Cyfyngedig yn arwain wrth ddewis ei aelodau bwrdd ar ôl i'r cyfarwyddwyr cychwynnol gael eu penodi. Fodd bynnag, cafodd penodiad Mr Lewis fel Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig ei gyfarwyddo gan Holdco, gan ddefnyddio ei bwerau yn y Cytundeb Rheoli. Cafodd dau o'r pum cyfarwyddwr anweithredol (ar wahân i'r Cadeirydd) eu hailbenodi gan y Cwmni Cyfyngedig ym mis Ebrill 2015 am gyfnod o ddwy flynedd yn rhagor. Hyd yn hyn, ni phenodwyd rhai yn lle'r tri chyfarwyddwr anweithredol na cheisiodd gael eu hailethol.

74. Amlygodd Mr Jones fod yr adroddiad a gyhoeddwyd gan Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru (PPIW) ar Faes Awyr Caerdydd wedi gwneud argymhellion o ran sut dylai llywodraethu weithio, yn enwedig wrth ystyried Maes Awyr Caerdydd yn gweithio ochr yn ochr â'r ganolfan awyr yn Sain Tathan, ac yn y dyfodol efallai y byddai angen ystyried strwythur llywodraethu gwahanol ar gyfer hynny.⁹⁴

75. Holodd yr Aelodau a oedd unrhyw fwriad i gynyddu maint y bwrdd y Cwmni Cyfyngedig ac, os felly, a oedd sgiliau a phrofiad penodol a fyddai'n gwella'r bwrdd. Esboniodd Mr Lewis ei fod wedi penderfynu cadw'r corff yn ddiwastraff iawn, yn glos ac yn canolbwyntio'n benodol ar ei waith.⁹⁵ Wrth gyfeirio at gynyddu maint y bwrdd, ychwanegodd:

“Could we increase it? Yes, we could. But what I want to do is increase it when I feel we've identified where our strengths and weaknesses are—and we're pretty close to it, actually.”⁹⁶

⁹² Cofnod y Trafodion, paragraff 28, 9 Chwefror 2016

⁹³ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.8 – 3.12

⁹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 58, 9 Chwefror 2016

⁹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 122, 2 Chwefror 2016

⁹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 126, 2 Chwefror 2016

76. Fodd bynnag, nododd Mr Jones yn ei dystiolaeth fod yna gydnabyddiaeth y gallai profiad ehangach ym maes hedfan neu gwmnïau hedfan fod yn werthfawr i Fwrdd y Cwmni Cyfyngedig.⁹⁷

77. O ran penodiad Mr Lewis fel Cadeirydd Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig, cwestiynodd yr Aelodau a oedd Mr Lewis wedi ceisio cael ei benodi'n gadeirydd, ynteu a oedd wedi cael ei annog i gymryd diddordeb.⁹⁸ Cadarnhaodd Mr Lewis ei fod wedi cael gwahoddiad i ystyried y rôl gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.⁹⁹

78. Mewn tystiolaeth o Glasgow Prestwick amlygwyd dull amgen lle'r oedd recriwtio Cadeirydd y Bwrdd yn digwydd drwy gystadleuaeth agored.¹⁰⁰

79. Holodd y Pwyllgor Mr Jones am faint a gallu Bwrdd Holdco ac amrediad ei arbenigedd. Esboniodd Mr Jones ei fod yn dod ag arbenigedd peirianyddol sylweddol o'r sector preifat i'r bwrdd, ochr yn ochr â phrofiad y cyfarwyddwyr eraill yn y sector deunydd a gweithgynhyrchu uwch, a oedd yn cynnwys awyrofod, a'r sector trafndiaeth.¹⁰¹ Fodd bynnag, roedd yr Aelodau'n pryderu bod Bwrdd Holdco yn cynnwys dim ond tri chyfarwyddwr ac y gall maint y bwrdd effeithio'n sylweddol ar ansawdd y broses gwneud penderfyniadau, yn enwedig os bydd un aelod o'r Bwrdd yn absennol.¹⁰²

80. Clywodd y Pwyllgor hefyd mewn tystiolaeth gan Mr Cain y gallai cyfansoddiad Holdco elwa ar ychwanegu arbenigedd hedfan at ei aelodau.¹⁰³

81. Sicrhaodd Mr Jones y Pwyllgor mai rôl Bwrdd Holdco oedd cynnal set gyfyngedig, ond pwysig, o weithgareddau, ac esboniodd:

“We’re not operating a business; we are scrutinising a business against some particular points in time. So, in many ways, that’s a bit easier to do. However, I think it’s also true to say that we

⁹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 342, 9 Chwefror 2016

⁹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 98, 2 Chwefror 2016

⁹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 99 a 101, 2 Chwefror 2016

¹⁰⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 460, 11 Chwefror 2016

¹⁰¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 114, 9 Chwefror 2016

¹⁰² Cofnod y Trafodion, paragraff 115, 9 Chwefror 2016

¹⁰³ Cofnod y Trafodion. Paragraff 410, 11 Chwefror 2016

recognise that there is a need to strengthen the board, which we have done.”¹⁰⁴

82. Ychwanegodd Mr Jones fod Bwrdd Holdco yn awyddus i weld sut byddai Mr Lewis yn penderfynu llunio Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig o gofio y byddai'n cael effaith ar yr arbenigedd y byddai Holdco yn dymuno ei ychwanegu at ei aelodaeth i ategu sgiliau'r cwmni gweithrediadau.¹⁰⁵

Monitro Perfformiad

83. Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn esbonio yn ei adroddiad sut mae Bwrdd Holdco yn gweithredu'n ymarferol, a daw i'r casgliad bod y cwmni daliannol yn arfer lefel briodol o reolaeth dros y Cwmni Cyfyngedig, er bod lle i wella o ran monitro perfformiad.¹⁰⁶ Mae'r adroddiad hefyd yn amlygu nad yw Holdco wedi pennu dangosyddion perfformiad allweddol ar gyfer y Cwmni Cyfyngedig er ei fod yn bwriadu gwneud hynny at ddibenion monitro pan sefydlwyd y cwmni.¹⁰⁷ Mae Argymhelliad 4 yn awgrymu bod Holdco a'r Cwmni Cyfyngedig yn cytuno ar set o ddangosyddion perfformiad, yn cwmpasu amcanion masnachol ac ehangach yn unol ag egwyddorion datblygu cynaliadwy. Y mae hefyd yn awgrymu y dylai Holdco annog y Cwmni Cyfyngedig i gyhoeddi adroddiad blynyddol yn crynhoi ei gynnydd.

84. Dywedodd Mr Lewis wrth y Pwyllgor fod y Cwmni Cyfyngedig yn fodlon cyhoeddi adroddiad blynyddol i'r perwyl hwn.¹⁰⁸

85. Archwiliodd yr Aelodau rôl Holdco o ran dwyn y Cwmni Cyfyngedig i gyfrif ac a oedd perfformiad y maes awyr yn cael ei gymharu â pherfformiad meysydd awyr eraill, a oedd meincnodau yn cael eu gosod ac a oedd data perfformiad yn cael ei adrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 118, 9 Chwefror 2016

¹⁰⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 118, 9 Chwefror 2016

¹⁰⁶ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraffau 3.13 i 3.19

¹⁰⁷ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraff 3.17

¹⁰⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 132, 2 Chwefror 2016

¹⁰⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 119, 9 Chwefror 2016

86. Tynnodd Mr Jones sylw at gasgliad yr Archwilydd Cyffredinol ar y Cwmni Cyfyngedig yn Ilunio Adroddiad Blynyddol, a chadarnhaodd y byddai'n ysgrifennu at y Pwyllgor yn fuan i gadarnhau fod hyn yn rhywbeth y dylai Holdco ei wneud. Ychwanegodd Mr Jones:

“The key benchmark for us at the moment is the business plan. So, it’s monitoring progress against the business plan, so the business plan needs to be realistic, but show ambition, and then what we do on a monthly basis is make sure that the airport board are actually delivering against the benchmark of their business plan.”¹¹⁰

87. Cadarnhaodd Mr Price hefyd fod ystyriaeth yn cael ei rhoi i’w gwneud yn ofynnol i Holdco lunio adroddiad ffurfiol yn nodi perfformiad y maes awyr ac yn amlygu materion ac eithriadau. Eglurodd bod gwaith yn cael ei wneud ar hyn o bryd ond nad oedd yn cael ei ffurfioli’n flynyddol, ac yn rhannol o ganlyniad i ymchwiliad y Pwyllgor y byddai'n beth synhwyrol i’w wneud.¹¹¹

88. O ran Argymhelliad 4 adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, sef y dylai Holdco annog y Cwmni Cyfyngedig i gyhoeddi adroddiad blynyddol yn crynhoi ei gynnydd, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru:

“Holdco will discuss with Cardiff Airport the merits of the airport producing an annual report summarising progress.”¹¹²

89. Amlinellodd Mr Jones fod gan Holdco ddiddordeb mewn gwybodaeth perfformiad lefel uchel arall am faterion fel nifer y teithwyr, sefydlogrwydd ariannol a thwf yn y dyfodol. Er nad yw'r rhain wedi eu sefydlu fel dangosyddion perfformiad ffurfiol, esboniodd y byddai'r rhain yn sail i'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol y bydd Holdco yn eu cyhoeddi am y maes awyr, er bod llawer o'r wybodaeth hon yn y parth cyhoeddus.¹¹³

Casgliadau ac argymhellion

Mae'r Pwyllgor yn nodi rolau a chyfrifoldebau Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig a Bwrdd Holdco. Ar sail y dystiolaeth, daeth i'r casgliad fod

¹¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 120, 9 Chwefror 2016

¹¹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 281, 11 Chwefror 2016

¹¹² Cofnod y Trafodion, paragraff 120, 9 Chwefror 2016

¹¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 122, 9 Chwefror 2016

y rhain wedi eu gosod yn glir. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r cyfathrebu parhaus a rheolaidd rhwng y ddau Fwrdd a bod mecanweithiau adrodd digonol yn eu lle i Holdco adrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru.

Noda'r Pwyllgor y dull a ddefnyddiwyd gan y cwmni daliannol ar gyfer maes awyr Glasgow Prestwick, sydd ag aelodaeth ehangach, a Chadeirydd cwmni gweithrediadau'r maes awyr hefyd yn gwasanaethu fel Cadeirydd y cwmni daliannol. **Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn ystyried ymgysylltu â Transport Scotland i ddeall yr ymagwedd wahanol y mae wedi ei chymryd tuag at aelodaeth ei gwmni daliannol, sut mae gwrthdaro rhwng buddiannau yn cael ei reoli o fewn model yr Alban ac ystyried rhinweddau dull gweithredu o'r fath ochr yn ochr â'r gwaith sy'n cael ei wneud ar hyn o bryd i ystyried cyfansoddiad byrddau'r Cwmni Cyfyngedig a Holdco.**

O ran maint a chyfansoddiad Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig, mae'r dystiolaeth a glywsom yn awgrymu y gellir gwella hyn. Clywsom fod y Cwmni Cyfyngedig yn ystyried patrwm ei Fwrdd yn y dyfodol. **Rydym yn argymhell bod Holdco yn annog Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig i ystyried ehangu ei Aelodaeth i gynnwys profiad ehangach ym maes hedfan a/neu gwmnïau hedfan.**

Gyda golwg ar gyfansoddiad Bwrdd Holdco rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn ystyried ymestyn ei aelodaeth i gynnwys gwas sifil o'r tu allan i'r Gyfarwyddiaeth sy'n gyfrifol am yr economi, sgiliau a chyfoeth naturiol i leihau'r potensial o wrthdaro rhwng buddiannau.

Nodwn y potensial am wrthdaro rhwng Holdco a Llywodraeth Cymru, yn enwedig o ystyried fod aelodau bwrdd Holdco, gan gynnwys y Cadeirydd, yn swyddogion Llywodraeth Cymru o fewn yr un grŵp sy'n darparu'r contract hysbysebu.

Yn anffodus, mae materion sy'n codi o wrthdaro o'r fath rhwng buddiannau wedi bod yn thema sydd wedi codi dro ar ôl tro yn ein gwaith - er enghraifft, yn ein hymchwiliadau i Gronfa Buddsoddi Cymru mewn Adfywio a Chronfa Fuddsoddi Gwyddorau Bywyd Cymru. Rydym yn argymhell bod gan Lywodraeth Cymru brotocol clir ar gyfer rheoli gwrthdaro posibl rhwng buddiannau a allai godi rhwng Holdco a Llywodraeth Cymru.

Nodwn y byddai ystyriaeth yn cael ei rhoi i aelodaeth Bwrdd Holdco yn dilyn unrhyw newidiad i gyfansoddiad Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig. Rydym yn croesawu y byddai ystyriaeth o'r fath yn ceisio ategu sgiliau Bwrdd y Cwmni Cyfyngedig. **Rydym yn cymeradwyo'r argymhelliad yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol ac o'r blaen gan Wasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru y dylai Holdco benodi aelod o'r bwrdd o'r tu allan i Lywodraeth Cymru sydd â phrofiad busnes priodol.**

Nodwn o'r dystiolaeth fod proses recriwtio Cadeirydd Bwrdd maes awyr Glasgow Prestwick wedi digwydd drwy gystadleuaeth agored. Rydym yn bryderus na ddefnyddiwyd proses debyg i benodi Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig, ac ni allwn weld unrhyw reswm pam y defnyddiwyd y dull hwn. Credwn y dylai rheswm cadarn fod wedi bod dros wyriad mor sylweddol oddi wrth arfer recriwtio arferol Llywodraeth Cymru ar gyfer penodiadau cyhoeddus.

O ran rôl Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig ar Fwrdd Holdco, mae tystiolaeth i'r Pwyllgor yn awgrymu bod hyn yn parhau i fod yn fater i'w ystyried ymhellach yn y dyfodol ac nad yw penderfyniad wedi ei wneud hyd yn hyn. Rydym yn cymeradwyo argymhelliad yr Archwilydd Cyffredinol sy'n awgrymu y dylai Holdco ystyried newid y Cytundeb Rheoli er mwyn adlewyrchu'r polisi a ffafrir ganddo ar rôl Cadeirydd y Cwmni Cyfyngedig ar Fwrdd Holdco.

Noda'r Pwyllgor argymhelliad yr Archwilydd Cyffredinol sy'n awgrymu y dylai Holdco annog y Cwmni Cyfyngedig i gyhoeddi adroddiad blynyddol yn crynhoi ei gynnydd. Nodwn o'n tystiolaeth fod y syniad o gyhoeddi Adroddiad Blynyddol yn cael ei gefnogi gan y Cwmni Cyfyngedig, Holdco a Llywodraeth Cymru, a bod gwaith yn mynd rhagddo i gyflawni'r gwaith hwn. Rydym yn croesawu cyhoeddi Adroddiad Blynyddol gan y Cwmni Cyfyngedig ac yn ystyried bod hyn yn bwysig o ran monitro perfformiad y maes awyr. Ar ben hynny, gallai hefyd ddangos cyfraniad y maes awyr at amcanion polisi Llywodraeth Cymru a helpu i godi proffil y maes awyr yn fwy cyffredinol.

6. Cynnydd masnachol

90. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cyfeirio at ofyniad y Cwmni Cyfyngedig am gyllid allanol i gyflawni ei gynllun busnes.¹¹⁴ Amcangyfrifwyd bod y gofynion cyllidol yn £2.7 miliwn pan gafodd y maes awyr ei gaffael, ond mae'r ffigur yn sylweddol uwch erbyn hyn, gyda'r gofyniad amcangyfrifedig yn cynyddu ym mhob cynllun busnes. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cyfanswm o £23 miliwn o gyfleusterau benthyciad masnachol, ond mae'r Cwmni Cyfyngedig yn rhagweld y bydd angen cyllid ychwanegol cyn 2020.¹¹⁵ Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu adolygiad o iechyd ariannol y maes awyr a gofynion cyllid tebygol yn y dyfodol.

Cynllunio busnes a chyllid allanol

91. Holodd yr Aelodau a oedd y cyfleuster benthyciad o £23 miliwn a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru yn ddigonol ar gyfer y tymor canolig, yn seiliedig ar ragamcanion ariannol presennol y Cwmni Cyfyngedig a graddfa ac amseriad posibl unrhyw gyllid ychwanegol fydd ei angen.

92. Esboniodd Mr Lewis ei fod yn credu y byddai angen ystyried dod o hyd i ragor o fuddsoddiad yn y maes awyr, ond roedd y benthyciad gan Lywodraeth Cymru yn cael ei dalu'n ôl.¹¹⁶ Fodd bynnag, nododd Mr Lewis hefyd bwysigrwydd datganoli toll teithwyr awyr i Gymru ac y byddai hyn yn newid y sefyllfa'n arwyddocaol.¹¹⁷ Ychwanegodd:

“...it would increase the number of airlines, increase the number of destinations, reduce the prices on offer, and help us then invest further into the airport.”¹¹⁸

93. Esboniodd Mr Nicholls fod y doll teithwyr awyr wedi rhwystro datblygu llwybrau yn yr Alban, ac amlygodd y byddai'r doll teithwyr awyr yn cael ei thorri 50 y cant o 2018 ymlaen unwaith y byddai'n cael

¹¹⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.28 i 3.36

¹¹⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 3.28

¹¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 241, 2 Chwefror 2016

¹¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 241, 2 Chwefror 2016

¹¹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 241, 2 Chwefror 2016

ei datganoli i Senedd yr Alban, ac y byddai'n cael ei diddymu pan fyddai adnoddau'n caniatáu hynny. Ychwanegodd:

“We’ve seen over recent years very many airlines saying to us, both in conversations with Ministers and with officials, but also supported by a fair amount of analysis, that APD is a major deterrent to further route development in Scotland. Ryanair and EasyJet have both been on record as saying that, and have even put numbers on how many more passengers there might be to Scottish airports if APD were to be reduced or, in their view, preferably abolished.”¹¹⁹

94. Fodd bynnag, roedd tystiolaeth gan Mr Cain yn cynnwys gair o rybudd ar ddefnyddio pwerau datganoledig ar y doll teithwyr awyr, gan egluro nad oes unrhyw amheuaeth y byddai cael gwared ar y doll teithwyr awyr yn ysgogi twf, ond y cwestiwn yw sut mae'n cael ei gyllido. Dywedodd:

“There is an opportunity to do it in a targeted way that would be very effective. And I think it probably—. I don’t know what evidence was put to the Silk commission, but it needs to be carefully thought through—and I’m sure the Welsh Government officials are doing that—to find the most effective and optimum way of using any devolved powers. I don’t think it necessarily needs to be a blanket removal.”¹²⁰

95. Yn ei adroddiad dan y teitl *Maximising the Economic Benefits of the Welsh Government’s Investment in Cardiff and St. Athan Airports*, ar gyfer y Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru (PPIW) a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2016, myfyriodd Mr Cain hefyd ar effaith datganoli'r doll teithwyr awyr i Gymru. Noda yn ei adroddiad y byddai angen i Lywodraeth Cymru ystyried ei dewisiadau'n ofalus yng nghyd-destun dadansoddiad wedi ei ddiweddarau o'r farchnad a thrafodaethau manwl gyda chwmnïau awyrennau allweddol. Mae'r adroddiad yn cynnwys nifer o awgrymiadau ar gyfer ymyriadau a fyddai fel arall yn helpu i gynyddu nifer y llwybrau ac amllder gwasanaethau i gyrchfannau a dargedir, a thrwy hynny gynyddu gallu'r maes awyr i gystadlu. Mae'r rhain yn cynnwys:

¹¹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 486, 11 Chwefror 2016

¹²⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 414, 11 Chwefror 2016

- pecynnau marchnata cyrchfannau, fel sy'n cael eu defnyddio yn yr Alban;
- Cronfa Datblygu Llwybrau newydd i Gymru, yn debyg i'r cynlluniau a oedd yn bodoli yn yr Alban a Gogledd Iwerddon rhwng 2003 a 2008, i ddatblygu gwasanaethau i fannau allweddol a chyrchfannau busnes; ac
- yn y tymor hwy, cyllid rhwymedigaeth gwasanaeth cyhoeddus ar gyfer cysylltiad â Llundain, yn ddelfrydol gwasanaeth gwennol yn rhedeg i Faes Awyr Heathrow wedi ei ehangu, ac o bosibl ar gyfer gwasanaethau eraill.¹²¹

96. Mae Argymhelliad 5 adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi fod Holdco wedi gofyn i'r Cwmni Cyfyngedig yn 2015 gyflwyno cynlluniau busnes gyda chyfnod cynllunio o ddwy flynedd, tra bod y Cwmni Cyfyngedig wedi cynnwys rhagamcanion ariannol pum mlynedd gyda'i gynlluniau blaenorol ac yn ei gynllun drafft 2015. Mae'r adroddiad hefyd yn argymhell y dylai Holdco ddychwelyd at ei arfer blaenorol o ystyried rhagamcanion ariannol am bum mlynedd o leiaf fel rhan o'i adolygiad o gynlluniau busnes y maes awyr. Nodir ym mharagraff 3.23 fod maes awyr Glasgow Prestwick wedi paratoi cynllun ariannol tymor hir gan gynnwys rhagamcaniadau o leiaf wyth mlynedd i'r dyfodol.

97. Holodd yr Aelodau pam mai dim ond cynlluniau busnes dwy flynedd oedd gan y maes awyr, gan gwestiynu pam nad oedden nhw'n edrych ymhellach i'r dyfodol. Cadarnhaodd Mr Lewis fod gan y maes awyr gynllun dwy flynedd a chynllun pum mlynedd, ond ei bod hi'n her edrych y tu hwnt i ddwy flynedd gyda sicrwydd, a bod y diwydiant awyrennau yn fusnes sydd â llawer o ffactorau anhysbys.¹²²

98. Esboniodd Mr Lewis na allai cynlluniau busnes gael eu rhoi yn y parth cyhoeddus o ystyried eu sensitifrwydd masnachol ac oherwydd eu bod yn gwneud rhagdybiaethau am eu perthynas â phartneriaid masnachol mewn cytundebau masnachol.

99. Esboniodd Mr Jones anawsterau cynllunio am fwy na 2 flynedd i'r dyfodol, gan ddweud:

¹²¹ Maximising the Economic Benefits of the Welsh Government's Investment in Cardiff and St. Athan, y Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru, tudalen 38 (Ionawr 2016)

¹²² Cofnod y Trafodion, paragraff 264, 2 Chwefror 2016

“The aviation sector is pretty dynamic. If you just think about what’s happened in aviation just in the last year with Sharm El Sheikh, with Tunisia, with Paris—they all had a material impact on the airline industry, not just coming into Cardiff, but around the world. Those things are impossible to predict, so putting together a business plan that we’re going to monitor and we’re going to hold the feet to the fire of Cardiff International Airport Limited board against, which projects for more than two years, is a very difficult thing to do. Bear in mind what we’re doing here with the Management Agreement is monitoring their progress against that business plan. If we asked them to project five years into the future, that’s going to be a very difficult act for them to perform to be able to consistently achieve against a five-year target, when we know that there are material changes there.”¹²³

100. Ychwanegodd Mr Jones y gallai unrhyw benderfyniad gan Lywodraeth y Deyrnas Unedig i ddatganoli toll teithwyr awyr yn y blynyddoedd nesaf gael effaith sylweddol ar berfformiad y maes awyr, a byddem wedyn yn pwyso a mesur y maes awyr dros gyfnod cynllun busnes pum mlynedd, pan fyddai’r perfformiad yn rhagori’n fawr iawn ar yr hyn oedd yn y cynllun busnes a phan fyddai’n anodd iawn eu herio, er mwyn cael set o dargedau heriol. Dywedodd Mr Jones:

“It’s right that Cardiff Airport board produces a two-year business plan that we hold them to account to, and that’s the basis of the Management Agreement. Is there a case for having a five-year view, or even perhaps a longer term view of where the airport wants to be strategically to deliver some of the things that are in this Public Policy Institute for Wales report? Yes, I think there is and I think, on reflection and in line with the comments of the auditor general, we will ask the airport, this time around, for both a two-year business plan, which we’ll measure them against, but also a view of a five-year horizon and perhaps even a slightly longer horizon as well, just to be able to monitor the direction of travel, but also to be able to see where the airport is going from a strategic point of view.”

¹²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 211, 2 Chwefror 2016

101. Holodd y Pwyllgor Gadeirydd Maes Awyr Glasgow Prestwick a oedd yn ddigonol ac yn briodol yn eu barn nhw i'r cwmni daliannol yng Nghaerdydd fynnu cynllun busnes dwy flynedd yn unig. Esboniodd Mr Miller y byddai gorwel cynllunio priodol yn hirach o gofio nifer y materion sy'n effeithio ar hedfan, gan ddatgan:

“ So, when it comes to airlines, their planning horizon is at five years plus and most of the big airlines already know what aircraft they're buying at a five-year plus horizon. Airports' long-term capital investments, infrastructure businesses, where a lot of the big pension companies—you know, global pension schemes—take a position, they work very much on a 20-year horizon. So, one would say that operating in a two-year horizon isn't probably best practice; a five-year horizon would be more appropriate, especially when you consider the long-term planning horizons of the airports and the competition around Cardiff and, indeed, the airlines that are flying in and out of there—the big players.”¹²⁴

Gwerthu ecwiti posibl

102. Gan droi ei olygon tua'r dyfodol, amlinellodd Mr Lewis ei weledigaeth bod angen i'r maes awyr sefydlu partneriaeth yn dilyn symud i sefyllfa gynaliadwy, fel menter sydd yn:

“...delivers the numbers, that works holistically with aviation in Wales, we need to have other partners, and that's why we're out talking to a lot of people. And I'm confident, when the time is right, as I said—. The industrial editor of *The Times*, Robert Lea, reported on our position that, three years from now, we will go to the market for appropriate partnership for private equity, with the approval and agreement, obviously, of the shareholder.”¹²⁵

103. At hynny, amlinellodd Mr Lewis ffrâm amser o dair blynedd ar gyfer denu buddsoddiad preifat a rhoddodd yr enghraifft o Faes Awyr Manceinion, y mae 65% ohono'n eiddo i'r cyhoedd, er na wnaeth sylwadau penodol ar y rhyddhad ecwiti gorau posibl ar gyfer y Cwmni Cyfyngedig.

¹²⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 484, 11 Chwefror 2016

¹²⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 221, 2 Chwefror 2016

104. Ychwanegodd Mr Lewis mai ei uchelgais cyffredinol oedd creu sicrwydd hirdymor a chynaliadwyedd ar gyfer y fenter a'r angen i ddiogelu'r maes awyr fel ased cenedlaethol, gan ychwanegu:

“The key thing is that we need to safeguard this national asset for the people of Wales, and that’s why the decision that was made two years ago was the right decision, because it safeguarded this for the people of Wales, but we now need to take it forward.”¹²⁶

105. Wrth ymateb i gwestiynau ynglŷn â maint y buddsoddiad yn y maes awyr yn y dyfodol, awgrymodd Mr Lewis y byddai'n chwilio am ragor o gyllid yn fuan yn hytrach nag yn ddiweddarach, er nad eglurodd a fyddai hynny drwy fenthyciadau gan Lywodraeth Cymru ynteu drwy fuddsoddiad preifat.¹²⁷

106. Noda'r Pwyllgor fod gan y Cwmni Cyfyngedig gyfleuster benthyciad masnachol o £23 miliwn gan Lywodraeth Cymru i gyllido buddsoddi mewn asedau a datblygu llwybrau, ac mae'n debygol y bydd angen cyllid ychwanegol. Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu adolygiad o iechyd ariannol y Maes Awyr.

107. Esboniodd Mr Jones nad oedd benthyciadau i feysydd awyr yn anarferol mewn unrhyw ffordd, a chyfeiriodd at enghreifftiau o feysydd awyr eraill yn y Deyrnas Unedig sydd ar hyn o bryd yn cael benthyciadau.¹²⁸ Cadarnhaodd mewn tystiolaeth ysgrifenedig fod llawer o weithrediadau meysydd awyr masnachol yn cario dyled sylweddol i helpu i gyllido eu gweithgareddau a gwireddu amcanion datblygu busnes. Mae Maes Awyr Caerdydd ymhell o fod yn unigryw yn hynny o beth.¹²⁹

108. Holodd y Pwyllgor y Cwmni Cyfyngedig ar ei ddealltwriaeth o pam mae Llywodraeth Cymru yn cynnal adolygiad o iechyd ariannol y maes awyr. Cydnabu Ms Barber a Mr Lewis bod Llywodraeth Cymru yn arfer diwydrwydd dyladwy yng nghyd-destun cyllid benthyciadau wrth gynnal arolwg o iechyd ariannol y maes awyr.¹³⁰

¹²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 227, 2 Chwefror 2016

¹²⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 254, 2 Chwefror 2016

¹²⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 344, 9 Chwefror 2016

¹²⁹ PAC (4) 08-16 PTN 1, 1 Mawrth 2016

¹³⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 259, 2 Chwefror 2016

109. Wrth ddarparu eglurhad ar yr adolygiad ariannol o'r maes awyr sy'n cael ei gynnal gan Lywodraeth Cymru, eglurodd Mr Jones:

“...we asked Deloitte to go in and have a look at the finances of the airport. There were a number of reasons for doing that. We asked them primarily because we'd owned the airport for three years. It was important to understand the financial health of the airport. I think it was a prudent thing for a shareholder to do. There was also a need for us to be able to benchmark the interest rate that was being charged—or for Government to be able to benchmark the interest rate that was being charged on the existing loans.”¹³¹

Cynnydd yn nifer y teithwyr

110. Mae Adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn tynnu sylw at y ffaith mai nod canolog y strategaeth fasnachol yn y cynllun busnes caffael oedd hybu twf teithwyr drwy ddenu cludwr mawr cost isel i sefydlu cartref i'w awyrennau ym maes awyr Caerdydd, ymgysylltu unwaith eto â chwmnïau hedfan sydd yno'n barod, ac yn y tymor byr neu'r tymor canolig sicrhau llwybrau hir i'r Dwyrain Canol a Gogledd America.¹³² Roedd y cynllun busnes caffael yn rhagamcanu y byddai nifer y teithwyr yn cynyddu'n gyflym o ychydig dros filiwn yn 2012 i oddeutu dwy filiwn yn 2017-18 a 2.2 miliwn yn 2020, gyda thwf mwy cymedrol ond cyson i 3.3 miliwn yn 2037. Mae'r adroddiad yn egluro sut datblygwyd y rhagolygon hyn o bedwar senario a oedd yn modelu dulliau marchnata gwahanol.¹³³ Byddai'r senario a ddewiswyd fel yr un 'mwyaf tebygol' yn gofyn am ostyngiad mewn costau awyrennol¹³⁴ a chynnydd sylweddol mewn cymhellion i ddenu cwmnïau hedfan.¹³⁵

111. Roedd cynlluniau busnes y Cwmni Cyfyngedig ei hunan ar gyfer 2014 a 2015 yn cwtogi'r uchelgeisiau hyn, gyda swm o tua 1.4 miliwn o deithwyr i'w ddisgwyl ar gyfer 2017-18 erbyn hyn.¹³⁶ Mae paragraffau

¹³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 356, 2 Chwefror 2016

¹³² Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Ffigur 8, tudalen 61

¹³³ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraffau 2.58 i 2.60

¹³⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.56

¹³⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 2.58c

¹³⁶ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Ffigur 10, tudalen 68

3.37 i 3.39 adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn amlinellu'r cynnydd gwirioneddol ers caffael – cododd nifer y teithwyr yn 2013-14 ond gostyngodd eto yn 2014-15 i ychydig yn uwch na lefel 2012-13. Yn ddiweddar mae'r Cwmni Cyfyngedig wedi sicrhau cytundeb deng mlynedd gyda Flybe i roi cartref i ddwy awyren yng Nghaerdydd a dod yn brif gludwr cost isel y maes awyr, gan gychwyn ar y trefniant ym mis Mehefin 2015. Disgwylir i'r cytundeb greu cynnydd sylweddol yn nifer y teithwyr, er nad i'r lefel disgwyliedig yn y cynllun busnes caffael. Nid yw'r cytundeb heb risg ariannol, ond barn y Cwmni Cyfyngedig a Holdco yw ei fod yn seiliedig ar dybiaethau ceidwadol a bod mesurau cadarn yn eu lle i liniaru'r risgiau y gellir eu rhagweld.¹³⁷

112. Holodd yr Aelodau a oedd unrhyw esboniad am y diffyg yn nifer y teithwyr o'u cymharu â rhagolygon cynharach a hyder bwrdd y Cwmni Cyfyngedig yn y rhagamcanion cyfredol. Esboniodd Ms Barber fod y maes awyr ar hyn o bryd tua blwyddyn y tu ôl i'w ragamcanion ar nifer y teithwyr ac y byddai'n cymryd amser i gyflawni'r momentwm angenrheidiol o ran cynyddu nifer y teithwyr drwy ddenu cwmnïau hedfan a rhoi hwb i hyder.¹³⁸ O ran cynlluniau ar gyfer datblygu yn y dyfodol, dywedodd Mr Lewis:

“So, the three strategies, simply: more destinations at competitive prices at times that our passengers want, wrapped in a fantastic customer experience.”¹³⁹

113. Roedd Mr Lewis yn rhannu'r hyder hwn o ran rhagamcanion twf, gan ystyried maint y dalgylch posibl, a phwysleisiodd hefyd bwysigrwydd marchnata Cymru yn y cyrchfannau mae'r maes awyr yn eu gwasanaethu i gynhyrchu twristiaeth a thraffig am i mewn.¹⁴⁰ Tynnodd sylw at bwysigrwydd cael porth rhyngwladol i Gymru drwy'r maes awyr, nid dim ond ar gyfer De Cymru, ond ar gyfer Cymru gyfan, gyda 24% o deithwyr yn 2015 yn dod i mewn i Gymru.¹⁴¹

“The opportunity for Wales to market itself in those destinations to encourage people to come to Wales, I think, is very, very attractive indeed. I think it would be of a huge

¹³⁷ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.40 i 3.42

¹³⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 256 – 57, 2 Chwefror 2016

¹³⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 138, 2 Chwefror 2016

¹⁴⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 161, 2 Chwefror 2016

¹⁴¹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 70 – 71, 2 Chwefror 2016

economic benefit, and there are great examples of where this has succeeded. The nearest example would be Ireland. Ireland have done remarkably well in encouraging people—inbound travel and tourists into Ireland—via their airports.”¹⁴²

114. Holodd yr Aelodau a oedd data ar gael i ddangos i ble'r oedd teithwyr rhyngwladol a oedd yn dod i mewn i Gymru yn mynd yn y pen draw. Cadarnhaodd Mr Lewis fod ymrwymiad i gasglu'r wybodaeth honno.

115. Cyfeiriodd y Pwyllgor at y cytundeb marchnata presennol sydd gan y maes awyr â Llywodraeth Cymru, a gytunwyd yn wreiddiol am 3 blynedd, a estynnwyd 16 mis yn rhagor ac sy'n dod i ben ym mis Mawrth 2016. Esboniodd Ms Barber fod trafodaethau ar y gweill ar hyn o bryd i benderfynu beth sy'n digwydd y tu hwnt i hynny.¹⁴³

Proffidioldeb

116. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn amlinellu perfformiad ariannol y maes awyr ers caffael ac yn nodi bod rhagamcanion cynnar o elw sylfaenol o £21 miliwn yn y cyfnod o bum mlynedd ar ôl caffael wedi cael eu gostwng yn raddol mewn cynlluniau busnes dilynol.¹⁴⁴ Y prif resymau dros hyn yw costau uwch cymhellion i gwmnïau hedfan a refeniw is o daliadau awyrennol,¹⁴⁵ incwm marchnata ac arbedion drwy weithio ar y cyd â Sain Tathan.¹⁴⁶ Fodd bynnag, roedd incwm masnachol ychydig yn uwch na'r ffigurau rhagamcanol yn 2013-14 a 2014-15 ac mae rhaglen wedi cael ei rhoi ar waith i wneud arbedion effeithlonrwydd.

Casgliadau ac argymhellion

Nodwn fanteision posibl o ran twf a datblygiad Maes Awyr Caerdydd yn y dyfodol yn sgil pwerau datganoledig ar dollau teithwyr awyr. Rydym yn llwyr gefnogi bwriad Llywodraeth Cymru i sicrhau pwerau datganoledig ar dollau teithwyr awyr yn y dyfodol.

¹⁴² Cofnod y Trafodion, paragraff 161, 2 Chwefror 2016

¹⁴³ Cofnod y Trafodion, paragraff 287, 2 Chwefror 2016

¹⁴⁴ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.47 - 3.50

¹⁴⁵ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraff 3.48

¹⁴⁶ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.48 a 3.62 - 3.64

Er bod y Cwmni Cyfyngedig yn ystyried rhagolygon tymor hir, nodwn fod cynlluniau busnes yn cael eu cymeradwyo ar sail dwy flynedd yn unig o ystyried yr anawsterau sydd ynghlwm wrth gynllunio y tu hwnt i hyn gydag unrhyw sicrwydd. Rhannwyd y farn hon gan Holdco er ein bod yn nodi bod tystiolaeth o faes awyr Glasgow Prestwick yn awgrymu nad oedd cynllunio ar gyfer dwy flynedd ar y tro yn arfer da o reidrwydd. Nodwn fod maes awyr Glasgow Prestwick yn gweithredu o fewn cynlluniau busnes â thymor hwy o lawer. **Rydym yn cydnabod ansicrwydd cynllunio busnes yn y tymor hirach ac y gallai Holdco ddymuno cymeradwyo camau gweithredu yn ffurfiol ar ragolwg dwy flynedd. Fodd bynnag, rydym yn argymhell y dylai Holdco hefyd ofyn am ragamcaniadau ariannol tymor canolig a thymor hir fel rhan o'i adolygiad o gynlluniau busnes y maes awyr.**

Nodwn gynnydd y maes awyr mewn cymhariaeth â'r cynllun busnes caffael o ran cynnydd yn nifer y teithwyr a'r gwahaniaeth rhwng tystiolaeth y Cwmni Cyfyngedig a thystiolaeth Holdco, yn y modd y mae'r targedau ynghylch cynnydd yn nifer y teithwyr flwyddyn y tu ôl i'r targed. Nodwn hefyd ganfyddiadau'r Archwilydd Cyffredinol nad yw'r targedau yn y cynllun busnes caffael yn debygol o gael eu cyrraedd. Fel y cyfryw, er bod cynnydd yn cael ei wneud, rydym yn pryderu nad yw cynnydd wedi bod yn ddigonol hyd yn hyn.

Nodwn nad yw'n anarferol i feysydd awyr weithredu heb fenthyciadau er mwyn helpu i gyllido eu gweithgareddau a gwireddu amcanion datblygu busnes, ac nad yw Maes Awyr Caerdydd yn unigryw yn hyn o beth. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y gall hyn beri risg i fuddsoddiadau eraill Llywodraeth Cymru.

Mae'r Pwyllgor wedi ystyried ble mae Llywodraeth Cymru yn buddsoddi ei hadnoddau ar farchnata ehangach drwy Croeso Cymru. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru'n ystyried a allai'r arian a wariwyd ar y cytundeb marchnata gyda'r Cwmni Cyfyngedig fod wedi cael rhagor o effaith a sicrhau rhagor o werth am arian pe bai wedi cael ei wario ar farchnata dramor.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod diweddariad yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru ar ôl cwblhau'r adolygiad iechyd ariannol ac a yw hyn wedi arwain at unrhyw newid o ran y benthyciadau masnachol, a bod y Pwyllgor yn cael gwybod y diweddaraf am unrhyw gyllid benthyciadau ychwanegol sy'n cael ei gytuno.

7. Datblygiadau ehangach a gwireddu buddiannau

117. Amlinellir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol beth yw perthynas waith y maes awyr â Llywodraeth Cymru a'i berthynas â rhanddeiliaid allweddol eraill a'r gymuned leol.¹⁴⁷ Esbonnir hefyd yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol sut mae'r maes awyr yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru i hybu twristiaeth.¹⁴⁸ Nodir yn yr adroddiad bod tasglu Maes Awyr Caerdydd wedi cael ei ddiddymu ym mis Hydref 2013 pan benderfynodd Llywodraeth Cymru ddatblygu mentrau penodol drwy ddulliau eraill, fel yr Ardaloedd Menter neu'r panel sector twristiaeth.¹⁴⁹

Gwelliannau cyfalaf

118. Gofynnodd yr Aelodau am fanylion buddsoddi mewn seilwaith cyfalaf yn ddiweddar yn y maes awyr a dywedwyd wrthyn nhw fod gwaith wedi ei wneud i uwchraddio'r maes awyr, gan gynnwys gwelliannau i gyfleusterau parcio, cofrestru awtomataidd, cyfleusterau cwsmeriaid o fewn y maes awyr, fel y caffi a man diogelwch mwy o faint.¹⁵⁰ Esboniodd Ms Barber y byddai prosiect sy'n cael ei gynnal ar hyn o bryd yn arwain at ragor o welliannau i brofiadau siopa teithwyr, ac ailwampio'r caffi, y bwyty a'r bar gyda'r nod o wneud y maes awyr yn amgylchedd mwy croesawgar ac addas i deuluoedd.¹⁵¹

119. Ceisiodd yr Aelodau farn Holdco ar fanteision ehangach cael maes awyr yng Nghaerdydd. Cyfeiriodd Mr Jones at y rhesymeg cychwynnol dros brynu'r maes awyr, gan egluro bod tua 1,700 o bobl yn cael eu cyflogi ar y safle. Pwysleisiodd Mr Jones fanteision y ffaith fod gan British Airways safle cynnal a chadw blaenllaw yng Nghaerdydd a sut byddai'r cyfleuster hwn wedi cael ei golli oedd pe bai'r maes awyr wedi parhau i ddirywio neu pe bai'r cyfleuster wedi ei golli. Amlygodd bwysigrwydd y sector awyrofod yng Nghymru o ran cyflogaeth, a'r rôl

¹⁴⁷ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, paragraffau 3.52 - 3.53

¹⁴⁸ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraffau 3.60 - 3.61

¹⁴⁹ Archwilydd Cyffredinol Cymru, [Llywodraeth Cymru yn Caffael a Pherchnogi Maes Awyr Caerdydd](#), 27 Ionawr 2016, Paragraff 1.19

¹⁵⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 236, 2 Chwefror 2016

¹⁵¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 237, 2 Chwefror 2016

arwyddocaol mae Cymru yn ei chwarae yn y sector hwnnw, gan ddweud:

“I think the figures that were quoted were something like 20 per cent or 25 per cent of all jobs in aerospace in the UK are actually in Wales, and the UK is the second-biggest aerospace employer in the world. So, Wales is a big player in this market. It would be slightly peculiar if we didn’t have our own airport, especially when that airport is a major part of that aerospace industry, particularly with the BAMC facility.”¹⁵²

Mynediad at drafnidiaeth

120. Ar fater cysylltiadau trafndiaeth, yn rhinwedd ei swydd fel Cyfarwyddwr Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru, dywedodd Mr Jones fod mynediad at y maes awyr yn bwysig o ystyried y bydd cwmnïau hedfan sy'n awyddus i sicrhau llwybrau i mewn i faes awyr yn edrych ar y dalgylch. Esboniodd:

“If you can improve the surface access and reduce travel times for people coming to the airport, so that, essentially, the boundary of your one hour travel time to the airport gets bigger, then there’s a bigger catchment area and bigger opportunities for airlines that might wish to invest in the airport.”¹⁵³

121. Holodd Aelodau am gysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus â'r maes awyr ac yn benodol a oedd cynlluniau i symud gorsaf drenau'r Rhws yn nes at derfynfa'r maes awyr neu symud y derfynfa yn nes at yr orsaf drenau. Esboniodd Ms Barber gymhlethdodau gwneud unrhyw newid i leoliad yr orsaf drenau, a'r unig ffordd y byddai hynny'n bosibl fyddai drwy symud y rhedfa i dir y tu allan i strwythur presennol y maes awyr.¹⁵⁴

122. O ran y rheilffyrdd, amlinellodd Mr Jones fod y metro yn cynnig cyfle i allu gwella cysylltiadau â'r maes awyr, ac roedd trafodaethau ar y gweill i ystyried sut gellid cyflawni'r gwelliannau hyn.

¹⁵² Cofnod y Trafodion, paragraff 64, 9 Chwefror 2016

¹⁵³ Cofnod y Trafodion, paragraff 145, 9 Chwefror 2016

¹⁵⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 195, 2 Chwefror 2016

“The metro will seek to bring something like a 15-minute interval between trains to the outer reaches of the network. I think a 15-minute service to the airport would be very welcome.”¹⁵⁵

123. Trafododd y Pwyllgor Wasanaeth Bws Cyflym Maes Awyr Caerdydd a gofynnodd am ddiweddariad ar nifer y teithwyr. Fe wnaeth yr Athro Cole sylwadau ffafriol ar y gwasanaeth bws cyflym, gan dynnu sylw at y ffaith ei fod yn gyflym ac yn teithio'n aml, gyda nifer cynyddol o deithwyr yn ei ddefnyddio.¹⁵⁶

124. Mae'r ffigurau a ddarparwyd gan y Cwmni Cyfyngedig ar fynediad teithwyr at y maes awyr a'r dull cludo a ddefnyddir yn dangos cynnydd yn nifer y teithwyr sy'n teithio ar fws. Ceir ffigurau manwl yn y tabl isod:¹⁵⁷

Arolygon CAA	2015 (dros dro Ionawr - Medi)	2012 (terfynol Ionawr - Rhagfyr)
Car	65%	72%
Tacsi/Minicab	22%	20%
Bws	11%	5%
Trên/Bws gwennol	2%	3%

125. Fodd bynnag, roedd yr Athro Cole yn amheus ynghylch a ddylai'r cyswllt bws gwennol o orsaf drenau'r Rhws i'r maes awyr barhau gan nad yw'r amllder bob awr yn ddigonol ac nid yw newid o drên i fws yn apelio i lawer.¹⁵⁸

126. Dywedodd yr Athro Cole wrth y Pwyllgor fod angen gwell mynediad ar ffyrdd at y maes awyr ar gyfer teithio mewn car.¹⁵⁹ Ychwanegodd Mr Cain y byddai'r mwyafrif helaeth o deithwyr yn cyrraedd y maes awyr mewn car ac y bydden nhw'n parhau i wneud hynny hyd yn oed pe bai cludiant cyhoeddus yn cael ei wella.¹⁶⁰

127. Yn ystod ymweliad Cadeirydd y Pwyllgor â'r maes awyr, nodwyd bod arwyddion ar gyfer gwasanaeth bws gwennol Maes Awyr Caerdydd

¹⁵⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 146, 9 Chwefror 2016

¹⁵⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 355, 11 Chwefror 2016

¹⁵⁷ Gwybodaeth ychwanegol gan Debra Barber, Prif Swyddog Gweithredol, Maes Awyr Caerdydd (23 Chwefror 2016)

¹⁵⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 381, 11 Chwefror 2016

¹⁵⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 372, 11 Chwefror 2016

¹⁶⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 393, 11 Chwefror 2016

yn ddryslyd, a gallai hyn o bosibl annog teithwyr i beidio â defnyddio'r gwasanaeth. Yn benodol, nodwyd y gallai'r arwyddion ddryslyd teithwyr tramor ac y gallai hyn arwain atyn nhw'n defnyddio mathau eraill o drafnidiaeth, fel tacsis, heb archwilio manteision defnyddio'r gwasanaeth.

Yn ystod yr ymweliad hefyd rhoddwyd gwybod i'r Cadeirydd na fu cynnydd hyd yn hyn yn y trafodaethau i wella cysylltiadau rheilffordd â'r maes awyr, er gwaethaf nifer o ymdrechion i ymgysylltu â Threnau Arriva Cymru.

Gwneud y mwyaf o botensial y maes awyr

128. Archwiliodd yr Aelodau sut byddai'r maes awyr yn cael ei farchnata yn y dyfodol i helpu i wneud y mwyaf o'i botensial. Amlygodd Ms Barber fod marchnata yn rhan sylweddol o'r strategaeth ar gyfer y maes awyr, gydag ymchwil yn cael ei gynnal i ddeall teithwyr, cwsmeriaid a chwmnïau hedfan y maes awyr.¹⁶¹

Ychwanegodd nad oedd marchnata, cysylltiadau cyhoeddus a rhyngweithio â'r cyfryngau wedi digwydd dan y perchennog blaenorol, gan ei fod yn rhywbeth nad oedden nhw'n ei ffafrio'n fawr iawn, a'i fod yn flaenoriaeth erbyn hyn.¹⁶²

129. Darparodd Ms Barber dystiolaeth hefyd ar bwysigrwydd marchnata Maes Awyr Caerdydd fel cyswllt â meysydd awyr canolbwynt. Eglurodd fod gan Faes Awyr Caerdydd gysylltiadau â nifer o ganolbwyntiau yn awr ac mae gwaith yn cael ei wneud i hysbysebu manteision hyn.¹⁶³

130. Gofynnodd yr Aelodau am safbwynt y maes awyr ar ei gyfraniad o ran denu digwyddiadau chwaraeon mawr a hefyd effaith digwyddiadau chwaraeon fel cwpan rygbi'r byd a gemau rygbi'r chwe gwlad ar draffig drwy'r maes awyr. Dywedodd Ms Barber fod y maes awyr wedi cael ei brofi gan ddau ddigwyddiad mawr yn ddiweddar. Y cyntaf oedd Uwchgynhadledd NATO, a oedd yn cynnwys 17 o benaethiaid gwladwriaethau a 28 o uwch ysgrifenyddion mewn tri diwrnod. Yr ail ddigwyddiad oedd Cwpan Rygbi'r Byd, pan oedd angen ychydig dan 250 o deithiau ychwanegol i ddarparu ar gyfer y 35,000 o deithwyr ychwanegol. Ychwanegodd Ms Barber fod y maes awyr yn falch o'r

¹⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 160, 2 Chwefror 2016

¹⁶² Cofnod y Trafodion, paragraff 160, 2 Chwefror 2016

¹⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraff 167, 2 Chwefror 2016

gefnogaeth a gafodd, ac y mae'n parhau i'w gael yn ystod digwyddiadau mawr.¹⁶⁴

131. Amlinellodd Mr Lewis fod gwaith yn mynd rhagddo hefyd i sicrhau y gallai'r maes awyr gefnogi digwyddiadau mawr sydd ar y gweill, gan gynnwys y ras cychod hwylio o gwmpas y byd sy'n dod i Gymru yn 2018, pêl-droed Cynghrair y Pencampwyr yn 2017, hanner marathon y byd yn ddiweddarach yn 2016, a'r Bencampwriaeth Golff Agored i Bobl Hŷn yn 2017.¹⁶⁵

132. Mae tystiolaeth gan Gymdeithas Bêl-droed Cymru yn cyd-fynd â hyn, drwy ddatgan

“...the Football Association of Wales (“FAW”) has always had a strong and positive working relationship with Cardiff Airport. Over recent years, the FAW has worked closely with the airport in relation to the planning for UEFA Super Cup 2014. The airport also featured prominently in the FAW’s UEFA EURO 2020 bid.”¹⁶⁶

133. At hynny, cadarnhaodd Cymdeithas Bêl-droed Cymru na fyddai wedi gallu cyflwyno ei gais llwyddiannus i gynnal rownd derfynol Cynghrair y Pencampwyr UEFA yn 2017 heb gefnogaeth Maes Awyr Caerdydd. Mae'r Gymdeithas wedi bod yn gweithio'n agos gyda meysydd awyr Caerdydd a Bryste wrth iddi ddechrau ar y gwaith o gyflawni'r cynlluniau gweithredu go sylweddol ar gyfer hediadau rownd derfynol Cynghrair y Pencampwyr UEFA yn 2017.¹⁶⁷

134. Yn yr un modd, cafodd y Pwyllgor dystiolaeth yn nodi bod Undeb Rygbi Cymru a Stadiwm y Principality yn gweithio'n agos gyda'r holl randdeiliaid yn y gwaith o gynllunio a chyflwyno digwyddiadau mawr i hyrwyddo deialog ac ymgysylltu rhagweithiol i sicrhau bod pob gweithredwr trafndiaeth yn gallu manteisio i'r eithaf ar alluoedd gweithredu a chwrdd â gofynion y digwyddiadau.¹⁶⁸

¹⁶⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 173 – 174, 2 Chwefror 2016

¹⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 188, 2 Chwefror 2016

¹⁶⁶ PAC(4)-08-16 PTN3, 1 Mawrth 2016

¹⁶⁷ PAC(4)-08-16 PTN3, 1 Mawrth 2016

¹⁶⁸ PAC(4)-08-16 PTN5, 1 Mawrth 2016

135. Gofynnodd yr Aelodau i Mr Jones am ei farn ar ba mor hanfodol yw'r berthynas rhwng RAF Sain Tathan a'r maes awyr ar gyfer datblygu yn y dyfodol, ac eglurodd:

“The PPIW report painted a picture of an exciting future for this vision of one airport with two runways, if you like—recognising, though, that the two airfields do completely different things. In the short term, there are probably some operational synergies that we could bring into the operation of the two airports. It’s difficult at the moment because of the fact that St Athan is run under a military set of aviation rules. But, that’s due to come to an end in a few years’ time. I think when that happens and the contractual arrangements which are in place at St Athan begin to fall away, there is an opportunity for Cardiff Airport perhaps to play a more significant role, so that we can share some of the services; things like fire and tower services, grass cutting, bird control and all those kinds of things. There’s potential for significant savings for the Government in terms of operating two airports.”¹⁶⁹

136. Rhoddwyd gwybod i Gadeirydd y Pwyllgor yn ystod ei ymweliad â Maes Awyr Caerdydd y bu gwrthwynebiad gan y Weinyddiaeth Amddiffyn o ran sut mae RAF Sain Tathan yn cydweithio â Maes Awyr Caerdydd.

Casgliadau ac argymhellion

Nodwn y manteision ehangach pwysig i Gymru sy'n deillio o gael ei phorth rhyngwladol ei hun drwy Faes Awyr Caerdydd. Nodwn fod data defnyddiol ac addawol yn cael ei gasglu ar ble mae teithwyr yn cael eu denu i'r Deyrnas Unedig i deithio o faes awyr Caerdydd. Fodd bynnag, nid oes unrhyw ddata yn cael ei gasglu i benderfynu ar ben draw teithiau teithwyr sy'n dod i mewn i Gymru drwy'r maes awyr. **Er mwyn mesur y manteision i Gymru a ddaw yn sgil teithwyr sy'n dod drwy'r maes awyr, rydym yn argymhell bod y Cwmni Cyfyngedig a Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'i gilydd i gasglu'r data hwn.**

O ystyried ein sylwadau ynghylch arwyddion o ran gwasanaeth bws gwennol y maes awyr, mae'r Pwyllgor yn argymhell bod y Cwmni Cyfyngedig yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru er mwyn

¹⁶⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 150, 9 Chwefror 2016

sicrhau bod arwyddion yn cael eu gwella gydag ystyriaeth benodol i'w gwneud yn fwy addas i deithwyr tramor.

O ran trafodaethau rhwng Maes Awyr Caerdydd a Threnau Arriva Cymru i wella cysylltiadau rheilffordd â'r maes awyr, rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'r ddau barti i annog deialog er mwyn gwella'r cysylltiadau rheilffordd â'r maes awyr.

Noda'r Pwyllgor y manteision sy'n deillio o ddigwyddiadau mawr, ac mae'n argymhell y dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Cwmni Cyfyngedig i wneud y gorau o'r manteision hyn.

Nodwn fod rhwystrau yn atal Maes Awyr Caerdydd rhag gweithio ochr yn ochr ag RAF Sain Tathan. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn agor trafodaethau gyda Llywodraeth y Deyrnas Unedig i ddatblygu cyswllt uniongyrchol â'r Weinyddiaeth Amddiffyn i archwilio manteision cydweithio.

Drwy gydol ein hadroddiad, rydym wedi cyfeirio at yr adroddiad, *Maximising the Economic Benefits of the Welsh Government's Investment in Cardiff and St. Athan Airports*, a gyhoeddwyd ar gyfer y Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru (PPIW) ym mis Ionawr 2016. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru'n cyhoeddi ymateb cyffredinol y cyhoedd i'r adroddiad ac yn adrodd yn ôl ar yr ymateb hwn i'r Pwyllgor a fydd yn ein holynu yn y pumed Cynulliad.

Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar i'w gweld yn llawn yn:

www.senedd.cynulliad.cymru/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=1311

Enw	Sefydliad
<i>2 Chwefror 2016</i>	
Roger Lewis	Maes Awyr Caerdydd
Debra Barber	Maes Awyr Caerdydd
<i>9 Chwefror 2016</i>	
Simon Jones	Cwmni Holdco Llywodraeth Cymru
<i>11 Chwefror 2016</i>	
James Price	Llywodraeth Cymru
Chris Cain	Northpoint Aviation
Stuart Cole	Prifysgol De Cymru
Andrew Miller	Maes Awyr Glasgow Prestwick
John Nicholls	Transport Scotland