



WALES AUDIT OFFICE
SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU



National Audit Office

Prosiect y Ddraig Goch

ADRODDIAD GAN Y RHEOLWR A'R ARCHWILYDD CYFFREDINOL AC ARCHWILYDD CYFFREDINOL CYMRU
PARATOWYD AR Y CYD GAN Y SWYDDFA ARCHWILIO GENEDLAETHOL A SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU
HC 296 Sesiwn 2008-2009 | 27 Mawrth 2009





WALES **AUDIT** OFFICE
SWYDDFA **ARCHWILIO** CYMRU



National Audit Office

Prosiect y Ddraig Goch

LONDON: The Stationery Office
£26.60

Gorchmynnwyd gan
Dŷ'r Cyffredin i'w argraffu
23 Mawrth 2009
Adroddiad a gyflwynwyd gan Archwilydd
Cyffredinol Cymru i Gynulliad Cenedlaethol
Cymru ar 27 Mawrth 2009

Paratowyd yr adroddiad hwn o dan Adran 6 o'r Ddeddf 1983 Swyddfa Archwilio Genedlaethol i'w gyflwyno gerbron Tŷ'r Cyffredin yn unol ag Adran 9 o'r Ddeddf; ac o dan Ddeddfau Llywodraeth Cymru 1998 a 2006 i'w gyflwyno gerbron Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

Tim Burr

**Y Rheolwr a'r Archwilydd Cyffredinol
Y Swyddfa Archwilio Genedlaethol**

9 Mawrth 2009

Jeremy Colman

**Archwilydd Cyffredinol Cymru
Swyddfa Archwilio Cymru**

9 Mawrth 2009

Roedd tîm astudiaeth y Swyddfa Archwilio Genedlaethol yn cynnwys Alison Terry, Eleanor Gill a Marisa Chambers o dan arweiniad Mark Andrews.

Roedd tîm astudiaeth Swyddfa Archwilio Cymru yn cynnwys Gillian Body, Ben Robertson, David Metcalfe a Mark Jeffs.

Mae'r adroddiad hwn ar gael ar wefan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol yn www.nao.org.uk ac ar wefan Swyddfa Archwilio Cymru yn www.wao.gov.uk.



Canfyddiadau ar y cyd gan Swyddfa Archwilio Genedlaethol
a Swyddfa Archwilio Cymru



Canfyddiadau Swyddfa Archwilio Genedlaethol



Canfyddiadau Swyddfa Archwilio Cymru

Cynnwys

RHAGAIR	6	Rhan Un: Nod uwch hangar prosiect y Ddraig Goch oedd gwneud DARA'n fwy cystadleuol, a byddai'r broses o resymoli'r safle yn dwyn manteision i'r diwydiant amddiffyn yn gyffredinol	17
CRYNODEB	7		
PENNOD UN			
Roedd nodau'r MoD a'r WDA wrth ddatblygu safle Sain Tathan yn wahanol ond yn ategu ei gilydd	12	Nododd yr MoD fanteision cronol trefniadau prydlesu, gwell cynhyrchiant a'r uwch hangar yn ei Harfarniad Buddsoddi	17
Rhan Un: Rhagwelodd yr MoD arbedion effeithlonrwydd drwy resymoli safle Sain Tathan a gwneud y gwaith o atgyweirio awyrennau o dan un to	13	Hefyd craffwyd ar yr Arfarniad Buddsoddi ymhellach	21
Ynghyd â chynlluniau DARA, dechreuodd yr adran Cynnal Cyfarpar (Awyr) ystyried opsiynau i leihau costau systemau cymorth logisteg	13	Roedd manyleb yr adeilad gryn dipyn yn fwy na gallu DARA i atgyweirio awyrennau'n fanwl ar y pryd	21
Cafodd prosiect y Ddraig Goch yr MoD ei lywio gan yr angen am well effeithlonrwydd wrth atgyweirio awyrennau jet cyflym	14	Cafodd holl randdeiliaid yr MoD eu cynrychioli yn ystrwythurau llywodraethu ar gyfer y Gronfa Fasnachu a'r broses resymoli, ond roedd tensiynau rhwng cwsmeriaid a'r perchennog	22
Roedd gweledigaeth yr MoD ar gyfer Cronfa Fasnachu DARA yn anodd ei chyflawni	14	Rhan Dau: Asesodd Awdurdodau Cymru fanteision a risgiau caffael y safle ac aethant ati i ddatblygu parc busnes awyrofod yn ofalus	23
Rhan Dau: Roedd y WDA yn awyddus i helpu i sicrhau dyfodol DARA yng Nghymru a chreu cyfleoedd newydd ym maes datblygu economaidd	15	Nododd y WDA fanteision syth diogelu swyddi DARA, a diogelu sector awyrofod De Cymru	23
PENNOD DAU		Drwy gaffael y safle rhoddwyd y cyfle i Awdurdodau Cymru ddatblygu parc awyrofod yn yr hirdymor	23
Roedd achosion busnes yr MoD ac Awdurdodau Cymru yn rhesymol ar y cyfan, ond gwnaethpwyd penderfyniadau heb ddealltwriaeth gyffredin o dybiaethau ategol	16	Roedd y pris yn adlewyrchu gwerthoedd ar y farchnad, a wnaeth gyfyngu ar amlygiad ariannol y WDA	24
		Nododd yr asesiad a gyflwynwyd i Fwrdd y WDA y risgiau allweddol	25
		Craffodd Llywodraeth y Cynulliad ar yr achos busnes dros gaffael y safle ymhellach	25

PENNOD TRI

Aeth y prosiect rhagddo heb i'r MoD ac Awdurdodau Cymru rannu'r un farn am y tebygolrwydd y byddai'r risgiau'n cael eu gwireddu 26

Rhan Un: Er bod yr MoD yn ystyried trawsnewid cymorth logisteg parhaodd i resymoli'r safle a mynd ar drywydd contract yr uwch hangar, gan gynnwys cymal ymadael 27

Roedd opsiwn gadael ar ôl pum mlynedd yn rhoi cynllun wrth gefn i'r MoD pe byddai cyfleuster yr uwch hangar yn methu â bodloni gofynion mwyach 27

Ar ôl negodi'r cymal ymadael, cytunwyd ar yr Achos Manteision dros ailddatblygu Sain Tathan 27

Roedd gwaith i'r MoD ar gymorth logisteg yn golygu bod goblygiadau posibl i DARA 27

Cafodd yr arfarniad buddsoddi ei gymeradwyo er gwaethaf pryderon am gadernid tybiaethau llwyth gwaith a oedd yn sicrhau dichonoldeb hirdymor 27

Rhan Dau: Wrth gytuno ar opsiwn prynu i annog yr MoD i gymeradwyo prosiect y Ddraig Goch, roedd Awdurdodau Cymru yn gwybod y gallai DARA Sain Tathan gau ar ôl pum mlynedd ond roedd o'r farn nad oedd hyn yn debygol o ddigwydd 29

PENNOD PEDWAR

Yr MoD yn cau busnes awyrennau jet cyflym DARA er mwyn gwneud arbedion ond yn amharu ar nodau Awdurdodau Cymru ar gyfer safle Sain Tathan 31

Rhan Un: Yr MoD yn cau busnes awyrennau jet cyflym DARA er mwyn gwneud arbedion sylweddol 32

Ar yr un pryd, argymhellodd yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd y dylid cyfuno cyfleusterau atgyweirio ar gyfer pob fflyd o awyrennau jet cyflym, a llofnodwyd y ddêl ar gyfer yr uwch hangar 32

Nododd ailwerthusiad yr MoD o gynnig yr uwch hangar y byddai'n mantoli'r gyllideb pe byddai'r gwaith ar awyrennau jet cyflym yn symud o DARA ar ôl tair i bedair blynedd 32

Gyda llyfr archebion milwrol byrdymor yn unig nid oedd rhagolygon hirdymor DARA yn argoeli'n dda 34

Rhan Dau: Amharwyd ar gynydd Awdurdodau Cymru o ran datblygu cynlluniau ar gyfer parc awyrofod gan benderfyniadau'r MoD ar waith DARA 35

Gwnaeth y WDA rywfaint o gynydd ym maes datblygu busnes, gan gynnwys cydfarchnata a datblygu cynnyrch gyda DARA 35

Ni chyflwynodd y WDA ei gais cynllunio am barc awyrofod oherwydd yr ansicrwydd; am y rhedfa i ddechrau ac yna am ddefnydd yr MoD o rannau o'r safle 35

Gwnaeth Awdurdodau Cymru fonitro'r risg a berwyd gan yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ond, cyn gwneud y penderfyniad i orffen gwneud gwaith ar y Tornado, parhawyd i gredu bod dyfodol DARA yn Sain Tathan yn ddiogel 36

PENNOD PUMP

Cydweithiodd yr MoD ac Awdurdodau Cymru i helpu i sicrhau dyfodol safle Sain Tathan 37

Rhan Un: Cydweithredodd yr MoD ag Awdurdodau Cymru i helpu i ddiogelu dyfodol y safle 38

Rhan Dau: Ymataliodd Awdurdodau Cymru i ddechrau ac yna ymatebwyd yn briodol i gau busnes awyrennau jet cyflym DARA 39

I ddechrau, ceisiodd Awdurdodau Cymru ddylanwadu ar yr MoD i wrthdroi ei phenderfyniad i roi'r gorau i atgyweirio awyrennau jet cyflym yn Sain Tathan 39

Cydweithredodd Awdurdodau Cymru â'r MoD drwy gytundebau gweithio ar y cyd ffurfiol 39

Ceisiodd Awdurdodau Cymru ddenu cwmnïau awyrofod i'r safle, ond cymerwyd gofal o ran buddsoddi mewn hangar newydd 40

Parhaodd Awdurdodau Cymru i hyrwyddo Sain Tathan fel safle ar gyfer hyfforddiant amddiffyn 40

PENNOD CHWECH

Nid yw'r MoD ac Awdurdodau Cymru wedi gwireddu'r manteision llawn a fwriadwyd yn sgîl Prosiect y Ddraig Goch ond maent yn gweithio i sicrhau dichonoldeb hirdymor safle Sain Tathan 41

Rhan Un: Mae'r arbedion effeithlonrwydd a welodd yr MoD yn sgîl prosiect y Ddraig Goch yn llai nag a fwriadwyd yn wreiddiol, ond mae wedi lleihau costau cynnal awyrennau jet cyflym yn sylweddol, ac ymddengys y bydd yn cael budd o ddefnyddio'r uwch hangar yn y tymor hwy 42

Mae'r MoD wedi cyflawni arbedion sylweddol yn sgîl cau'r busnes awyrennau jet cyflym yn DARA 42

Ymddengys y bydd yr MoD yn cael budd o'r uwch hangar drwy greu'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn yn Sain Tathan, er nad yw hyn wedi'i fesur eto 43

Rhan Dau: Mae'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn a chynlluniau ar gyfer parc awyrofod yn cynnig manteision economaidd posibl i Gymru 46

Hyrwyddodd Awdurdodau Cymru Sain Tathan fel safle ar gyfer hyfforddiant amddiffyn 46

Mae manteision economaidd sylweddol posibl i Gymru yn sgîl dod â'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn i Sain Tathan 46

Erys manteision a risgiau posibl o ran y cynlluniau ar gyfer parc awyrofod 46

Rhan Tri: Bu cost net o ran arian cyhoeddus o ganlyniad i brosiect y Ddraig Goch ond mae'r llywodraeth yn berchen ar asedau a allai ddarparu gwerth sylweddol o ran eu defnydd yn y dyfodol 48

ATODIADAU

1 Dulliau 50

2 Cyfrifiad talu'n ôl yr MoD i Brosiect y Ddraig Goch 52

3 Rhestr Termiau 54

4 Trefn digwyddiadau ar gyfer Prosiect y Ddraig Goch 56



Rhagair

Mae'r adroddiad hwn wedi'i lunio ar y cyd gan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol a Swyddfa Archwilio Cymru mewn ymateb i gais gan Gadeirydd Pwyllgor Dethol Amddiffyn Tŷ'r Cyffredin. Mae'n ymchwilio i wariant ac ymrwymadau ariannol y Weinyddiaeth Amddiffyn ac Awdurdodau Cymru mewn perthynas ag uwch hangar newydd ar gyfer yr Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn (DARA) a chaffael safle Sain Tathan wrth baratoi ar gyfer parc awyrofod a leolir o amgylch cyfleusterau DARA.

Mae'r adroddiad yn ystyried trefn y digwyddiadau a oedd yn gysylltiedig â phrosiect y Ddraig Goch a'r costau yr aed iddynt a'r manteision a welwyd o ganlyniad. Mae pob Pennod yn cynnwys y camau gweithredu a'r penderfyniadau mewn dwy Ran – mae a wnelo'r rhan gyntaf â'r Weinyddiaeth Amddiffyn a'r ail ag Awdurdodau Cymru. Mae'r strwythur hwn yn adlewyrchu ein pwerau ar wahân a'r trefniadau o ran atebolrwydd a gefnogir gennym. Ymchwiliodd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol i weithgareddau'r Weinyddiaeth Amddiffyn o dan adran 6 o Ddeddf Archwilio Genedlaethol 1983 i'w gyflwyno gerbron Tŷ'r Cyffredin yn unol ag Adran 9 o'r Ddeddf. Ymchwiliodd Swyddfa Archwilio Cymru i weithgareddau Awdurdodau Cymru o dan Ddeddf Llywodraeth Cymru 1998 a Deddf Llywodraeth Cymru 2006 ac mae'n cyflwyno adroddiadau i Gynulliad Cenedlaethol Cymru. Fodd bynnag, mae'r crynodeb a'r casgliadau ar y cyd.

Tim Burr

Y Rheolwr a'r Archwilydd Cyffredinol
Y Swyddfa Archwilio Genedlaethol

9 Mawrth 2009

Jeremy Colman

Archwilydd Cyffredinol Cymru
Swyddfa Archwilio Cymru

9 Mawrth 2009



Crynodeb

1 Roedd prosiect y Ddraig Goch yn brosiect rhwng y Weinyddiaeth Amddiffyn (yr MoD) ac Awdurdodau Cymru¹ i ddatblygu safle Sain Tathan yn Ne Cymru. Roedd y cynllun gwreiddiol yn cynnwys yr elfennau canlynol, gan gostio tua £134 miliwn heb gynnwys taliadau gan Awdurdodau Cymru i'r MoD:

- adeiladu cyfleuster cynnal a chadw awyrennau o'r radd flaenaf (uwch hangar) â lle ar gyfer hyd at 48 o awyrennau jet Tornado i'r Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn (DARA), gan gostio £107 miliwn;
- rhesymoli gofyniad yr MoD am seilwaith yn Sain Tathan, yn costio tua £5 miliwn;
- caffael premiwm prif les ar gyfer 725 erw o safle Sain Tathan gan Awdurdodau Cymru ac aildatblygu'r safle, gyda'r nod o sicrhau bod DARA ar y safle yn barhaol a datblygu parc awyrafod yn y tymor hwy, gan gostio £34 miliwn i Awdurdodau Cymru (y talwyd £12 miliwn ohono i'r MoD am y tir a'r maes awyr).

Dechreuodd y gwaith o baratoi'r safle ar gyfer yr uwch hangar ym mis Chwefror 2003. Ym mis Mawrth 2003 llofnododd yr MoD gytundeb gydag Awdurdod Datblygu Cymru, a wnaeth ei hymrwymo i resymoli'r safle a'r cytundeb o ran y tir. Cafodd yr uwch hangar ei gwblhau yn unol â'r amserlen a'r gyllideb gymeradwy erbyn mis Rhagfyr 2004 ac yn y mis wedi hynny dechreuodd DARA symud i mewn i'w chyfleuster atgyweirio newydd.

2 Yn y cyfamser, ym mis Ionawr 2003, comisiynodd yr MoD adolygiad strategol o systemau cynnal awyrennau², a chyflwynwyd yr adroddiad ym mis Gorffennaf. Arweiniodd canfyddiadau'r Adolygiad hwn o Logisteg o'r Dechrau i'r Diwedd at gyhoeddi ym mis Mawrth a mis Medi 2004 y byddai busnes atgyweirio

awyrennau jet cyflym DARA ar gyfer y llamjet Harrier a'r awyren fomio Tornado yn Sain Tathan yn cau ac y byddai'r gwaith atgyweirio yn cael ei symud i un prif safle gweithredu ar gyfer pob fflyd. Tanseiliodd y cyhoeddiadau hyn brosiect y Ddraig Goch. Ym mis Tachwedd 2005, cyhoeddodd yr MoD y byddai holl fusnes atgyweirio awyrennau jet cyflym DARA yn Sain Tathan yn cau erbyn mis Ebrill 2007, felly nid oedd angen yr uwch hangar mwyach at y diben y'i bwriadwyd.

3 Ystyriodd ein hymchwiliad i brosiect y Ddraig Goch p'un a oedd yr MoD ac Awdurdodau Cymru yn cydweithio'n dda â'i gilydd er mwyn sicrhau canlyniad da o'r gwariant ar safle Sain Tathan. Nodir ein dulliau manwl yn Atodiad 1.

4 Gwelwyd nad oedd yr MoD ac Awdurdodau Cymru yn cydweithio'n ddigon agos drwy gydol prosiect y Ddraig Goch, er bod enghreifftiau o gydweithredu effeithiol i ymdrin â materion allweddol a oedd o ddiddordeb i'r MoD ac Awdurdod Datblygu Cymru ill dau. Roedd gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru safbwyntiau gwahanol iawn o ran rhagolygon hirdymor safle Sain Tathan, oherwydd ystyriwyd y trafodyn yn un masnachol ei natur i gychwyn, yn hytrach na phrosiect ar y cyd rhwng dau o gyrff y Llywodraeth. O ganlyniad i hyn, nid oedd yr MoD nac Awdurdodau Cymru yn ymwybodol o dybiaethau allweddol ei gilydd mewn perthynas â dichonoldeb DARA i wneud gwaith atgyweirio masnachol. Roedd penderfyniad yr MoD i drosglwyddo'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym i ganolfannau rheng flaen yr Awyrlu Brenhinol yn seiliedig ar y posibilrwydd o arbed mwy i'r maes amddiffyn na'r arbedion a fyddai'n deillio o resymoli Sain Tathan ond ni chafodd Awdurdodau Cymru wybod mor gynnar ag y gallent fod am effaith debygol y newidiadau arfaethedig i'r ffordd yr atgyweiriwyd awyrennau jet cyflym. O ganlyniad i benderfyniad yr MoD, nid yw'r MoD nac Awdurdodau

1 Yn yr Adroddiad hwn, cyfeirir at Awdurdod Datblygu Cymru a Llywodraeth Cynulliad Cymru gyda'i gilydd fel Awdurdodau Cymru. Ym mis Ebrill 2006, daeth Awdurdod Datblygu Cymru yn rhan o Lywodraeth Cynulliad Cymru.
2 Streamlining End to End Air and Land Logistics, Y Weinyddiaeth Amddiffyn, 1 Gorffennaf 2003.

Cymru wedi gweld y manteision a ddylai fod wedi deillio o brosiect y Ddraig Goch, er bod cynlluniau ar y gweill i ddefnyddio'r safle a'r cyfleusterau ar gyfer hyfforddiant amddiffyn a pharc awyrofod sy'n llai na'r hyn a fwriadwyd. Nodir ein canfyddiadau penodol yn y paragraffau canlynol.

5 Nid oedd gan brosiect y Ddraig Goch ddiben cyffredin er bod gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru amcanion ategol ar gyfer y safle.

- a Amcan yr MoD o ran y prosiect oedd gwneud ei gweithgarwch atgyweirio awyrennau jet cyflym yn fwy effeithlon. Drwy sefydlu DARA fel Cronfa Fasnachu, bwriad yr MoD oedd gweld DARA yn cystadlu â diwydiant am fusnes blaenorol yr MoD ac felly daeth yn fwy cystadleuol o ganlyniad i hynny. Adeiladu'r uwch hangar oedd cyfle gorau DARA i fod yn fwy cystadleuol drwy resymoli ei hystad a'i gwneud yn bosibl cyflawni gwaith atgyweirio mwy effeithlon o dan un to.
- b Amcan Awdurdodau Cymru o ran y prosiect oedd cyflawni gweithgarwch datblygu economaidd yn y rhan hon o Dde Cymru. Roeddent am ddiogelu swyddi DARA a chlwtstr awyrofod De Cymru gan arwain yn yr hirdymor at ddatblygu parc awyrofod.
- c Cytunodd y ddau barti fod eu hamcanion yn ategu ei gilydd ac y byddent ill dau yn cael budd o'r gwariant ar safle Sain Tathan a fyddai'n gwella cystadleurwydd DARA. Fodd bynnag, roedd amcan yr MoD o sicrhau gwaith atgyweirio awyrennau effeithlon ond yn ategu amcanion Awdurdodau Cymru cyn belled â bod safle DARA yn Sain Tathan yn parhau i fod yn gyfystyr â'r opsiwn gorau o ran atgyweirio awyrennau jet cyflym.

6 Nid oedd gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru ddealltwriaeth gyffredin o'r tybiaethau a oedd yn ategu eu priod benderfyniadau ynghylch dyfodol safle Sain Tathan.

- a Lluniodd yr MoD ac Awdurdodau Cymru achosion busnes ac arfarniadau buddsoddi ar wahân fel sail i'w penderfyniadau.
- b Amcangyfrifodd yr MoD y byddai prosiect y Ddraig Goch yn arbed £263 miliwn dros 15 mlynedd, o gymharu ag arbedion o tua £40 miliwn pe byddai safle DARA yn Sain Tathan yn cael ei ddirwyn i ben wrth i awyrennau milwrol ddod i ddiwedd eu hoes.

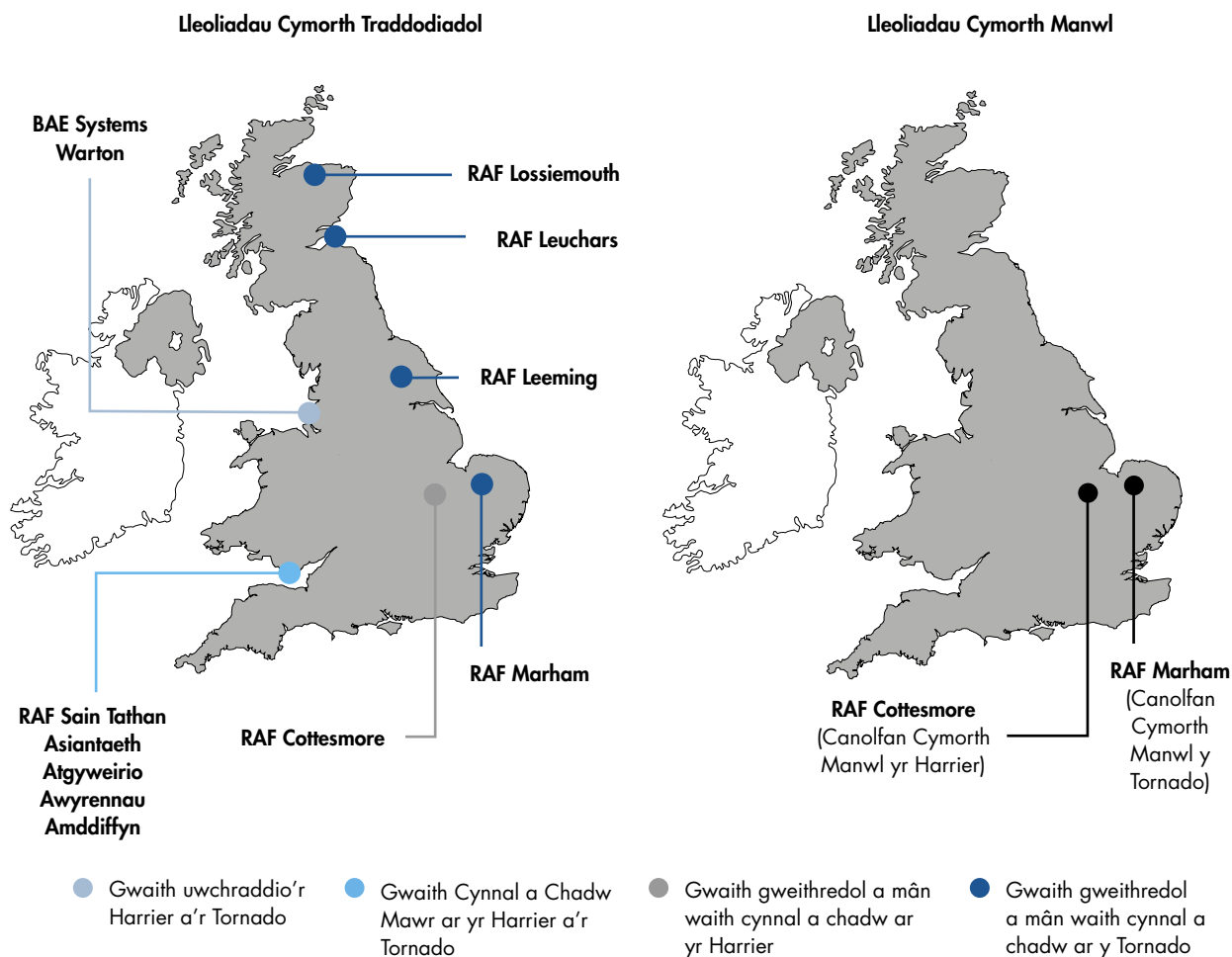
- c Amcangyfrifodd Awdurdodau Cymru y gallent greu hyd at 4,000 o swyddi dros 15 mlynedd pe byddent yn datblygu parc awyrofod yn Sain Tathan. Comisiynwyd arfarniadau economaidd a marchnad ganddynt yn dangos y gallai'r fath brosiect sicrhau elw cadarnhaol dros gyfnod o 25 mlynedd. Am eu bod yn prynu tir ac asedau yn ôl eu gwerth ar y farchnad, prin fyddai eu hamlygiad ariannol, er y byddai adennill eu gwariant mewn sefyllfa achos gwaethaf yn dibynnu ar werthu prydlesau'r safle yn llwyddiannus, ac ailwerthu'r tir ychwanegol a brynwyd y tu allan i safle Sain Tathan.
- d Roedd cynlluniau Awdurdodau Cymru ar gyfer y parc awyrofod yn seiliedig ar ystyried DARA fel prif denant a fyddai, yn ôl y disgwyl, mewn sefyllfa i atgyweirio awyrennau milwrol a sifil. I'r MoD, y rheswm a fyddai wedi bod ganddo dros gael DARA i atgyweirio awyrennau sifil fyddai i gynyddu effeithlonrwydd a lleihau gorbenion, gan felly wneud gwaith atgyweirio milwrol y DU yn rhatach. Yn wir, nid oedd arfarniad buddsoddi'r MoD ar gyfer prosiect y Ddraig Goch yn cyfeirio at atgyweirio awyrennau sifil o gwbl. Cafodd digon o hyblygrwydd ei gynnwys yn y broses o ddylunio'r uwch hangar er mwyn galluogi DARA i gynyddu'r gyfradd atgyweirio awyrennau jet cyflym os oedd angen gwneud hynny i ategu ymgyrchoedd milwrol, a sicrhau bod lle i awyrennau milwrol mawr ac felly awyrennau sifil o'r un maint. Nid oedd modd i Awdurdodau Cymru weld cynlluniau busnes DARA er mwyn asesu'r tebygolrwydd y byddai'n sicrhau gwaith yn y dyfodol.
- e O ystyried y byddai'r MoD yn parhau i wynebu pwysau i leihau ei chostau cynnal logisteg, roedd am barhau i sicrhau hyblygrwydd o ran y defnydd o safle Sain Tathan pe byddai'r tybiaethau yn achos busnes prosiect y Ddraig Goch yn newid. Ym mis Gorffennaf 2002 sicrhodd opsiwn a fyddai'n ei alluogi i'w gwneud yn ofynnol i Awdurdodau Cymru brynu budd yn yr uwch hangar am bum mlynedd. Roedd yr MoD wedi cyfrifo y byddai'r arbedion effeithlonrwydd a gyflawnwyd erbyn y terfyn pum mlynedd yn gorbwyso ei gwariant. O ganlyniad, ac ychydig cyn i brosiect y Ddraig Goch gael ei gymeradwyo'n derfynol, comisiynodd yr MoD adolygiad ehangach o systemau cynnal awyrennau a allai gael effaith tymor hwy ar safle DARA yn Sain Tathan.



- f Cydnabu Awdurdodau Cymru'r risg y gallai'r MoD gau busnes awyrennau jet cyflym DARA ar ôl pum mlynedd, ond roeddent o'r farn bod ymrwymiad ariannol yr MoD yn golygu na fyddai'n gwneud hynny. Ni wnaethant ystyried bod y terfyn pum mlynedd yn awgrymu bod yr MoD wedi cyfrifo y gallai adael heb unrhyw golled ariannol, er mai hwn oedd yr achos. Yn hytrach, cawsant sicrwydd ar lafar gan swyddogion yr MoD, ynghyd â thawelwch meddwl yn dilyn cyhoeddiad y Gweinidog ym mis Gorffennaf 2002 y byddai gwaith yn dechrau ar yr uwch hangar yn ddiweddarach yn y flwyddyn, fel tystiolaeth o ymrwymiad yr MoD brosiect y Ddraig Goch.
- 7 Roedd gweledigaeth yr MoD ar gyfer systemau cynnal awyrennau amddiffyn yn datblygu pan wnaed yr ymrwymiad i Sain Tathan.
- a Wrth benderfynu buddsoddi yn Sain Tathan, nid oedd yr MoD wedi cysoni ei sefyllfa eto o ran y cydbwysedd cywir o systemau cymorth logisteg ar gyfer yr RAF rhwng y ddarpariaeth yng nghanolfannau'r RAF, DARA a diwydiant.
 - b Nid oedd yr MoD ei hun wedi penderfynu a fyddai angen iddi roi rhai contractau atgyweirio awyrennau i DARA ar ôl mis Ebrill 2004 er mwyn diwallu angen strategol, gwarchod buddiannau diogelwch neu gynnal gallu ac adnoddau amgen.
 - c Roedd DARA yn tybio y byddai'n ennill ei holl fusnes awyrennau jet cyflym blaenorol ar gyfer yr Awyrlu Brenhinol, a fyddai'n ei galluogi i sicrhau contractau atgyweirio milwrol newydd eraill, gan y byddai rhai o'r awyrennau hyn yn dod i ddiwedd eu hoes o 2011-12.
 - d Cafodd yr MoD hi'n anodd cysoni'n effeithiol ei rolau fel perchennog DARA, a oedd yn gofyn iddi gefnogi'r busnes, a'i rôl fel prif brynwr gwasanaethau atgyweirio awyrennau milwrol, lle'r nod oedd sicrhau'r systemau cynnal awyrennau mwyaf effeithlon. Yn sgîl yr angen i gyflawni arbedion effeithlonrwydd yn y byrdymor ni wnaeth yr MoD asesu effaith ariannol yr oedi o ran yr uwch hangar.
- 8 Cafodd penderfyniad yr MoD i drosglwyddo'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym o Sain Tathan ei seilio ar y posibilrwydd o sicrhau mwy o arbedion ym maes amddiffyn, ond ni chafodd Awdurdodau Cymru wybod am yr effaith mor gynnar ag y gallent fod wedi cael gwybod.
- a Daeth yr MoD â dêl y Ddraig Goch i ben cyn cyhoeddi argymhellion yr adolygiad o systemau cynnal awyrennau adenydd troi ac adenydd sefydlog.
 - b Gwnaeth yr adolygiad argymhelliad – yn amodol ar waith pellach – i drosglwyddo'r gwaith atgyweirio i brif ganolfannau gweithredu milwrol yn seiliedig ar y ffaith y byddai pob fflyd o awyrennau yn cael ei gynnal mewn un lleoliad (**Ffigur 1**). Amcangyfrifodd yr adolygiad y byddai'r broses hon o resymoli yn arbed mwy na £150 miliwn y flwyddyn i'r Awyrlu Brenhinol, y byddai'r rhan fwyaf o'r swm hwnnw yn deillio o awyrennau jet cyflym, o gymharu â thua £18 miliwn y flwyddyn o arbedion ar gyfartaledd o brosiect y Ddraig Goch.
 - c Dywedodd yr MoD wrth Awdurdodau Cymru y gallai'r gwaith pellach yn dilyn yr adolygiad arwain at resymoli'r gwaith atgyweirio ar gyfer pob fflyd o awyrennau, naill ai mewn canolfannau rheng flaen neu yn DARA. Fodd bynnag, fe'i gwnaethpwyd yn llai clir y byddai cryn dipyn yn llai o swyddi sifilaidd yno, hyd yn oed os byddai'r gwaith pellach yn arwain at weld y gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym yn aros yn Sain Tathan. Unwaith y gwnaeth yr MoD benderfynu trosglwyddo'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym o Sain Tathan hysbysodd Awdurdodau Cymru, ac yn dilyn hynny cyhoeddodd y byddai'n gweithio gyda hwy i ymchwilio i opsiynau amgen ar gyfer defnyddio'r safle.

1 Map yn dangos lleoliad yr MoD a chyfleusterau'r diwydiant i atgyweirio awyrennau jet cyflym a sut y cawsant eu rhesymoli

Yn y gorffennol, gwnaed y gwaith o atgyweirio ac adnewyddu awyrennau jet cyflym ar bedair lefel, mewn amryw o leoliadau gwasgaredig. O 2004, newidiwyd hyn i ddau sefydliad mewn nifer lai o ganolfannau'r RAF.



Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Genedlaethol



9 Ni wireddwyd manteision bwriadedig gwreiddiol prosiect y Ddraig Goch, a bu cydweithio, ac mae cydweithio, yn mynd rhagddo i sicrhau dyfodol dichonadwy i safle Sain Tathan, sy'n canolbwyntio ar hyfforddiant amddiffyn. Gwnaed arbedion sylweddol o ran cost cymorth awyrennau jet cyflym, ar wahân i'r ganolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol.

- a Cost net prosiect y Ddraig Goch i'r trethdalwr yw tua £113 miliwn. Bydd yr MoD ac Awdurdodau Cymru wedi gwario tua £134 miliwn yn uniongyrchol ar brosiect y Ddraig Goch yn ystod oes y prosiect, heb gynnwys taliadau Awdurdodau Cymru i'r MoD sy'n gyfanswm o £12 miliwn. Er bod peth ansicrwydd o ran y ffigurau, mae'r MoD wedi cyflawni arbedion effeithlonrwydd o brosiect y Ddraig Goch sy'n werth tua £57 miliwn o gymharu â'r £263 miliwn disgwylidiedig, ac aed i gostau o £36 miliwn yn sgîl diswyddo staff a symud ac ad-drefnu ei thenantiaid eraill ar y safle. Cafodd Awdurdodau Cymru incwm rhent o tua £0.6 miliwn oddi wrth denantiaid nad oeddent yn perthyn i'r MoD a leolwyd ar y safle.
- b Mae gan y ddau barti asedau a allai fod yn werthfawr iawn ar y farchnad agored yn y dyfodol. Gallai'r uwch hangar greu hyd at £60 miliwn i'r MoD, yn seiliedig ar incwm rhent rhwng 2005 a 2018. Mae Awdurdodau Cymru wedi caffael tir ac adeiladau (y mae'r rhan fwyaf ohonynt yn addas i'w datblygu) sy'n werth tua £44 miliwn yn ôl yr amcangyfrifon ar ôl costau seilwaith. Disgwylir defnyddio'r uwch hangar a chyfran sylweddol o safle Sain Tathan at ddiben yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn o 2013 yn y pen draw.
- c Nid yw'r MoD wedi cyflawni'r arbedion effeithlonrwydd a ddisgwyliwyd yn sgîl prosiect y Ddraig Goch. Fodd bynnag, mae wedi lleihau costau contractau ar gyfer systemau cymorth logisteg awyrennau jet cyflym o tua £1.4 miliwn dros gynnod o chwe blynedd o fis Ebrill 2001³ drwy drosglwyddo'r gwaith atgyweirio i brif ganolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol. Mae'r arbedion hyn yn gorbwyso'r gwariant o £107 miliwn ar adeiladu'r uwch hangar a chostau cau busnes awyrennau jet cyflym DARA yn gynnar yn Sain Tathan.
- d Nid yw Awdurdodau Cymru wedi gwireddu manteision bwriadedig eu buddsoddiad. Yn dilyn penderfyniad yr MoD i drosglwyddo'r rhan fwyaf o lwyth gwaith disgwylidiedig DARA o safle Sain Tathan, collwyd tua 1,900 o swyddi yn DARA. O ganlyniad i benderfyniad yr MoD, adolygodd Awdurdodau Cymru eu cynlluniau syth ar gyfer y parc awyrofod. Yn y byrdymor canolbwyntiwyd ar osod adeiladau a oedd yn bodoli eisoes ar brydles a chefnogi ymdrechion i

ddenu'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn i safle Sain Tathan, tra'n parhau i farchnata a datblygu cynlluniau diwygiedig ar gyfer y parc awyrofod.

- e Mae Awdurdodau Cymru a'r MoD wedi cydweithredu ar farchnata safle Sain Tathan ond pedwar cwmni yn unig a ddenwyd sy'n dal i fod yno, gan greu dim ond 45 o swyddi. Serch hynny, mae Awdurdodau Cymru yn disgwyl gweld manteision economaidd sylweddol yn sgîl yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn yn Sain Tathan. Yn seiliedig ar amcangyfrifon y consortiwm sy'n datblygu'r Academi, cred y gellid creu cynifer â 5,500 o swyddi ar y safle ac yn yr economi ehangach, er ei bod yn debygol y caiff tua thraean o'r swyddi eu llenwi gan bobl sy'n adleoli o fannau eraill yn y DU. Mae hefyd yn disgwyl i'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn ysgogi'r cynlluniau presennol ar gyfer parc awyrofod, gan greu tua 2,000 o swyddi ychwanegol o bosibl yn y darn llai o dir sydd bellach ar gael.

Argymhellion

10 Roedd gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru amcanion ategol ond nid oedd ganddynt ddiben cyffredin ar gyfer prosiect y Ddraig Goch. Canolbwyntiwyd ar broses gaffael ffurfiol a'r contractau ar gyfer yr uwch hangar a rhesymoli'r safle. Ni wnaethant ddatblygu cydberthynas hirdymor a oedd yn ddigon cryf ac ymateb yn adweithiol i'r problemau a gododd a wnaed.

Ar gyfer prosiectau cymhleth mawr sy'n croesi ffiniau sefydliadol a datganoledig, dylai adrannau ac asiantaethau'r llywodraeth ddatblygu amcanion ar y cyd, prosesau datrys problemau, dangosyddion perfformiad allweddol ac ethos o fod yn agored a rhannu gwybodaeth. Dylai'r dull hwn o weithio mewn 'partneriaeth' gael ei ategu gan ddogfen prosiect ffurfiol i gysoni amcanion, sy'n nodi'r canlyniadau busnes bwriadedig a'r egwyddorion a'r agweddau a fydd yn nodweddiadol o'r trefniant. Dylai'r prosiect gael ei redeg gan dîm prosiect integredig sy'n cynnwys cymysgedd o staff o'r partion, sydd â rolau a chyfrifoldebau clir ac arferion gweithredu cytûn gan ddefnyddio cofrestr risg, dataset a thybiaethau cyffredin. Dylai'r prosiect gael ei oruchwylio gan grŵp llywio 'strategol' ffurfiol, gydag ymgysylltiad lefel uwch gan bob parti.

11 Nid oedd strategaeth integredig na chydlynol ar gyfer systemau cynnal awyrennau milwrol pan ymrwymodd yr MoD i brosiect y Ddraig Goch.

Wrth adolygu achosion busnes ar gyfer buddsoddiadau mawr, dylai adrannau nodi'r holl fuddiannau busnes perthnasol sy'n bodoli o fewn eu cyfrifoldeb. Dylent flaenoriaethu'r buddiannau hynny ac i'r graddau y bo'n bosibl eu gwneud yn gydnaws cyn gwneud penderfyniadau neu ymrwymyo.

Pennod 1 – Roedd nodau'r MoD a'r WDA wrth ddatblygu safle Sain Tathan yn wahanol ond yn ategu ei gilydd

1.1 Gwariodd y Weinyddiaeth Amddiffyn (MoD) tua £7 biliwn bob blwyddyn ar systemau cymorth logisteg awyrennau gydag amrywiaeth o ddarparwyr gwasanaethau atgyweirio ac adnewyddu ond drwy gydol y nawdegau roedd y gyllideb amddiffyn gyfan yn lleihau mewn termau real. Arweiniodd hyn at yr angen am fwy o effeithlonrwydd wrth ddarparu gwasanaethau cymorth amddiffyn a logisteg oedd y prif faes. Bu newidiadau yn yr amgylchedd gwleidyddol byd-eang hefyd a arweiniodd at yr Adolygiad Amddiffyn Strategol (1998) i ailddiffinio natur ymgyrchoedd milwrol y mae angen i Luoedd Arfog y DU baratoi ar eu cyfer, ac ail-gyflunio'r trefniadau cynnal ar gyfer ymgyrchoedd o'r fath. Gyda diwedd y Rhyfel Oer, newidiodd y gofyniad am 'allu ac adnoddau cynyddol' ym maes atgyweirio, a gallai diwydiant gynnal gweithgarwch gweithredol ar ei anterth i raddau mwy. O ganlyniad i'r Adolygiad Amddiffyn Strategol, penderfynwyd ffurfio'r Sefydliad Logisteg Amddiffyn, a chreu un asiantaeth – yr Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn (DARA) – i wneud gwaith atgyweirio manwl ar bob awyren filwrol, er mwyn lleihau costau cynnal a chadw ac atgyweirio ac adnewyddu.

1.2 Roedd DARA yn cynnwys pum uned fusnes wedi'u lleoli ar bedwar safle. Cafodd y gwaith manwl o atgyweirio a chynnal a chadw awyrennau adennydd sefydlog, yr oedd y rhan fwyaf ohonynt wedi bod mewn defnydd am ddau ddegawd o leiaf, ei wneud ar safle Sain Tathan. Mae'r Bennod hon o'r Adroddiad yn ystyried y rhesymau dros fwriad yr MoD ac Awdurdod Datblygu Cymru (WDA) i ddatblygu safle Sain Tathan. Dengys fod gan yr MoD a'r WDA amcanion gwahanol ond ategol, sef gwella effeithlonrwydd DARA yn Sain Tathan a chynnal y sylfaen sgiliau ym maes awyrennau a chyflogaeth yng Nghymru yn y drefn honno.



Rhan Un: Rhagwelodd yr MoD arbedion effeithlonrwydd drwy resymoli safle Sain Tathan a gwneud y gwaith o atgyweirio awyrennau o dan un to

1.3 Bwriad yr MoD oedd i'r asiantaeth newydd droi'n Gronfa Fasnachu cyn gynted ag y bo'n ymarferol er mwyn gwneud DARA'n fwy cystadleuol, gwella effeithlonrwydd a lleihau costau. Drwy newid i statws Cronfa Fasnachu byddai modd profi rôl strategol DARA mewn marchnad gystadlueol â digon o allu ac adnoddau. Felly, roedd angen i DARA ddatblygu dealltwriaeth glir o'i chostau uned a chynllun buddsoddi busnes cynhwysfawr.

Dechreuodd DARA ddeall ei sylfaen costau a'i bwriad oedd gwella ei effeithlonrwydd

1.4 Un o flaenoriaethau allweddol DARA, yn ogystal â rhoi cymorth effeithiol i'w chwsmeriaid, oedd symleiddio'r sefydliad a dileu unrhyw ddyblygu sylweddol o ran prosesau rheoli busnes, a achoswyd yn rhannol gan 52 o systemau TG nad oeddent yn gysylltiedig o gwbl. Cyflwynodd DARA raglen Reoli ar sail Gweithgarwch i nodi'r holl weithgarwch nad oedd iddo werth ychwanegol ac ail-lunio prosesau busnes. Nid oedd yr unedau'n atgyweirio holl rannau cyfansoddol awyren a datblygodd Sain Tathan fel y brif ganolfan ar gyfer atgyweirio fframiau awyren adenydd sefydlog. Bwriad y System Cynllunio Adnoddau Menter newydd oedd sicrhau gwell prosesau atgyweirio ac amseroedd cyflawni a lleihau'r angen i brynu rhannau dros ben, gan arbed mwy na £100 miliwn ymhob uned fusnes erbyn 2007-08, neu naw y cant y flwyddyn.

1.5 Roedd costau safle a phersonél Sain Tathan yn cynnwys cyfran sylweddol o gostau DARA. Pan gafodd DARA ei sefydlu gyntaf, roedd gofyniad o hyd am nifer fawr o grefftwyr y gellid eu defnyddio pe byddai rhyfel ac felly anfonodd yr Awyrlu Brenhinol ei bersonél i Sain Tathan a safleoedd eraill er mwyn cynnal eu sgiliau atgyweirio awyrennau. Roedd cost uchel ynghlwm wrth ddefnyddio personél milwrol ac felly gweithiodd DARA gyda'r Awyrlu Brenhinol i leihau nifer y crefftwyr Gwasanaeth yn raddol.

Ynghyd â chynlluniau DARA, dechreuodd yr adran Cynnal Cyfarpar (Awyr) ystyried opsiynau i leihau costau systemau cymorth logisteg

1.6 Yn 2000, pennodd y Sefydliad Logisteg Amddiffyn, sef prif gomisiynydd gwaith gan DARA a'i pherchennog, darged iddi ei hun i leihau costau allbwn 20 y cant erbyn 2005, tra'n cynnal neu'n gwella ansawdd gwasanaethau i'r rheng flaen. Er i'r effeithlonrwydd a ddeilliodd o sefydlu DARA fel Cronfa Fasnachu gyfrannu at gyflawni'r Nod Strategol yn gyffredinol, aed i gostau o tua £100 miliwn wrth sefydlu'r Gronfa Fasnachu. Yn arbennig, cytunodd y Sefydliad Logisteg Amddiffyn fuddsoddi yn y System Cynllunio Adnoddau Menter a darparu ar gyfer costau diswyddo, ond byddai'n rhaid i'r MoD hefyd barhau i dalu costau'r personél a drosglwyddwyd o DARA i gyflawni dyletswyddau eraill o ganlyniad i fesurau rhesymoli.

1.7 Er mwyn cyflawni'r arbedion gofynnol, bu'n rhaid i'r adran Cynnal Cyfarpar (Awyr) sef prif gwsmer MoD Dara hefyd edrych yn radical ar gwmpas y gwaith o ddarparu'r un allbwn gyda llai o adnoddau. Roedd y gwaith o atgyweirio awyrennau Harrier a Tornado yn defnyddio rhan fawr o'r adnoddau cymorth logisteg a dechreuodd yr adran Cynnal Cyfarpar (Awyr) ystyried cydweithio â chwmnïau gan gynnwys BAE Systems a Rolls-Royce plc i leihau costau cynnal a chadw dros oes gyfan awyren tra'n gwella gallu drwy ddefnyddio technolegau newydd yn fwy.

Cafodd prosiect y Ddraig Goch yr MoD ei lywio gan yr angen am well effeithlonrwydd wrth atgyweirio awyrennau jet cyflym

1.8 Roedd safle Sain Tathan, a oedd yn cwmpasu tua 800 erw, yn gartref i tua 1,000 o adeiladau, yr oedd rhai ohonynt yn adeiladau a godwyd cyn yr Ail Ryfel Byd ac mewn cyflwr gwael iawn. Ni wnaeth yr MoD ariannu'r gwaith o adnewyddu'r hangar nac atgyweirio'r rhedfa a gynigiwyd yn ystod Achos Busnes y Gronfa Fasnachu. DARA oedd y cyflogwr mwyaf ar safle Sain Tathan gan brydlesu 13 o adeiladau ar gyfer ei busnes adenydd sefydlog oddi wrth yr MoD. Roedd y gorben a oedd yn gysylltiedig â'r seilwaith hwn yn peri risg fawr i'w chystadleurwydd. Yn ystod hydref 1999, dechreuodd DARA nifer o brosiectau i resymoli'r safle a'i fasnacheiddio, a gafodd eu rhedeg gan dasglu bach o staff cyllid, a dechreuodd gynnal trafodaethau anffurfiol â'r WDA. Ystyriodd DARA bedwar opsiwn ar gyfer y busnes adenydd sefydlog: rhesymoli'r seilwaith presennol ar gyfer atgyweirio awyrennau jet cyflym; rhesymoli'r seilwaith presennol ar gyfer atgyweirio pob awyren adenydd sefydlog; adeiladu cyfleuster newydd yn Sain Tathan neu adleoli i safle newydd ym Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd.

1.9 Sefydlodd astudiaeth gysyniadol, a gomisiynwyd gan DARA, yr ôl-troed lleiaf ar gyfer uwch hangar newydd a allai ymdopi â'r holl waith ar awyrennau jet cyflym mewn un cyfleuster ar safle tybiannol ac amcangyfrifodd y byddai'n costio £65 miliwn i'w adeiladu ym mis Tachwedd 2000. Hefyd, comisiynodd DARA astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer adeiladu a rhedeg yr hangar o dan Fenter Cyllid Preifat gan ymgynghorwyr allanol. Argymhellodd nad oedd contract Menter Cyllid Preifat safonol yn debygol o gynnig gwerth am arian, yn bennaf am fod rôl y sector preifat ar ôl i'r cyfleuster newydd ddechrau gweithredu yn rhy gyfyngedig.

Roedd gweledigaeth yr MoD ar gyfer Cronfa Fasnachu DARA yn anodd ei chyflawni

1.10 Petai'r Gronfa Fasnachu yn cael ei sefydlu ni fyddai angen i'r MoD dalu holl gostau rhedeg yr asiantaeth yn uniongyrchol mwyach; yn hytrach, byddai DARA yn cael refeniw yn uniongyrchol o'i chwsmeriaid, gyda'r cyfle i wneud elw os byddai'n rheoleiddio ei chostau'n llymach. Byddai rhaglenni unigol yn cael eu prisio'n flynyddol, ar ôl cyfrifo costau'r allbwn amrywiol a oedd yn gysylltiedig ag atgyweirio awyrennau. Tra bod gwybodaeth ariannol ar gael, roedd dau ffactor yn gwneud y broses brisio'n gaeth. Roedd y systemau rheoli i bennu amcangyfrifon adennill costau llawn yn weddol anaeddfed am fod yr MoD yn gweithio tuag at weithredu Cyfrifyddu a Chyllidebu Adnoddau yn llawn erbyn 2001-02. Yn ail, byddai unrhyw

anghywirdeb o ran y rhagolygon o alw cwsmeriaid yn dylanwadu ar bris uned y gwaith atgyweirio o ganlyniad i ddosrannu gorbenion sefydlog.

1.11 Hefyd, o dan y Gronfa Fasnachu, unwaith y byddai rhaglen waith tair blynedd gychwynnol warantedig o dros 90 y cant o lyfr archebion DARA yn dod i ben, yr hyn a fwriadwyd gan yr MoD oedd i DARA fod mewn sefyllfa i gystadlu am yr holl waith atgyweirio ac adnewyddu awyrennau milwrol, a gweithredu ar sail cwbl fasnachol erbyn 2004. Nododd rhagolygon yr MoD o'r galw yn y dyfodol gyfanswm y gwaith a fyddai ar gael i DARA gystadlu amdano ac amcangyfrifodd y byddai'r gwaith a ddyrannwyd (lle nad oedd cyfle ymarferol i gystadlu) tua 30 y cant yn 2005. Nid amcangyfrifwyd cyfran y gwaith milwrol a oedd yn bodoli eisoes y gallai DARA ei ennill yn realistig. O ystyried yr ansicrwydd cynhenid, ni wnaed unrhyw ragolygon o'r math o waith masnachol ehangach y gallai DARA ei ddenu na swm y gwaith hwnnw. Y dybiaeth oedd drwy leihau ei gorbenion a bod yn fwy masnachol y gallai DARA ddatblygu mwy o arbenigedd na phetai wedi parhau i gael ei hariannu gan yr MoD yn uniongyrchol. Hefyd, prin oedd y wybodaeth a oedd ar gael am gystadleuaeth o fewn y diwydiant.

1.12 Llwyddodd DARA hefyd i ddatblygu datrysiadau arloesol ar gyfer systemau cynnal, drwy sefydlu trefniadau gweithio mewn partneriaeth, er mwyn gwella argaeledd rheng flaen. Roedd y nodau hyn yn heriol mewn marchnad o gyflenwyr monopoli, lle mae'r gallu i atgyweirio yn dibynnu ar gael caniatâd i weld cynlluniau'r awyren gan y dylunwyr a'r gweithgynhyrchwyr gwreiddiol. O 2000, roedd DARA wedi bod yn broceru cytundebau hirdymor â chwmnïau fel BAE Systems, Boeing, AgustaWestland, Honeywell a Northrop Grumman a llofnododd gytundeb partneriaeth â Rolls-Royce plc.

1.13 Ar 1 Ebrill 2001, ar ôl blwyddyn o fasnachu cysgodol, cafodd DARA statws Cronfa Fasnachu gan y Llywodraeth fel is-gwmni a oedd yn eiddo llwyr i'r MoD. Amcanion y Gronfa Fasnachu oedd i DARA ddod yn fwy effeithlon; sicrhau bod cwsmeriaid yn llwyr ymwybodol o gost allbwn i'w galluogi i ddewis y rhai sy'n ychwanegu gwerth yn unig; bod yn gystadleuol; rhesymoli, moderneiddio ac integreiddio'r gadwyn gyflenwi drwy fentrau arloesi a gweithio mewn partneriaeth; ac achub ar gyfleoedd marchnad ehangach er budd yr MoD. Diben Bwrdd Cynghori Gweinidogion DARA oedd rhoi trosolwg strategol o'r Gronfa Fasnachu a phennu ei chyfeiriad. Fodd bynnag, nid oedd yn glir ai bwriad yr MoD oedd trin DARA fel ased strategol y byddai holl randdeiliaid yr MoD yn rhoi eu busnes iddi er mwyn ei diogelu.



Rhan Dau: Roedd y WDA yn awyddus i helpu i sicrhau dyfodol DARA yng Nghymru a chreu cyfleoedd newydd ym maes datblygu economaidd

1.14 Cyn uno â Llywodraeth y Cynulliad ym mis Ebrill 2006, y WDA oedd prif awdurdod datblygu economaidd Cymru, â chyllideb flynyddol o tua £300 miliwn, ac yn cyflogi tua 1,000 o aelodau o staff. Ymhlith amcanion y WDA roedd creu a diogelu swyddi, cefnogi twf busnesau yng Nghymru, denu buddsoddiad ac adfywio cymunedau. Defnyddiodd y WDA ddulliau gwahanol o gyflawni ei amcanion, gan gynnwys caffael a datblygu tir ac eiddo at ddibenion diwydiannol a dibenion eraill.

1.15 Ym mis Rhagfyr 2000, gan adeiladu ar eu cydberthynas a oedd yn bodoli eisoes a gwellu effeithiolrwydd cost ei busnes adenydd sefydlog (Sain Tathan), cysylltodd DARA â'r WDA gan gynnig "Prosiect y Ddraig Goch": canolfan ragoriaeth newydd ar gyfer y diwydiant awyrennau gyda DARA yn gweithredu fel ei chonglfaen. Dywedodd DARA wrth y WDA nad oedd ei safle yn Sain Tathan yn addas mwyach oherwydd y costau a oedd yn gysylltiedig â defnyddio a rheoli'r safle, ac roedd y WDA yn pryderu y gallai DARA benderfynu adleoli i leoliad amgen yn Lloegr, gan arwain at golli tua 2,500⁴ o swyddi DARA yn Sain Tathan yng Nghymru. Roedd y WDA hefyd yn pryderu y gallai cau DARA gael effaith negyddol ar y clwstwr o gwmnïau awyrofod yn Ne Cymru. Roedd y sector awyrofod yn rhan bwysig o'r economi yng Nghymru ac erys felly. Dangosodd ymchwil gan Fforwm Awyrofod Cymru yn 2001 fod tua 17,000 o bobl yn cael eu cyflogi yng Nghymru yn y sector awyrofod (11 y cant o gyfanswm cyflogaion awyrofod y DU)⁵.

1.16 Ar ddechrau 2001, ystyriodd y WDA a DARA Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd yn y Rhws, chwe milltir i'r dwyrain o Sain Tathan, fel safle posibl i DARA adleoli iddo, gyda chyfle i'r WDA ddatblygu parc busnes awyrofod yno hefyd. Roedd y cysyniad o barc awyrofod yn seiliedig ar DARA yn gweithredu fel y prif denant, gan gynorthwyo'r WDA i ddenu cwmnïau eraill i'r safle. O ganlyniad i faint a newydd-deb y cynigion, cafodd Llywodraeth y Cynulliad ei hysbysu'n rheolaidd gan y WDA o gam cynnar.

1.17 Cynhaliwyd astudiaethau dichonoldeb pellach o'r cynigion ar gyfer Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd, gyda'r £0.33 miliwn mewn costau yn cael ei rannu'n gyfartal rhwng DARA a'r WDA. Yn ystod haf 2001, dangosodd yr astudiaethau dichonoldeb nad oedd y datblygiad arfaethedig ym Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd yn ddichonadwy: byddai iddo gostau seilwaith a pharatoi tir uchel o £60 miliwn o leiaf; byddai'n cael effaith annerbyniol o uchel ar rywogaethau a warchodir ac adeiladau rhestredig yn yr ardal; ac roedd y gymuned leol yn gwrthwynebu'n fawr. Hefyd, nid oedd faint o dir a oedd ar gael i'w ddatblygu yn ddigon i allu cyflawni dyheadau DARA na'r WDA am barc awyrofod posibl yn y dyfodol. Felly, trodd y trafodaethau rhwng y WDA a DARA at gynigion amgen yn seiliedig ar DARA yn defnyddio cyfleuster uwch hangar newydd yn Sain Tathan, a'r WDA yn prynu tir ac adeiladau i'w defnyddio o bosibl ar gyfer parc busnes awyrofod.

4 Roedd Awdurdod Datblygu Cymru yn poeni y gellid colli holl swyddi DARA yn Sain Tathan, nid dim ond y 1,900 a gyflogwyd yn y busnes awyrennau jet cyflym.
5 Cyflwyniad Fforwm Awyrofod Cymru i Awdurdod Datblygu Cymru, 2002.



Pennod 2 – Roedd achosion busnes yr MoD ac Awdurdodau Cymru yn rhesymol ar y cyfan, ond gwnaethpwyd penderfyniadau heb ddealltwriaeth gyffredin o dybiaethau ategol

2.1 Ar ôl diystyru'r posibilrwydd o adleoli DARA, cydweithredodd yr MoD ac Awdurdodau Cymru ar ddatblygu safle Sain Tathan. Roedd gan brosiect y Ddraig Goch dair prif elfen rhyng-gysylltiedig: cyfleuster cynnal a chadw awyrennau o'r radd flaenaf i DARA; rhesymoli gofyniad yr MoD am seilwaith yn Sain Tathan; a chaffael premiwm prif les ar gyfer y rhan fwyaf o safle Sain Tathan gan y WDA gyda'r nod o ddatblygu parc awyrofod yn y tymor hwy.

2.2 Mae'r Bennod hon yn adolygu'r ffordd y gwnaethpwyd penderfyniadau ynghylch ailddatblygu safle Sain Tathan. Dengys fod priod benderfyniadau'r MoD ac Awdurdodau Cymru yn seiliedig ar ddadansoddi'r manteision a'r risgiau posibl, ond bod safbwyntiau sylfaenol wahanol am nifer o agweddau ar dybiaethau'r ddau barti o ran rhagolygon tymor hwy'r safle. Datblygodd DARA ei helfennau o brosiect y Ddraig Goch er gwaethaf y ffaith i'r MoD benodi ymgynghorwyr i weithio ar wneud cymorth logisteg yn fwy effeithlon yn gyffredinol.



Rhan Un: Nod uwch hangar prosiect y Ddraig Goch oedd gwneud DARA'n fwy cystadleuol, a byddai'r broses o resymoli'r safle yn dwyn manteision i'r diwydiant amddiffyn yn gyffredinol

Roedd DARA yn glir o ran yr hyn yr oedd ei angen i lwyddo fel Cronfa Fasnachu

2.3 Yr unig ffordd y gallai busnes DARA yn Sain Tathan barhau i wella ei effeithlonrwydd ariannol a gweithredol oedd drwy leihau personél ymhellach a rhesymoli costau ystâd. Daeth DARA i'r casgliad mai adeiladu cyfleuster newydd oedd y cyfle gorau i wella ei chystadleurwydd. Yn dilyn astudiaethau o gostau dylunio adeiladau a materion amgylcheddol, cafodd DARA gymeradwyaeth Weinidogol i fwrw ati â'r broses gaffael ar gyfer yr uwch hangar ym mis Ionawr 2002.

2.4 Argymhellodd Grŵp Prisïau a Rhagolygon yr MoD nifer o gamau y byddai angen i DARA eu cymryd er mwyn dod yn gystadleuol gan gynnwys gostwng lefel ei chostau gweithredu 30 y cant o leiaf. Daeth i'r casgliad mai Prosiect y Ddraig Goch oedd yn cynnig y cyfle gorau i DARA sefydlu ei hun yn y farchnad gystadleuol a chadarnhaodd y byddai'r cyfraddau yn gostwng o tua £80 yr awr i rhwng £55 a £60. Ar y pwynt hwn byddai DARA o bosibl yn gallu cystadlu â gweithgynhyrchwyr gwreiddiol y cyfarpar am waith atgyweirio milwrol. Fodd bynnag, roedd y cyfraddau gostyngol hyn yr awr yn dal i olygu bod prisïau DARA ar eu hôl hi gryn dipyn o gymharu â rhai cwmnïau awyrennau masnachol (£30 yr awr), ond ni fwriadwyd i Brosiect y Ddraig Goch alluogi DARA i sicrhau gwaith hedfan sifil byth.

Nododd yr MoD fanteision cronol trefniadau prydlesu, gwell cynhyrchiant a'r uwch hangar yn ei Harfarniad Buddsoddi

Roedd proses yr MoD o bennu achos prosiect y Ddraig Goch yn drylwyr a mesurodd yr arbedion y gellid eu cyflawni y tu hwnt i fentrau a oedd yn bodoli eisoes

2.5 Gan fod gwaith cychwynnol DARA eisoes wedi arwain at wrthod tri o'r pedwar opsiwn i gynnal ei busnes milwrol drwy fynd i'r afael â'r costau seilwaith cynyddol, (paragraff 1.8), ni ddwyblygodd DARA'r astudiaeth hon o'r arfarniad buddsoddi terfynol. Cafodd dau opsiwn eu hystyried: bod DARA Sain Tathan yn dirwyn i ben wrth i awyrennau jet cyflym ddod i ddiwedd eu hoes; neu Brosiect y Ddraig Goch (**Ffigur 2**). Canolbwyntiodd y gwaith hwn ar DARA Sain Tathan ac ar y cam hwn o'i phroses gwneud penderfyniadau nid edrychodd yr

MoD ar bosibiliadau ehangach o ran newid y ffordd yr atgyweirwyd awyrennau yn sylfaenol, fel defnyddio prif ganolfannau'r Awyrlu Brenhinol neu ddefnyddio technegau darbodus.

2.6 Nid oedd modd cael arian cyfalaf ar gyfer prosiect yr adeilad newydd gan yr MoD. Felly, cytunodd y byddai DARA'n ariannu'r gwaith adeiladu drwy gytundeb cyllid preifat a fyddai'n para 15 mlynedd. Hefyd, cynigiodd Achos Busnes DARA lunio cytundeb 15 mlynedd ar gyfer gwasanaethau cyfleusterau. Drwy roi'r hangar ar brydles roedd DARA yn rhoi rhywfaint o hyblygrwydd iddi ei hun o ran defnyddio'r cyfleuster, fel y gallai reoli newidiadau mewn galw am ei gwasanaethau.

2.7 Roedd yn anodd i'r MoD roi amcangyfrif cadarn o fusnes adenydd sefydlog tebygol DARA yn y dyfodol unwaith y byddai'r llyfr archebion a ddyrannwyd yn gorffen ym mis Mawrth 2004. Roedd DARA yn gwybod bod y gwaith ar yr awyrennau etifeddol na allai'r MoD ei dendro'n gystadleuol yn lleihau, a thybiodd y byddai'n ennill holl fusnes yr MoD a fyddai'n destun proses dendro gystadleuol o 2005-06 am saith mlynedd. Ar ôl 2012 roedd yn amlwg y byddai angen creu busnes newydd er mwyn bodloni'r galw gofynnol am uwch hangar.

2 Opsiynau ar gyfer safle Sain Tathan

Opsiwn 1: Dim Prosiect y Ddraig Goch

Tybiaethau: nid yw busnes adenydd sefydlog DARA yn gwneud unrhyw welliannau o ran cynhyrchiant, mae'r gwaith ar awyrennau etifeddol yn lleihau wrth iddynt ddod at ddiwedd eu hoes, gan arwain at gau a throsglwyddo rhaglenni i gyflenwyr amgen. Mae'r tenantiaid presennol yn aros yn eu lle ac mae'r Fyddin yn symud i mewn i'r Gwersyll Gorllewinol. Ystadau Amddiffyn sy'n parhau i fod yn berchen ar y safle cyfan.

Opsiwn 2: Uwch hangar newydd prosiect y Ddraig Goch

Tybiaethau: Adeilad Newydd a ddefnyddir o fis Mai 2004. Mae'r WDA yn talu £1 miliwn (ynghyd â TAW) am asedau maes awyr, gan wneud gwelliannau penodol, ac £0.8 miliwn bob blwyddyn am bedair blynedd am weithredu gwasanaethau maes awyr gan yr MoD. Mae DARA yn symud allan o nifer o hangarau a swyddfeydd i ryddhau tua 250 erw i'w datblygu. Mae Ystadau Amddiffyn yn gwerthu prif les ar 725 erw i'r WDA am £8 miliwn. Gall yr MoD gael cyfran o unrhyw elw sy'n deillio o ddatblygiad gan y WDA ar y safle drwy drefniant adfachu a daw'r WDA yn rhannol gyfrifol am rai costau adfer. Lleolir rhai o sefydliadau eraill yr MoD a DARA ar y safle newydd, o dan drefniadau ôl-brydlesu gyda'r WDA. Byddai unedau'r fyddin yn cael eu lleoli yn y Gwersyll Gorllewinol.

Ffynhonnell: Arfarniad buddsoddi'r MoD a Chytundebau Cyfansawdd a Rheoli Meysydd Awyr, 2003



2.8 Amcangyfrifodd yr arfarniad buddsoddi ar gyfer yr hangar newydd gwerth £148.5 miliwn o waith hyd at flwyddyn 15 o farchnadoedd ehangach, gan gynnwys awyren Hercules C130 ac awyrennau C-17 – contractau nad oedd DARA wedi'u hennill yn flaenorol. Amcangyfrifwyd y byddai cyfanswm y refeniw hyd at flwyddyn 15 yn £1.19 biliwn (**Ffigur 3**). O ystyried yr ansicrwydd ynghylch marchnadoedd newydd, ni chynhaliodd yr MoD ymarfer i ddeall rhagolygon hirdymor gwaith atgyweirio awyrennau a'r tebygolrwydd o gystadlu'n llwyddiannus yr adeg honno. Dibynnodd yr MoD ar farn fasnachol tîm rheoli DARA a Chyfarwyddwr Prosiect y Ddraig Goch yr MoD y byddai'r gwelliannau o ran effeithlonrwydd a phrosesau busnes y cytunwyd arnynt fel rhan o'r Prosiect yn gwneud costau'n fwy cystadleuol o fewn y diwydiant.

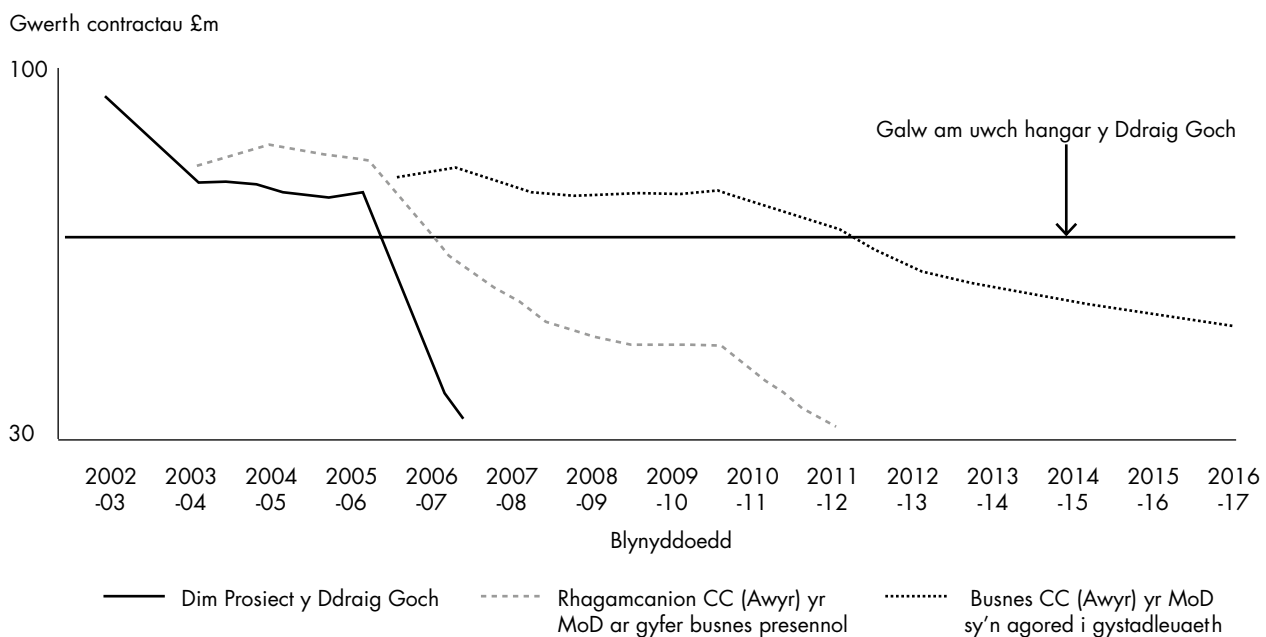
2.9 Roedd cyfrifiad yr arfarniad buddsoddi yn cwmpasu'r arbedion effeithlonrwydd o ganlyniad i'r ddau opsiwn dros 15 mlynedd.

- Byddai'r MoD yn arbed tua £40 miliwn yn sgîl cau DARA Sain Tathan, ar ôl talu'r costau diswyddo ac ymddeol amcangyfrifedig ar gyfer yr uned fusnes adenydd sefydlog. Tynnodd yr arfarniad buddsoddi sylw at y ffaith y byddai goblygiadau i'r unedau busnes cydrannau ac electroneg, gan arwain at £30 miliwn pellach mewn taliadau o bosibl.

- Amcangyfrifwyd y byddai'r MoD yn arbed £263 miliwn dros 15 mlynedd yn sgîl yr uwch hangar newydd. Roedd £173 miliwn o'r arbedion yn yr Arfarniad Buddsoddi ar gyfer yr uwch hangar yn deillio o bersonél. Roedd llai o sicrwydd o ran manteision disgwylidig y gwelliannau mawr i gynhyrchiant a ddisgwyliwyd ac felly nodwyd arbedion is (**Ffigur 4**). Roedd costau diswyddo o £10 miliwn yn seiliedig ar asesu'r swyddi tebygol yn yr uwch hangar newydd. Disgwyliwyd hefyd arbed £100 miliwn ym maes rheoli cyfleusterau.

Hefyd cyfrifodd yr MoD y byddai £25 miliwn yn cael ei arbed am fod unedau'r Fyddin yn defnyddio'r Gwersyll Gorllewinol, y rhan o safle Sain Tathan lle'r oedd yr MoD yn cadw'r rhydd-ddaliad. Nid yw'r arbedion hyn wedi'u cynnwys yn ein dadansoddiad oherwydd byddai wedi bod yn bosibl eu cyflawni p'un a weithredwyd Prosiect y Ddraig Goch ai peidio. Ym marn yr MoD y Prosiect oedd y catalydd i'r Fyddin weithredu ac nid oes unrhyw sicrwydd y byddai'r arbedion wedi cael eu cyflawni hebddo.

3 Y galw rhagamcanol i DARA atgyweirio ac adnewyddu awyrennau





Deilliodd rhai o'r manteision o fentrau cysylltiedig, nid dim ond yr uwch hangar

2.10 Nid oedd rhai o'r arbedion y manylwyd arnynt yn yr Arfarniad Buddsoddi yn dibynnu ar opsiwn yr Adeilad Newydd yn unig. Amcangyfrifodd yr MoD y byddai'n costio symiau sylweddol dros 10 mlynedd ddim ond i gynnal seilwaith Sain Tathan ac roedd y galw is am atgyweirio awyrennau jet cyflym yn golygu y byddai llai o ddefnydd yn cael ei wneud o'r ystad. Pe byddai modd cytuno ar gaffael prif les ar gyfer y safle ac ôl-brydlesu adeiladau â'r WDA yna byddai modd creu incwm a lleihau costau ystad. Mae'r Arfarniad Buddsoddi hefyd yn cyfrifo arbedion y rhaglenni newid ac effeithlonrwydd amrywiol (paragraff 1.4). Cafodd y manteision hyn eu cynnwys yn yr arbedion a gynhyrchwyd gan bob opsiwn – £7.2 miliwn yn yr opsiwn Dim prosiect y Ddraig Goch a £56.53 miliwn yn yr opsiwn Adeilad Newydd (Ffigur 4).

Roedd gan y cynnig ar gyfer y Bwrdd Cynghori Gweinidogion wendidau cyflwyniadol ond gyda graddau'r arbedion roedd y penderfyniad yn debygol o fod wedi bod yr un peth

2.11 Amcangyfrifodd yr MoD y byddai prosiect y Ddraig Goch yn arwain at leihau costau cynnal a chadw ac atgyweirio awyrennau 23 y cant o ganlyniad i arbedion cyffredinol o tua £21 miliwn y flwyddyn o ddiwedd y pumed flwyddyn (2006-07). Roedd yr MoD o'r farn bod modd cyflawni'r arbedion hyn drwy'r arbedion effeithlonrwydd a chynhyrchiant a ddeilliodd o adeiladu'r uwch hangar ynghyd â gwariant is tybiedig o tua £7 miliwn y flwyddyn ar gyfleusterau DARA, gan gynnwys y maes awyr, y brif swyddfa a'r systemau gwybodaeth, a chostau cyfalaf is o ran cyfarpar, diswyddo staff a symud tenantiaid. Yn wir, dangosodd yr Arfarniad Buddsoddi ar gyfer Prosiect y Ddraig Goch fod effeithlonrwydd yn gorbwyso costau yn y flwyddyn gyntaf (2002-03), pan fyddai prif les y safle yn cael ei gaffael a rhai adeiladau yn cael eu hól-brydlesu, ac felly cyn i unrhyw waith atgyweirio ddechrau yn yr uwch hangar (Rhagfyr 2004). Byddai effeithlonrwydd yn gorbwyso costau ymhob blwyddyn ddilynol hefyd.

4 Arfarniad DARA o fanteision gweithio yn yr uwch hangar

Amcangyfrifodd DARA fod arbedion cronol gweithio yn yr uwch hangar yn £173.3 miliwn, y byddai'n cyflawni tua £10 miliwn cyn gallu gwneud unrhyw waith atgyweirio yn y cyfleuster newydd.

	Blwyddyn 1 2002-03 £m	Blwyddyn 2 2003-04 £m	Blwyddyn 3 2004-05 £m	Blwyddyn 4 2005-06 £m	Blwyddyn 5 2006-07 £m	Cyfanswm Blynnyddoedd 6-15 £m	Cyfanswm Blynnyddoedd 1-15 £m
Yr arbedion i'w gwneud yn sgîl gwelliannau effeithlonrwydd os adeilidir yr uwch hangar	(4.83)	(4.59)	(4.58)	(4.61)	(4.49)	(33.43)	(56.53)
Llai Arbedion y gellid bod wedi eu gwneud drwy welliannau effeithlonrwydd yn sgîl y mentrau presennol os yw DARA yn parhau i fod yn fusnes gweithredol (paragraff 1.4)	1.7	1.6	1.5	1.4	1.0	0	7.2
Cyfanswm yr arbedion effeithlonrwydd y gellir eu priodoli i'r uwch hangar yn unig¹	(3.13)	(2.99)	(3.08)	(3.21)	(3.49)	(33.43)	(49.33)
Arbedion cynhyrchiant yn sgîl gweithio yn yr uwch hangar	(0.02)	(0.03)	(8.1)	(12.16)	(12.22)	(110.74)	(143.27)
Cyfanswm yr arbedion effeithlonrwydd a chynhyrchiant y gellir eu priodoli i'r uwch hangar	(3.15)	(3.02)	(11.18)	(15.36)	(15.72)	(144.17)	(192.6)
Wedi'u graddio i lawr i adlewyrchu asesiad o'r risgiau i gyflawni²	(2.84)	(2.72)	(10.06)	(13.83)	(14.14)	(129.75)	(173.34)

Ffynhonnell: Arfarniad Buddsoddi'r MoD, 2003

NODIADAU

1 Ym marn yr MoD byddai prosiect hirdymor fel yr uwch hangar yn gwella cymhelliant staff ac yn atgyfnerthu'r ymdrechion o dan fentrau effeithlonrwydd presennol, gan felly gynyddu'r arbedion i'w gwneud. Fodd bynnag, er mwyn osgoi cyfrif dwywaith cafodd yr arbedion disgwylledig o dan raglen effeithlonrwydd wreiddiol DARA eu didynnu o'r arbedion a ragwelwyd petai'r uwch hangar yn cael ei adeiladu.

2 Cafodd arbedion cyfunol y rhaglen effeithlonrwydd a'r enillion o ran cynhyrchiant eu hasesu o ran risg ac yna eu graddio i lawr deg y cant.



2.12 Roedd gwendidau yn y broses o gyflwyno gwybodaeth yn yr Arfarniad Buddsoddi:

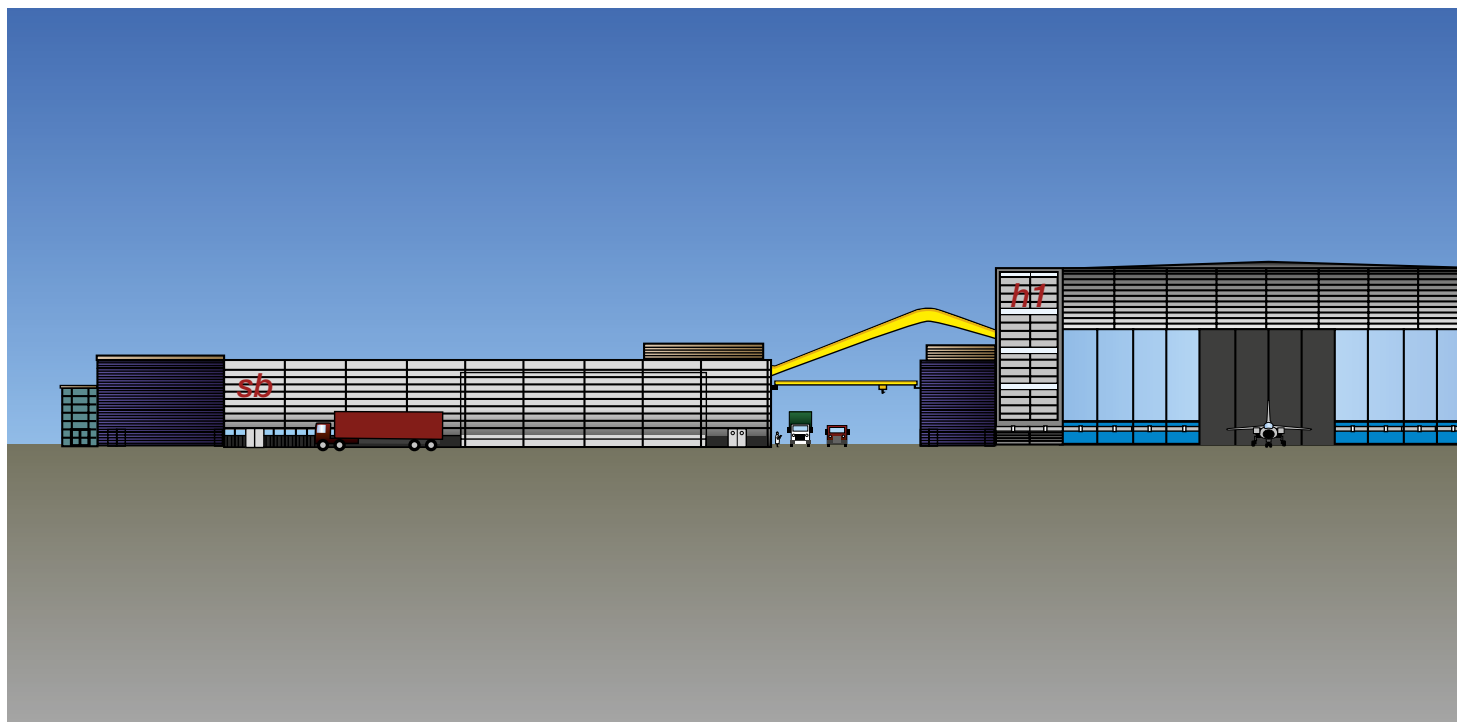
- Gwnaed y dadansoddiad ar sail arbedion. Er ei bod yn bwysig i arfarniad buddsoddi ddangos y manteision sy'n deillio o'r opsiynau amrywiol, dylid hefyd nodi graddau'r buddsoddiad sydd ei angen ac amseriad y taliadau er mwyn lleihau'r risg y rhoddir cymeradwyaeth heb ddealltwriaeth ddigonol o fforddiadwyedd y prosiect.
- Ni chafodd y ffigurau yn y Crynodeb o'r Arfarniad Buddsoddi eu disgowntio, er i gyfrifiadau llif arian parod wedi'u disgowntio gael eu cyflwyno yn Atodiad VI o brif achos busnes yr arfarniad buddsoddi. Gan fod i arian fwy o werth nawr nag yn y dyfodol, mae canllawiau'r Trysorlys yn argymhell y dylid defnyddio'r Gwerth Presennol Net fel bod pob llif arian parod yn cael ei nodi ar sail gymharol. Ar gyfradd ddisgownt o 6 y cant mae arbedion yr uwch hangar £94 miliwn yn is na'r £263 miliwn heb ei ddisgowntio.

Serch hynny, roedd yr arbedion a gynigiwyd gan brosiect y Ddraig Goch yn sylweddol a phetai'r wybodaeth ddiwygiedig wedi'i chyflwyno i'r MoD, mae'n debygol y byddai'r uwch hangar wedi cael ei gymeradwyo o hyd.

2.13 Gwnaeth yr MoD y cyfrifiadau'n destun dadansoddiad sensitifrwydd: cost uwch mesurau adfer amgylcheddol; dim elw o'r prif les; arbedion cost is o ganlyniad i drosglwyddo i ddarparwyr atgyweirio ac adnewyddu eraill; caniatâd cynllunio heb ei roi a llai o arbedion effeithlonrwydd. Ystyriwyd y pum sefyllfa hyn er mwyn deall effeithiau newidiadau ar ddichonoldeb yr uwch hangar. Gyda'r holl sefyllfaoedd achos gwaethaf roedd gwerth presennol net manteision y cyfleuster newydd o'u cymharu â'r opsiwn cau yn dal i fod yn fwy nag £80 miliwn, waeth pa gyfradd ddisgownt a gymhwyswyd. Fodd bynnag, ni chafodd sensitifrwydd i newidiadau yn swm y gwaith cyn ac ar ôl i'r llyfr archebion sefydlog orffen ei gynnwys yn yr arfarniad. Mor gynnar â mis Rhagfyr 2000, nododd ymgynghorwyr yn eu hadolygiad o Achos Busnes y Gronfa Fasnachu y byddai gostyngiad o bump i ddeg y cant mewn referniw yn erbyn y cynllun yn cael effaith gritigol ar ddichonoldeb y busnes.

5

Dyluniad uwch hangar y Ddraig Goch



Ffynhonnell: Llun artist Swyddfa Archwilio Genedlaethol gan ddefnyddio taflen wybodaeth Awyrodol Sain Tathan; DARA ac Awdurdodau Cymru



Hefyd craffwyd ar yr Arfarniad Buddsoddi ymhellach

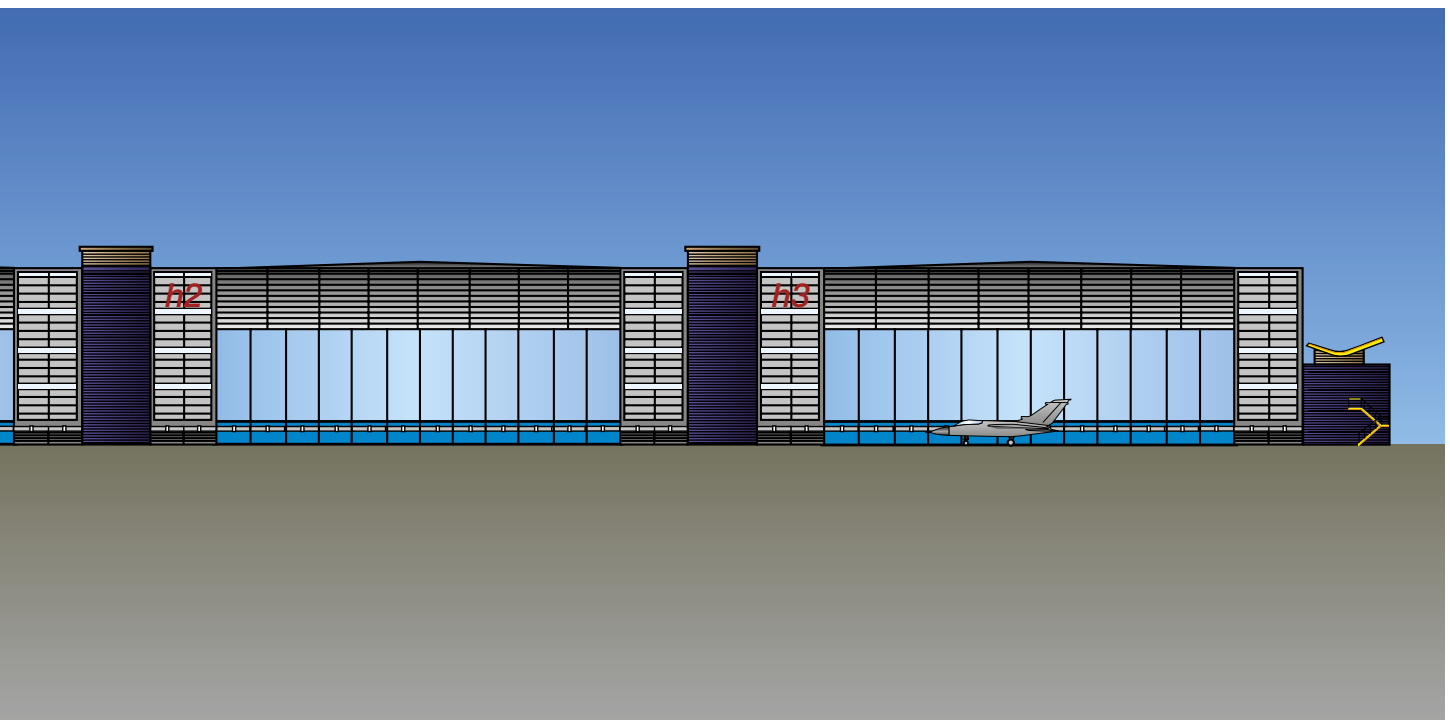
2.14 Cynhaliodd Cyfarwyddwr Prosiect yr MoD gyfarfodydd rheolaidd ag Uwch Gynghorydd Economaidd yr MoD er mwyn cael arweiniad ar y ffordd o lunio'r arfarniad buddsoddi, cyn y craffwyd arno'n derfynol. Hefyd comisiynodd yr MoD ymgynghorwyr i gynnal archwiliad annibynnol. Daethant i'r casgliad y dylai £15 miliwn o arbedion, a oedd yn seiliedig ar sylwadau rheolwyr gan dybio y byddai'r broses o weithredu'r maes awyr yn fwy effeithlon, gael ei hepgor o'r arfarniad buddsoddi. Y rhesymeg dros ei hepgor oedd gan fod yr MoD yn bwriadu i'r WDA fod yn berchen ar y rhedfa, na allai reoli'r broses o resymoli'r arbedion effeithlonrwydd.

Roedd manyleb yr adeilad gryn dipyn yn fwy na gallu DARA i atgyweirio awyrennau'n fanwl ar y pryd

2.15 Er mwyn diwallu ei hanghenion, awgrymodd DARA adeilad 65,000m² yn cynnwys hangar a 20,000m² o weithdai ategol, fel cyfleusterau stripio plastig a phaent, a swyddfeydd. Roedd y cynllun ar gyfer 48 o gilfannau,

a oedd yn ddigon mawr i'r awyrennau jet cyflym mwyaf, gryn dipyn yn fwy na'r uchafswm o 37 o gilfannau a oedd yn ofynnol gan DARA ar y pryd, y byddai eu hangen er mwyn gallu atgyweirio pob awyren ar gontract ar yr un pryd. Nododd yr adroddiad yn cymeradwyo cynllun yr hangar (Hydref 2002) drwy wneud diwygiadau i'r strwythur mewnol y gellid darparu ar gyfer awyrennau milwrol mawr ag adennydd o tua 40 metr, fel VC 10 a Hercules, hefyd ac felly roedd lle ar gyfer awyrennau masnachol â dimensiynau hyd at faint Boeing 737 (**Ffigur 5**).

2.16 Dadleuodd DARA am fod cost ymylol y cilfannau ychwanegol yn fach, y byddai mewn gwell sefyllfa i gyflawni un o'i dibenion milwrol pennaf sef 'bod yn ganolfan ar gyfer llwythi gwaith cynyddol adeg argyfwng' a bod mewn gwell sefyllfa i achub ar gyfleoedd masnachol ehangach yn ddiweddarach, gyda chyfleuster y bwriadwyd iddo ddarparu'r gallu gorau o ran atgyweirio awyrennau'n fanwl yn y wlad. Ymchwiliodd yr MoD i'r posibilrwydd y gallai gwaith atgyweirio fod wedi'i gymhwyso mewn cyfleuster llai, drwy ailgynllunio arferion gwaith, fel tair awyren mewn dau gilfan atgyweirio a sifftiau dwbl. Daeth ei dadansoddiad i'r casgliad fod cynnig DARA o ran cynllun 48 o gilfannau yn cynnig mwy o fanteision.



Cafodd holl randdeiliaid yr MoD eu cynrychioli yn y strwythurau llywodraethu ar gyfer y Gronfa Fasnachu a'r broses resymoli, ond roedd tensiynau rhwng cwsmeriaid a'r perchennog

2.17 Roedd rôl yr MoD fel perchennog a phrif gwsmer DARA yn gorgyffwrdd, ac roedd y rhwymedigaethau a osodwyd ar y rhanddeiliaid mewnol ym maes cymorth logisteg yn amrywio. Cyngorodd Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA y Gweinidog Gwladol dros y Lluoedd Arfog, ar ran yr Ysgrifennydd Gwladol, ar hynt y Gronfa Fasnachu a'i datblygiad yn y dyfodol. Roedd y Bwrdd hwn yn cynnwys pob rhanddeiliad perthnasol, gan gynnwys Cyfarwyddwr Cyllid yr MoD a Phrif Weithredwr DARA. Wrth ddod i gasgliad am brosiect y Ddraig Goch, bu'n rhaid i Fwrdd Cyngori Gweinidogion DARA gydbwyso buddiannau DARA wrth resymoli ei busnes â rhai'r Awyrlu Brenhinol a chwsmeriaid Gwasanaeth eraill a buddiannau ehangach logisteg yr MoD. Cafodd y safbwyntiau hyn eu cynrychioli gan y Pennaeth Logisteg Amddiffyn a'r Cyfarwyddwr Cyffredinol Cynnal Cyfarpar (Awyr). Cafodd Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA ei gynorthwyo gan Grŵp Llywio'r Ddraig Goch, a oedd yn cynnwys y rhanddeiliaid a sefydliadau eraill yr MoD fel Ystadau Amddiffyn ac fe'i cadeirwyd gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Adnoddau'r Sefydliad Logisteg Amddiffyn ar y pryd.

2.18 Ar yr un pryd, roedd yr MoD wedi penodi ymgynghorwyr i gynnal astudiaeth i gynyddu effeithlonrwydd o dan Raglen Newid y Sefydliad Logisteg Amddiffyn a hanner ffordd drwy 2002 ysgrifennodd Cyfarwyddwr Cyffredinol Cynnal Cyfarpar (Awyr) at noddwr Prosiect y Ddraig Goch yn cydnabod bod y gwaith hwn yn debygol o argymhell astudiaeth bellach o brosesau cymorth logisteg o'r ffatri i'r rheng flaen ond nododd hefyd nad oedd modd mesur yr effaith. Er hynny, parhawyd i ddatblygu'r Achos Busnes dros yr uwch hangar. Canolbwyntiodd y strategaeth gaffael ar broses dendro gwbl gystadleuol ac ym mis Gorffennaf 2002 cyhoeddodd y Gweinidog Amddiffyn y byddai gwaith ar yr uwch hangar yn dechrau erbyn mis Rhagfyr, yn amodol ar gymeradwyo'r prosiect yn ffurfiol.



Rhan Dau: Asesodd Awdurdodau Cymru fanteision a risgiau caffael y safle ac aethant ati i ddatblygu parc busnes awyrofod yn ofalus

2.19 Drwy gydol 2002, cynhaliodd Awdurdodau Cymru drafodaethau â'r MoD, yn seiliedig ar drefniant lle byddai'r WDA yn caffael 725 erw o safle Sain Tathan ar brif les, ac ar ran ohono byddai DARA'n adeiladu uwch hangar (**Figur 6**). Paratôdd y WDA achos busnes ar gyfer caffael safle Sain Tathan a ganolbwyntiodd ar fanteision, cyfleoedd a risgiau posibl ei brynu a gwnaeth drefniadau cytundebol gyda'r MoD. Ni wnaeth yr achos busnes ganolbwyntio ar fanylion ariannol y parc awyrofod, gan fod y datblygiad arfaethedig hwn yn fwy tybiannol ar y cam hwn ac, er i'r WDA gomisiynu arfarniad gan ymgynghorwyr allanol, roedd angen gwneud rhagor o waith i bennu'r costau a'r manteision.

Nododd y WDA fanteision syth diogelu swyddi DARA, a diogelu sector awyrofod De Cymru

2.20 Prif nod y WDA wrth gytuno i brynu'r safle oedd sicrhau bod DARA'n aros yn Ne Cymru a diogelu tua 2,500 o swyddi. Yn sgîl y broses o gaffael y safle rhyddhawyd yr MoD o'i rhwymedigaethau ar gyfer y rhan fwyaf o safle Sain Tathan, ac roedd yn golygu y gallai DARA resymoli ei gweithgareddau yn yr uwch hangar newydd. Nododd yr achos busnes y byddai DARA Sain Tathan bron yn bendant yn cau os na fyddai prosiect y Ddraig Goch yn mynd rhagddo, ac na fyddai'r MoD yn cymeradwyo prosiect y Ddraig Goch oni bai bod y WDA yn gwneud ymrwymiad i gaffael safle Sain Tathan ar yr un pryd. Roedd y WDA hefyd yn pryderu y gallai colli DARA danseilio'r clwstwr o gwmnïau awyrofod yn Ne Cymru a chael effaith negyddol ar y sector awyrofod ehangach yng Nghymru.

2.21 Ni allai'r WDA asesu'n llawn y tebygolrwydd y byddai swyddi DARA'n cael eu diogelu yn y tymor hwy o ganlyniad i brosiect y Ddraig Goch. Roedd y WDA yn gwybod y byddai'n rhaid i DARA gystadlu am waith masnachol yn y dyfodol, ond am resymau cyfrinachedd masnachol, dewisodd DARA beidio â rhannu ei chynlluniau busnes manwl gyda'r WDA. Roedd hyn yn ei gwneud yn anodd i'r WDA ddod i'w gasgliad ei hun o ran gallu DARA i ennill contractau, ond tawelwyd ei feddwl am fod DARA yn cynnal trafodaethau contract ag o leiaf saith cwmni awyrofod mawr ar y pryd.

Drwy gaffael y safle rhoddwyd y cyfle i Awdurdodau Cymru ddatblygu parc awyrofod yn yr hirdymor

2.22 Nododd achos busnes y WDA y byddai'r broses o gaffael safle Sain Tathan yn "troi bygythiad yn gyfle" drwy alluogi'r WDA i ddatblygu ei ddyheadau am barc awyrofod, a'i obaith oedd y byddai'n creu hyd at 4,000 o swyddi newydd dros gyfnod o 15 mlynedd. Nid oedd y cytundeb â'r MoD yn ei gwneud yn ofynnol i'r WDA ailddatblygu'r safle, er iddo ei gwneud yn ofynnol i'r WDA gyflwyno cais cynllunio am barc awyrofod. Dim ond ceisio cymeradwyaeth i brynu'r les 125 mlynedd a wnaeth yr achos busnes a gyflwynwyd i Fwrdd y WDA; byddai cymeradwyaeth bellach yn cael ei cheisio am unrhyw wariant sylweddol ar barc awyrofod. Serch hynny, cyfeiriodd yr achos busnes at y gwaith dichonoldeb i asesu dichonoldeb datblygu parc awyrofod yn Sain Tathan. Nodwyd y nodweddion allweddol canlynol:

- byddai DARA yn gweithredu fel y prif denant, gan helpu i ddenu cwmnïau awyrofod masnachol;
- byddai'n targedu'r sector gweithgynhyrchu, atgyweirio ac adnewyddu, yn unol â'r clwstwr presennol o gwmnïau yn ardal De Cymru, er i'r achos busnes nodi diddordeb gan sectorau awyrofod eraill y gellid ei ddatblygu hefyd;
- byddai'n cael ei leoli ar 300 erw o'r safle presennol i ddechrau, gydag opsiynau i ehangu i ran o 300 erw arall o amgylch y safle, yr oedd y WDA wrthi'n ei chaffael.

6 Nodweddion allweddol y cytundeb arfaethedig rhwng y WDA a'r MoD

- Ym mis Gorffennaf 2003, bwriadwyd i'r WDA brynu les 125 mlynedd ar gyfer 725 erw, gan gynnwys y maes awyr, ar safle Sain Tathan oddi wrth yr MoD am £8 miliwn, gyda'r opsiwn y gallai'r WDA gaffael y rhydd-ddaliad ym mlwyddyn deg.
- Byddai'r WDA yn gwneud cais am ganiatâd cynllunio ar gyfer parc awyrofod, a'r dyddiad dynodol ar gyfer gwneud cais oedd mis Rhagfyr 2003.
- Byddai'r WDA yn talu £3 miliwn arall i'r MoD ar ôl cael caniatâd cynllunio ar gyfer y parc awyrofod.
- Byddai'r WDA yn adeiladu ffordd fynediad petai'n cael caniatâd cynllunio ar gyfer y parc awyrofod, yn amodol ar gaffael y tir angenrheidiol.
- Byddai'r WDA yn dod yn gyfrifol am y safle ar 1 Ebrill 2005 gan brydlesu rhannau o'r safle yn ôl i'r MoD.
- Byddai'r MoD yn parhau i reoli'r maes awyr; o dan gyntundeb rhannu costau rheoli'r maes awyr, byddai'r WDA yn caffael asedau'r maes awyr ac yn cyfrannu at ei gostau rhedeg.

Ffynhonnell: Dadansoddiad Swyddfa Archwilio Cymru



2.23 Wrth ddatblygu'r cynigion hyn, ceisiodd y WDA asesu'r galw tebygol am barc awyrofod, yn ogystal â'r rhwymedigaethau ariannol. Comisiynodd y WDA astudiaeth gan ymgynghorwyr, ym mis Mawrth 2002, a wnaeth dynnu sylw at effaith negyddol yr ymosodiadau terfysgol yn Efrog Newydd ar y diwydiant awyrennau yn gyffredinol, a'r galw cysylltiedig am wasanaethau awyrofod, ond daeth i'r casgliad:

- y byddai'r sector awyrofod yn adfer y sefyllfa dros 2-3 blynedd;
- er nad oedd unrhyw gwmnïau eisoes yn aros i gael eu lleoli ar safle Sain Tathan, a oedd yn gyfleuster yr MoD ar y pryd, roedd diddordeb sylweddol yn y safle o fewn y diwydiant;
- pe byddai modd datblygu digon o raddfa a gallu ynghyd â galluoedd rhanbarthol eraill i ategu cynigion y WDA, gellid creu clwstwr awyrofod gwerth uchel o amgylch safle Sain Tathan.

2.24 Er i'r asesiad o'r galw tebygol fod yn ochelgar, roedd yn ddigon optimistaidd i'r WDA ymchwilio ymhellach i'r cyfleoedd a gynigiwyd gan y safle. Nododd yr achos busnes er i weithredwyr sifil a milwrol ddangos diddordeb yn y safle, nid oedd sicrwydd y byddai'n cael ei wireddu. Yn sgîl y rhybudd hwn am y galw tebygol, rhagfynegodd y WDA y byddai'r prosiect yn cymryd tua 15 mlynedd i'w gwblhau, pe byddai'n mynd rhagddo. Roedd y WDA hefyd wedi comisiynu ymgynghorwyr i amcangyfrif costau a derbynebau dynodol (o osod a phrydlesu'r tir) ar gyfer parc awyrofod, a ddynododd mai £49.6 miliwn fyddai cyfanswm y gost, heb gynnwys y gost o godi adeiladau neu hangarau newydd. O ystyried y derbynebau posibl o werthu a rhentu'r tir, amcangyfrifodd y WDA y byddai'r gost net dros 15 mlynedd tua £4.6 miliwn. O ganlyniad i'r ffaith mai ar ôl datblygu'r tir y byddai incwm o'r safle yn dechrau cael ei greu, byddai angen gwario £29.6 miliwn ymlaen llaw hyd at 2005-06. Cydnabu'r WDA y byddai angen iddo gael arian ychwanegol gan Lywodraeth y Cynulliad er mwyn datblygu'r parc awyrofod, ac roedd hefyd yn bwriadu ceisio denu partneriaid o'r sector preifat er mwyn talu cymaint o'r gwariant â phosibl.

2.25 Roedd gwaith yr ymgynghorwyr ar gostau a derbynebau yn cynnwys arfarniad o'r opsiynau, a oedd yn unol â gofynion Llyfr Gwyrdd y Trysorlys yn gyffredinol, a ddangosodd werth presennol net cadarnhaol o tua £20 miliwn i ddatblygu parc awyrofod â rhedfa estynedig, dros gyfnod o 25 mlynedd. Fodd bynnag, cydnabu'r WDA fod angen ymchwilio ymhellach i lawer o'r tybiaethau cost a budd yn yr arfarniad, ac y byddai angen gwneud gwaith ychwanegol i ddiweddarau'r arfarniad cyn gwneud unrhyw benderfyniad i fwrw ati i fuddsoddi yn y parc awyrofod.

Roedd y pris yn adlewyrchu gwerthoedd ar y farchnad, a wnaeth gyfyngu ar amlygiad ariannol y WDA

2.26 Cadarnhaodd brisiad annibynnol a gynhaliwyd gan ymgynghorwyr eiddo ac asedau a gomisiynwyd gan y WDA fod y pris prynu o £8 miliwn am y brif les a'r £3 miliwn i'w dalu ar ôl cael caniatâd cynllunio yn rhesymol ac yn adlewyrchu gwerthoedd y farchnad, gan ystyried gwerth yr isbrydlesau gyda'r Weinyddiaeth Amddiffyn a'r lefel ddisgwyliedig o waith adfer a fyddai'n ofynnol ar y safle. Nododd adroddiad gan ymgynghorwyr allanol fod asedau'r maes awyr yn werth £3.1 miliwn ond o dan y cytundeb rheoli maes awyr gyda'r MoD, byddai'r WDA ond yn talu £1 filiwn am yr asedau hyn, gyda £0.4 miliwn yn cael ei gadw ar wahân mewn cronfa ar gyfer disodli asedau yn y dyfodol. Hefyd, cytunodd y WDA i dalu £0.8 miliwn y flwyddyn am bedair blynedd tuag at gostau rhedeg y maes awyr. Roedd y WDA o'r farn bod y rhan fwyaf o'r tri thaliad referniw cyntaf hyn – sef £2.4 miliwn – yn gyfraniadau pellach tuag at gaffael asedau'r maes awyr yn ôl gwerth y farchnad, gyda'r taliad olaf yn cyfrannu tuag at gostau rhedeg y maes awyr ar gyfer 2007/08, ac erbyn yr adeg honno roedd y WDA yn gobeithio y byddai tenantiaid awyrofod masnachol yn defnyddio'r rhedfa. Ar ôl 2008, byddai'r trefniant o ran rhannu costau yn cael ei ailnegodi yn ôl defnydd.

2.27 Roedd y risgiau ariannol a wynebwyd gan y WDA wrth brynu'r les ar safle Sain Tathan ac asedau'r maes awyr yn ôl gwerth y farchnad yn gymharol isel. Roedd amlygiad ariannol y WDA ar y prosiect yn gyfyngedig i'r graddau yr oedd ei wariant yn fwy na gwerth y tir a'r asedau mae wedi eu caffael. Fodd bynnag, ni wnaeth yr achos busnes ystyried y gost o ran cyfle i ymrwymo arian i'r safle am nifer o flynyddoedd. Ni wnaeth ychwaith ystyried costau tebygol datblygu'r safle at ddibenion y tu allan i'r sector awyrofod, os nad oedd y parc awyrofod yn gynnig dichonadwy. Opsiwn wrth gefn y WDA oedd adennill ei gostau drwy osod adeiladau a thir i'w datblygu at ddibenion y tu allan i'r sector awyrofod, ynghyd â'r tir ychwanegol roedd yn ei gaffael (£5.1 miliwn fu cyfanswm cost y caffaeliadau hyn hyd yma gan gynnwys ffioedd). Er na wnaeth yr achos busnes ystyried yn benodol y tebygolrwydd o ddenu tenantiaid i'r adeiladau hyn, nododd papur cynharach i Fwrdd y WDA y gallai'r WDA o bosibl adennill ei wariant, yn seiliedig ar werthoedd tir diwydiannol ar y pryd.

2.28 Roedd y cytundeb rhwng yr MoD a'r WDA yn cynnwys trefniant i rannu elw o ddatblygu'r tir, a wnaeth gyfyngu rhywfaint ar faint o elw y gallai'r WDA ei wneud. Pe byddai'r parc awyrofod yn cael ei ddatblygu, byddai'r MoD yn rhannu 50 y cant o'r elw, ond nid cyn i'r WDA adennill costau llawn y prosiect a gwneud elw o 15 y cant ar y costau hynny. Hefyd, byddai'r MoD yn rhannu'r elw o unrhyw gynnydd yng ngwerth unrhyw ran o'r safle pe byddai'r WDA yn cael caniatâd cynllunio i ddefnyddio'r safle mewn ffordd fwy gwerthfawr na pharc awyrofod.



Nododd yr asesiad a gyflwynwyd i Fwrdd y WDA y risgiau allweddol

2.29 Nododd ac asesodd y WDA'r risgiau allweddol a oedd ynghlwm wrth gaffael safle Sain Tathan (**Ffigur 7**). Nododd asesiad y WDA risgiau mewn tri maes risg allweddol: costau, galw a materion rheoleiddiol. Mae'r asesiad risg yn gadarn ac yn gynhwysfawr ar y cyfan, ac mae'n seiliedig ar wybodaeth fanwl a gafwyd o astudiaethau dichonoldeb a gynhaliwyd gan ymgynghorwyr arbenigol. Mae hefyd yn nodi'n glir lle nad oes digon o ddata i asesu risg.

Craffodd Llywodraeth y Cynulliad ar yr achos busnes dros gaffael y safle ymhellach

2.30 Am fod y cytundeb rhwng yr MoD a'r WDA yn newydd, roedd angen i Lywodraeth y Cynulliad ei gymeradwyo. Cynhaliodd is-adran Cynllunio Ariannol Llywodraeth y Cynulliad ei hasesiad risg ei hun, yn seiliedig ar achos busnes y WDA, a nododd yr angen am waith pellach yn y dyfodol i ddatblygu'r achos busnes dros y parc awyrofod ei hun. Hefyd adolygodd a chadarnhaodd swyddfa gydymffurfio Llywodraeth y Cynulliad a Swyddfa'r Cwnsler Cyffredinol briodoldeb y trefniadau.

7 Asesiad risg y WDA

Risg a nodwyd

Asesiad y WDA

Gorwario wrth ddatblygu'r safle

Bwriadwyd i'r gwaith o ddatblygu'r parc awyrofod ddigwydd yn ddiweddarach ar ôl i'r Bwrdd ei gymeradwyo ymhellach, yn seiliedig ar gostau a thystiolaeth fanwl. Fodd bynnag, roedd rhwymedigaethau posibl, hyd at £11 miliwn, yn bodoli mewn perthynas â'r gwaith adfer – glanhau unrhyw lygredd neu halogi – ar y safle, a darparu cyflenwad dŵr newydd. Nododd achos busnes y WDA fod y pris prynu £6 miliwn yn llai er mwyn adlewyrchu'r risg hon.

Gorwario wrth redeg safle Sain Tathan

Cytunodd yr MoD i dalu cyfran o'r costau rhedeg, a oedd yn berthynol i'w defnydd, ond byddai'n rhaid i'r WDA dalu am unrhyw ddiffygion nes iddo allu denu digon o denantiaid ychwanegol i'r safle a chyfrannu at gostau rhedeg. Ni wnaeth yr achos busnes fesur costau rhedeg disgwylidig y safle, ond roedd y WDA o'r farn pe byddai llai o denantiaid newydd y gallai leihau costau oherwydd byddai llai o adeiladau i'w cynnal a'u cadw.

Gorwario wrth redeg y maes awyr

Byddai'r MoD yn rhedeg y maes awyr fel contractwr i'r WDA hyd at 2008 ac yn talu'r rhan fwyaf o'r costau rhedeg tan hynny. Ar ôl 2008, byddai angen adolygu'r telerau ariannol ac ailnegodi'r telerau o ran defnydd. Roedd y WDA o'r farn os na fyddai digon o ddefnyddwyr newydd erbyn 2008, y byddai'r MoD yn parhau i dalu'r rhan fwyaf o'r costau, os nad yr holl gostau oherwydd byddent yn dal i fod yn llai na'r hyn roeddent yn ei dalu ar y pryd ac ni allent weithredu heb fynediad i'r rhedfa. Os na fyddai unrhyw ddefnyddwyr newydd ac os byddai DARA a'r Awyrlu Brenhinol yn gadael y safle, nododd y WDA'r opsiwn o gau'r maes awyr; ceisio caniatâd cynllunio ar gyfer defnyddiau amgen a gwerthu'r asedau gweithredu yn ôl eu gwerth.

Risgiau o ran galw i DARA

Cydnabu'r WDA fod angen i DARA ddenu digon o waith milwrol a sifil i barhau'n ddichonadwy, a phe byddai DARA'n methu, yn enwedig yn y blynyddoedd cynnar, byddai'n tanseilio credadwydd y parc awyrofod ac yn dileu rheswm mawr dros ddenu cwmnïau eraill i symud yno. Roedd y WDA o'r farn y byddai ymrwymiad yr MoD i ariannu'r cyfleuster newydd, a chost sylweddol ei gau, yn lliniaru'r risg o'i gau gryn dipyn. Roedd y WDA hefyd yn ymwybodol bod DARA'n cynnal trafodaethau â sawl cwmni awyrofod i ddenu busnes newydd.

Risgiau o ran galw i'r parc awyrofod

Nododd y WDA'r risg o lai o alw am y parc awyrofod, ond nododd fod diddordeb yn y safle ymhlith rhai cwmnïau mawr, a nododd dystiolaeth gan ymgynghorwyr yn dangos bod galw posibl. Mewn unrhyw achos, byddai unrhyw ddatblygiad pellach o'r parc awyrofod gan y WDA yn seiliedig ar ddadansoddiad o'r galw ar y pryd.

Risg reoleiddiol – cymeradwyo cais cynllunio

Roedd y WDA o'r farn bod y tebygolrwydd o beidio â chael caniatâd cynllunio yn fach. Roedd Sain Tathan yn safle tir llwyd ac felly roedd yn debygol y byddai tybiaeth o blaid ei ailddefnyddio at ddibenion datblygu diwydiannol. Hefyd, roedd yr awdurdod lleol wedi cefnogi'r cynigion yn gyhoeddus.

Risg reoleiddiol – cymeradwyaeth gan yr Awdurdod Hedfan Sifil

Roedd y maes awyr yn cael ei weithredu o dan drwydded filwrol ond byddai rhagolygon y safle yn uwch pe byddai'r Awdurdod Hedfan Sifil yn ei gymeradwyo. Cydnabu'r WDA y byddai'r gymeradwyaeth hon yn golygu mynd i gostau ychwanegol nas meintolwyd a phenderfynodd ailedrych ar y mater yn ddiweddarach, yn seiliedig ar ddealltwriaeth fwy gynhwysfawr o'r costau a'r manteision.

Ffynhonnell: Dadansoddiad Swyddfa Archwilio Cymru o bapurau'r WDA



Pennod 3 – Aeth y prosiect rhagddo heb i'r MoD ac Awdurdodau Cymru rannu'r un farn am y tebygolrwydd y byddai'r risgiau'n cael eu gwireddu

3.1 Roedd yr MoD yn gwneud cynnydd o ran prosiect y Ddraig Goch tra'i bod yn adolygu llwyddiant ei mentrau effeithlonrwydd ac yn nodi meysydd posibl ar gyfer gwneud arbedion. Yng nghyfarfod y Bwrdd Cyngori Gweinidogion ym mis Gorffennaf 2002 cafwyd cwestiynau difrifol ynghylch a ddylai DARA roi'r Gwahoddiad i Dendro am yr uwch hangar oherwydd ansicrwydd am waith ar wahân ar y potensial i wneud cymorth logisteg yn fwy effeithlon drwy gynnwys diwydiant i raddau mwy.

3.2 Mae'r Bennod hon yn ystyried y camau a gymerwyd gan yr MoD i gynnal hyblygrwydd a chyfyngu ar ei rhwymedigaeth i resymoli'r safle a'r uwch hangar, a'r camau a gymerwyd gan y WDA i gefnogi DARA tra'n diogelu ei fuddsoddiad. Dengys fod gwahaniaethau sylfaenol yn nealltwriaeth y partïon o faint o amser y byddai'r MoD ynghlwm wrth DARA a safle Sain Tathan yn ôl ei gwariant ar yr uwch hangar.



Rhan Un: Er bod yr MoD yn ystyried trawsnewid cymorth logisteg parhaodd i resymoli'r safle a mynd ar drywydd contract yr uwch hangar, gan gynnwys cymal ymadael

Roedd opsiwn gadael ar ôl pum mlynedd yn rhoi cynllun wrth gefn i'r MoD pe byddai cyfleuster yr uwch hangar yn methu â bodloni gofynion mwyach

3.3 Gan gydnabod bod rhai awyrennau adenydd sefydlog yn dod at ddiwedd eu hoes ac nad oedd modd rhagweld yn bendant swm y gwaith milwrol arall y byddai DARA'n ei ennill mewn cystadleuaeth agored, penderfynodd yr MoD fynd ar drywydd cymal ymadael yng nghontract yr uwch hangar i'w ddefnyddio pe byddai amgylchiadau achos busnes prosiect y Ddraig Goch yn newid. Negododd y Dirprwy Bennaeth Logisteg Amddiffyn 'opsiwn rhoi' blwyddyn pump gyda Llywodraeth y Cynulliad ym mis Gorffennaf 2002. Roedd y cytundeb yn diogelu'r MoD oherwydd gallai gyflwyno hysbysiad yn ei gwneud yn ofynnol i'r WDA brynu dwy ran o dair o fudd yr MoD yn yr uwch hangar am £15 miliwn ar ddiwedd y pum mlynedd, gyda'r MoD yn cael 50 y cant o unrhyw elw pe byddai'n werth mwy na £22.5 miliwn.

Ar ôl negodi'r cymal ymadael, cytunwyd ar yr Achos Manteision dros ailddatblygu Sain Tathan

3.4 Ym mis Awst, ystyriodd Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA'r trefniadau ar gyfer y prif les a llunio trefniadau ôl-brydlesu a chraffodd ar y rhagamcanion o ran manteision prosiect y Ddraig Goch, gan gynnwys y cymal ymadael. Cyhoeddodd y Gweinidog Gwladol dros y Lluoedd Arfog y cam nesaf yn y cynllun i ailddatblygu Sain Tathan, gan gynnwys yr uwch hangar a'r parc busnes awyrfod, ym mis Awst. Dechreuwyd y broses dendro gystadleuol: ymatebodd tua dwysn o gwmnïau a chafodd tri eu rhoi ar y rhestr fer.

Roedd gwaith i'r MoD ar gymorth logisteg yn golygu bod goblygiadau posibl i DARA

3.5 Yng nghyfarfod Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA ar 24 Hydref 2002 trafodwyd yn benodol y goblygiadau i'r uwch hangar a fyddai'n deillio o waith ymgynghorwyr ar gymorth logisteg o'r dechrau i'r diwedd. Er nad oedd yr astudiaeth wedi dechrau eto, rhoddwyd sicrwydd fod DARA wedi chwarae rhan ddwyochrog ac y byddai'n cael ei gwahodd i gyfarfodydd rhanddeiliaid. Cyhoeddwyd y dewis gynigydd am brosiect yr uwch hangar ym mis Tachwedd 2002 a chafodd yr Achos Busnes a'r arfarniad buddsoddi eu dosbarthu i Fwrdd Cyngori Gweinidogion DARA cyn y Nadolig. Dechreuodd yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd o Logisteg yn yr Amgylcheddau Awyr a Thir ar yr un pryd, gyda'r nod o lunio argymhellion clir a realistig ar gyfer cynnal cyfarpar a'r gadwyn gyflenwi ar gyfer lluoedd awyr a thir am gost is, er nad oedd hynny ar draul effeithiolrwydd.

Cafodd yr arfarniad buddsoddi ei gymeradwyo er gwaethaf pryderon am gadernid tybiaethau llwyth gwaith a oedd yn sicrhau dichonoldeb hirdymor

3.6 Ym mis Ionawr 2003, cyflwynwyd egwyddorion y trafodyn tir arfaethedig a luniwyd rhwng Tîm Prosiect y Ddraig Goch yr MoD a'r WDA i'r Ail Is-ysgrifennydd Parhaol a chyfarfu Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA i ystyried yr arfarniad buddsoddi. Mynegodd yr aelodau nifer o safbwyntiau gwahanol ac er i rai herio'r tybiaethau o ran llwyth gwaith, roedd eraill o'r farn yn sgîl cynnwys Prif Weithredwr DARA, ynghyd ag Uwch Gyfarwyddwr Masnachol, ar fandad i ddenu gwaith newydd, fod eu dyfarniadau wedi'u cefnogi.

3.7 Mynegodd y Pennaeth Logisteg Amddiffyn byderon ynghylch bwrw ati â Phrosiect y Ddraig Goch oherwydd anghysondebau rhwng dyheadau DARA a'r cyfeiriad a gymerwyd mewn perthynas â rhywfaint o waith yr MoD o fewn y diwydiant. Roedd gan DARA lefel uchel o fusnes caeth yr MoD hyd at fis Ebrill 2004 ac roedd y Pennaeth Logisteg Amddiffyn yn pryderu am dybio y byddai'r lefel hon o waith yn parhau pan oedd yr Awyrlu Brenhinol yn addasu i sefyllfaoedd cynllunio milwrol newydd ac yn gorfod dod yn fwy hyblyg.

3.8 Daeth y Gweinidog Gwladol dros y Lluoedd Arfog i'r casgliad nad oedd Bwrdd Cyngori Gweinidogion DARA mewn sefyllfa i wneud penderfyniad terfynol a gofynnodd i'r Pennaeth Logisteg Amddiffyn roi rhagor o gyngor. Derbyniodd y Pennaeth Cymorth Logisteg fod dadleuon cryf dros fwrw ati â phrosiect y Ddraig Goch a oedd yn cynnig sawl mantais o ran polisi rhanbarthol a'r Ystad Amddiffyn, yn ogystal â'r manteision ariannol uniongyrchol a nodwyd yn yr achos busnes. Fodd bynnag, roedd ganddo bryderon penodol y gallai penderfyniad i fwrw ati â phrosiect y Ddraig Goch gyfyngu ar ei ryddid i gyflawni arbedion effeithlonrwydd yr oedd yn gyfrifol amdanynt. Felly, cadwodd yr hawl i geisio cyfeiriad pellach gan y Gweinidog pe byddai hyn yn debygol o ddigwydd.

3.9 Yn dilyn cyngor y Pennaeth Logisteg Amddiffyn, ysgrifennodd y Gweinidog at Brif Ysgrifennydd y Trysorlys ar 3 Chwefror 2003, gan nodi bod achos busnes dichonadwy dros fuddsoddi ym Mhrosiect y Ddraig Goch yn bodoli i DARA a'r MoD yn gyffredinol, a oedd yn gweddu i ddyhead y WDA i ddatblygu parc awyrofod. Nododd y risg y gallai'r llwyth gwaith leihau ymhellach o ganlyniad i'r Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd o gymorth logisteg, ond daeth i'r casgliad mai DARA oedd yr unig gyflenwr yn y byrdymor ar gyfer cryn dipyn o'r gwaith atgyweirio ar awyrennau etifeddol, ac felly byddai digon o fanteision yn deillio o'r prosiect. Cyfeiriodd hefyd at y cymal ymadael blwyddyn pump a negodwyd â'r WDA os na fyddai'r tybiaethau yn yr achos busnes yn cael eu gwireddu.

3.10 Byddai methu â chymeradwyo'r Arfarniad Buddsoddi wedi arwain at:

- golli'r cyfle i werthu'r prif les ar y safle;
- methu â chyflawni'r manteision a nodwyd ac a amcangyfrifwyd ar gyfer holl bartïon yr MoD;
- lleihau/cau'r Gronfa Fasnachu, gan felly gynyddu prisiau yn y byrdymor a chyflwyno costau cau yn y tymor canolog;
- ystyried bod yr MoD wedi methu â chefnogi'r WDA o ran ei ddyheadau awyrofod, er yn fewnol i'r MoD fynegi rhai pryderon am y parc o ran nifer y cwmnïau a allai weithredu o leoliad o'r fath a phwysau o feysydd eraill o ystyried bodolaeth parciau awyr yn Gatwick a Teesside;
- colli'r cyfle i ddibrisio asedau heb effeithio ar Derfynau Gwario Adrannol, a fyddai'n gorffen ym mis Ebrill 2003 o dan reolau'r Trysorlys.

3.11 Roedd argymhellion yr adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd o gymorth logisteg yn debygol o gael effaith fawr ar y gwaith o atgyweirio awyrennau yn y Deyrnas Unedig. Nid ystyriodd yr MoD effaith y broses o ohirio uwch hangar prosiect y Ddraig Goch am mai megis dechrau yr oedd yr adolygiad ac nid oedd sicrwydd o ran yr amseriad na'r canlyniad.

3.12 Cafodd DARA ei hawdurdodi i lunio contract ffurfiol â'r consortiwm buddugol, a oedd yn cynnwys Equion plc (is-adran o John Laing plc), Laing O'Rourke a Emcor Services Limited. Byddai'r cyfalaf ar gyfer yr uwch hangar yn dod o Fanc Barclays gan ddefnyddio cyfrwng ariannol diben arbennig. Dechreuodd y gwaith o baratoi'r safle ar 20 Chwefror ac ym mis Mawrth 2003, llofnodwyd y Cytundeb Cyfansawdd rhwng yr MoD a'r WDA, a wnaeth ymrwymo'r MoD i resymoli'r safle.



Rhan Dau: Wrth gytuno ar opsiwn prynu i annog yr MoD i gymeradwyo prosiect y Ddraig Goch, roedd Awdurdodau Cymru yn gwybod y gallai DARA Sain Tathan gau ar ôl pum mlynedd ond roedd o'r farn nad oedd hyn yn debygol o ddigwydd

3.13 Ar yr un pryd â chymeradwyo'r achos busnes dros gaffael y les ar safle Sain Tathan, cytunodd Bwrdd y WDA hefyd i'r WDA lunio "opsiwn rhoi" (paragraff 3.3). Ym mis Mehefin 2002, roedd y WDA wedi cytuno mewn egwyddor â DARA i brynu'r uwch hangar am £15 miliwn ym mlwyddyn 15, os gofynnwyd iddo wneud hynny. Byddai hyn yn galluogi'r MoD i wneud ei threfniant arian cyhoeddus/preifat ar gyfer yr uwch hangar yn fyrrach sef 15 mlynedd, yn hytrach na'r 25 mlynedd arferol. Wrth gytuno â'r rhwymedigaeth hon, nod y WDA oedd cefnogi DARA a helpu i wneud y broses o gymeradwyo prosiect y Ddraig Goch gan y Gweinidog Amddiffyn yn "sicr fwy neu lai". Roedd helpu DARA i sicrhau cymeradwyaeth Weinidogol yn nod pwysig iawn wrth i'r WDA ddod yn ymwybodol yn ystod 2002 fod yr Awyrlu Brenhinol yn ystyried opsiynau amgen i resymoli gwaith cynnal a chadw awyrennau jet cyflym a chreu canolfannau atgyweirio manwl lle bynnag y bo'n bosibl. Os byddent yn mynd rhagddynt, byddai'r cynlluniau amgen hyn yn golygu y gallai DARA adael Cymru. Roedd y WDA o'r farn y byddai sicrhau cymeradwyaeth Weinidogol ar gyfer prosiect y Ddraig Goch yn ymrwymo'r MoD i gyfleuster newydd DARA yn barhaol ac i bob diben yn rhoi diwedd ar y cynlluniau amgen.

3.14 Er gwaethaf hyder y WDA y byddai ei gymorth yn helpu i sicrhau cymeradwyaeth Weinidogol, ym mis Gorffennaf 2002, dysgodd y WDA fod yr MoD wedi penderfynu gohirio ei phenderfyniad ar gymeradwyo achos busnes prosiect y Ddraig Goch hyd at fis Hydref. Roedd Awdurdodau Cymru ar ddeall mai'r rheswm dros yr oedi oedd y ffaith bod yr MoD yn pryderu am ei hamlygiad ariannol mewn perthynas â'r prosiect dros gyfnod o 15 mlynedd a'r angen i gynnal hyblygrwydd er mwyn ymateb i newidiadau mewn logisteg amddiffyn. Mewn ymateb, cytunodd Awdurdodau Cymru i dderbyn cymal ymadael ychwanegol ym mlwyddyn pump ar ôl negodi â'r MoD.

3.15 Ym mis Awst 2002, lluniwyd cytundeb mewn egwyddor (a gafodd ei gwblhau ym mis Awst 2003) a oedd yn nodi os byddai DARA'n gadael y safle a bod yr MoD yn gweithredu'r opsiwn rhoi, y byddai'r WDA yn prynu dwy ran o dair o'r uwch hangar, ar ôl pum mlynedd, am £15 miliwn. Byddai hefyd yn ofynnol i'r WDA naill ai brynu'r buddiant a oedd yn weddill, sef un rhan o dair, oddi wrth yr MoD neu ei werthu ar ran yr MoD, ynghyd â'i gyfran ei hun a oedd yn ddwy ran o dair, gan dalu cyfran sefydlog o werth y farchnad neu'r elw o'r gwerthiant i'r MoD. Gallai'r MoD weithredu'r opsiwn unrhyw bryd rhwng blynnyddoedd pump a 15, ond byddai'n cael cyfran is o werth y farchnad neu elw o werthiannau po hwyrach y byddai'n gwneud hynny. Byddai'r WDA yn caffael prydles yr uwch hangar yn gyfan gwbl am £15 miliwn ym mlwyddyn 15 pe na fyddai'r MoD wedi gweithredu'r opsiwn rhoi erbyn yr adeg honno.

3.16 Gallai'r MoD barhau i ddefnyddio'r uwch hangar o dan les newydd ag Awdurdodau Cymru pe byddai am wneud hynny. Daeth Awdurdodau Cymru i'r casgliad fod y ddêl yn gymharol isel ei risg oherwydd:

- roedd y cytundeb yn nodi bod yr uwch hangar yn werth £22.5 miliwn, a oedd yn unol â phrisiad annibynnol a wnaed i'r WDA sef £25 miliwn;
- byddai'r WDA yn rhannu unrhyw fanteision, gyda chyfran o 50 y cant o unrhyw elw, pe byddai'r uwch hangar yn cael ei werthu am fwy na £22.5 miliwn ym mlwyddyn pump (roedd swyddogion Llywodraeth y Cynulliad o'r farn y byddai ei werth yn cynyddu bron yn bendant);
- roedd y WDA o'r farn bod lefel gwariant yr MoD, sef tua £77miliwn o gymharu â gwerth llawer is ar y farchnad ar gyfer y cyfleuster wedi'i gwblhau, yn golygu y byddai DARA'n annhebygol o adael yr uwch hangar ym mlwyddyn pump;
- pe byddai DARA yn gadael Sain Tathan ar ôl pum mlynedd, roedd y WDA o'r farn y byddai mewn gwell sefyllfa na'r MoD i sicrhau manteision economaidd yr uwch hangar; fel rhan o'r parc awyrofod arfaethedig, os oedd wedi'i weithredu'n llwyddiannus erbyn hynny, neu at ddibenion economaidd eraill os nad oedd.

3.17 Cydnabu Awdurdodau Cymru fod yr angen am gymal ymadael pum mlynedd yn adlewyrchu lefel o ansicrwydd ynghylch dyfodol DARA, ac y gallai'r ansicrwydd parhaus ynghylch DARA gael effaith negyddol ar ei dyheadau am barc awyrofod. Ni wnaeth Awdurdodau Cymru ddehongli bod y pwynt ymadael yn awgrymu bod yr MoD wedi cyfrifo y gallai ymadael heb wneud colled ariannol, er mai dyma oedd yr achos. Ceisiodd Awdurdodau Cymru sicrwydd fod yr MoD yn ymrwymedig i bresenoldeb parhaus DARA yn Sain Tathan. Nododd cyngor swyddogion Llywodraeth y Cynulliad i Weinidog Datblygu Economaidd y Cynulliad fod yr MoD, wrth negodi, yn cefnogi DARA'n llwyr ac os byddai Prosiect y Ddraig Goch yn mynd rhagddo, yna byddai'r Weinyddiaeth yn paratoi'r sefydliad i lwyddo. Ni fyddai'n ystyried y posibilrwydd o fethu. Cafodd Awdurdodau Cymru sicrwydd pellach o gymeradwyaeth ddilysol y Trysorlys o'r "opsiwn rhoi" pum mlynedd. Cofnododd swyddogion Llywodraeth y Cynulliad fod y Trysorlys wedi'i ddarbwylllo'n ddigonol y byddai'r MoD yn trin busnes DARA a DARA ei hun yn "strategol" ac nid fel "contract pum mlynedd arall yn unig". Serch hynny, seiliwyd cymeradwyaeth ffurfiol y Trysorlys ar ddichonoldeb a gwerth am arian busnes DARA yn Sain Tathan i'r MoD am ychydig flynyddoedd cyntaf y prosiect o leiaf. O ystyried cryfder y sicrwydd, nid oedd Awdurdodau Cymru o'r farn bod angen ailwerthuso eu dyheadau ar gyfer y safle oherwydd y cymal ymadael ar ôl pum mlynedd, yn hytrach na 15 mlynedd.

3.18 Ym mis Ionawr 2003, cymeradwyodd Bwrdd y WDA'r cytundeb ffurfiol a luniwyd rhwng y WDA a'r MoD. Ym mis Chwefror 2003, ysgrifennodd Llywodraeth y Cynulliad at y WDA yn cymeradwyo prynu'r les ar safle Sain Tathan, a nododd y byddai Gweinidogion yn barod i ystyried rhoi rhagor o arian i'r parc awyrofod fel y bo'n briodol.

3.19 Ar yr un pryd â chymeradwyo prynu'r les ar safle Sain Tathan ym mis Ionawr 2003, cymeradwyodd Bwrdd y WDA hefyd y syniad bod y WDA yn gweithio gyda nifer o gwmnïau i ddatblygu cynnig i ddod â hyfforddiant amddiffyn y tri gwasanaeth i Sain Tathan (Rhaglen Rhesymoli Hyfforddiant Amddiffyn – gweler Pennod 6). Ar y cam hwn, nid oedd y WDA wedi asesu'n llawn effaith y cynnig hwn ar brosiect y parc awyrofod, ond roedd yn awyddus i fynd ar drywydd y posibilrwydd o greu swyddi a chyfleoedd datblygu economaidd.



Pennod 4 – Yr MoD yn cau busnes awyrennau jet cyflym DARA er mwyn gwneud arbedion ond yn amharu ar nodau Awdurdodau Cymru ar gyfer safle Sain Tathan

4.1 I bob diben, cafodd prosiect y Ddraig Goch a'r Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd o gymorth logisteg eu cynnal ar wahân. Wrth i'r MoD ddwyn ynghyd ei phroses gwneud penderfyniadau ar y ddau lif gwaith, penderfynodd barhau i adeiladu'r uwch hangar at ddefnydd DARA, gan fod gwaith arfarnu wedi dangos y byddai prosiect y Ddraig Goch yn adennill ei gostau mewn tair i bedair blynedd. Unwaith i'r MoD benderfynu yn 2004 trosglwyddo'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym i brif ganolfannau'r Awyrlu Brenhinol, cwblhaodd y gwaith o adeiladu'r uwch hangar a phenderfynodd ei ddefnyddio ar gyfer gwaith ar awyrennau jet cyflym yn y cyfamser.

4.2 Mae'r Bennod hon yn ystyried y rhesymeg dros benderfyniadau'r MoD a'r effaith ar ddyheadau Awdurdodau Cymru o ran y safle. Dengys i'r MoD benderfynu cau busnes awyrennau jet cyflym DARA oherwydd y gallai arbed dros £150 miliwn y flwyddyn yn ôl yr amcangyfrifon drwy drosglwyddo'r gwaith atgyweirio manwl i un o brif ganolfannau gweithredu Awyrlu Brenhinol pob fflyd o awyrennau a sicrhau bod y diwydiant yn chwarae mwy o ran yn y broses, ar y safle. O ganlyniad i hyn, lleihaodd llwyth gwaith DARA dros 50 y cant a golygodd y dull o weithio mewn 'partneriaeth' â gweithgynhyrchwyr gwreiddiol y cyfarpar y byddai'n annhebygol o gael ei dewis fel canolfan atgyweirio manwl ar gyfer awyrennau jet cyflym eto. Ym mis Awst 2004, hysbysodd yr MoD Awdurdodau Cymru ei bod wedi gwneud penderfyniad ar leoli'r gwaith atgyweirio awyrennau jet cyflym ac y byddai'n arwain at doriadau mawr yng ngweithlu DARA. Yn sgîl yr ansicrwydd ynghylch y defnydd o safle Sain Tathan yn y dyfodol, penderfynodd Awdurdodau Cymru beidio â chyflwyno cais cynllunio ar gyfer y parc awyrofod.



Rhan Un: Yr MoD yn cau busnes awyrennau jet cyflym DARA er mwyn gwneud arbedion sylweddol

Ar yr un pryd, argymhellodd yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd y dylid cyfuno cyfleusterau atgyweirio ar gyfer pob fflyd o awyrennau jet cyflym, a llofnodwyd y ddêl ar gyfer yr uwch hangar

4.3 Ar 1 Gorffennaf 2003, argymhellodd adroddiad yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd gan dîm yr MoD a'i hymgynghorwyr allanol y dylid trawsnewid y broses o wneud gwaith cynnal a chadw, atgyweirio ac adnewyddu yn radical gan y gwasanaeth milwrol, DARA a'r diwydiant. Daeth i'r casgliad y dylai cyfleusterau atgyweirio manwl gael eu lleoli ar safleoedd penodol ac y dylid cael gwared ar unrhyw brosesau nad oeddent yn ychwanegu gwerth. Yn arbennig, nododd y byddai modd cael y cymorth mwyaf drwy greu canolfan atgyweirio manwl ar gyfer pob un o'r 17 fflyd o awyrennau. Ni chyfrifodd tîm yr Adolygiad pa arbedion y gellid eu cyflawni drwy leoli'r holl weithgarwch atgyweirio manwl ar safleoedd DARA, ond amcangyfrifodd, drwy ddefnyddio'r prif ganolfannau gweithredu, y byddai'r Awyrlu Brenhinol yn arbed mwy na £150 miliwn ar ei fil logisteg blynyddol.

4.4 Goblygiad posibl gweithredu'r Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd yn llawn oedd y byddai DARA'n colli'r gwaith atgyweirio awyrennau jet cyflym. Argymhellodd yr Adolygiad y dylai'r holl waith atgyweirio awyrennau jet cyflym gael ei wneud yng nghanolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol, yn amodol ar arfarniad buddsoddi, ac y dylai'r MoD asesu dichonoldeb prosiect y Ddraig Goch yn sgîl y canfyddiadau hyn. Ar 31 Gorffennaf 2003, fodd bynnag, cytunodd yr MoD ar elfennau ariannol ei chontract ar gyfer yr uwch hangar. O ganlyniad, ymrwymwyd £85 miliwn dros 15 mlynedd, yr oedd tua £77 miliwn yn gysylltiedig â'r gwaith cyfalaf.

Nododd ailwerthusiad yr MoD o gynnig yr uwch hangar y byddai'n mantoli'r gyllideb pe byddai'r gwaith ar awyrennau jet cyflym yn symud o DARA ar ôl tair i bedair blynedd

4.5 Roedd yr MoD eisoes yn gwybod y gellid lleihau costau cynnal y gwaith atgyweirio awyrennau am fod dyblygu o ran seilwaith, gormod o bersonél a lefelau uchel o gludiant. Felly, roedd yn barod i dderbyn prif gasgliad yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd y dylai'r

gwaith atgyweirio manwl gael ei drosglwyddo i ganolfannau. Fodd bynnag, nid oedd yn gwybod a ddylai'r canolfannau hyn gael eu lleol ym mhrif ganolfannau gweithredu'r RAF neu, yn achos awyrennau jet cyflym, yn DARA Sain Tathan. Felly, cyflawnodd waith yr arfarniad buddsoddi a argymhellwyd gan yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ar dri cham:

- yn gyntaf, asesu a oedd yn dal i fod yn gyfiawn parhau â'r uwch hangar yn sgîl yr argymhelliad o'r Dechrau i'r Diwedd;
- yn ail, ymhle y dylid lleoli'r canolfan atgyweirio manwl ar gyfer yr awyren Harrier (roedd angen penderfynu ar hyn yn gyflym er mwyn cyflawni'r dyddiad mewn gwasanaeth ar gyfer y math newydd o GR9);
- yn drydedd, ymhle y dylid lleoli'r canolfannau atgyweirio awyrennau eraill, gan gynnwys ar gyfer y Tornado.

4.6 Cydnabu cam cyntaf y gwaith o asesu dichonoldeb yr uwch hangar fod mwy na 50 y cant o fusnes awyrennau jet cyflym DARA yn seiliedig ar gontract atgyweirio ar gyfer y ddwy fflyd o awyrennau Tornado (awyren fomio'r GR4 ac awyren ymladd a bomio'r F3). Ym mis Hydref 2003, cynhaliodd yr MoD asesiad o'r effaith ar brosiect y Ddraig Goch pe byddai lleoliad y gwaith atgyweirio manwl ar y fflyd o awyrennau bomio'r Tornado, sef yr elfen fwyaf o lwyth gwaith Sain Tathan, yn symud i RAF Marham, ei phrif ganolfan weithredu.

4.7 Cynhaliodd Gwasanaethau Cyfrifyddu Rheoli (y Fyddin) yr asesiad o ddichonoldeb yr uwch hangar ar gyfer yr MoD. Cafodd yr arbedion cronol eu cyfrifo ar sail arfarniad buddsoddi prosiect y Ddraig Goch, a diweddarwyd y rhagamcanion o'r llwyth gwaith⁶ a mireiniwyd y tybiaethau ar sail y wybodaeth ddiweddaraf. Er enghraifft, roedd y rhagamcanion hyn yn cynnwys contract yr oedd DARA wedi ei ennill mewn cystadleuaeth agored ar gyfer y brif raglen wasanaethu ar gyfer awyrennau jet hyfforddi'r Hawk. Fodd bynnag, nid oeddent yn cynnwys unrhyw waith y tu hwnt i fis Mawrth 2009, am fod sawl awyren etifeddol yn dod at ddiwedd eu hoes ar y dyddiad hwnnw neu yn agos ato ac nid oedd yn sicr a fyddai DARA'n ennill gwaith drwy broses dendro gystadleuol. Daeth Gwasanaethau Cyfrifyddu Rheoli (y Fyddin) i'r casgliad y byddai trosiant blynyddol DARA yn Sain Tathan yn cwmpasu'r gwariant fel y byddai effeithlonrwydd atgyweirio awyrennau'n gorbwyso costau prosiect y Ddraig Goch o fewn tair i bedair blynedd.

6 Astudiaeth Trwybwn Cynnal Cyfarpar (Awyr), Medi 2003.



4.8 Ymdriniodd yr MoD â gwariant oes y les ar yr uwch hangar fel costau suddedig, am fod yr MoD o'r farn y byddai hi ac Awdurdodau Cymru yn gorfod setlo'r balans o daliadau sef £82.5 miliwn waeth p'un a gafodd y costau ar brosiect y Ddraig Goch eu cwmpasu gan effeithlonrwydd ai peidio. Fodd bynnag, ni wnaeth waith i bennu a fyddai'n rhaid cyflawni'r rhwymedigaethau yn llawn ar y cam hwn o'r contract, er enghraifft drwy gael cyngor cyfreithiol ar lwyddiant tebygol unrhyw hawliad gan y contractwr, ac ni chynhaliodd ddadansoddiad sensitifrwydd o lefel y costau torri allan yr aed iddynt.

4.9 Felly, parhawyd i weithredu prosiect y Ddraig Goch ac, ym mis Tachwedd 2003, cyhoeddwyd bod cytundeb ar gontract ag EMCOR i ddarparu gwasanaethau cyfleusterau llawn a rheoli'r uwch hangar, dros 15 mlynedd. Hefyd, roedd y cwmni yn gallu darparu gwasanaethau ystadau a chynnal a chadw wrth godi'r adeiladau newydd.

Yna, penderfynodd yr MoD ganolbwyntio ar gynnal a chadw fflyd awyrennau jet yr Harrier yn ei phrif ganolfan RAF, er mwyn diogelu'r dyddiad mewn gwasanaeth arfaethedig ar gyfer yr awyren wedi'i huwchraddio

4.10 O ddilyn y dull traddodiadol o uwchraddio awyrennau jet cyflym ar raddfa fawr, byddai'r MoD wedi llunio contract â gweithgynhyrchwr gwreiddiol y cyfarpar i wneud y gwaith ar wahân i'r gwaith atgyweirio a chynnal a chadw arferol a wnaed gan DARA. Cyn i'r Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ddechrau, roedd Tîm Prosiect Integredig yr Harrier o'r farn y byddai gwneud gwaith atgyweirio arferol a gwaith uwchraddio canol oes ar yr un pryd o fudd i'r MoD. O ganlyniad, gweithiodd ar gynigion i RAF Cottesmore wneud y prif waith adnewyddu ar yr un pryd â'r gwaith atgyweirio a chynnal a chadw arferol, a fyddai'n cynyddu nifer yr awyrennau a oedd ar gael i'r rheng flaen tra'n lleihau faint o waith a ddyblygwyd, gofynion seilwaith ac yn y pen draw'r costau. Roedd ei dewis strategaeth o leoli'r gwaith atgyweirio ac uwchraddio yn RAF Cottesmore yn gyson â chasgliad yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd o logisteg. Nododd yr Achos Busnes dros y contract newydd posibl ar gyfer gwaith uwchraddio a chynnal a chadw ar y cyd y gellid arbed tua £44 miliwn drwy weithio mewn 'partneriaeth' â gweithgynhyrchwyr gwreiddiol y cyfarpar a chydleoli ar y prif safle gweithredu.

4.11 Roedd angen i'r MoD wneud penderfyniad cynnar ar leoliad gwaith atgyweirio manwl yr Harrier oherwydd y dyddiad mewn gwasanaeth arfaethedig ar gyfer yr awyren GR9 newydd. Cyfrifwyd y byddai unrhyw oedi yn y broses o benderfynu ar ôl 1 Mawrth 2004 yn costio £0.8 miliwn y mis. Ar yr ail gam o'r arfarniad buddsoddi, cymharodd Gwasanaethau Cyfrifyddu Rheoli (y Fyddin) gostau a manteision yr opsiynau ar gyfer safle'r ganolfan gwaith atgyweirio manwl. Cwmpasodd y cyfrifiad hwn gostau ac arbedion y newidiadau i bersonél, fel diswyddiadau a phensiynau, a seilwaith, gan gynnwys rhent preswyl a chodi adeiladau. Cyfrifwyd bod y gwerth presennol net o ychydig o dan £6 miliwn dros 12 mlynedd o blaid lleoli'r ganolfan atgyweirio manwl yn RAF Cottesmore yn hytrach na DARA Sain Tathan.

4.12 Ym mis Mawrth 2004, cyhoeddodd y Gweinidog Gwladol dros y Lluoedd Arfog y penderfyniad i ddewis RAF Cottesmore fel y ganolfan ar gyfer gwneud gwaith atgyweirio manwl i'r Harrier. Byddai'r awyren olaf ar gontract yn cael ei gwasanaethu erbyn mis Ionawr 2005 ac o ganlyniad byddai tua 200 o swyddi yn cael eu colli'n raddol yn DARA.

Byddai'r gwaith o atgyweirio awyren fomio'r Tornado hefyd yn cael ei symud i brif ganolfan weithredu, ond trosglwyddwyd y mân waith cynnal a chadw ar awyren dancer VC10 i DARA Sain Tathan

4.13 Ar drydedd cam yr arfarniad buddsoddi, edrychodd yr MoD ar yr holl fathau eraill o awyrennau i benderfynu ar y lleoliad gorau ar gyfer canolfannau atgyweirio manwl, gan gynnwys y Tornado, sef y llwyth gwaith a oedd yn hanfodol i ddyfodol DARA Sain Tathan. Ym mis Mai 2004, daeth Gwasanaethau Cyfrifyddu Rheoli (y Fyddin) i'r casgliad mai adleoli'r gwaith o atgyweirio awyren fomio'r Tornado RAF Marham oedd yn cynnig y gwerth gorau am arian, wrth gymharu gwerth presennol net lleoli'r ganolfan atgyweirio manwl yn y brif ganolfan weithredu â'i leoli yn DARA Sain Tathan. Cwmpasodd y cyfrifiad hwn yr un costau ac arbedion ag ar gyfer y penderfyniad ar fflyd yr Harrier. Nododd wahaniaeth bach, sef tua £10 miliwn dros 16 mlynedd, o blaid RAF Marham, ond roedd yr MoD yn poeni ynghylch a allai fforddio'r buddsoddiad ychwanegol a oedd yn ofynnol o dan y ddau opsiwn.

4.14 Ar ôl gwneud gwaith pellach ar fforddiadwyedd, cyhoeddodd yr MoD ym mis Medi 2004 y byddai'r gwaith atgyweirio manwl ar awyren fomio'r Tornado (GR4) yn cael ei leoli yn RAF Marham, ond byddai'r gwaith atgyweirio manwl ar yr awyren ymladd a bomio newydd (F3) yn aros yn DARA. Byddai mwy o waith VC10 hefyd yn cael ei drosglwyddo o'r Awyrlu Brenhinol i fusnes adenydd sefydlog DARA. Mewn gwirionedd, rhoddodd y cyhoeddiad hwn ddiwedd ar y potensial i DARA Sain Tathan ennill unrhyw gcontractau newydd ar gyfer gweithio ar awyrennau jet cyflym gan mai gweithio mewn 'partneriaeth' â gweithgynhyrchwyr gwreiddiol y cyfarpar oedd y dewis opsiwn o ran cymorth logisteg ac nid oedd y canolfannau yn debygol o newid. Cadarnhaodd y Gweinidog y byddai 500 o swyddi yn cael eu colli yn Sain Tathan ond byddai tua 350 o swyddi yn cael eu hennill tra bo'r VC10 yn cael ei defnyddio a gallai'r busnes gau yn y tymor hwy os na fyddai DARA yn llwyddo i ennill contractau eraill.

Gyda llyfr archebion milwrol byrdymor yn unig nid oedd rhagolygon hirdymor DARA yn argoeli'n dda

Prin fu llwyddiant DARA wrth iddi geisio sicrhau ei dyfodol yn Sain Tathan

4.15 Wrth i'r arfarniad buddsoddi fynd rhagddo, gwnaeth DARA rywfaint o waith ymchwil i asesu'r cyfleoedd i wneud gwaith cynnal a chadw, atgyweirio ac adnewyddu ar awyrennau sifil. Comisiynodd DARA ymgynghorwyr i gynnal dadansoddiad o'r farchnad ym mis Ebrill 2004, a ddangosodd, er bod gan Sain Tathan gyfleusterau a gweithlu â sgiliau technegol, roedd yn dybiaeth resymol y byddai angen i DARA wneud newidiadau i'r amgylchedd gwaith, gan o bosibl orfod uwchraddio'r rhedfa i fodloni gofynion yr Awdurdod Hedfan Sifil, ac ailhyfforddi ei staff am fod eu sgiliau yn rhai milwrol arbenigol ac nid yn hawdd eu trosglwyddo.

4.16 Roedd yr ymgynghorwyr o'r farn nad oedd gan DARA gredadwyedd, profiad na sylfaen costau cystadleuol ac felly byddai angen iddi ddenu partneriaid diwydiant i fod yn ddichonadwy. Felly, nid oedd DARA mewn sefyllfa dda i ymuno â'r farchnad ar gyfer y gwaith manwl o gynnal a chadw, atgyweirio ac adnewyddu awyrennau sifil; a heb lwyth gwaith milwrol craidd, byddai'r rhwystrau yn fwy byth. Roedd deddfwriaeth yr Undeb Ewropeaidd yn peri risg hefyd oherwydd, er mwyn bod yn gystadleuol, byddai'r cyfraddau a godwyd ond yn cwmpasu'r costau amrywiol. Cyflwynodd DARA'r canfyddiadau hyn i Fwrdd Cyngori Gweinidogion Llawn DARA ac fe'u hardystiodd, gan gasglu o ystyried statws cyfredol busnes adenydd sefydlog Sain Tathan, nad oedd yr amodau'n addas i DARA ddatblygu strategaeth i ymuno â'r farchnad fasnachol ehangach ar gyfer cynnal a chadw, atgyweirio ac adnewyddu awyrennau sifil.

Daeth yr MoD i'r casgliad nad oedd ganddi angen strategol mwyach am holl unedau busnes DARA

4.17 Noddodd y Gyfarwyddiaeth Rheolaeth a Threfniadaeth asesiad o oblygiadau'r gwerthusiadau o leoliad gwaith atgyweirio'r Harrier a'r Tornado ar fusnes DARA yn y dyfodol gan Gyfarwyddiaeth y Gwasanaethau Ymgynghori ar Reoli ym mis Mai 2004. Roedd y gwaith yn rhan o'r Adolygiad Strategol, a gynhaliwyd i bennu cyfeiriad Sefydliad Atgyweirio'r Fyddin (ABRO) a Chronfeydd Masnachu DARA yn y dyfodol. Daeth yr asesiad o ddichonoldeb gan DARA i'r casgliad fod yr holl unedau busnes yn dirywio; yn derfynol ym maes adenydd sefydlog lle byddai'r awyrennau yn dod i ddiwedd eu hoes erbyn 2014 ac roedd DARA yn dal i fod yn anghystadleuol yn erbyn meincnodau'r diwydiant. Felly, dylai'r dirywiad o fewn DARA gael ei reoli'n fewnol neu dylid trosglwyddo'r busnes i ddiwydiant er mwyn ei ad-drefnu i fodloni gofynion y farchnad.

4.18 Ym mis Rhagfyr 2004, cyhoeddwyd yr Adolygiad Strategol o Gronfeydd Masnachu DARA ac ABRO a chadarnhawyd nad oedd rheswm tactegol gan yr MoD mwyach dros barhau i fod yn berchen ar DARA. Felly, cyhoeddodd yr MoD y byddai'n penodi ymgynghorwyr allanol erbyn diwedd mis Ionawr 2005, i brofi buddiannau posibl y farchnad wrth gaffael unedau busnes DARA. Pwysleisiodd nad oedd unrhyw ragamcanion ac y byddai unrhyw benderfyniadau terfynol yn cael eu gwneud ar sail y gwerth gorau am arian ym maes amddiffyn. Byddai'r cynghorwyr yn canolbwyntio ar Sain Tathan i ddechrau er mwyn rhoi cyngor mor gyflym â phosibl ar yr opsiynau posibl ar gyfer y safle.

4.19 Ym mis Tachwedd, cyhoeddodd y Gweinidog Gwladol dros y Lluoedd Arfog ei benderfyniad y byddai uned fusnes atgyweirio awyrennau tancer VC10 yn cael ei chynnig ar y farchnad, yn amodol ar ymgynghoriad, am ei bod wedi parhau'n ddichonadwy ac y byddai'n gynaliadwy hyd at 2014. Hefyd, cyhoeddodd y byddai ei ddewis opsiwn i gau busnes awyrennau jet cyflym Sain Tathan yn cael ei weithredu erbyn mis Ebrill 2007, ddwy flynedd yn gynt na'r bwriad gwreiddiol gan golli hyd at 500 o swyddi. Yr amserlen hon oedd yn cynnig y canlyniad gorau ar gyfer y maes amddiffyn o ran effeithiolrwydd gweithredol a gwerth am arian.

4.20 Hefyd, cadarnhaodd Gweinidog y Lluoedd Arfog fod yr MoD yn gweithio gyda Llywodraeth y Cynulliad a'r Swyddfa Gymreig i ystyried opsiynau amgen ar gyfer defnyddio'r safle ar ôl 2009. Cytunwyd ar ddull strategol o weithredu er mwyn pennu'r ffordd ymlaen.



Rhan Dau: Amharwyd ar gynnydd Awdurdodau Cymru o ran datblygu cynlluniau ar gyfer parc awyrofod gan benderfyniadau'r MoD ar waith DARA

Gwnaeth y WDA rywfaint o gynnydd ym maes datblygu busnes, gan gynnwys cydfarchnata a datblygu cynnyrch gyda DARA

4.21 Dechreuodd y WDA hyrwyddo cysyniad y parc awyrofod drwy gydol diwedd 2002 a rhwng mis Ionawr 2003 a mis Mehefin 2004, datblygodd y WDA strategaeth farchnata a dechreuodd roi cyhoeddusrwydd i'r brand "Awyrofod Cymru: Sain Tathan" yn nigwyddiadau rhyngwladol y diwydiant hedfan. Cydnabu'r WDA nad oedd y gwaith marchnata hwn, er ei fod yn ennyn diddordeb ac yn creu rhywfaint o fusnes, yn debygol o arwain at ganlyniadau cynnar am fod y sector awyrofod mewn sefyllfa anodd yn fyd-eang yn dilyn digwyddiadau Medi 11, 2001 a dirywiad mewn teithio awyr yn dilyn achosion o'r Syndrom Anadlu Acíwt Difrifol. Roedd y WDA am i safle Sain Tathan gael budd o'r gwelliant disgwylidig, fodd bynnag, ac roedd o'r farn bod gan y safle potensial da yn yr hirdymor.

4.22 Rhoddodd y WDA gryn bwyslais ar gydweithio â DARA i ddatblygu synergeddau rhwng gweithgareddau DARA a'r parc awyrofod arfaethedig. Cyfarfu'r WDA a DARA yn fisol mewn fforwm marchnata ar y cyd i drafod cyfleoedd cyffredin. Roedd y drafodaeth hon yn cynnwys cynigion ar gyfer cynnyrch siop un stop, gyda'r WDA yn darparu tir a DARA yn darparu llafurllu medrus fel rhan o'r bartneriaeth â chwmnïau awyrofod masnachol. Yn 2003, gweithiodd y WDA gyda DARA i nodi a negodi â phartneriaid awyrofod sifil. Nododd ymgynghorwyr allanol y WDA (paragraff 4.23) fod DARA'n bwriadu ymuno â'r farchnad hedfan sifil tra'n datblygu ei hygrdedd a'i hachrediad awyrofod sifil drwy bartneriaethau â diwydiant. Roedd y WDA yn ystyried y fath bartneriaethau rhwng DARA a chwmnïau awyrofod yn gyfle i ddechrau datblygu'r parc awyrofod.

Ni chyflwynodd y WDA ei gais cynllunio am barc awyrofod oherwydd yr ansicrwydd; am y rhedfa i ddechrau ac yna am ddefnydd yr MoD o rannau o'r safle

4.23 Roedd y cytundeb rhwng yr MoD a'r WDA yn ei gwneud yn ofynnol i'r WDA gyflwyno cais cynllunio ar gyfer y parc awyrofod, gyda dyddiad cyflwyno targed o fis Rhagfyr 2003. Comisiynodd y WDA fersiwn mwy diweddar o'r astudiaeth wreiddiol gan ymgynghorwyr allanol o'r galw tebygol (paragraff 2.23), gan ystyried effaith yr achosion o'r Syndrom Anadlu Acíwt Difrifol ar y diwydiant hedfan, er mwyn llywio'r broses o ddatblygu "Uwchgynllun" ar gyfer y safle yn llawn. Casglodd yr adroddiad terfynol, a gyflwynwyd i'r WDA ym mis Rhagfyr 2003, yn amodol ar ddarparu cyfleusterau hedfan priodol, y dylai cynigion y WDA ar gyfer Sain Tathan gyfrannu at anghenion y diwydiant hwn sy'n tyfu a bod yn ddigon i allu creu clwstwr awyrofod hunangynhaliol o amgylch Sain Tathan.

4.24 Fodd bynnag, cafodd y broses o gyflwyno cais cynllunio ei gohirio'n sylweddol tra bod y WDA yn ystyried a fyddai angen ehangu'r rhedfa, a pha opsiynau a oedd yn ymarferol. Canfu'r WDA mai prin oedd y cytundeb a'r canllawiau ymhlith y diwydiant ar ofynion hyd rhedfa ar gyfer awyrennau masnachol ac felly penododd ymgynghorwyr i asesu hydroedd glanio ac esgyn diogel ar gyfer awyrennau gwahanol. Roedd y WDA o'r farn bod yr oedi cyn cyflwyno'r cais cynllunio yn hanfodol oherwydd byddai unrhyw gynigion i ehangu'r rhedfa yn ddadleuol yn y gymuned leol a byddai angen i'r WDA ddangos gerbron ymchwiliad cyhoeddus ei bod wedi ystyried yr holl opsiynau'n llawn. Cwblhaodd y WDA ei gynllun, gan ddangos cyfluniad manwl parc awyrofod wedi'i leoli ar y safle, erbyn diwedd mis Mehefin 2004. Fodd bynnag, ym mis Awst 2004, daeth y WDA yn ymwybodol o'r penderfyniad i orffen gwneud gwaith ar awyrennau jet cyflym yn DARA a oedd ar droed, a phenderfynodd beidio â chyflwyno ei gais cynllunio, oherwydd yr ansicrwydd y gallai'r defnydd o'r tir a'r adeiladau presennol ar y safle danseilio ei achos am ganiatâd cynllunio.



Gwnaeth Awdurdodau Cymru fonitro'r risg a berwyd gan yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ond, cyn gwneud y penderfyniad i orffen gwneud gwaith ar y Tornado, parhawyd i gredu bod dyfodol DARA yn Sain Tathan yn ddiogel

4.25 Ym mis Gorffennaf 2003, cyfarfu swyddogion Llywodraeth y Cynulliad ag uwch swyddogion yr MoD i drafod yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd. Mae dogfennau Llywodraeth y Cynulliad yn nodi nad oedd yr MoD yn barod i rannu copi o'r adroddiad cyfan, ond dangosodd rannau i uwch swyddogion Llywodraeth y Cynulliad. Cydnabu Llywodraeth y Cynulliad fod yr Adolygiad hwn, os gweithredwyd arno, yn peri bygythiad i ddichonoldeb DARA a'i dyheadau ei hun ar gyfer y parc awyrfodol.

4.26 Ceisiodd Llywodraeth y Cynulliad eglurhad pellach ar effaith bosibl yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ar DARA. Ym mis Awst 2003, cyfarfu swyddogion Llywodraeth y Cynulliad â swyddogion yr MoD o'r tîm o'r Dechrau i'r Diwedd. Noda cofnodion y cyfarfod na wnaed unrhyw benderfyniad, ond mewn sefyllfa achos gwaethaf gellid effeithio ar hyd at 700 o swyddi DARA yn Sain Tathan dros gyfnod o ddeng mlynedd. Yn dilyn hynny, cynhaliwyd trafodaethau allweddol rhwng Llywodraeth y Cynulliad a'r MoD ar ddyfodol DARA yn Sain Tathan ar lefel Weinidogol. Yn dilyn sgysiau rhyngddynt, ym mis Medi 2003 ysgrifennodd Gweinidog y Lluoedd Arfog at Brif Weinidog Cymru gan ddweud "ei fod yn dal i gefnogi'r ymrwymadau a wnaed o dan brosiect y Ddraig Goch. Nid oedd yn credu ei bod yn debygol y byddent yn cymryd camau gweithredu a fyddai'n anwybyddu'r buddsoddiad sylweddol yr oeddent yn ei wneud yno." Ym mis Ionawr 2004, ysgrifennodd Gweinidog y Lluoedd Arfog at y Prif Weinidog yn egluro "er y dylai fod yn bosibl dod i ganlyniad a oedd yn cyflawni'r hyn a nodwyd yn yr adroddiad O'r Dechrau i'r Diwedd (gan gynnwys cadw DARA fel opsiwn amgen cystadleuol) – y byddai cryn resymoli ymhob rhan o'r maes cymorth – gan gynnwys DARA – yn hanfodol."

4.27 Yn dilyn y penderfyniad a wnaed gan yr MoD ym mis Mawrth 2004 i ddyfarnu'r contract am atgyweirio awyrennau jet Harrier i DARA, cydnabu Awdurdodau Cymru'r risg y gallai fod mwy o doriadau fel rhan o'r Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd. Fodd bynnag, roeddent yn dal i gredu bod graddau ymrwymiad ariannol yr MoD yn golygu ei bod yn annhebygol o danseilio DARA yn gyfan gwbl. Ni wnaeth Awdurdodau Cymru gydnabod yn llawn effaith yr Adolygiad o'r Dechrau i'r Diwedd ar DARA tan ganol mis Awst 2004, pan roddwyd rhybudd ymlaen llaw i Awdurdodau Cymru ei bod yn debygol y byddai Gweinidog y Lluoedd Arfog yn cyhoeddi ddechrau mis Medi y byddai'r gwaith ar awyrennau jet cyflym Tornado yn symud o DARA i brif ganolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol. Mynegodd Awdurdodau Cymru bryder nad ymgynghorwyd â hwy nes i'r penderfyniad gael ei wneud yn ôl pob tebyg.



Pennod 5 – Cydweithiodd yr MoD ac Awdurdodau Cymru i helpu i sicrhau dyfodol safle Sain Tathan

5.1 Roedd y penderfyniadau i drosglwyddo'r gwaith ar awyrennau jet cyflym o DARA, yn enwedig y penderfyniad i roi'r gorau i gynnal a chadw awyrennau jet Tornado, o bwys mawr i Awdurdodau Cymru, yr oedd eu cynlluniau a'u blaenoriaethau wedi'u seilio ar gadw DARA yn Sain Tathan. Cyflwynodd Awdurdodau Cymru gyfres o geisiadau i'r MoD er mwyn lleihau effaith colli'r gwaith ar awyrennau jet cyflym.

5.2 Mae'r Bennod hon o'r Adroddiad yn ystyried yr ymdrechion ar y cyd i nodi a datblygu cyfleoedd ar safle Sain Tathan. Dengys i'r MoD gytuno ar sefydlu grŵp llywio rhynglywodraethol a oedd yn cynnwys ei huwch swyddogion ei hun a rhai DARA, Llywodraeth y Cynulliad, y WDA a'r Adran Masnach a Diwydiant ar y pryd, a gafodd ei gefnogi gan Weithgor Sain Tathan. Cydweithredodd yr MoD ac Awdurdodau Cymru ar farchnata Sain Tathan, gan ddenu pum cwmni yno a sicrhau 45 o swyddi newydd, a daeth yr uwch hangar a'r safle yn rhan o'r cynigion ar gyfer darparu hyfforddiant amddiffyn y tri gwasanaeth.



Rhan Un: Cydweithredodd yr MoD ag Awdurdodau Cymru i helpu i ddiogelu dyfodol y safle

5.3 Cydnabu'r MoD fod y penderfyniad i symud gwaith ar awyrennau jet cyflym yn niweidiol i ddichonoldeb masnachol a dyfodol DARA Sain Tathan. O ganlyniad, ceisiodd liniaru, lle y bo'n bosibl, effaith negyddol ei phenderfyniad. Cytunodd i gyfrannu at grŵp llywio rhynglywodraethol lefel uchel er mwyn datblygu cynllun i wneud defnydd llawn o safle Sain Tathan. Roedd y grŵp llywio hwn yn cynnwys rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys tri uwch swyddog o'r MoD a chynrychiolwyr o DARA ac Awdurdodau Cymru. Gan gydnabod y buddiannau ehangach yn y diwydiant awyrofod, anogodd yr MoD yr Adran Masnach a Diwydiant ar y pryd i gymryd rhan yn y Grŵp Llywio.

5.4 Ymhlith ei hamcanion penodol roedd:

- cynnwys Adrannau perthnasol y Llywodraeth yn y broses o ddatblygu'r parc awyrofod;
- pennu cyfeiriad y WDA a DARA/MoD o ran cydweithio ar gyfleoedd datblygu a chyflunio'r safle;
- annog presenoldeb newydd/perthnasol yr MoD yn Sain Tathan.

Hefyd, cyfrannodd yr MoD at nifer o grwpiau cydweithio a sefydlwyd i edrych ar waith Datblygu a Chyflunio'r Safle mewn mwy o fanylder.

5.5 Ym mis Hydref 2004, nododd y Gweithgor ar y Cyd gyfle i DARA fuddsoddi mewn partneriaeth â chwmni yn y sector preifat, y credwyd y byddai'n galluogi DARA i ymuno â'r farchnad hedfan sifil yn gyflymach. Fodd bynnag, dywedodd yr MoD wrth Awdurdodau Cymru er ei bod am i ddyfodol DARA fod yn llwyddiannus, nid oedd hyn yn ymestyn i wneud unrhyw fuddsoddiad ychwanegol mewn partneriaethau newydd. Yn wir, mor gynnar â 2001, hysbysodd y Pennaeth Logisteg Amddiffyn y Bwrdd Cyngori Gweinidogion nad oedd o blaid ymuno â chydfenter â chwmni preifat ar sail y ffaith y byddai angen caniatâd y Trysorlys nad oedd yn dal i fod yn argyhoeddedig ynglŷn â chynnal prisiau cystadleuol drwy strategaethau partnera.

5.6 Serch hynny, mae pob parti a oedd ynghlwm wrth y dull rhynglywodraethol hwn o weithredu yn cytuno iddo weithio'n dda. Yn arbennig, roedd yn bosibl i Lywodraeth y Cynulliad ddefnyddio gweithgareddau presennol yr MoD ar y safle i gefnogi trydydd partion wrth iddynt sefydlu eu hunain ar y dechrau a gweithredu yn Sain Tathan. Er enghraifft, cynigiodd yr MoD gymorth ymarferol i ddenu ATC Lasham, y cwmni peirianeg hedfan, i Sain Tathan drwy gytuno i adael hangar modern mawr arall ('Twin Peaks') am 18 mis. Amcangyfrifwyd unwaith y byddai les hirdymor yn cael ei negodi y gallai'r broses o adleoli ATC Lasham greu 300 o swyddi parhaol ar y safle. Er mwyn creu'r swyddi hyn, bu'n rhaid i aelodau'r Grŵp Llywio ddarbwylllo rhannau eraill o'r MoD a'r prif contractwr, BAE Systems, yn gyflym bod symud allan o Twin Peaks yn fanteisiol a'i bod yn briodol symud y gwaith o atgyweirio awyrennau VC10 i'r uwch hangar newydd. Cytunodd Awdurdodau Cymru i dalu £0.5 miliwn i'r MoD tuag at y costau amcangyfrifedig o £1.1 miliwn a oedd yn gysylltiedig ag adleoli gwaith VC10 o Twin Peaks i'r uwch hangar.



Rhan Dau: Ymataliodd Awdurdodau Cymru i ddechrau ac yna ymatebwyd yn briodol i gau busnes awyrennau jet cyflym DARA

I ddechrau, ceisiodd Awdurdodau Cymru ddylanwadu ar yr MoD i wrthdroi ei phenderfyniad i roi'r gorau i atgyweirio awyrennau jet cyflym yn Sain Tathan

5.7 Prif flaenoriaeth Awdurdodau Cymru wrth gaffael safle Sain Tathan oedd diogelu DARA a 2,500 o swyddi yng Nghymru, ac felly eu hymateb cychwynnol i'r rhybudd ymlaen llaw ynghylch y penderfyniad ar y Tornado, oedd ceisio dylanwadu ar yr MoD i wrthdroi ei phenderfyniad. Dadleuwyd bod yr MoD, i bob diben, wedi torri ei chytundeb a hefyd nad oedd y penderfyniad yn ystyried ffactorau ehangach, yn arbennig: strategaethau Llywodraeth y Cynulliad a Llywodraeth y DU ar y sector awyrofod,⁷ ac adolygiad Lyons, a oedd wedi galw am i fwy o weision sifil a swyddi sector cyhoeddus gael eu hadleoli o dde-ddwyrain Lloegr i ranbarthau eraill.

Cydweithredodd Awdurdodau Cymru â'r MoD drwy gytundebau gweithio ar y cyd ffurfiol

5.8 Yn dilyn cyhoeddiad Gweinidog y Lluoedd Arfog ym mis Medi 2004 (paragraff 4.14), nododd Llywodraeth y Cynulliad yn gyhoeddus ei bod o'r farn bod y penderfyniad i symud gwaith ar awyrennau jet cyflym o DARA yn "anghywir". Er mwyn lleihau effaith colli'r gwaith ar awyrennau jet cyflym, cyflwynodd Llywodraeth y Cynulliad a'r WDA nifer o geisiadau i'r MoD i:

- drosglwyddo gwaith priodol o werth cyfatebol i safle Sain Tathan;
- trosglwyddo perchenogaeth o'r uwch hangar i Lywodraeth y Cynulliad neu'r WDA am swm symbolaidd;
- cyfrannu tuag at gostau hyfforddiant trosiannol ar gyfer staff DARA, a fyddai'n eu galluogi i weithio ar awyrennau sifil;
- cymryd rhan mewn grŵp llywio rhynglywodraethol lefel uchel er mwyn datblygu cynllun i wneud defnydd llawn o safle Sain Tathan.

5.9 Ni chytunodd yr MoD â'r tri chais cyntaf hyn. Fodd bynnag, cytunodd y byddai uwch swyddogion yn cymryd rhan mewn grŵp llywio rhynglywodraethol ac fel rhan o'r gwaith ar y cyd, sefydlodd yr MoD, DARA a Llywodraeth y Cynulliad Weithgor Sain Tathan (paragraff 5.3). Adlewyrchodd hyn y trefniadau llywodraethu a nodwyd yn y cytundeb rhwng yr MoD a'r WDA, ond nas gweithredwyd yn llawn cyn hyn.

5.10 Creodd Gweithgor Sain Tathan un tîm integredig a gydleolwyd ar safle Sain Tathan mewn Ystafell Farchnata benodol. Cytunodd y Gweithgor ar strategaeth datblygu a gwerthu gyffredin a ategwyd gan gyllid refeniw ychwanegol a ddarparwyd gan DARA, yr MoD a Llywodraeth y Cynulliad. Aeth y tîm ar y cyd ar drywydd cyfleoedd posibl o fewn yr MoD ar gyfer Sain Tathan yn ogystal â chyfleoedd masnachol allanol. Arweiniodd hyn at sawl maes o gydweithio, gyda phersonél yr MoD yn nodi ymholiadau posibl ac yn helpu i negodi â thrydydd partion ar ran Llywodraeth y Cynulliad ac i'r gwrthwyneb.

5.11 Yn union ar ôl cyhoeddiad mis Medi 2004 ar awyrennau jet cyflym, ceisiodd Awdurdodau Cymru weithio gyda'r MoD i sicrhau bod DARA yn parhau i fod yn endid dichonadwy yn Sain Tathan; nodwyd cyfleoedd busnes masnachol ar gyfer DARA, a threfniadau partnera posibl. Yn ddiweddarach, gweithiodd y WDA a Llywodraeth y Cynulliad gyda'r MoD i brofi diddordeb y farchnad mewn caffael DARA.

⁷ Roedd yr Adran Drafnidiaeth wedi nodi bod Sain Tathan yn ganolfan er rhagoriaeth yn y maes awyrofod oherwydd ei strategaeth ar gyfer dyfodol teithio awyr. Bu Llywodraeth y DU ac Awdurdodau Cymru yn cydweithio ar strategaethau hedfan, gyda strategaeth Cymru yn gosod pwyslais arbennig ar bwysigrwydd strategol Sain Tathan a phresenoldeb parhaus DARA fel rhan o glwstwr De Cymru.



Ceisiodd Awdurdodau Cymru ddenu cwmnïau awyrofod i'r safle, ond cymerwyd gofal o ran buddsoddi mewn hangar newydd

5.12 Ceisiodd Awdurdodau Cymru, gan weithio gyda'r MoD, ddenu cwmnïau awyrofod i Sain Tathan er mwyn cadw rhywfaint o weithlu a sgiliau DARA ar y safle. Galwodd hyn am newid byrdymor mewn ffocws o ddymchwel hen adeiladau ac ailddatblygu'r safle yn yr hirdymor i ddenu cwmnïau i ddefnyddio'r adeiladau presennol ar y safle. Er mwyn denu cwmnïau, gwnaeth Awdurdodau Cymru'r canlynol, gan weithio gyda'r MoD:

- hyrwyddo safle Sain Tathan mewn digwyddiadau awyrofod rhyngwladol;
- hyrwyddo safle Sain Tathan dramor, fel rhan o strategaeth i ddenu buddsoddiad uniongyrchol o dramor i'r safle;
- cysylltu â chwmnïau targed yn uniongyrchol;
- hyrwyddo safle Sain Tathan ymhlith cwmnïau awyrofod a oedd yn cystadlu am gontractau amddiffyn.

5.13 I ddechrau, roedd Awdurdodau Cymru o'r farn y gallent ddefnyddio'r uwch hangar ar gyfer cwmnïau awyrofod ar safle Sain Tathan. Ym mis Hydref 2004, roedd Awdurdodau Cymru ar ddeall eu bod wedi cytuno â'r MoD na fyddai DARA yn symud i mewn i'r uwch hangar, ac mai hwn fyddai'n arwain y gwaith o'i farchnata ymhlith cwmnïau awyrofod. Serch hynny, ym mis Rhagfyr 2004, penderfynodd yr MoD y byddai DARA yn symud i mewn i'r uwch hangar, gan olygu nad oedd y cyfleuster hwnnw ar gael i gwmnïau â diddordeb, ond y byddai DARA yn barod i ystyried symud gwaith VC10 er mwyn i hangar Twin Peaks fod ar gael i ddarpar denantiaid. Unwaith y penderfynodd ATC Lasham symud i mewn i Twin Peaks ym mis Hydref 2005 (paragraff 5.6) nid oedd hangar addas ar gael i awyrennau mawr ar safle Sain Tathan.

5.14 Er gwaethaf y ffaith bod y ddau hangar mawr yn cael eu defnyddio erbyn diwedd 2005, dewisodd Awdurdodau Cymru beidio ag adeiladu hangar newydd, yn bennaf oherwydd pryderon ynghylch gor-gapasiti. Roedd Awdurdodau Cymru o'r farn na fyddai buddsoddi mewn hangar newydd yn ddefnydd priodol o arian cyhoeddus pan oedd yn bosibl y byddai'r MoD yn cynnig un neu ddau o'r hangarau mawr a oedd yn bodoli eisoes i denantiaid masnachol erbyn canol 2007, unwaith y

byddai gwaith DARA ar awyrennau jet cyflym yn yr uwch hangar yn gorffen ac y byddai les ATC Lasham ar hangar Twin Peaks wedi dod i ben. Byddai wedi cymryd 15 i 18 mis i gael caniatâd cynllunio ac adeiladu hangarau newydd, felly byddai unrhyw gyfleusterau newydd wedi dod ar gael i denantiaid tua'r un adeg ag y daeth hangarau'r MoD yn wag, gan greu risg fawr o or-gapasiti. Roedd Awdurdodau Cymru yn barod i adeiladu hangarau pwrpasol neu uwchraddio hangarau hŷn, yn amodol ar ddilyn rheolau cymorth gwladol yr Undeb Ewropeaidd yn ei gwneud yn ofynnol i gostau llawn gwaith adeiladu pwrpasol neu waith uwchraddio gael eu trosglwyddo i'r tenant. Hefyd, darparodd Awdurdodau Cymru ar gyfer lleoli rhai cwmnïau awyrofod bach yn yr hangarau a'r adeiladau a adawyd yn wag gan DARA.

Parhaodd Awdurdodau Cymru i hyrwyddo Sain Tathan fel safle ar gyfer hyfforddiant amddiffyn

5.15 Yn ystod 2005, chwaraeodd y WDA ran fwyfwy yn y gwaith o hyrwyddo Sain Tathan fel safle ar gyfer y Rhaglen Rhesymoli Hyfforddiant Amddiffyn (Rhan 6). Er iddo gael ei roi ar y rhestr fer, tynnwyd y cynnig gwreiddiol i ddod â hyfforddiant amddiffyn y tri gwasanaeth i Sain Tathan (paragraff 3.19) yn ôl am i un o'r prif gwmnïau yn y cynnig dynnu allan ar ddechrau 2004. Ym mis Gorffennaf 2004, ysgrifennodd y WDA at dîm yr MoD a oedd yn gweithio ar y Rhaglen Rhesymoli Hyfforddiant Amddiffyn yn ei wahodd i dynnu sylw at Sain Tathan fel lleoliad posibl, ac ymwelodd pob un o'r tri chynigydd a oedd yn weddill â safle Sain Tathan. Ym mis Chwefror 2005, penderfynodd Consortiwm Metrix leoli ei gais am y rhaglen Rhesymoli Hyfforddiant Amddiffyn ar safle Sain Tathan. O fis Mai 2005 ymlaen, gweithiodd y WDA yn agos gyda thîm Metrix i hyrwyddo Sain Tathan a dangos y gallai'r rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys llywodraeth leol ac asiantaethau addysg, ddarparu'r seilwaith a'r cymorth angenrheidiol. Fodd bynnag, un o ganlyniadau ymdrechion Awdurdodau Cymru i ddenu hyfforddiant amddiffyn i Sain Tathan oedd ychwanegu at yr ansicrwydd ynghylch y broses o gyflunio'r safle yn y dyfodol, ac argaeledd yr uwch hangar i gwmnïau awyrofod unwaith y byddai DARA yn gadael.



Pennod 6 – Nid yw'r MoD ac Awdurdodau Cymru wedi gwireddu'r manteision llawn a fwriadwyd yn sgîl Prosiect y Ddraig Goch ond maent yn gweithio i sicrhau dichonoldeb hirdymor safle Sain Tathan

6.1 Cwblhawyd yr uwch hangar yn ôl yr amserlen a'r gyllideb gymeradwy ym mis Rhagfyr 2004 ac yn y mis dilynol dechreuodd y gweithlu symud i mewn i'w gyfleuster atgyweirio newydd. Mae'r MoD wedi asesu y byddai costau buddsoddi ym Mhrosiect y Ddraig Goch yn cael eu cwmpasu gan yr arbedion effeithlonrwydd sy'n deillio ohono.

6.2 Mae'r Bennod hon o'r Adroddiad yn ystyried pa fanteision sydd wedi deillio o'r uwch hangar hyd yma a rhydd drosolwg o'r manteision ehangach i'r MoD yn sgîl adleoli'r busnes awyrennau jet cyflym ac effaith y Rhaglen Rhesymoli Hyfforddiant Amddiffyn ar safle Sain Tathan. Dengys, yn erbyn gwariant o £134 miliwn ar y prosiect a chostau ychwanegol o £36 miliwn, fod yr MoD wedi cyflawni rhai arbedion effeithlonrwydd yn sgîl prosiect y Ddraig Goch er nad yw'r rhain yn debygol o fod yn fwy na thua £57 miliwn ac mae Awdurdodau Cymru wedi cael incwm rhent sy'n llai nag £1 miliwn. Fodd bynnag, drwy drosglwyddo'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym i brif ganolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol, mae'r MoD wedi lleihau ei chostau cymorth logisteg tua £1.4 biliwn dros chwe blynedd. Er na wnaeth Awdurdodau Cymru sicrhau'r 1,900 o swyddi DARA fel y bwriadwyd, ar sail amcangyfrifon gan Consortiwm Metrix, mae Awdurdodau Cymru a'r MoD yn disgwyl i'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn greu hyd at 4,000 o swyddi parhaol ar y safle ac yn yr economi ehangach a 1,500 o swyddi adeiladu dros dro ychwanegol.

6.3 Mae'r gost net i'r trethdalwr o ganlyniad i brosiect y Ddraig Goch tua £113 miliwn o'i gymharu â'i ddiben gwreiddiol. Fodd bynnag, mae gan y ddau barti asedau sydd â gwerth sylweddol ar y farchnad. Gallai'r uwch hangar greu incwm rhent o hyd at £60 miliwn i'r MoD rhwng 2005 a 2018 (y cyfnod a gwmpesir gan yr opsiwn rhoi o dan y Cytundeb Cyfansawdd ag Awdurdodau Cymru – gweler paragraffau 3.13-3.17). Mae Awdurdodau Cymru wedi caffael tir ac adeiladau sy'n werth tua £44 miliwn yn ôl yr amcangyfrifon ar y farchnad petai'r safle yn cael ei ddatblygu at ddibenion busnes a phreswyl. Caiff yr uwch hangar a chyfran sylweddol o safle Sain Tathan eu defnyddio at ddiben yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn a chaiff gwerth yr asedau ei wireddu drwy eu gwerth o ran eu defnyddio yn hytrach na'u gwerthu neu eu prydlesu i drydydd partïon.



Rhan Un: Mae'r arbedion effeithlonrwydd a welodd yr MoD yn sgîl prosiect y Ddraig Goch yn llai nag a fwriadwyd yn wreiddiol, ond mae wedi lleihau costau cynnal awyrennau jet cyflym yn sylweddol, ac ymddengys y bydd yn cael budd o ddefnyddio'r uwch hangar yn y tymor hwy

6.4 Cyfiawnhaodd yr MoD ei phenderfyniad i barhau â phrosiect y Ddraig Goch, unwaith y daeth yn amlwg mai'r ateb dewisol, o bosibl, fyddai adleoli'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym i brif ganolfannau'r Awyrlu Brenhinol, ar sail y ffaith y byddai arbedion effeithlonrwydd yn DARA cyn ac yn ystod y broses drosiannol yn cwmparu'r gost. Nid yw wedi cynnal gwerthusiad ôl-prosiect cynhwysfawr, tra bo penderfyniad ar ddyfodol yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn yn yr arfaeth.

6.5 Rhoddodd yr MoD gyfrifiad talu'n ôl i Bwyllgor Amddiffyn Tŷ'r Cyffredin ym mis Tachwedd 2005 a geisiodd ddangos bod arbedion effeithlonrwydd wedi'u disgowntio wedi gorbwyso'r costau wedi'u disgowntio ar brosiect y Ddraig Goch. Adolygydd y dystiolaeth ategol ar gyfer y cyfrifiad ac ni fu'n bosibl dilysu'r holl effeithlonrwydd a chostau a nodwyd. Yn benodol:

- arbedion o £6.4 miliwn o daliadau is gan DARA i'r MoD, heb gydnabod y lleihad dilynol mewn incwm i rannau eraill o'r MoD;
- llai o alw am wasanaethau DARA yn Sain Tathan, o ganlyniad i lai o awyrennau jet cyflym o fewn yr RAF a mwy o amser yn mynd heibio rhwng eu cynnal a'u cadw, gan leihau'r angen am gyfleusterau ar gadw. Amcangyfrifodd DARA effaith swm y gwaith atgyweirio ar ei chostau safle a dylid bod wedi defnyddio'r llinell sylfaen hon wrth gyfrifo effeithlonrwydd o ganlyniad i brosiect y Ddraig Goch. Dengys ein dadansoddiad fod y lleihad yng nghostau gweithredu'r safle wedi'u gorddatgan tua £10.5 miliwn;
- hefyd amcangyfrifodd DARA y byddai'r lleihad mewn galw am waith atgyweirio awyrennau yn 2003-04 yn golygu y dylid cyflogi 100 yn llai o bersonél, ac na fyddai'r rhaglenni effeithlonrwydd yn cyfrannu at yr arbedion hyn. Dengys ein dadansoddiad o ddata'r gweithlu i'r nifer hon o bersonél adael am resymau ar wahân i golli swydd ac ni ddylid priodoli £7.5 miliwn o arbedion i brosiect y Ddraig Goch;

- ni wnaeth yr MoD gynnwys y rhwymedigaeth gywir o £42.1 miliwn ar contract yr uwch hangar am iddi seilio'r cyfrifiad ar yr 'opsiwn' o alluogi'r MoD i dorri'r contract ar ôl pum mlynedd a'i gwneud yn ofynnol i Awdurdodau Cymru dalu lleiafswm o £15 miliwn i gaffael y cyfleuster. Nid yw'r MoD bellach yn debygol o weithredu'r opsiynau gan ei bod yn bwriadu defnyddio'r uwch hangar ar gyfer hyfforddiant amddiffyn.

6.6 Ar ôl addasu ar gyfer y ffactorau hyn amcangyfrifwn y bydd gwariant net yr MoD ar y Ddraig Goch yn creu cyfanswm o tua £57 miliwn (**gweler Ffigur 8**). Ond, i wrthbwyso'r costau hyn, mae gan yr MoD ased werthfawr i'w rhentu; rhoddodd prisiad proffesiynol o'r uwch hangar ym mis Rhagfyr 2005 werth ar y farchnad o £48 miliwn i £60 miliwn, yn dibynnu at natur ei ddefnydd hyd at 2018 a nifer y tenantiaid ar safle cyfan Sain Tathan.

6.7 Cymhlethir y darlun ymhellach gan fod rhai o'r manteision i'r MoD a gynhwyswyd yn y cyfrifiad talu'n ôl yn deillio o wariant gan Awdurdodau Cymru ac felly nid ydynt yn gyfystyr ag arbedion i'r trethdalwr yn ei gyfanrwydd. Yn fwyaf nodedig, £8 miliwn o drosglwyddiad rhynglywodraethol ar gyfer prydlesu safle Sain Tathan a'r costau is o weithredu'r maes awyr (cyfraniad o £3.2 miliwn).

6.8 O ganlyniad, nodwyd gennym na all yr MoD roi tystiolaeth sicr bod arbediad net i'r trethdalwr o'r prosiect yn erbyn ei ddiben gwreiddiol, er y bydd rhagor o fanteision os cadarnheir ei ddefnydd ar gyfer hyfforddiant Amddiffyn yn y dyfodol. Rhoddir sylwadau manwl ar y cofnodion yn y cyfrifiad talu'n ôl yn Atodiad 2.

Mae'r MoD wedi cyflawni arbedion sylweddol yn sgîl cau'r busnes awyrennau jet cyflym yn DARA

6.9 Ni chyflawnwyd yr arbedion amcangyfrifedig o £263 miliwn yn Arfarniad Buddsoddi Ddraig Goch yr MoD oherwydd y penderfyniad i symud y gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym i brif ganolfannau gweithredu'r Awyrlu Brenhinol a arweiniodd at arbedion sylweddol uwch. Arbedodd y penderfyniad i drosglwyddo'r gwaith o atgyweirio fflyd awyrennau bomio'r Tornado i RAF Marham £1.3 biliwn i'r MoD rhwng 2001-02 a 2006-07 ac mae'r Adran yn rhagweld rhagor o arbedion yn y dyfodol. Yn yr un cyfnod arbedwyd £109 miliwn mewn perthynas ag awyren jet yr Harrier a gwariodd yr MoD £18 miliwn ar seilwaith yn nwy brif ganolfan weithredu'r Awyrlu Brenhinol.⁸ Cyflawnwyd yr arbedion ar atgyweirio awyrennau jet cyflym drwy resymoli cyfleusterau cynnal a

8 Adroddiad C&AG, *Transforming logistic support to fast jet*, HC 825, Session 2006-07.



chadw, gan ddefnyddio technegau 'darbodus' i ddatblygu proses gynhyrchu llinell bwls, a chyfuno gwaith atgyweirio ac uwchraddio ar yr un llinell bwls a chyflwyno contractau cymelliannol â gweithgynhyrchwr gwreiddiol yr awyrennau, yr oedd rhai yn argymhellion o'r Adolygiad Logisteg o'r Dechrau i'r Diwedd. Ni fu gostyngiad yn lefel yr allbwn oherwydd cynhaliodd yr MoD yr un lefel o oriau hedfan yn ystod y broses o drawsnewid, tra'n lleihau'r gost fesul oriau hedfan ar gyfer y ddwy fflyd. Nid yw'n bosibl pennu pa gyfran o'r arbedion effeithlonrwydd ehangach a gyflawnwyd gan yr MoD a allai fod wedi ei gwreiddio hefyd petai'r gwaith o atgyweirio awyrennau jet cyflym wedi'i leoli mewn canolfan gwaith manwl yn DARA Sain Tathan.

6.10 Yn dilyn y penderfyniadau ar atgyweirio awyrennau jet cyflym cyflwynodd Undeb Llafur hawliad yn erbyn yr MoD, BAE Systems a Rolls-Royce plc yn Nhrifiwnlys Cyflogaeth Caerdydd. Hawliodd yr undeb ddyfarniadau diogelu ar ran cyflogaion DARA Sain Tathan am iddo honni y dylai deddfwriaeth cyflogaeth⁹ fod wedi cael ei chymhwyso i'r broses o drosglwyddo'r gwaith o gynnal a chadw awyrennau jet cyflym i RAF Cottesmore ac RAF Marham. Ceisiodd y partion negodi setliad y tu allan i'r broses gyfreithiol. Cafwyd setliad llawn a therfynol, sef tua £5 miliwn, yng nghanol 2008.

6.11 Ar 22 Mai 2007, cyhoeddodd yr MoD ei bod yn bwriadu cyflawni hyd yn oed mwy o effeithlonrwydd wrth gynnal a chadw, atgyweirio, adnewyddu ac uwchraddio drwy uno Sefydliad Atgyweirio Canolfannau'r Fyddin, DARA a rhai cyfleusterau cymorth amddiffyn eraill. Cafodd y Grŵp Cymorth Amddiffyn newydd hwn ei ffurfio ar 1 Ebrill 2008 a, lle y bo'n briodol, bydd yn anelu at weithredu mewn partneriaeth â'r MoD a gweithgynhyrchwyr gwreiddiol y cyfarpar. Nid yw maint na strwythur y grŵp yn y dyfodol wedi'u pennu eto, ond bydd presenoldeb parhaus yn Sain Tathan hyd nes i fflyd y VC10 orffen gweithredu o leiaf.

Ymddengys y bydd yr MoD yn cael budd o'r uwch hangar drwy greu'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn yn Sain Tathan, er nad yw hyn wedi'i fesur eto

6.12 Ar hyn o bryd mae tri Sefydliad Gwasanaeth unigol yn darparu hyfforddiant amddiffyn mewn tua 30 o leoliadau. Yn 2001, cyflwynodd yr MoD adroddiad ar ei hadolygiad o hyfforddiant ac addysg unigol a sefydlodd dîm prosiect i weithredu'r argymhelliad ar gyfer rhesymoli'r gwaith o ddarparu rhai mathau o hyfforddiant arbenigol Cam 2 a Cham 3.¹⁰

8

Dadansoddiad o gostau a manteision prosiect y Ddraig Goch i'r MoD

	Costau amcangyfrifedig £m	Manteision amcangyfrifedig £m
Gwaith adeiladu, gan gynnwys ffitiadau a gosodiadau, a rheoli cyfleuster yr uwch hangar	107	
Costau symud i mewn i'r hangar	1.2	
Costau adleoli sefydliadau eraill yr MoD	4.3	
Cost adleoli busnes atgyweirio VC10 fel bod hangar yn wag i'w rentu gan ATC Lasham	0.6	
Costau diswyddo i'r rhai nad oedd eu hangen mwyach ar gyfer yr uwch hangar ¹	12.5	
Derbynneg gan Awdurdodau Cymru ar gyfer les safle Sain Tathan		8
Effeithlonrwydd prosiect y Ddraig Goch ²		tua 61
Gwariant net yr MoD		tua 57
Gwerth yr ased tra'n cael ei defnyddio ar y farchnad (rhent rhwng 2005 a 2018)		rhwng 48-60

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Genedlaethol ar bapurau'r MoD

NODIADAU

- Nid yw'r costau diswyddo hyn yn cynnwys y taliadau a wnaed i staff a gollodd eu swyddi o ganlyniad i'r penderfyniad i gau busnes awyrennau jet cyflym DARA Sain Tathan y dylid eu hystyried yn erbyn yr arbedion cyffredinol a ddeilliodd o symud y gwaith atgyweirio i ganolfannau'r RAF.
- Mae'r ffigur hwn yn cynnwys arbedion arian parod o £4.2 miliwn ar gostau rhent a chostau gweithredu'r maes awyr ond a dalwyd gan Awdurdodau Cymru.

9 Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 1981/2006 (Rheoliadau TUPE).

10 Mae hyfforddiant Cam Un yn rhoi sgiliau milwrol sylfaenol i recriwtiaid; mae Cam Dau yn eu galluogi i gyflawni rolau penodol o fewn y Lluoedd Arfog ac mae hyfforddiant Cam Tri yn fwy arbenigol neu'n rhoi hyfforddiant rheoli i swyddogion ac uwch swyddogion nad ydynt wedi'u Comisiynu.



6.13 Dylai'r broses o greu cyfleuster hyfforddiant newydd yn Sain Tathan alluogi'r MoD i gael rhywfaint o fudd ychwanegol o'r uwch hangar. Bwriad yr MoD yw sicrhau y bydd y defnydd o'r uwch hangar ar gyfer hyfforddiant milwrol yn cael ei adlewyrchu mewn llai o daliadau i'r contractwr am ddarparu'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn. Mae Rhaglen Resymoli'r Adolygiad o Hyfforddiant Amddiffyn yn cynnwys chwe chynllun hyfforddi arbenigol wedi'u rhannu'n ddau becyn: pecyn un ar gyfer gwaith peirianeg a chyfathrebu; a phecyn dau ar gyfer logisteg, diogelwch a phlisma a gweinyddu. Gweithiodd tîm y Rhaglen gyda diwydiant i gadarnhau addasrwydd naill ai Menter Cyllid Preifat 25 mlynedd neu Bartneriaeth Cyhoeddus-Preifat i foderneiddio'r gwaith o ddarparu hyfforddiant a chyfleusterau ac yna datblygodd y strategaeth gaffael gydag Uned Cyllid Preifat yr MoD a'r Trysorlys (**Ffigur 9**).

6.14 Nododd proses werthuso'r MoD Consortiwm Metrix fel yr enillydd clir ar gyfer y ddau Becyn ar wahân. Roedd bwlch mewn fforddiadwyedd o ran yr ail becyn a cheisiodd yr MoD gau'r bwlch hwn drwy Ddatrysiaid Rhaglen Gyfan. Nid oedd digon o effeithlonrwydd i ddatblygu'r dull hwn o weithredu ar y cyd a chanolbwyntiodd yr MoD ar ddulliau amgen ar gyfer Pecyn 2. Roedd yr MoD o'r farn y byddai'n gallu bwrw ati ag ail gam y broses o gymeradwyo'r prosiect erbyn mis Gorffennaf 2007.

6.15 Hyd yn hyn, nid yw'r MoD wedi cyflwyno'r achos busnes ar gyfer Pecyn 1 oherwydd ym mis Mawrth 2008 cyflwynodd Metrix gynnig amlinellol yn dangos cynnydd sylweddol mewn costau. Er mwyn mynd i'r afael â'r broblem hon o ran fforddiadwyedd, dechreuodd yr MoD nifer o ffrydiau gwaith i leihau costau, a chafodd canlyniadau'r gwaith hwnnw eu cynnwys mewn cynnig diwygiedig. Mae'r MoD wrthi'n egluro'r cynnig yn derfynol, gyda'r nod o'i werthuso yng ngwanwyn 2009 a'i gau'n ariannol yn 2010, pan fydd y gwaith adeiladu yn dechrau. Nid ydym wedi edrych ar benderfyniadau'r MoD o ran Rhaglen Resymoli'r Adolygiad o Hyfforddiant Amddiffyn, gan gynnwys y cyhoeddiad mai Consortiwm Metrix oedd y dewis gynigydd.

6.16 Bydd hyfforddiant Pecyn 1 yn defnyddio'r uwch hangar ond bydd angen gwneud buddsoddiad sylweddol pellach mewn dynwaredwyr a thechnoleg e-ddysgu, yn ogystal â chyfleuster mawr newydd, llety byw unigol ac amwynderau hamdden (**Ffigur 10**). O ganlyniad, bydd cynnod trosiannol o bedair i bum mlynedd ar ôl llofnodi'r contract. Bydd canolfannau hyfforddi presennol yn parhau i weithredu tan 2011 o leiaf a disgwylir i'r pecyn hyfforddi newydd ar gyfer gwaith peirianeg a chyfathrebu ddechrau yn 2013.

9

Dyddiadau allweddol yn Rhaglen Resymoli'r Adolygiad o Hyfforddiant Amddiffyn

Digwyddiad	Dyddiad
Memorandwm Gwybodaeth Ragarweiniol i ddarpar dendrwy'r sy'n ceisio rhag-gymhwyso i negodi am y Bartneriaeth Cyhoeddus-Preifat yn cael ei gyhoeddi	22 Tachwedd 2002
Cymeradwyaeth i gyflwyno Gwahoddiadau i Negodi i gynigwyr ar y rhestr fer yn cael ei rhoi	16 Tachwedd 2004
Cynigion am Becyn 1 – peirianeg awyrennau, peirianeg electro-fecanyddol, cyfathrebu a Systemau Gwybodaeth – dod i law	17 Hydref 2005
Cynigion am Becyn 2 – logisteg; plisma, gwarchod a gweinyddu personél; diogelwch, ieithoedd, cudd-wybodaeth a ffotograffiaeth – dod i law	14 Tachwedd 2005
Cwblhau'r broses o werthuso Pecyn 1 a Phecyn 2	Mehefin 2006
Gwneud argymhellion ar gyfer y ddau Becyn	Tachwedd 2006
Dewis gynigydd yn cael ei gyhoeddi ar gyfer Pecyn 1 a'r darpar ddewis gynigydd ar gyfer Pecyn 2	Ionawr 2007
Contract lleihau risg ar gyfer Pecyn 1 yn cael ei roi i Consortiwm Metrix. Y Gweinidog yn cyhoeddi y gall Pecyn 1 fynd rhagddo, ond yn gohirio gwneud penderfyniad ar Becyn 2	Hydref 2007
Y Gweinidog yn cyhoeddi nad Consortiwm Metrix yw'r dewis gynigydd am Becyn 2 mwyach am nad oedd yn gallu cynnig ateb derbyniol a fforddiadwy	Ionawr 2008
Yr MoD yn anelu at sicrhau cymeradwyaeth a chyllid cychwynnol i ddatblygu opsiynau fel gwella'r hyfforddiant a'r cyfleusterau mewn Colegau presennol sy'n cyflwyno cyrsiau Pecyn 2	Haf 2008
Gwerthusiad arfaethedig o'r cynnig diwygiedig am Becyn 1	Gwanwyn 2009
Dyddiad disgwyledig ar gyfer cau Pecyn 1 yn ariannol a'r dyddiad rhagweledig ar gyfer dechrau'r gwaith adeiladu yn Sain Tathan	2010
Dyddiad rhagweledig ar gyfer cwblhau'r gwaith adeiladu a dechrau darparu hyfforddiant	2013

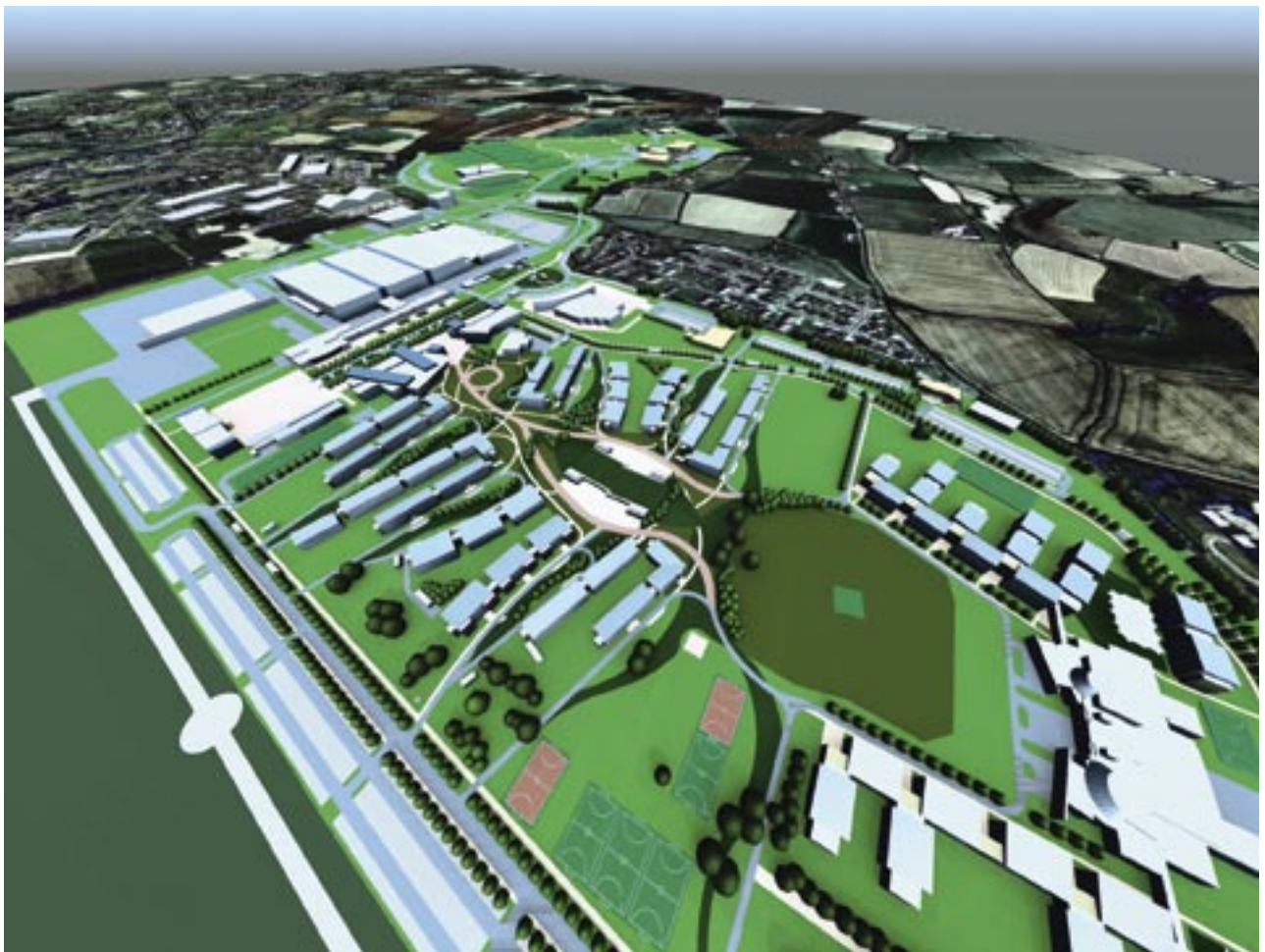
Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Genedlaethol



6.17 O dan gynlluniau consortiwm Metrix, mae'r MoD yn disgwyl defnyddio'r uwch hangar yn llawn yn Sain Tathan. Rhydd cyfuniad presennol yr uwch hangar o hangar, gweithdy a swyddfeydd y cyfle i gyfuno hyfforddiant technegol yn yr ystafell ddosbarth ag arddangosiadau ymarferol ac ymarfer ar awyrennau a cherbydau, a'u his-elfennau, o dan un to. Gellir newid y cydbwysedd o ystafell ddosbarth a gweithdy

yn gymharol hawdd, er enghraifft, drwy ymestyn y llawr mezzanine presennol a oedd yn gartref i swyddfeydd DARA, i ffurfio ystafelloedd dosbarth ychwanegol. Nid yw'r MoD wedi cynnal gwerthusiad ariannol ar wahân o fanteision aildefnyddio'r uwch hangar fel rhan o'r Academi Hyfforddiant newydd gan fod hyn yn rhan o gynnig cyffredinol Metrix.

10 Llun artist o'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn newydd a osodwyd ar wefan Sain Tathan



Ffynhonnell: Consortiwm Metrix



Rhan Dau: Mae'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn a chynlluniau ar gyfer parc awyrfod yn cynnig manteision economaidd posibl i Gymru

Hyrwyddodd Awdurdodau Cymru Sain Tathan fel safle ar gyfer hyfforddiant amddiffyn

6.18 Erbyn mis Mawrth 2008, roedd Awdurdodau Cymru wedi gwario £27.5 miliwn ar brosiect Sain Tathan, yr oedd £19.8 miliwn ohono ar gyfer caffael a gwella asedau. Yn ogystal gwariodd Llywodraeth y Cynulliad tua £7 miliwn ar adnewyddu'r rhedfa ym mis Rhagfyr 2008. Mae costau rhedeg parhaus o tua £0.7 miliwn y flwyddyn yn gysylltiedig â rheoli cyfleusterau ac, o 2007-08, £0.8 miliwn arall ar gyfer y maes awyr. Caiff y costau parhaus hyn eu gwrthbwyso'n rhannol gan incwm rhent o tua £0.6 miliwn y flwyddyn oddi wrth yr MoD, sy'n prydlesu eiddo ar y safle. Er mai prin fu manteision y gwariant hwn o ran swyddi a datblygu economaidd hyd yma, roedd Awdurdodau Cymru bob amser wedi bwriadu gweld manteision y safle yn cael eu gwireddu dros gyfnod o 15 mlynedd, felly mae'n rhy gynnar i werthuso effaith y buddsoddiad yn llawn eto. Yn amlwg, ni lwyddwyd i sicrhau 2,500 o swyddi DARA a oedd yn fwrriad gwreiddiol, er bod tua 350 o staff DARA yn dal i fod ar y safle, gan gynnwys staff y brif swyddfa a'r rhai sy'n gweithio ar atgyweirio awyrennau VC10.

6.19 Hyd yma, mae pum cwmni wedi symud i mewn i'r safle. Gadawodd y mwyaf o'r rhain, ATC Lasham, ym mis Ebrill 2007 (**Ffigur 11**) ac mae un arall yn bwriadu gadael oddeutu mis Mawrth 2009. Crëwyd tua 75 o swyddi yn ystod y cyfnod hwnnw, y gadawodd 30 ohonynt gydag ATC Lasham a bydd 15 arall yn gadael pan fydd y tenant yn gadael yn 2009. Mae Llywodraeth y Cynulliad yn disgwyl y bydd tenant newydd yn creu hyd at 60 o swyddi dros y tair blynedd nesaf. Er gwaethaf y cynnydd cyfyngedig hyd yn hyn, mae Llywodraeth y Cynulliad yn disgwyl gwireddu manteision economaidd yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn a pharc busnes awyrfod ar y safle.

11

ATC Lasham yn gadael safle Sain Tathan ar ôl 18 mis

Roedd Awdurdodau Cymru a'r MoD wedi bwriadu y byddai ATC Lasham yn aros yn Sain Tathan yn y tymor hwy, y tu hwnt i'r les 18 mis cychwynnol (paragraff 5.6). Ar y dechrau, roedd Awdurdodau Cymru wedi gobeithio y byddai ATC Lasham yn cael cynnig les hirdymor yn Twin Peaks neu'r uwch hangar, ar ôl i'r MoD gael mwy o sicrwydd o ran eu defnydd yn y dyfodol. Fodd bynnag, gydag ansicrwydd parhaus ynghylch yr hangarau hyn, cynigiodd y WDA uwchraddio un o'r hangarau a oedd yn bodoli eisoes i'w rentu i ATC Lasham. Am fod rheolau cymorth gwladol yn ei gwneud yn ofynnol i'r WDA adennill y gost o uwchraddio'r hangar (paragraff 5.14), byddai angen iddo godi tua £6 fesul troedfedd sgwâr – a oedd bron yn ddwbl y rhent yr oedd ATC Lasham yn ei dalu am ddefnyddio Twin Peaks. Nid oedd ATC Lasham yn barod i dalu'r rhent hwn, a heb unrhyw hangar arall ar gael, penderfynodd adael pan ddaeth ei les i ben ym mis Ebrill 2007.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

Mae manteision economaidd sylweddol posibl i Gymru yn sgîl dod â'r Academi Hyfforddiant Amddiffyn i Sain Tathan

6.20 Nid ydym wedi edrych yn fanwl ar effaith economaidd y ganolfan hyfforddiant amddiffyn yn Sain Tathan. Yn seiliedig ar ffigurau a roddwyd gan gonsortïwm Metrix, mae Llywodraeth y Cynulliad yn disgwyl y bydd yr Academi yn creu 2,500 o swyddi ar y safle, gyda 750 i 1,500 o swyddi ychwanegol eraill yn yr economi ehangach a hyd at 1,500 o swyddi adeiladu. Ni fydd llawer o'r swyddi ar y safle yn newydd; gall tua 1,750 o'i staff drosglwyddo o safleoedd hyfforddiant presennol yr MoD.

Erys manteision a risgiau posibl o ran y cynlluniau ar gyfer parc awyrfod

6.21 Ynghyd â'r academi hyfforddiant, mae Llywodraeth y Cynulliad yn dal i fynd ar drywydd ei chynlluniau ar gyfer parc awyrfod fel rhan o strategaeth ehangach ar gyfer y sector awyrfod yng Nghymru. Mae Llywodraeth y Cynulliad yn amcangyfrif y caiff tua dwy ran o dair o'r tir y mae'n berchen arno ar safle Sain Tathan ei ddefnyddio ar gyfer hyfforddiant amddiffyn, er nad yw union gyfluniad y safle yn sicr eto. Mae Llywodraeth y Cynulliad yn dal i geisio caffael tir ychwanegol o amgylch y safle i ddarparu seilwaith ar gyfer y parc awyrfod a hyfforddiant amddiffyn.



6.22 Mae Llywodraeth y Cynulliad yn cyfrifo y gallai'r parc awyrofod greu hyd at 2,000 o swyddi yn yr ardal lai o dir sydd ar gael gan fod yr Academi bellach yn debygol o ddefnyddio'r rhan fwyaf o'r safle. Fodd bynnag, erys risgiau ac ansicrwydd sylweddol o ran y dyheadau am barc awyrofod (**Ffigur 12**). Mae rhai o'r risgiau hyn yn rhai a gynhwyswyd yn yr asesiad risg gwreiddiol a gyflwynwyd i Fwrdd y WDA ym mis Ionawr 2003 (Ffigur 6). Gan ei bod wedi aros tan fod mwy o sicrwydd ar y safle cyn buddsoddi mewn cyfleusterau newydd, mae Llywodraeth y Cynulliad wedi gorfod parhau i adolygu ei huwch gynllun datblygu ar gyfer y parc awyrofod yn Sain Tathan, ac mae wedi llunio tua deg fersiwn gwahanol o'r uwch gynllun a llawer mwy o is-gynlluniau yn dangos opsiynau gwahanol

ar gyfer cyflunio'r safle a'r parc awyrofod. Gan symud ymlaen, mae Llywodraeth y Cynulliad yn cydnabod y bydd angen iddi ymdrin â'r risgiau sy'n weddill wrth iddi ddatblygu cynlluniau cadarn ar gyfer y safle. Yn arbennig, bydd angen i Lywodraeth y Cynulliad ailystyried ei harfarniad o'r opsiynau, yn seiliedig ar wybodaeth fwy cyfredol am gyflunio'r safle, y costau a'r manteision tebygol. Mae swyddogion yn hyderus bod parc awyrofod yn ddichonadwy a bydd yn cyflwyno manteision sylweddol i'r economi leol. Fodd bynnag, gallai werthu'r tir at ddibenion amgen os na fydd parc awyrofod yn profi'n ddichonadwy, ac os felly mae ei brisiad sef tua £44 miliwn yn dangos y byddai Llywodraeth y Cynulliad yn adennill ei chostau os gellir gwerthu digon o dir i'w ddatblygu.

12 Risgiau Allweddol o ran datblygu parc awyrofod yn y dyfodol

Galw

Mae tystiolaeth o ddiddordeb masnachol yn safle Sain Tathan: ym mis Mehefin 2008 roedd pedwar cwmni ar y safle ac roedd deg ymholiad byw arall. Cred Llywodraeth y Cynulliad fod y cynnydd araf yn denu cwmnïau i'r safle wedi deillio'n bennaf o'r ansicrwydd ynghylch argaeledd hangarau presennol a chyflunio'r safle.

Nod Llywodraeth y Cynulliad yw y bydd y parc awyrofod, yn unol â'i strategaeth ar gyfer sector awyrofod Cymru, yn targedu sectorau awyrofod newydd ac arbenigol, er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar y sector gweithgynhyrchu, atgyweirio ac adnewyddu, lle mae'r rhagolygon ar gyfer twf yn llai sicr o ganlyniad i bwysau cost a chystadleuaeth o wledydd datblygol. Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth y Cynulliad yn mynd ar drywydd strategaeth farchnata, gan nodi sectorau targed, ac mae'n cysylltu â chwmnïau penodol ymhob sector. Gan fabwysiadu'r ymagwedd hon, ymwelodd 35 o gwmnïau â safle Sain Tathan.

Hangarau

Mae risg y bydd costau adeiladu hangarau newydd neu uwchraddio rhai sy'n bodoli eisoes yn waharddol. Cred Llywodraeth y Cynulliad y gall ddarparu cymysgedd o hangarau am gyfraddau lleol cystadleuol ar y farchnad i weddu i sectorau gwahanol yn y farchnad awyrofod; uwchraddio cyfleusterau sy'n bodoli eisoes i gwmnïau llai neu'r rhai y mae angen cyfleusterau cost isel arnynt, a darparu hangarau newydd am renti uwch i'w marchnata ymhlith cwmnïau mwy, a'r rhai sy'n gweithredu mewn sectorau gwerth uchel.

Costau maes awyr

Daeth y trefniadau ariannol ar y cyd cyfredol ar gyfer rhedeg y maes awyr i ben ym mis Ebrill 2008. Mae Llywodraeth y Cynulliad wedi bod yn negodi â'r MoD ar gytundeb rheoli maes awyr newydd am y ddwy flynedd diwethaf ond nid yw'r manylion yn derfynol eto. Mae Llywodraeth y Cynulliad wedi bod yn cyfrannu tuag at gostau rhedeg y maes awyr, er na fu unrhyw ddefnydd sylweddol gan gwmnïau awyrofod. Gan symud ymlaen, bydd angen i Lywodraeth y Cynulliad gael sicrwydd o ran ei chyfraniad tuag at y costau maes awyr er mwyn asesu dichonoldeb y parc awyrofod yn llawn, a chynnig hawliau glanio hirdymor i ddarpar denantiaid.

Costau rheoleiddiol

Mae'r maes awyr yn gweithredu o dan reoliadau milwrol ar hyn o bryd. Fodd bynnag, os nad oes unrhyw ddefnydd milwrol o'r rhedfa yn y dyfodol, gall fod angen newid i gyfundrefn reoleiddiol wahanol. Mae Llywodraeth y Cynulliad wedi nodi dau opsiwn mewn sefyllfa o'r fath – parhau fel maes awyr heb drwydded neu uwchraddio'r maes awyr i fodloni gofynion yr awdurdod hedfan sifil. Byddai'r olaf yn cynnwys costau cyfalaf i uwchraddio ond mae Llywodraeth y Cynulliad yn cyfrifo y byddai llai o gostau rhedeg.

Ehangu'r rhedfa

Mae hyd gofynnol y rhedfa wedi peri ansicrwydd parhaus. Yn seiliedig ar astudiaethau gan ymgynghorwyr, mae Llywodraeth y Cynulliad wedi gwario tua £7 miliwn yn adnewyddu'r rhedfa er mwyn cyrraedd safonau'r Awdurdod Hedfan Sifil. Cred Llywodraeth y Cynulliad y bydd hyn yn ei galluogi i ddenu ystod digon eang o awyrennau.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

Rhan Tri: Bu cost net o ran arian cyhoeddus o ganlyniad i brosiect y Ddraig Goch ond mae'r llywodraeth yn berchen ar asedau a allai ddarparu gwerth sylweddol o ran eu defnydd yn y dyfodol

6.23 Bu cost net i'r trethdalwr o ganlyniad i adeiladu'r uwch hangar a datblygu safle Sain Tathan o gymharu â diben gwreiddiol prosiect y Ddraig Goch (**Ffigur 13**). Mae gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru asedau gwerthfawr ond gydag uchafswm gwerth ar y farchnad o'u defnyddio o £104 miliwn (hyd at £60 miliwn mewn incwm rhent ar gyfer yr uwch hangar a £44 miliwn ar gyfer safle Sain Tathan a thir ychwanegol) mae eu gwerth amcangyfrifedig yn is na chost net debygol y prosiect.

6.24 Mae'r Cytundeb Cyfansawdd presennol rhwng yr MoD ac Awdurdodau Cymru yn nodi y bydd Awdurdodau Cymru yn caffael prydles yr uwch hangar ar ôl talu £15 miliwn yn 2018. Gan fod yr MoD yn bwriadu parhau i ddefnyddio'r uwch hangar ar ôl 2018 ar gyfer hyfforddiant amddiffyn, fodd bynnag, mae'r MoD ac Awdurdodau Cymru wrthi'n trafod goblygiadau bod yn berchen ar yr uwch hangar ar hyn o bryd.

6.25 Gan symud ymlaen, gall y trethdalwr weld mantais net o'r gwariant os yw'r MoD yn defnyddio'r uwch hangar am ddeng mlynedd neu fwy ar gyfer yr Academi Hyfforddiant Amddiffyn, a bod Llywodraeth y Cynulliad yn gwneud gwargedau sylweddol o ddatblygu rhannau eraill o'r safle ar gyfer parc busnes awyrofod neu at ddefnydd economaidd arall. Mewn unrhyw achos, mae Awdurdodau Cymru wedi buddsoddi yn y safle er mwyn dwyn manteision economaidd i Dde Cymru, yn hytrach na sicrhau elw masnachol ar eu gwariant. Yn y pen draw, dylai gwerth am arian prosiect y Ddraig Goch gael ei asesu ar sail y manteision economaidd hirdymor sy'n deillio o safle Sain Tathan a gallu'r MoD i ddefnyddio'r uwch hangar yn y dyfodol.



13 Crynodeb o'r gwariant ar Brosiect y Ddraig Goch, ynghyd â'r arbedion a'r incwm¹

	Cost y cynlluniau gwireiddiol £m	Cost ychwanegol amcangyfrifedig £m
Y Weinyddiaeth Amddiffyn		
Gwaith adeiladu, gan gynnwys ffitiadau a gosodiadau, a rheoli cyfleuster yr uwch hangar	107	
Costau symud i mewn i'r hangar	1.2	
Costau adleoli sefydliadau eraill yr MoD	4.3	
Costau adleoli'r busnes atgyweirio VC10 fel bod hangar yn wag i'w rentu gan ATC Lasham		0.6
Costau dadgomisiynu		1.5
Costau diswyddo o ganlyniad i gau DARA Sain Tathan		33.5
Awdurdodau Cymru		
Gwariant ar gynnal a chadw ac adfer y rhedfa/datblygu'r safle	3.3	
Adnewyddu'r rhedfa yn 2008	7	
Caffaeliadau tir eraill o amgylch Sain Tathan (gan gynnwys ffioedd)	5.1	
Uwch gynllunio a chostau cyfreithiol cysylltiedig	3.4	
Rheoli cyfleusterau, gwaith dymchwel a gwaith amrywiol arall	3.0	
Cyfrannu tuag at gostau adleoli'r busnes atgyweirio VC10		0.5
	134.3	36.1
Effeithlonrwydd amcangyfrifedig MoD yn DARA Sain Tathan		Tua (57) ²
Incwm rhent i Awdurdodau Cymru o drydydd partiön		(0.6)
Cyfanswm y gost o ran arian cyhoeddus		Tua 113³

Ffynhonnell: Dadansoddiad y Swyddfa Archwilio Genedlaethol a Swyddfa Archwilio Cymru o ddata llywodraethol

NODIADAU

1 Nid yw'r costau/(arbedion) hyn wedi'u disgowntio i adlewyrchu'r gwerth arian parod mewn blynyddoedd ariannol gwahanol. Nid yw'n bosibl cyfrifo gwerth presennol net yr holl ffigurau hyn am fod amseriad rhai taliadau yn ansicr o hyd. Yn gyffredinol, yr effaith fydd lleihau'r bwlch rhwng cyfanswm y gost o ran arian cyhoeddus a'r derbynebau.

2 Nid yw'r cyfanswm yn cynnwys y broses rynglywodraethol o drosglwyddo £8 miliwn o'r WDA i'r MoD am brynu'r prif safle a £4.2 miliwn ar gyfer asedau a chostau maes awyr, ac nid yw'n cynnwys ychwaith daliadau les o'r MoD i Awdurdodau Cymru.

3 Nid yw'r cyfanswm yn cynnwys ychwaith unthwy drosglwyddiadau rhyng-lywodraethol yn y dyfodol, gan gynnwys taliad o £15 miliwn gan Awdurdodau Cymru i'r MoD i gaffael yr uwch hangar, sy'n ddyledus yn 2018 o dan delerau'r Cytundeb Cyfansawdd presennol, neu daliadau les yn y dyfodol.



Atodiad 1 – Dulliau

1 Mae'r Atodiad hwn yn nodi cwmpas ein hymchwiliad i'r broses o fuddsoddi arian cyhoeddus ym Mhrosiect y Ddraig Goch a'r dulliau a ddefnyddiwyd gennym yn ystod ein harchwiliad. Er i'r gwaith archwilio gael ei gynllunio ar y cyd, cafodd y gwaith maes ei wneud ar wahân: gwnaeth y Swyddfa Archwilio Genedlaethol y gwaith yn y Weinyddiaeth Amddiffyn a gwnaeth Swyddfa Archwilio Cymru'r gwaith gydag Awdurdodau Cymru. Yna, cafodd ein canfyddiadau a'n casgliadau eu dwyn ynghyd i lunio adroddiad ar y cyd.

3 Cynhwysodd ein hastudiaeth holl sefydliadau rhanddeiliaid yr MoD – y Sefydliad Logisteg Amddiffyn a'i gangen Cynnal Cyfarpar (Awyr) (y maent bellach yn rhan o Gyfarpar a Chymorth Amddiffyn) a'r Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn, sef is-gwmni sy'n eiddo llwyr i'r Sefydliad Logisteg Amddiffyn – ac Awdurdodau Cymru – sef Awdurdod Datblygu Cymru a Llywodraeth Cynulliad Cymru ar y pryd.

Cwmpas

2 Canolbwyntiodd ein gwaith ar y prif faterion canlynol:

- A ddechreuodd yr MoD a'r WDA drwy ddatblygu diben cyffredin ar gyfer safle Sain Tathan;
- A oedd buddsoddiad cychwynnol yr MoD/ WDA yn safle Sain Tathan yn gadarn o ystyried yr hyn a oedd yn hysbys ar y pryd;
- A gafodd cynlluniau ar gyfer y safle eu datblygu'n synhwyrol gan i'r MoD benderfynu gau'r busnes awyrennau jet cyflym yn DARA;
- A yw'r uwch hangar wedi cyflwyno manteision hyd yn hyn ac a fydd yn gwneud hynny yn y dyfodol.



Dulliau

Cyfarfodydd a chyfweliadau

4 Yn ystod y gwaith maes ar gyfer yr astudiaeth hon cynhaliwyd cyfweliadau lled-strwythuredig, gan ymgynghori ag unigolion allweddol o fewn yr MoD ac Awdurdodau Cymru a oedd yn ymwneud â'r gwaith o gynllunio, arfarnu a chyflawni prosiect y Ddraig Goch (Ffigur 14). Ceisiwyd sefydlu'r drefn ddigwyddiadau a'r ffactorau allweddol a wnaeth effeithio ar benderfyniadau ar bob cam. Hefyd trafodwyd y materion pwysig mewn perthynas ag ailddatblygu safle Sain Tathan.

Adolygu Dogfennau

5 Adolygwyd dogfennaeth yr MoD ac Awdurdodau Cymru. Fel rhan o'r gwaith hwn cynhwyswyd papurau cynllunio, strategaethau, adolygiadau mewnol, gohebiaeth, cofnodion cyfarfodydd y Byrddau a'r pwyllgorau cysylltiedig ac adroddiadau allanol. Defnyddiwyd y rhain i gadarnhau'r drefn ddigwyddiadau a chanfyddiadau'r rhanddeiliaid o Brosiect y Ddraig Goch.

Dilysu Data

6 Cafwyd ystod eang o ddata ariannol a data arall gan yr MoD ac Awdurdodau Cymru ar gost a manteision Prosiect y Ddraig Goch. Lluniodd yr MoD ddata ar gyfer yr Achos Busnes, yr Arfarniad Buddsoddi a'r cyflwyniad i Bwyllgor Amddiffyn Tŷ'r Cyffredin ar yr hyn y byddai Prosiect y Ddraig Goch yn ei dalu'n ôl. Cadarnhaodd ein gwaith dilysu ffynhonnell y data ac ystyriwyd a oedd y rhagolygon a'r tybiaethau'n rhesymol.

Ymweliadau â safle DARA Sain Tathan

7 Ymwelodd timau'r archwiliad â safle Sain Tathan gyda'i gilydd i gwrdd â Phrif Weithredwr yr Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn ac aelodau allweddol ei dîm rheoli. Hefyd edrychwyd o gwmpas yr uwch hangar i weld y cyfleuster a natur y gwaith a wnaed.

14 Unigolion Allweddol ymhob un o'r Sefydliadau

Y Weinyddiaeth Amddiffyn

- Uwch Gyngorydd Economaidd
- Tîm Prosiect Integredig yr Adolygiad o Resymoli Hyfforddiant Amddiffyn
- Cyfarwyddwr Prosiect y Ddraig Goch

Sefydliad Logisteg Amddiffyn

- Uwch Swyddog Cyfrifol y Ddraig Goch
- Cyfarwyddwr Cyffredinol Cynnal Cyfarpar (Awyr)

Yr Asiantaeth Atgyweirio Awyrennau Amddiffyn

- Prif Weithredwr
- Cyfarwyddwr Prosiect Gwaith Adeiladu

Awdurdodau Cymru

Awdurdod Datblygu Cymru/Llywodraeth y Cynulliad

- Cyfarwyddwr, Darparu Gwasanaethau Integredig
- Rheolwr, Darparu Gwasanaethau Integredig

Ffynhonnell: Y Swyddfa Archwilio Genedlaethol a Swyddfa Archwilio Cymru



Atodiad 2 – Cyfrifiad talu’n ôl yr MoD i Brosiect y Ddraig Goch

Arbedion a ddatganwyd hyd at fis Ebrill 2007

	Gwerthoedd alldro (£m)	Sylw'r SAG
Gwerthu'r prif les ar safle Sain Tathan	(8)	Dau drosglwyddiad rhynglywodraethol o'r WDA (mis Mawrth a mis Awst 2003).
Costau gweithredu'r safle is – gan gynnwys taliadau les gweithredu	(38.3)	Yr MoD oedd landlord gwreiddiol DARA ac mae taliadau is i DARA o dros £3 miliwn yn 2002-03 ar gyfer rhent hefyd yn golygu llai o incwm i'r MoD nas adlewyrchir yn y cyfrifiad. Yn 2003-04, wrth baratoi i werthu'r prif les i Awdurdodau Cymru, gwnaeth yr MoD addasiad i'w chyfrifon i adlewyrchu pris safle Sain Tathan ar y farchnad – gostyngiad mewn gwerth o £47 miliwn. Mae rhent yn gysylltiedig â gwerth y safle ac felly talodd DARA £3.2 miliwn yn llai mewn rhent yn 2003-04. Caiiff yr arbediad hwn ei wrthbwysio hefyd gan leihad yn incwm yr MoD a byddai cost i'r MoD yn ei chyfrifon yn sgîl ailbriso'r safle ei hun. Mae llai o alw yn lleihau'r angen am gyfleusterau wrth gefn ac nid ystyriodd y llinell sylfaen ar gyfer cyfrifo effeithlonrwydd hyn. Gorrdatganwyd yr arbedion tua £10.5 miliwn. O fis Ebrill 2004, daeth DARA yn denant i Awdurdodau Cymru a hawliodd arbedion sylweddol o renti sylweddol is o dan delerau'r prif les ond addaswyd maint y premiwm i'r MoD ar y les hwn i adlewyrchu'r gostyngiad. Mae DARA yn talu £0.6 miliwn y flwyddyn am ddefnyddio hangar Twin Peaks ac adeiladau eraill sy'n bodoli eisoes. Lleihodd y Cytundeb Rheoli Maes Awyr rwymedigaeth yr MoD o ran costau gweithredu'r rhedfa, ond bydd £3.2 miliwn wedi'i dalu gan Awdurdodau Cymru.¹
Costau gweithredu Corfforaethol Is	(21.1)	Caiiff holl unedau busnes DARA eu rheoli o Sain Tathan a chafodd DARA ei hailstrwythuro'n ehangach ar yr un pryd. Dim ond cyfran o gyfanswm arbedion cost corfforaethol DARA y mae'r MoD wedi'i chymryd ar gyfer y cyfrifiad hwn ond nid oes gan yr MoD wybodaeth fanwl i brofi bod ei chanrannau amcangyfrifedig yn realistig. Gallai'r arbedion hefyd ddeillio o lai o alw a mentrau gwella a oedd yn bodoli eisoes.
Costau Personél is (diswyddiadau a chyfraddau ymadael naturiol)	(25.7)	Bu lleihad sylweddol yng ngweithlu DARA a dengys ein dadansoddiad nad yw'r arbedion o £7.5 miliwn yn uniongyrchol briodaladwy i'r gwaith o adeiladu'r uwch hangar ac effeithlonrwydd gwneud hynny, o gymharu â chyfraddau ymadael naturiol a diswyddiadau yn deillio o lai o alw.
Cyfanswm	(93.1)	Arbedion effeithlonrwydd yn annhebygol o fod yn fwy na £69 miliwn.



Costau'n gysylltiedig ag ailddatblygu safle Sain Tathan ac adeiladu'r uwch hangar hyd at fis Rhagfyr 2009

Gwerthoedd alldro (£m) Sylw'r SAG

	Taliad terfynu isaf yr MoD	Taliad terfynu uchaf yr MoD	
Taliad terfynol y les gweithredu ²	48.3	35.0	Mae cytundeb 15 mlynedd y les gweithredu yn galluogi'r MoD i dorri'r contract ym mis Rhagfyr 2009 ar y cynharaf a byddai angen i'r MoD wneud taliad terfynu o £71 miliwn. Ni fydd yr MoD bellach yn gweithredu'r 'opsiwn' a negodwyd gydag Awdurdodau Cymru a rhwymedigaethau'r MoD sy'n weddill yw £42.1 miliwn.
Taliadau les gweithredu blynyddol ar ôl mis Ebrill 2007	19.3		Wedi cadarnhau.
Costau prosiect	5.4		Wedi cadarnhau.
Ffitiadau a gosodiadau	11.0		Wedi cadarnhau.
Costau diswyddo	12.6		Dengys y data ar ddiswyddiadau i fwy na 100 o weithwyr adael o dan gynlluniau ymddeol yn gynnar. Ni allai'r MoD roi data i ategu ei hamcangyfrif bod taliad cyfartalog o £35,000 yn 2004-05 yn rhesymol. Mae'n debygol y byddai cyfraniadau wedi bod yn ofynnol ar ôl 2009 gan fod telerau diswyddo fel arfer yn fwy hael ar y cychwyn.
Costau symud i mewn i'r uwch hangar	1.2		Ni chafodd y costau o tua £1.1 miliwn i symud y gwaith o atgyweirio awyrennau VC10 i mewn i'r uwch hangar fel bod modd is-brydlesu Hangar Twin Peaks i'r diwydiant eu cynnwys. O hyn, adenillwyd £0.5 miliwn oddi wrth Awdurdodau Cymru.
Costau dadgomiysu	1.5		Cytunwyd i ragfynegi dogfennaeth.
Costau trefniadaeth eraill yr MoD	4.3		Data manwl annigonol.
Cyfanswm	103.6	90.3	Cyfanswm cost tua £97 miliwn.
Cyfanswm Cost/(Arbedion)	10.5	(2.8)	O gymharu â chyfanswm arbedion prosiect y Ddraig Goch yn yr Achos Busnes sef £263 miliwn.

Ffynhonnell: Adolygiad y Swyddfa Archwilio Genedlaethol o gyflwyniad yr MoD i Bwyllgor Amddiffyn Tŷ'r Cyffredin

NODYN

1 Mae Awdurdodau Cymru yn cofnodi'r gwariant ar y maes awyr fel cyfraniad tuag at gaffael asedau'r maes awyr yn ôl eu gwerth ar y farchnad, yn hytrach na chostau rhedeg (paragraff 2.26).

2 Nid yw'r ffigur ar gyfer rhwymedigaeth yr MoD sy'n weddill yn cynnwys unrhyw drosglwyddiadau rhyng-lywodraethol yn y dyfodol, gan gynnwys y taliad o £15 miliwn gan Awdurdodau Cymru i'r MoD i gaffael yr uwch hangar, sy'n ddyledus yn 2018 o dan delerau'r Cytundeb Cyfansawdd presennol, neu daliadau les yn y dyfodol.



Atodiad 3 – Rhestr Termiau

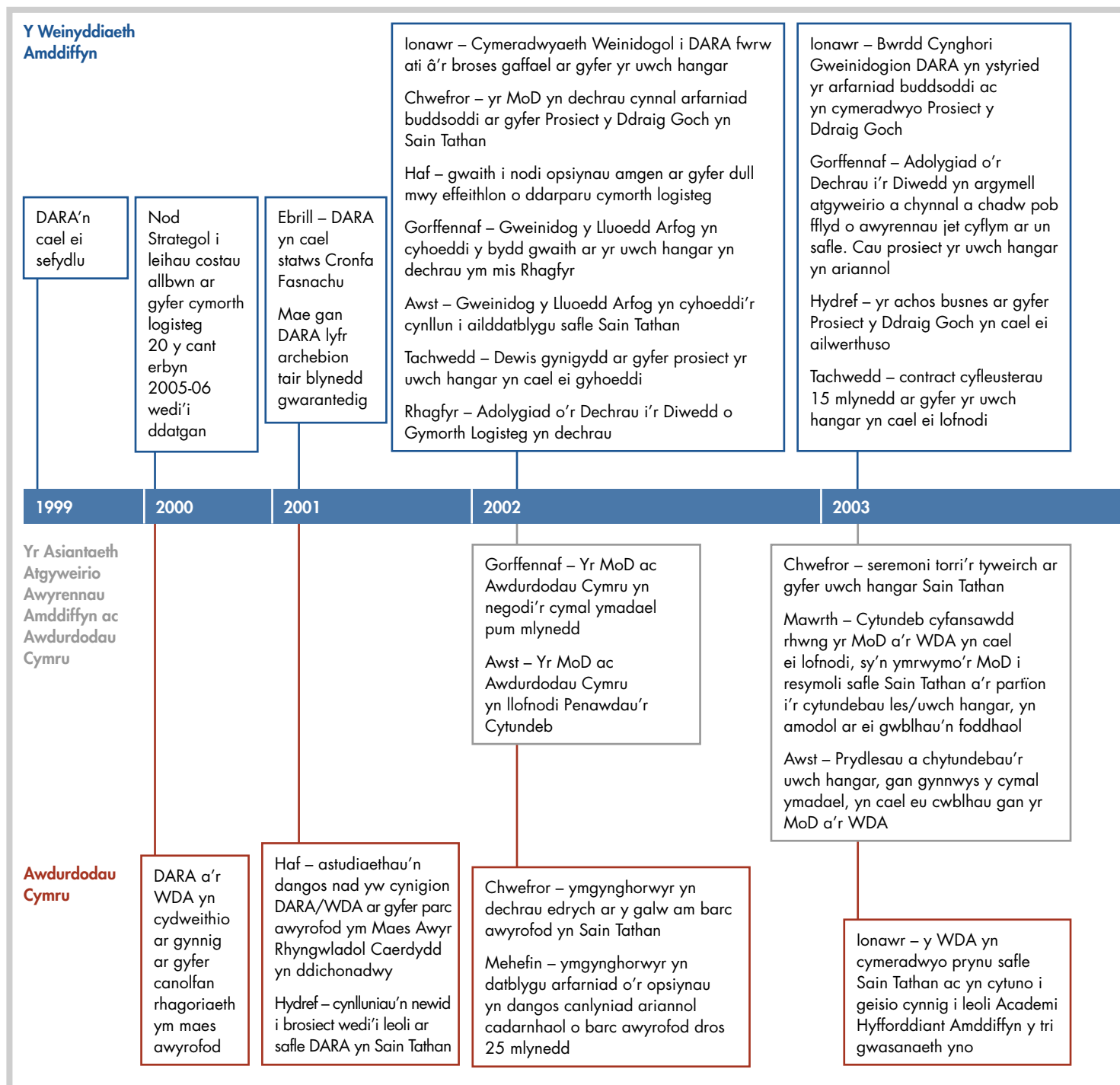
Dibrisio asedau	Taliad nad yw'n arian parod a ddosbarthwyd yn Wariant a Reolir yn Flynyddol (gwariant na ellid ei wneud yn destun terfynau aml-flwyddyn cadarn yn rhesymol) cyn 2002-03. Unwaith y byddai'n dod yn rhan o Derfynau Gwariant Adrannol byddai unrhyw daliad yn effeithio ar y Datganiad o Gost Gweithredu.
Gwaith atgyweirio manwl	Gwaith cynnal a chadw sy'n cynnwys y gwaith atgyweirio a gynlluniwyd, gwaith adnewyddu rhannol neu lawn a gwaith addasu awyrennau, sy'n gofyn am sgiliau a chyfarpar arbenigol.
Canolfan Atgyweirio Manwl	Un lleoliad, sydd fel arfer yn ymwneud ag un math o awyren, lle y lleolir yr holl adnoddau a chyfarpar angenrheidiol.
Gwaith adfer amgylcheddol	Cael gwared ar lygredd neu halogion o'r amgylchedd er enghraifft o bridd, gwaddodion, dŵr daear neu ddŵr arwyneb o safle tir llwyd y bwriadwyd ei ailddatblygu. Mae gwaith adfer fel arfer yn destun amrywiaeth o ofynion rheoliadol, a gall hefyd fod yn seiliedig ar asesiadau o iechyd dynol a risgiau ecolegol lle mae safonau yn gynghorol.
Awyrennau adenydd sefydlog	Unrhyw awyren jet neu awyren a bwerir gan brop tyrbo, nas ystyrir yn adain droi (hofrenyddion).
Technegau darbodus	Proses gynhyrchu sy'n ymwneud â nodi a dileu camau nad ydynt yn ychwanegu gwerth i'r defnyddiwr a gosod y camau sy'n weddill yn y drefn fwyaf effeithlon.
Awyrennau Etifeddol	Awyrennau sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd o fewn yr Awyrlu Brenhinol ac sy'n gofyn am gymorth logisteg, er enghraifft yr Harrier, y Tornado ac awyrennau tancer VC10.
Premiwm prif les	Ystyr premiwm yw cyfandaliad a delir ymlaen llaw fel taliad rhent ar gyfer eiddo yn hytrach na thaliadau graddol drwy gydol y cyfnod o 125 mlynedd gyda rhwymedigaeth i gadw adeiladau mewn cyflwr da oni bai eu bod yn wag.
Llinellau Pwls	Yn debyg i linell cynhyrchu. Dosberthir gweithgarwch atgyweirio manwl yn becynnau o waith a gynlluniwyd i bara cyfnod cyfatebol o amser, er enghraifft deng niwrnod. Ar ôl i'r cyfnod ddod i ben caiff pob awyren ei "phylsu" neu ei symud i'r ardal nesaf.
Opsiwn rhoi	Contract sy'n rhoi i'r perchennog yr hawl, ond nid y rhwymedigaeth, i werthu nwydd i awdur yr opsiwn am bris penodol cyn dyddiad penodol. Mae awdur yr opsiwn yn cytuno i brynu'r ased sylfaenol os yw'r perchennog yn arfer yr hawl i werthu. Yn gyfnewid am gael yr opsiwn hwn, mae'r sawl sy'n prynu yn talu ffi i'r awdur (y premiwm).

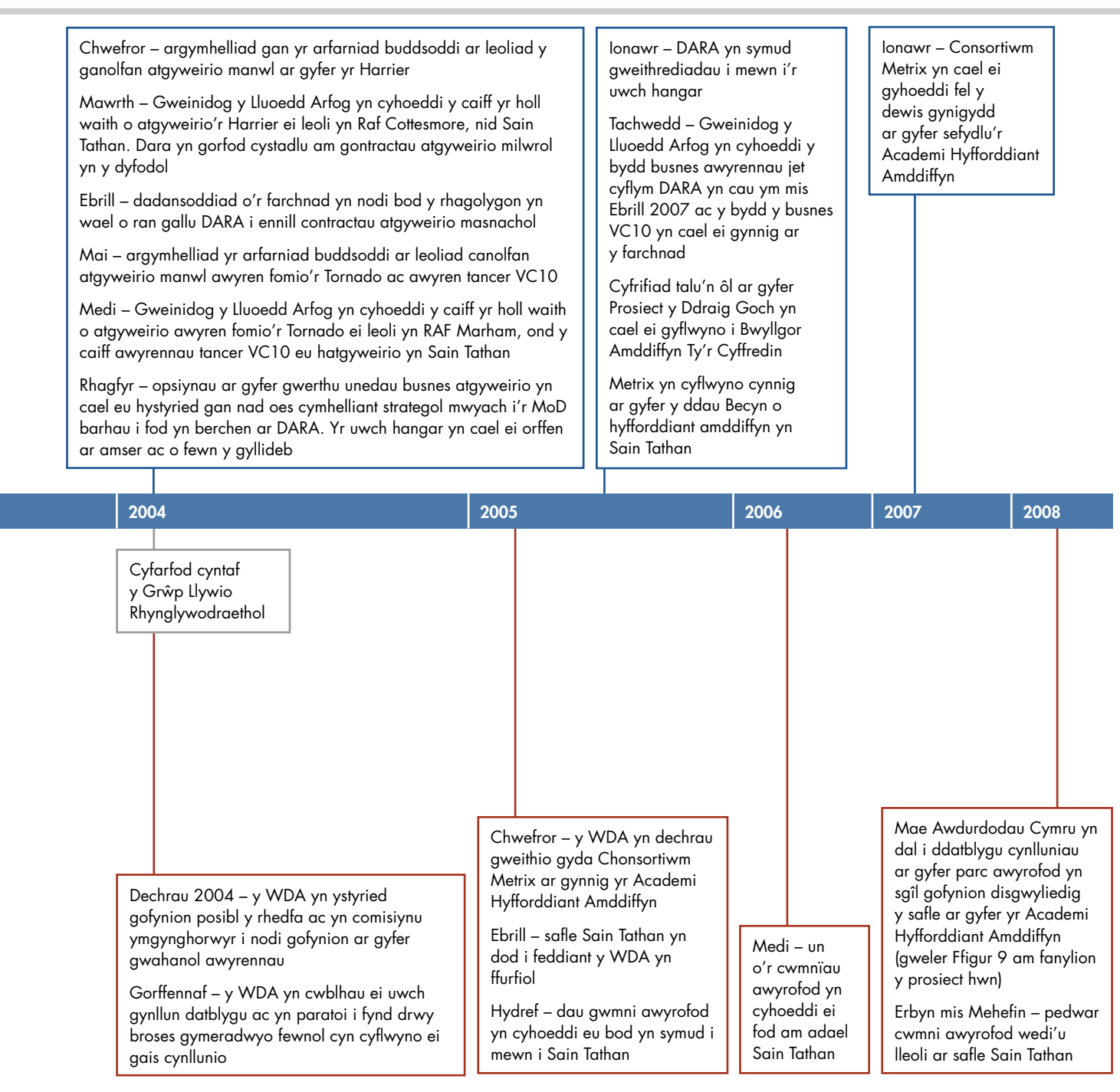


Rheolau Cymorth Gwladol	Rheolau'r Undeb Ewropeaidd sy'n rheoli'r broses o ddarparu cymorth sector cyhoeddus ar gyfer ymgymeriadau sy'n ymwneud â gweithgarwch economaidd. Gall cymorth fod yn uniongyrchol, ar ffurf grantiau, neu'n anuniongyrchol, er enghraifft, lle mae'r sector cyhoeddus yn codi rhent ar gwmni sy'n is na gwerth y farchnad.
Symleiddio o'r Dechrau i'r Diwedd Logisteg Awyr a Thir	Adolygiad a oedd yn rhan o'r Rhaglen Newid Amddiffyn a a noddwyd gan Is-Bennaeth y Staff Amddiffyn a'r Ail Is-Ysgrifennydd Parhaol. Yr amcan oedd llunio argymhellion ar resymoli prosesau logisteg drwy gydol y gadwyn gyflenwi, hynny yw o'r ffatri i'r rheng flaen.
Cronfa Fasnachu	Fe'i sefydlwyd drwy Orchymyn Cronfa Fasnachu o dan Ddeddf Cronfa Fasnachu'r Llywodraeth 1973, ac mae'n cyfateb i fframwaith ariannu ar gyfer gweithrediadau'r Llywodraeth nas ystyrir yn ganolog i'r broses lywodraethu. Caiff Asiantaeth fwy o ryddid i reoli ei materion ariannol na phe byddai ei chostau yn cael eu talu gan ei rhiant Adran. Yn nodweddiadol, mae cronfeydd masnachu yn gweithredu mewn meysydd arbenigol iawn ac yn dibynnu ar eu gallu i gael incwm o'u gweithgareddau er mwyn cwmpasu eu costau.
VC10	Awyren â'r rôl ddeuol o ddarparu trafnidiaeth awyr ac ail-lenwi â thanwydd awyr-i-awyr a ddechreuodd wasanaethu ar ddiwedd y 1960au.
Cymorth Oes Cyfan Datrysiadau	Yn cwmpasu'r holl waith cynnal a chadw ac atgyweirio a gynlluniwyd ac yn bwysig addasiadau, uwchraddio gallu a dibynadwyedd yr awyren drwy gydol ei hoes mewn gwasanaeth drwy gynnwys y Prif Contractwr.



Atodiad 4 – Trefn digwyddiadau ar gyfer Prosiect y Ddraig Goch





Dyluniad a Chynhyrchu gan
Dîm Marchnata a Chyfathrebu'r Swyddfa
Archwilio Genedlaethol
DP Ref: 008572

Mae'r adroddiad hwn wedi cael ei argraffu
ar Consort Royal Silk, a chynhyrchwyd
gangyfuniad o ECF (Elemental Chlorine
Free) a TCF (Totally Chlorine Free) mwydion
coed sydd yn gwbl ailgylchadwy a chafodd
ei ddarparu gan goedwig masnachol a
adnewyddiwyd ac a reolwyd yn ofalus.
Mae'r ystod yma yn cael ei werthgynhyrchu
o fewn melin sydd wedi ei gofrestru o dan
achrediad BSEN 150 9001, sy'n darparu y
safon uchaf o warantiaeth ansawdd.

