

375/51

ECONOMEG EC5

A.M. DYDD MERCHER, 14 Mehefin 2006

(1 awr 30 munud)

DEUNYDDIAU YCHWANEGOL

Yn ogystal â'r papur arholiad hwn, bydd angen llyfr ateb 12 tudalen.

CYFARWYDDIADAU I YMGEISWYR

Darllenwch y wybodaeth yn yr astudiaeth achos yn ofalus ac yna atebwch y cwestiynau sy'n dilyn.

Atebwch y cwestiynau yn y llyfr ateb a ddarperir ar wahân.

GWYBODAETH I YMGEISWYR

Dangosir nifer y marciau sydd ar gael mewn cromfachau ar ddiwedd pob cwestiwn.

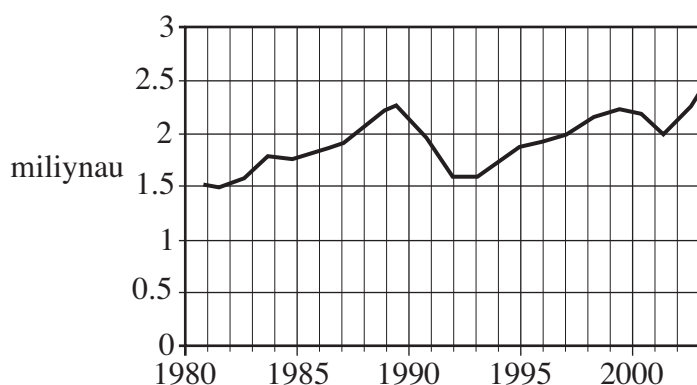
Atgoffir chi bod rhaid cyflwyno atebion clir, trefnus a graenus eu hiaith.

Astudiwch y wybodaeth ganlynol ac yna atebwch y cwestiynau sy'n dilyn.

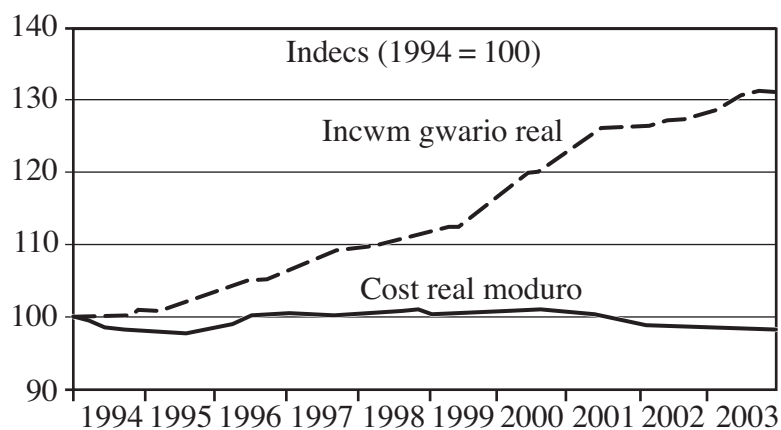
Erthygl 1 – Cyflwyniad y Diwydiant Ceir i Dŷ'r Cyffredin 2004

Yn 2004 fe wnaeth Cymdeithas y Diwydiant Ceir, sy'n cynrychioli busnesau y DU yn y masnachau gweithgynhyrchu ac adwerthu ceir, anfon adroddiad at Bwyllgor Dethol Tŷ'r Cyffredin ar Gludiant, yn amlinellu ei barn am gyflwr diwydiant ceir y DU.

Ffigur 1 – Gwerthiant ceir y DU 1980-2003



Ffigur 2 – Incwm real a chostau moduro 1994-2003

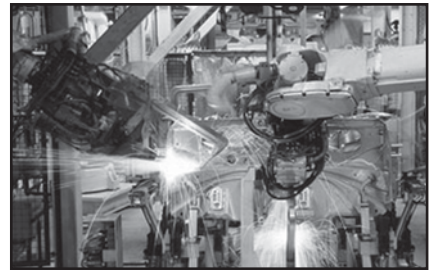


Ffigur 3 – Rhagfynegiadau economaidd a masnach fyd-eang

	Newidiadau canrannol ar flwyddyn yn gynharach oni nodir fel arall				
	2003	Rhagfynegiad			
		2004	2005	2006	2007
<i>7 prif wlad¹</i>					
CMC real	2¼	3½	3	2¾	2¾
Chwyddiant prisiau defnyddwyr	1½	3	2¼	1¾	1¾
<i>Ardal yr Ewro</i>					
CMC real	½	2	2	2¼	2¼
Masnach fyd-eang mewn nwyddau a gwasanaethau	5	9½	8½	7¾	7¼
Marchnadoedd allforion y DU	3¾	8¾	8	7¼	6¾

¹ G7: UDA, Japan, yr Almaen, Ffrainc, y DU, yr Eidal a Chanada.

- 5 Mae stori sector ceir y DU yn yr oes fodern yn stori ryfeddol – unigryw yn Ewrop – am sector sydd wedi manteisio'n llwyr ar heriau (*challenges*) a chyfleoedd globaleiddio (y cynnydd ym maint masnach ryngwladol mewn ceir a darnau ceir) ac nid yn unig wedi goroesi, ond wedi ffynnu. Ar lefel gweithgynhyrchu cerbydau a'r cydrannau mwyaf mae'r
- 10 diwydiant yn seiliedig bron yn llwyr ar fuddsoddiant o'r tu allan (*inward investment*) gan wneuthurwyr dan berchenogaeth dramor fel Ford, General Motors, Toyota, Nissan, Honda a BMW.



Mae dwy ran wahanol i ddiwydiant ceir y DU: gweithgynhyrchu cerbydau a chydrannau (darnau fel batris, teiars a blychau gêr) a'r 'fasnach foduron' (gwerthiant, trin

15 ceir a gwasanaethau ôl-werthu) ac mae gan y naill a'r llall ei nodweddion ei hun. Mae gweithgynhyrchu yn agored i faterion galw byd-eang, tra bo'r fasnach foduron yn bodoli i ddiwallu anghenion defnyddwyr y DU.

Mae sector gweithgynhyrchu ceir y DU wedi wynebu cynnydd mewn globaleiddio. At ei gilydd mae wyth cwmni yn gweithgynhyrchu ceir mewn meintiau mawr (*in volume*) yn y DU, ynghyd â llawer o

20 brif wneuthurwyr cydrannau y byd. Nid oes gan unrhyw wlad Ewropeaidd arall yn agos at y nifer na'r amrywiaeth hyn o wneuthurwyr ceir. Mae'r DU yn allforio tua 68% o'i gynnyrch cerbydau, tra bo defnyddwyr y DU yn fyd-eang hefyd yn eu harferion prynu; mae mwy nag 80% o'r ceir newydd a brynir yn y DU yn cael eu mewnforio. Mae cadwynau cyflenwi ar gyfer darnau ceir wedi dod yn llawer

25 darnau sy'n cael eu hallforio wedi cynyddu.

Mae graddau globaleiddio yn dod â risgiau yn ogystal â chyfleoedd, ac mae'r DU wedi dioddef fwy na'i dogn (*fair share*) o resymoli (*rationalisation*) a ffatrioedd yn cau sydd wedi cael llawer o gyhoeddusrwydd, ond yn gyffredinol mae'r darlun yn un o wydnwch (*resilience*) rhyfeddol, yn seiliedig ar ddatblygiad parhaol ac ar fod yn agored i farchnadoedd byd-eang.

30 Cwmnïau ceir y DU yw'r arweinwyr mewn arfer gorau byd-eang mewn sawl maes gweithgynhyrchu. Mae angen i ddiwydiant ceir y DU yn gyfan ennill tir o ran cynhyrchedd ond mae hanes y cwmnïau gorau yma o ran cynhyrchedd yn dangos bod gweithrediadau sydd wedi'u lleoli yn y DU yn gallu bod

35 cystal â'r gorau o'u cystadleuwyr ac yn well na nhw. Gwelliannau diweddar nodweddiadol yw gostyngiad o tua 30% mewn costau a gwelliannau cyfatebol mewn ansawdd a dosbarthu. Yn gyffredinol, mae'r dyfodol yn edrych yn ddisglair i ddiwydiant ceir y DU er gwaethaf ei broblemau niferus.

Gweithgynhyrchu Ceir y DU

Y diwydiant gweithgynhyrchu ceir byd-eang

Dominyddir y diwydiant gweithgynhyrchu ceir gan ychydig o gwmnïau enfawr, sy'n gweithredu'n fyd-eang. Mae chwe grŵp byd-eang yn gyfrifol am fwy nag 80 y cant o gynhyrchu ceir byd-eang. Mae cwmnïau mawr amlwladol yn dominyddu'r sector cydrannau fwyfwy, gyda phresenoldeb byd-eang sy'n cyfateb i bresenoldeb byd-eang y gwneuthurwyr. Mae'r diwydiant yn dioddef o orgyflenwad byd-eang, gan arwain at gystadlu brwd.

Gwneuthurwyr ceir y DU

Mae tua 243,000 o bobl yn gweithio mewn tua 3,200 o fusnesau ceir a chydrannau. Mae'r sector yn cyfrannu tua £8.5 biliwn o ychwanegiad-at-werth (*value added*) at economi'r DU, ac mae'n cyfrif am 1.1% o CMC, 6.2% o ychwanegiad-at-werth gweithgynhyrchu a 9.5% o gyfanswm allforion nwyddau y DU. Mae'r DU yn cynhyrchu tua 3% o gynnyrch cerbydau byd-eang (9% o'r cynnyrch Ewropeaidd), y 4ydd uchaf yn Ewrop y tu ôl i'r Almaen, Ffrainc a Sbaen, a'r 9fed yn fyd-eang.

Mae'r DU yn darparu lleoliad gweithgynhyrchu ar gyfer *BMW (Mini, Rolls Royce), Ford* (gan gynnwys *Jaguar, Land Rover* ac *Aston Martin*), *Honda, Nissan, Peugeot, Toyota* a *GM (Vauxhall)* yn ogystal ag amrywiaeth o gynhyrchwyr llai sy'n gwasanaethu marchnadoedd arbenigol fel sbortsceir a cheir moethus, a thaccis Llundain. Ar ôl dirywio yn y blynyddoedd diwethaf mae cynhyrchu'n cynyddu yn y rhan fwyaf o brif gynhyrchwyr y DU, gan gael ei ysgogi gan alw da am allforion yn Ewrop, yr Unol Daleithiau, a llawer o farchnadoedd eraill. Mae penderfyniadau ar gynhyrchion y dyfodol yn cael eu gwneud dramor yn bennaf gan riant-gwmnïau amlwladol dan berchenogaeth dramor.

Cyrhaeddodd cynhyrchu ceir y DU ei lefel uchaf yn 1972, sef ychydig yn fwy nag 1.9 miliwn o geir, ond dechreuodd dirywio cyson ac o fewn 10 mlynedd roedd cynhyrchu wedi mwy na haneru i lai na 900,000 o unedau. Fodd bynnag, mae twf wedi dychwelyd eto gyda buddsoddiadau newydd mewn gwneuthurwyr ceir ledled y wlad. Yn 2003, cynhyrchwyd mwy nag 1.65 miliwn o geir yn y DU. O'r rhain, allforiwyd mwy nag 1.1 miliwn i amrywiaeth o farchnadoedd. Mae hyn mewn gwrthgyferbyniad llwyr â'r diwydiant 40 mlynedd yn ôl, pan fyddai'r rhan fwyaf o'r ceir a werthwyd yn y DU yn cael eu dylunio a'u hadeiladu yn y DU, yn benodol ar gyfer marchnad y DU.

Cydrannau Ceir y DU

Mae busnesau mawr byd-eang yn dominyddu sector cydrannau ceir y DU, ynghyd â nifer mawr o gwmnïau bach i ganolig eu maint. Mae mwy na 2500 o gwmnïau yn weithredol yn y sector, gan gyfrannu mwy na £4.7 biliwn o ychwanegiad-at-werth ac yn cyflogi tua 148,000 o bobl. Allforiodd y sector cydrannau gwerth £7.6 biliwn o nwyddau yn 2002, gyda thri-chwarter o hyn yn mynd i Ewrop a gwerth mwy nag £1 biliwn yn mynd i wledydd America. Mae cynnyrch gweithgynhyrchu peiriannau (*engines*) y DU yn cynyddu ac mae'n cynrychioli allforion net sylweddol.

Sector Masnach Foduron y DU

Mae'r 'fasnach foduron' yn cynnwys gwerthiant cerbydau newydd drwy ddelwyr (*dealers*) ceir newydd, masnachwyr mewn cerbydau ail-law, cynnal a chadw, trin ac atgyweirio cerbydau a gwerthiant ôl-farchnad o ddarnau sbâr. Cofnodir bod tua 544,000 o bobl wedi'u cyflogi yn y masnachoedd moduro mewn tua 65,000 o fusnesau, yn cyfrannu mwy na £20 biliwn i economi'r DU ac yn cyfrif am 1.9% o CMC.

Mae'r hwyl yn obeithiol ar gyfer gwerthiant cerbydau newydd mewn marchnad gref, gyda gwerthiant ceir 2003 ar y lefel uchaf erioed sef mwy na 2.5 miliwn o unedau. Mae gwneuthurwyr ac adwerthwyr cerbydau yn torri prisiau er mwyn cynnal cyfrannau o'r farchnad, ac yn ddiamau mae hyn wedi helpu i yrru gwerthiant i'w lefel bresennol. Mae'r farchnad geir ail-law yn gryf hefyd, gyda phrisiau ail-law yn dal i fyny'n dda.

Mae maint yr elw ar werthiant cerbydau yn isel iawn gyda delwyr yn cyflawni adenillion o tua 2% ar gyfalaf (dim ond ychydig i fyny o 1.4%) yn 2002. Mae elw ôl-werthu dan bwysau o ganlyniad i gyfnodau hirach rhwng adegau trin ceir (*car services*) sy'n ofynnol ar gyfer ceir newydd, cystadleuaeth brisiau, cynnydd yng nghostau llafur a rheoliadau amgylcheddol mwy llym. Gallai'r rhain orfodi rhai delwyr allan o'r farchnad, er y gallai fod mai'r brif effaith fyddai mwy o dâp coch a chost.

Erthygl 2 – Busnes i barhau â'r pwysau ynghylch tanwydd



90

Mae cludwyr nwyddau (*hauliers*) yn dweud bod trethi tanwydd y DU yn anghyson â gweddill Ewrop.

Mae grwpiau busnes yn ceisio parhau â'r pwysau ar y llywodraeth ynghylch trethi tanwydd wrth i gyfres o brotestiadau lefel isel ynghylch codiadau ym mhrisiau tanwydd ddechrau.

Maen nhw eisiau i'r DU ddilyn arweiniad Ffrainc, Awstria a Gwlad Pwyl, sydd naill ai'n gostwng tollau ecseis ar danwydd neu wedi cyhoeddi ad-daliadau ar gyfer diwydiannau allweddol.

95 Erbyn hyn mae cost gyfartalog petrol di-blwm 4.6% yn uwch nag a fu tair wythnos yn ôl, ac mae prisiau diesel wedi codi 2.5%. Cododd pris cyfartalog litr o betrol di-blwm i 96.05c ar 13 Medi.

100 Mae'r Canghellor Gordon Brown wedi diystyru gostwng y doll ar danwydd. Yn siarad ddydd Mawrth, dywedodd Mr Brown fod codiadau ym mhrisiau olew yn ffenomen fyd-eang a oedd yn gofyn am ddatrysiadau byd-eang – gan gynnwys cynyddu'r cynnyrch gan wledydd sy'n cynhyrchu olew a buddsoddiant ychwanegol mewn purfeydd (*refineries*) newydd.

Mae Sefydliad y Cyfarwyddwyr a Fforwm Busnes Preifat wedi bod ymhlith y grwpiau sy'n galw am ostyngiad yn y doll ar danwydd sydd, meddant hwy, yn cyfrif am 65% o gost litr o ddiesel erbyn hyn. Dywedodd un o'r prif gwmnïau cludo nwyddau fod prisiau tanwydd wedi codi 20% eleni a bod tollau ar danwydd yn y DU yn anghyson â gweddill Ewrop, gan adael cwmnïau Prydeinig dan anfantais.

105 “Rydym yn awr mewn sefyllfa lle mae llawer o gwmnïau cludo nwyddau mewn cryn drafferth oherwydd cynnydd mewn cystadleuaeth ac arafiad yn yr economi,” meddai Ian Baxter, rheolwr-gyfarwyddwr *RH Freight*. “Mae llawer o fusnesau llai yn debygol o fynd i'r wal oni fydd y Canghellor yn gostwng y doll yn fuan iawn.”

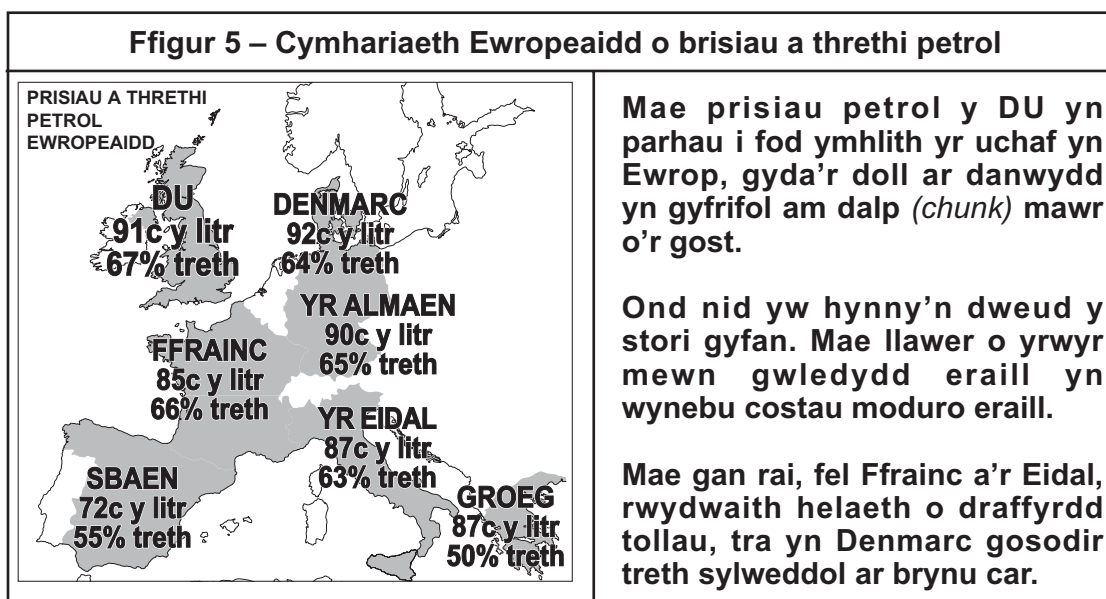
110 Daeth i'r amlwg ddydd Mawrth y gallai pennaeth *Virgin*, Syr Richard Branson, roi £55 miliwn i adeiladu purfa olew newydd, o bosibl yn y DU. Mae Syr Richard – sydd â'i gwmni hedfan *Virgin Atlantic* wedi cael ei ergydio gan gynnydd yng nghostau tanwydd – yn ffurfio cwmni newydd i ddilyn y project a dywedodd ei fod wedi cynnal trafodaethau anffurfiol gyda *British Airways* ynglŷn â'r syniad.

Addaswyd o Newyddion y BBC Medi 14 2005

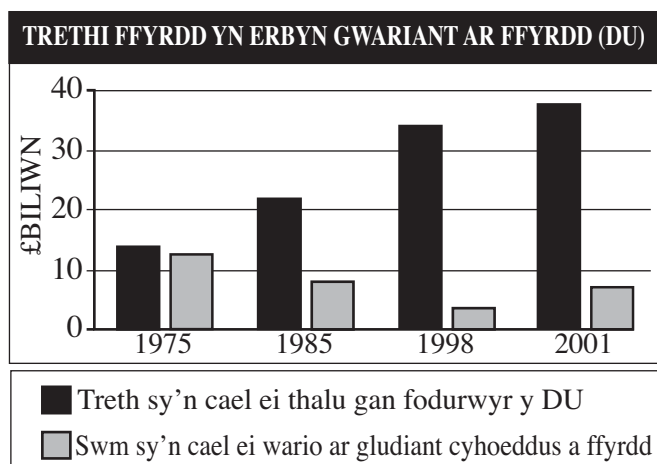
Ffigur 4 – Prisiau a threthi petrol

Trethi tanwydd fel % o'r pris

1996	76.1
1997	77.1
1998	81.5
1999	81.4
2000	75.1
2001	75.3
2002	76.6
2003	75.3
2004	73.2
2005	67.0



Ffigur 6 – Trethi ffyrdd a gwariant ar ffyrdd



Mae'r siart yn cymharu'r dreth sy'n cael ei thalu gan fodurwyr y DU â'r swm sy'n cael ei wario ar gludiant cyhoeddus a ffyrdd gan y llywodraeth.

Oddi ar 1975, mae'r derbyniadau o TAW, toll ar danwydd a threth gerbydau wedi neidio i fyny bron £24 biliwn, eto i gyd mae'r gwariant ar gludiant wedi gostwng bron £5.5 biliwn.

O Newyddion y BBC 14 Medi 2005

- (a) I ba raddau y mae globaleiddio'r diwydiant ceir wedi bod yn dda i wneuthurwyr ceir a'r fasnach foduron yn y DU? [20]
- (b) Trafodwch y datganiad bod 'y dyfodol yn edrych yn ddisglair i ddiwydiant ceir y DU'. (Erthygl 1 Llinell 35) [20]
- (c) Gyda chymorth y data, trafodwch y safbwynt y dylai'r Llywodraeth ostwng trethi ar danwydd. [20]