

บทนำ

ภาวะการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยระยะใกล้ที่ผ่านมาส่งผลให้อุตสาหกรรมต่างๆ มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ทั้งขนาดเล็ก กลางและใหญ่เกิดขึ้นมากมาย โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่ขายดีหรือมีแนวโน้มว่าจะขายดี จะมีลงทุนมาตั้งโรงงานผลิตผลิตภัณฑ์นั้นเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมากมาย ทำให้เกิดการแข่งขันแย่งชิงตลาดสินค้าขึ้น ผู้บริโภคมีอำนาจต่อรองการซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น มีโอกาสเลือกซื้อผลิตภัณฑ์สินค้าแบบเดียวกันได้หลากหลายชิ้นจากที่มีในตลาด โดยจะซื้อสินค้านั้นในราคาต่ำที่สุดแต่มีคุณภาพดีที่สุด การแข่งขันแย่งชิงตลาดก็จะยิ่งทวีความรุนแรงขึ้น

อุตสาหกรรมผลิตยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่หลีกเลี่ยงปัญหาดังกล่าวข้างต้นไม่พ้น

เป็นที่ทราบกันดีโดยทั่วไปอยู่แล้วว่ารถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่มีใช้กันในประเทศไทยและทั่วโลกไม่ว่าจะเป็นรถเก่าหรือรถใหม่มีจำนวนมากมาย ดังนั้น ความต้องการใช้ยางใน-ยางนอกรถทั้งสองประเภทนี้จึงเป็นส่วนประกอบสำคัญที่ขาดไม่ได้จึงมีสูงตามไปด้วย เพราะยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์และรถยนต์เมื่อนำไปใช้งานแล้ว มีการสึกหรอ เสียหายตลอดเวลาที่นำรถไปใช้งาน การเปลี่ยนยางใน-ยางนอกรถทั้งสองประเภทหลังจากที่สึกหรอหรือเสียหายจนใช้การไม่ได้ จะมีอยู่อย่างต่อเนื่องเป็นประจำตลอดการใช้งานของรถนั้นๆ ดังแสดงได้จากสถิติความต้องการใช้ยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์ในตารางที่ 1.1 และ 1.2 และยางนอกรถยนต์ในตารางที่ 1.3 ที่มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ

เนื่องจากตลาดยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นตลาดใหญ่ มีตลาดทั้ง

ในประเทศไทยและต่างประเทศรองรับ อีกทั้งประเทศไทยมีวัตถุดิบสำคัญคือยางพารารองรับการผลิต
อย่างเหลือเฟือเพื่อ จึงทำให้ชาวไทยและชาวต่างประเทศจำนวนมากให้ความสนใจ

ตารางที่ 1.1 แสดงการผลิตและจำหน่ายยางในรถจักรยานยนต์ (1)

ปี	ปริมาณผลิต (เส้น)	ปริมาณขายในประเทศ (เส้น)	ปริมาณการส่งออก (เส้น)
1978	874,613	826,021	2,102
1979	1,189,771	1,154,626	7,156
1980	1,468,664	1,343,696	99,649
1981	1,594,771	1,542,295	47,572
1982	1,560,950	1,529,414	2,383
1983	1,816,249	1,799,438	27,750
1984	2,787,403	2,523,124	119,049
1985	2,302,076	2,242,300	137,955
1986	2,562,196	2,129,565	328,731
1987	2,856,198	2,585,528	383,254

แหล่งที่มา : ฝ่ายบริการข้อมูลอุตสาหกรรม กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 1.2 แสดงการผลิตและจำหน่ายยางนอกรถจักรยานยนต์ (1)

ปี	ปริมาณผลิต (เส้น)	ปริมาณขายในประเทศ (เส้น)	ปริมาณการส่งออก (เส้น)
1978	700,280	727,373	2,102
1979	997,050	941,798	4,870
1980	1,046,311	988,673	64,302
1981	1,202,879	1,133,366	21,975
1982	1,208,506	1,197,121	2,333
1983	1,270,995	1,286,995	19,950
1984	1,512,631	1,456,348	37,084
1985	1,266,645	1,237,622	59,612
1986	1,430,832	1,240,691	167,054
1987	1,706,874	1,457,680	238,950

แหล่งที่มา : ฝ่ายบริการข้อมูลอุตสาหกรรม กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 1.3 แสดงการผลิตและจำหน่ายยางนอกรถยนต์ (1)

ปี	ปริมาณผลิต (เส้น)	ปริมาณขายในประเทศ (เส้น)	ปริมาณการส่งออก (เส้น)
1978	1,110,426	1,062,760	6,535
1979	1,232,237	1,162,486	26,036
1980	1,162,237	1,122,580	119,570
1981	1,332,783	1,194,249	45,942
1982	1,037,650	1,089,309	19,373
1983	1,420,985	1,315,383	36,520
1984	1,410,324	1,322,375	54,561
1985	1,221,357	1,197,305	75,037
1986	1,243,612	1,175,032	99,210
1987	1,580,368	1,463,561	138,935

แหล่งที่มา : ฝ่ายบริการข้อมูลอุตสาหกรรม กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

สนใจเข้ามาประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมประเภทนี้กันมากขึ้น สิ่งที่น่าสนใจคือการแข่งขันแย่งชิงลูกค้ามีสูงขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ขณะที่การแข่งขันสูงขึ้น ลดคุณภาพสินค้าลงไม่ได้ เพราะมีมาตรฐานอุตสาหกรรมภายในประเทศและ/หรือต่างประเทศที่จะส่งสินค้าไปขายบังคับไว้ หรือหากจะลดคุณภาพลงบ้างแต่ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรมที่ประเทศนั้นๆ กำหนด เพื่อลดต้นทุนลงมาย่อมทำได้ แต่ผู้บริโภคคือผู้ใช้เมื่อใช้ไปแล้วมีความรู้สึกว่าคุณภาพลดลงจากเดิม หรือคือดีกว่าบริษัทอื่นๆ ผู้ใช้ย่อมเปลี่ยนไปใช้ยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์บริษัทอื่นต่อไปได้ส่วนการขึ้นราคาโดยไม่จำเป็นเท่าที่ควร นอกจากเป็นการเอาเปรียบผู้ใช้แล้ว การขึ้นราคายังไม่อาจหวังได้ว่าจะสามารถขายสินค้าได้ในปริมาณเดิมหรือ

เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะว่า สินค้าภายใน-ภายนอกจักรยานยนต์และรถยนต์มีผู้ผลิตหลายรายในระดับคุณภาพเดียวกัน หากบริษัทใดขายราคาต่อหน่วยแพงกว่าบริษัทอื่นๆ คงไม่มีลูกค้ารายใดอยากซื้อสินค้าของบริษัทนี้ ฉะนั้น สิ่งที่บริษัทต่างๆสามารถทำได้กับการแข่งขันในตลาดคือ จะต้องพยายามลดต้นทุนและควบคุมต้นทุนการผลิตในโรงงานให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยยังคงคุณภาพได้ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของผลิตภัณฑ์และตามที่ลูกค้าต้องการ ในขณะที่พยายามคงราคาขายไว้เช่นเดิมหรือไม่แตกต่างจากคู่แข่งมากนักเท่าที่จะทำได้

จากที่กล่าวมา จะเห็นว่าอุตสาหกรรมภายใน-ภายนอกจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีผู้ประกอบการเข้าลงทุนหลายราย มีการแข่งขันสูงทั้งนี้เพราะมีตลาดรองรับสินค้าอยู่มากทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ การจะขึ้นราคาสินค้าเองโดยผลกำไรย่อมไม่ได้เพราะลูกค้าจะหนีไปซื้อสินค้าของบริษัทอื่นที่มีระดับคุณภาพเดียวกัน แต่ราคาถูกกว่าทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดทางหนึ่งที่จะให้ธุรกิจนี้อยู่รอดได้โดยราคายังคงเดิม หรือแตกต่างจากคู่แข่งไม่มากนัก (เท่าที่จะทำได้) คุณภาพต้องได้ตามที่ลูกค้าต้องการคือ การพยายามลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และควบคุมต้นทุนการผลิตในโรงงานให้ต่ำที่สุด นอกเหนือไปจากพยายามลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นของฝ่ายขาย และฝ่ายบริหารลงไปด้วย หากทำได้เช่นนี้ เชื่อว่าบริษัทสามารถอยู่รอดได้ต่อไปถึงอนาคตและมีกำไรสูงขึ้นด้วยก็ได้ ด้วยเหตุนี้ การลดและควบคุมต้นทุนการผลิตโรงงานภายใต้สภาพที่มีการแข่งขันสูง จึงเป็นเรื่องที่ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญและความสำคัญอย่างมาก เพื่อจะทำให้กิจการอยู่รอดและมีผลกำไรจากการประกอบการ โรงงานผลิตยางรถยนต์และจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีการแข่งขันกันมาก จึงหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่ควรต้องใช้อุปกรณ์ดังกล่าวมา

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาข้อมูลเพื่อหาต้นทุนการผลิตของภายใน-ภายนอกจักรยานยนต์และรถยนต์ เล็กของโรงงานตัวอย่าง
2. ศึกษาและวิเคราะห์ระบบการผลิตของโรงงานเพื่อหาวิธีการลดและควบคุมต้นทุน

การผลิตของโรงงานตัวอย่าง

3. ศึกษาและจัดทำระบบบัญชีต้นทุนโรงงานตัวอย่าง เพื่อใช้ในการควบคุมการผลิตของโรงงาน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาเฉพาะ โรงงานตัวอย่าง ทั้งนี้ เพราะ โรงงานผลิตยางใน-ยางนอกรถจักรยานยนต์และรถยนต์มีจำนวนมาก การทำวิทยานิพนธ์ไม่เอื้ออำนวยให้สามารถศึกษาครอบคลุมได้ทุกโรงงาน

2. รวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายทั้งหมดมาแบ่งหมวดหมู่ของ Direct Material Cost, Direct Labor Cost และ Factory Overhead Cost เพื่อนำมาจัดทำระบบบัญชีต้นทุนการผลิต

3. งานวิจัยนี้ จะมุ่งเน้นไปหาแนวทางหรือวิธีการลดและควบคุมต้นทุนการผลิต โดยการสร้างระบบที่เหมาะสมสอดคล้องกับโรงงานตัวอย่าง

4. จัดทำระบบบัญชีต้นทุนการผลิตของโรงงานตัวอย่างนี้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผน การวิเคราะห์ต้นทุนการผลิต การควบคุมการผลิต เป็นต้น

ขั้นตอนการวิจัยและดำเนินงาน

1. สรุปรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการลดและควบคุมต้นทุนการผลิต
2. ศึกษาวิเคราะห์ระบบการทํางานของโรงงานตัวอย่างในปัจจุบัน
3. ศึกษาวิเคราะห์และจำแนกค่าใช้จ่ายต่างๆในปัจจุบันของโรงงานตัวอย่าง
4. ศึกษาวิเคราะห์หาวิธีการที่เหมาะสมในการลดและควบคุมต้นทุนการผลิต
5. จัดทำระบบบัญชีต้นทุนโรงงานตัวอย่าง
6. สรุปรูปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ
7. จัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เป็นแนวทางที่จะทราบต้นทุนการผลิตที่แท้จริงของโรงงาน
2. ช่วยลดต้นทุนการผลิตของโรงงานตัวอย่างที่ศึกษา
3. ระบบบัญชีต้นทุนโรงงานที่จัดทำขึ้น จะช่วยโรงงานในการวางแผนการควบคุมและวิเคราะห์ต้นทุนการผลิต รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานช่วยในการวิเคราะห์ด้านอื่นๆ เพื่อช่วยในการตัดสินใจ
4. โรงงานตัวอย่างที่ศึกษามีระบบการควบคุมต้นทุนการผลิตที่ดีกว่าปัจจุบัน
5. เป็นแนวทางให้โรงงานประเภทเดียวกันหรือโรงงานที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันสามารถนำไปปรับและประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับตนเองได้
6. เป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในงานวิจัยด้านอื่นๆต่อไป

การสำรวจงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงอุตสาหกรรม ศูนย์เศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ 2531 (2) เอกสารนี้เป็นเอกสารศึกษาลู่ทางการลงทุนอุตสาหกรรมยางใน-ยางนอกรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ ซึ่งสรุปได้ว่า เดิมเป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและมีขนาดเล็ก แต่มีการพัฒนาเติบโตขึ้นมาจนสามารถส่งออกนอกได้ จนถึงปี 2530มีโรงงานประเภทนี้ถึง 16 โรง มีกำลังการผลิตรวม 14,738,318 เส้น โดยเริ่มส่งออกในปี 2516 จากการศึกษาพบว่าความต้องการทั้งตลาดในประเทศและต่าง-ประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้น

เมื่อศึกษากรรมวิธีการผลิตและความเป็นไปได้ของการลงทุนพบว่า อยู่ในเงื่อนไขที่น่าลงทุน

กระทรวงอุตสาหกรรม กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2527 (3) เอกสารนี้เป็นการศึกษาสภาวะอุตสาหกรรมยางรถยนต์ โดยศึกษาถึงสภาวะทางการผลิต วัตถุประสงค์ กรรมวิธีการผลิต กำลังการผลิต ต้นทุนการผลิต ปัญหาการผลิต รวมถึงตลาดและแนวโน้ม ได้ข้อสรุปว่าอุตสาหกรรมนี้เกิดขึ้นครั้งแรกในปี 2505 เพื่อทดแทนการนำเข้า ปัจจุบันมีจำนวน

โรงงานมากขึ้น คุณภาพผลิตภัณฑ์ดีขึ้น มีการส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ปัญหาที่ประสบคือวัตถุดิบหลายชนิดยังต้องนำเข้าและมีแนวโน้มราคาสูงขึ้น ขาดแคลนช่างฝีมือ เชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น อายุการใช้งานของยางรถยนต์นานขึ้นเพราะผู้ใช้ประหยัดมากขึ้น แต่ถึงอย่างไรก็ตามแนวโน้มการผลิตและค้ายางรถยนต์ก็จะดีขึ้น

พลชัย ลิ้มวิภาวัฒน์ (4) ได้เสนอว่าการอยู่รอดของธุรกิจที่ต้องแข่งขันขึ้นกับปัจจัยหลัก 2 ประการคือคุณภาพกับต้นทุน การจัดการต้นทุน(Cost Management) จะประกอบด้วย การลดและควบคุมต้นทุน โดยใช้ตัวเลขข้อมูลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการมาดำเนินการลดและควบคุมต้นทุนให้เป็นวงล้อที่หมุนซ้ำไปเรื่อยๆไม่หยุด

ระบบบัญชีต้นทุนการผลิตจะใช้เป็นเครื่องมือแสดงความเคลื่อนไหวและทิศทางการไหลของต้นทุนประเภทต่างๆที่ใช้ไปในระหว่างการผลิต โดยอาศัยการบันทึกและเก็บรวบรวมข้อมูลในทางบัญชีตามงวดเวลาอย่างต่อเนื่อง เมื่อมีการสรุปความเคลื่อนไหวของต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมดตามงวดบัญชี จะทำให้ทราบต้นทุนการผลิตของผลิตภัณฑ์ในงวดนั้น

โชเฮ ฮิชิ (5) ได้เสนอว่าธุรกิจสามารถควบคุมต้นทุนได้ ไม่ว่าจะเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงหรือเปลี่ยนแปลงมากน้อยอย่างไรธุรกิจนั้นย่อมไม่หวั่นเกรงสิ่งใดๆทั้งสิ้น สามารถที่จะบริหารงานให้ก้าวหน้าต่อไปได้อย่างมั่นใจ

ในหนังสือเล่มนี้ได้เน้นถึงเทคนิคและวิธีการที่จะตอบปัญหาต่างๆในเรื่องการลดและควบคุมต้นทุนการผลิต ที่สามารถนำไปใช้จริงได้ เพราะเขียนสรุปมาจากประสบการณ์ทางด้านการปฏิบัติอันยาวนานของผู้เขียน

สมชาย ทรงศักดิ์เดชา (6) ได้ศึกษาการลดต้นทุนการผลิตในอุตสาหกรรมเสื้อสำเร็จรูปในประเทศไทยด้วยเทคนิค 7 ประการ คือ

1. เทคนิคการเขียนแบบ(Marking)เป็นการออกแบบชิ้นส่วนต่างๆของเสื้อตามแบบ
2. เทคนิคการวางแผนและควบคุมต้นทุนการผลิต(Production Planning and Control)เป็นการวางแผนและควบคุมการทำงานของแผนกต่างๆให้เป็นไปตามเวลาและจำนวนที่ต้องการ
3. เทคนิคการจัดสายงานให้สมดุลย์(Line Balancing)เป็นการจัดกำลังคนและเครื่องจักรให้ทำงานในแต่ละกระบวนการให้สมดุลย์กัน

4. เทคนิคระบบค่าแรงจูงใจ(Wage Incentive System) เป็นการจูงใจให้พนักงานเพิ่มผลผลิตสูงขึ้นด้วยการให้ค่าตอบแทนสูงตามส่วนเพิ่ม

5. เทคนิคการฝึกอบรม (Training) เน้นเทคนิคการเย็บผ้า

6. เทคนิคควบคุมคุณภาพ(Quality Control)ควบคุมคุณภาพสินค้าที่ผลิตออกมาให้ได้คุณภาพและลดของเสียที่เกิดขึ้น

7. เทคนิคการกำหนดต้นทุนมาตรฐาน(Standard Cost)ใช้ควบคุมการผลิตและวิเคราะห์หาต้นทุนแต่ละวันหรือรุ่น

ฟิลิður อัยูรูด (7) ได้ศึกษาการลดค่าใช้จ่ายในการต่อตัวเรือนรถจักรยานในประเทศไทย งานวิจัยนี้นำเสนอการออกแบบใหม่ เพื่อลดเศษเหล็กในส่วนของการเปลี่ยนกรรมวิธีใหม่จากการต่อเรือแบบ Conventional เป็น Block System และเปลี่ยนแปลงเทคนิคและอุปกรณ์การเชื่อมจาก Shield Metal Arc, SMAW มาเป็น Microwire ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงกว่า ประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า การปรับปรุงผังโรงงานใหม่ ทำให้การขนส่งสะดวกขึ้น ก่อให้เกิดการประหยัดมากขึ้น และการปรับปรุงการจัดสายงานใหม่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหาร

ทวีป จามสม (8) ได้ศึกษาลดต้นทุนการผลิตโดยการนำเอาวิศวกรรมคุณค่าไปประยุกต์กับโรงงานรีดเหล็ก ด้วยการพิจารณาเลือกเอาเหล็กเส้นเป็นโครงการเพื่อลดต้นทุน เพราะมีค่าใช้จ่ายมากที่สุด จากการศึกษาพบว่าเหล็กเส้นจะเป็นของเสียคือเศษเหล็กส่วนหนึ่ง จึงตั้งเป้าหมายโครงการและศึกษาข้อมูลอย่างละเอียด ผลจากการทดลองปฏิบัติด้วยการอาศัยแนวคิดเรื่องวิศวกรรมคุณค่ามาใช้สามารถลดเศษเหล็กลงได้มากตามเป้าหมายที่วางไว้

เกษม พิพัฒน์ปัญญานุกูล (9) ได้ศึกษาลดต้นทุนการผลิตโดยการนำเอาวิศวกรรม - คุณค่าไปประยุกต์ใช้กับโรงงานพอกย้อมสิ่งทอ โดยโครงการเป็นน้ำมันเตา ไซคาไฟ และสีย้อม

ลัญ กานต์สมเกียรติ (10) ได้ทำการศึกษาระบบข้อมูลต้นทุนการผลิตเพื่อควบคุมต้นทุนในอุตสาหกรรมแหวน งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดของโรงงานตัวอย่าง จากนั้นจึงทำการปรับปรุงและจัดทำการจัดระบบเอกสารที่ใช้เก็บ ข้อมูล เพื่อลดและควบคุมต้นทุนการผลิต วิเคราะห์โครงสร้างและจัดหมวดหมู่ของต้นทุนเพื่อให้ควบคุมต้นทุนง่ายขึ้น ขณะเดียวกัน ข้อเสนอแนะต่างๆได้ปรับปรุงและจัดทำให้สามารถสนองความต้องการให้แก่ผู้บริหารในระดับต่างๆ เพื่อ

ใช้ควบคุมต้นทุนการผลิตได้ด้วย

สัทพ์ชัย กลิ่นพิกุล และ ยอดดวง พันธน์รา (11) ได้นำเสนอว่าการ บริหารการ ผลิตเป็นกระบวนการ เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ความต้องการสินค้าและวัตถุดิบ การบริหารสินค้า- คงคลัง การวางแผนการผลิต การบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผนการผลิต การควบคุม การผลิต การจัดซ่อมและบำรุงรักษา

พิภพ เล้าประจง (12) ได้กล่าวว่าการควบคุมการผลิตมีจุดประสงค์เพื่อเอา ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด มาใช้ในการผลิตให้เกิดผลเต็มที่และลูกค้าเกิด ความพอใจในตัวสินค้า โดยระบบการผลิตจะประกอบด้วยการพยากรณ์ความต้องการ การ วางแผนกำลังการผลิตระยะสั้น-ยาว การทำงานในโรงงาน การกำหนดตารางการติดตาม- ควบคุม การควบคุมและติดตามระดับสินค้าคงคลัง

อัมพิกา ไกรฤทธิ์ (13) ได้เสนอว่าจุดมุ่งหมายหลักของวิศวกรรมคุณค่าคือการลด ต้นทุนการผลิตหรือตัดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไปโดยผลิตภัณฑ์นั้นยังคงคุณภาพและความน่าเชื่อถือ อยู่ ผู้เขียนได้สรุปความเห็นของ Arthur E Mudge ว่าแผนงานด้านวิศวกรรมคุณค่ามี 7 ขั้นตอน คือ

1. ขั้นตอนที่ทั่วไป (General Phase)
2. ขั้นรวบรวมข้อมูล (Information Phase)
3. ขั้นการวิเคราะห์หน้าที่ (Function Phase)
4. ขั้นสร้างสรรค์ความคิด (Creation Phase) เพื่อปรับปรุง
5. ขั้นประเมินผล (Evaluation Phase) ความคิด
6. ขั้นทดลองพิสูจน์ (Investigation Phase)
7. ขั้นเสนอแนะ (Recommendation Phase)

เพ็ญแข สนิทวงศ์ ณ.อยุธยา (14) ได้ให้ความเห็นว่าบัญชีต้นทุนการผลิตเป็น บันทึกรายการเกี่ยวกับวัสดุ ค่าแรงและค่าใช้จ่ายในโรงงาน เพื่อช่วยวิเคราะห์ต้นทุนทั้งหลายที่ เกิดขึ้น ในความหมายนี้ผู้วางระบบบัญชีต้นทุนจะต้องมีความเข้าใจอย่างดีเกี่ยวกับการจัดสายงาน ของกิจการวิธีการผลิตและข้อมูลต้นทุนที่ฝ่ายจัดการต้องการ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลเหล่านี้ไปวัด ผลการดำเนินงานประจำงวด คำนวณต้นทุนการดำเนินงาน และใช้ข้อมูลเพื่อนำไปประกอบ

การตัดสินใจ

Ahmed Bellkaoui (18) ได้ให้ความหมายการควบคุมต้นทุน(Cost Control) ว่า คือการเปรียบเทียบต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงกับต้นทุนที่กำหนดไว้ล่วงหน้า

James L Riggs (19) ได้ให้ความหมายของการควบคุมว่าเป็นขั้นสูงสุด โดยธรรมชาติของการวางแผนและการวิเคราะห์ซึ่งอยู่ในรูปของการกระทำ(Action Phase) การพิสูจน์ทิศทางที่จะไปเป็นขั้นตอนที่เปรียบเทียบการดำเนินงานจริงกับแผนงานที่กำหนดไว้ หากพบความแตกต่างก็จะมีกรวิเคราะห์หาสาเหตุเพื่อแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงแผนงานใหม่

J. R. King (20) ได้ให้ทัศนะว่าการใช้ราคาขายเพื่อเป็นการรักษาและเพิ่มกำไร เป็นเรื่องทำได้ยาก วิธีที่ดีกว่าคือการลดต้นทุนจากต้นทุนรวม ซึ่งจุดสำคัญอยู่ที่การควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพของคน เครื่องจักร วัสดุ ในรูปของการวางแผนการผลิตและการควบคุมกิจกรรมการดำเนินงาน เขาเสนอว่าการควบคุมที่ดี ควรเริ่มตั้งแต่การออกแบบผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดกระบวนการผลิตให้เป็นมาตรฐาน ให้มีชิ้นส่วนเท่าที่จำเป็น ผลิตได้ง่าย นอกจากนี้ ในการควบคุมต้นทุนวัสดุควรนำการวิเคราะห์คุณค่ามาใช้ การใช้วัสดุต้องให้เกิดประโยชน์สูงสุด นั่นคือ ของเสียและเศษวัสดุต้องเกิดขึ้นน้อยที่สุด แต่ทั้งนี้ต้องมีความเป็นไปได้ในการนำเอาไปปฏิบัติด้วย ทั้งหมดนี้จะช่วยให้สามารถลดและควบคุมต้นทุนการผลิตได้