๘๑ ปี
กรมวิชาการเกษตร
DOA TOGETHER

มันเทศ กวก. พิจิตร 3

จดหมายข่าว

ผลิใบ

ก้าวใหม่การวิจัยและพัฒนาการเกษตร

2
ฉีกซอง
- MVIP ตรวจสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ใหม่ ส่งออกไปออสเตรเลีย

10
ขอคุยด้วยคน
- มันเทศ กวก. พิจิตร 3

12
รายงาน
- ฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้ผลผลิตและสารแอนโดรกราโฟไลด์สูง

16
จากโต๊ะบอกอ
- การนำเข้าอุ่น

“...เศรษฐกิจพอเพียงนี้ ขอย้ำว่าเป็นทั้งเศรษฐกิจและความประพฤติที่ทำอะไรเพื่อให้เกิดผล โดยมีเหตุ มีผล คือ เกิดผลมาจากเหตุถ้าทำเหตุที่ดี ถ้าคิดให้ดี ผลที่ออกมา คือ สิ่งที่ติดตามเหตุ เช่น การกระทำ ก็จะเป็นการกระทำที่ดี และผลของการกระทำนั้นก็จะเป็นการกระทำที่ดี

ดี แปลว่า มีประสิทธิผล

ดี แปลว่า มีประโยชน์

ดี แปลว่า ทำให้มีความสุข..”

พระราชดำรัส

พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร

พระราชทานแก่คณะบุคคลต่าง ๆ ที่เข้าเฝ้าฯ ถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา

ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา พระราชวังดุสิต

4 ธันวาคม 2543

เนื่องในวโรกาสวันคล้ายวันพระราชสมภพของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ขออัญเชิญพระราชดำรัสของพระองค์ที่ทรงพระราชทานไว้เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2543 สู่ท่านผู้อ่านทุกท่านได้น้อมนำมาปฏิบัติ เพื่อความเป็นสิริมงคลแห่งการดำเนินชีวิต ขอน้อมเกล้าน้อมกระหม่อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้

ฉีกซอง

อังคณา สุวรรณกูฏ

MVIP ตรวจสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ใหม่ส่งออกไปออสเตรเลีย

ช่วงเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา “ฉีกซอง” มีโอกาสเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Motor Vehicle Inspection Program หรือ MVIP โครงการดังกล่าวเป็นโครงการตรวจสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ใหม่ส่งออกไปออสเตรเลีย ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงเกษตร ประมง และป่าไม้ ออสเตรเลีย (Department Of Agriculture, Fisheries and Forestry : DAFF) กับกรมวิชาการเกษตรของไทย หลายท่านอาจสงสัยว่า การส่งออกรถยนต์ใหม่เกี่ยวข้องอะไรกับบทบาทของกรมวิชาการเกษตร ติดตามกันได้ใน “ฉีกซอง” ฉบับนี้

อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในไทย

ข้อมูลจากวิจัยกรุงศรี ได้วิเคราะห์แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมรถยนต์ ปี 2566 - 2568 โดยอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาในระยะแรก (ปี 2504 - 2513) เน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยรัฐบาลได้ออกมาตรการหลายด้านเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knocked-Down : CKD) ที่ใช้ประกอบรถยนต์ และการปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (Completely Built-Up : CBU) จากต่างประเทศในอัตราสูงเพื่อจำกัดการนำเข้ารถยนต์มาจำหน่ายในประเทศ

ตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา รัฐบาลออกนโยบายเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ โดยส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ ได้แก่ การปรับขึ้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD และรถยนต์สำเร็จรูป การบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ โดยกำหนดเป็นสัดส่วน Local Content Requirements (มีผล 1 มกราคม 2518) และทยอยปรับเพิ่มสัดส่วนเป็นลำดับ และการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติสู่บริษัทสัญชาติไทย นโยบายข้างต้นส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนเติบโตอย่างรวดเร็ว ขณะที่ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์มีความเข้มแข็งขึ้นเป็นลำดับ สะท้อนจากปัจจุบันการผลิตรถยนต์ในไทยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศคิดเป็นสัดส่วนสูงกว่า 80% ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ทั้งหมด

การลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติในไทยเพิ่มขึ้นมากนับจากการลงนาม Plaza Accord เมื่อปี 2530 โดยส่วนใหญ่เป็นค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นที่เผชิญภาวะเงินเยนแข็งค่า ทำให้ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของฐานผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่น ประกอบกับหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 รัฐบาลไทยมีนโยบายผ่อนปรนให้ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นในกิจการไทย พร้อมทั้งกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ และสนับสนุนการลงทุนผลิตเพื่อส่งออก โดยมีเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สะท้อนจากปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นจาก 0.36 ล้านคัน ในปี 2540 เป็น 1.88 ล้านคัน ในปี 2565 หรือขยายตัวเฉลี่ย 9.8% ต่อปี นับจากปี 2550 เป็นต้นมา โดยการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทำให้โครงสร้างตลาดรถยนต์เปลี่ยนจากผลิตเพื่อใช้ในประเทศเป็นผลิตเพื่อส่งออก (เฉลี่ยปี 2550 - 2565 อัตราส่วนผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 48% ต่อการผลิตเพื่อส่งออก 52%)

สถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก จากข้อมูลปี 2564 พบว่า ไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทสูงเป็นอันดับที่ 10 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และเมื่อพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงปริมาณ พบว่า ตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 18 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 2 ของอาเซียน แบ่งเป็น

1. รถยนต์นั่ง (ปี 2565) : ยอดจำหน่ายในประเทศคิดเป็น 41% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท โดยรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวม Eco-car) มีสัดส่วน 28% เครื่องยนต์มากกว่า 1,501 cc. สัดส่วน 11.4% และรถยนต์ไฟฟ้าสัดส่วน 1.6% ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 60% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม และคิดเป็น 50 - 60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง และญี่ปุ่น

2. รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ปี 2565) : ยอดจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 59% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท (แบ่งเป็น รถพิกอัป (pickup truck) ขนาด 1 ตัน สัดส่วน 53.6% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้ สัดส่วน 5.4%) ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 40% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถพิกอัปขนาด 1 ตัน (สัดส่วน 50 - 60% ของยอดผลิตรถรถพิกอัปขนาด 1 ตัน) ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย อาเซียน ตะวันออกกลาง และนิวซีแลนด์ ขณะที่การส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ คิดเป็น 10 - 15% ของยอดผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ

สรุปแล้วอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในช่วงปี 2566 - 2568 มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจากปัจจัยหนุนหลายประการ ได้แก่ ทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและการกระเตื้องขึ้นของกำลังซื้อท่ามกลางภาวะเงินเฟ้อที่น่าจะทยอยปรับลดลง ปัญหาขาดแคลนชิปแม้จะยังคงมีอยู่เป็นระยะในปี 2566 ภายใต้แรงกดดันของสงครามเทคโนโลยีโดยเฉพาะสหรัฐฯ และจีน แต่คาดว่าจะคลี่คลายลงในช่วงปี 2567 - 2568 หลังจากอุปทานชิปเริ่มเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้นจากการเร่งลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตชิปในหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น รวมถึงนโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ยังมีต่อเนื่อง และการเร่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานหลายโครงการของภาครัฐ การขยายตัวต่อเนื่องของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์ ตลอดจนการฟื้นตัวของธุรกิจท่องเที่ยวหลังการเปิดประเทศมากขึ้น ช่วยหนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ นอกจากนี้ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เพื่อกระตุ้นตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าตอบรับนโยบายอุดหนุนของภาครัฐ ส่วนการส่งออกคาดว่าในปี 2566 จะยังเติบโตในอัตราไม่สูงตามทิศทางกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าที่ยังคงซบเซา ก่อนที่จะกระเตื้องขึ้นในปี 2567 - 2568 ภายใต้ความเสี่ยงจากนโยบายลดการใช้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE) ของหลายประเทศ ในขณะที่การส่งออกรถยนต์ของไทยส่วนใหญ่ยังเป็น ICE

สิ่งปนเปื้อนสู่บทบาทกรมวิชาการเกษตร

จากข้อมูลการส่งออกรถยนต์ของไทย พบว่าออสเตรเลียเป็นหนึ่งในลูกค้าที่สำคัญของไทย โดยไทยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไปยังออสเตรเลียเป็นลำดับ 2 รองจากญี่ปุ่น ออสเตรเลียจัดว่าเป็นประเทศชั้นนำทางด้านการรักษาความมั่นคงทางชีวภาพ เนื่องจากสภาพของประเทศเป็นเกาะ จึงมีความหลากหลายทางชีวภาพแตกต่างจากที่อื่น การเข้มงวดในการป้องกันการปนเปื้อนเข้ามาของปัจจัยเสี่ยงที่กระทบต่อความมั่นคงทางชีวภาพภายในประเทศ โดยเฉพาะที่ติดมากับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ จึงเป็นประเด็นที่สำคัญยิ่ง

ในช่วงก่อนปี 2552 จากการเฝ้าระวังของออสเตรเลีย มีการตรวจพบเมล็ดวัชพืชกักกันที่อยู่ในบัญชีรายชื่อพืชต้องห้ามนำเข้าของออสเตรเลียหลายชนิด อาทิ เมล็ดธูปฤาษี พงหญ้าคา และสาบเสือ ที่ติดมากับส่วนต่าง ๆ ของรถ เช่น พลาสติกเหนียว จารบี กระบะหลังรถ หรือรอยแยกต่าง ๆ ที่นำเข้าจากประเทศไทย โดยเมื่อมีการตรวจพบ รถที่นำเข้ามาจะถูกส่งไปทำความสะอาดและตรวจสอบอีกครั้งก่อนปล่อยออกจากท่าเรือ ซึ่งขั้นตอนดังกล่าวจะใช้เวลานานและมีค่าใช้จ่ายสูงสำหรับผู้ประกอบการ จึงมีการประสานการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวกับกรมวิชาการเกษตรในเวลาต่อมา

ดังนั้นในเดือนกันยายน 2552 กรมวิชาการเกษตรและ DAFF จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการตรวจสอบสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์เพื่อส่งออก (MVIP) เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ภายใต้บันทึกข้อตกลงนั้นได้กำหนดรูปแบบการดำเนินการการตรวจสอบสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ใหม่ที่จะส่งออกไปออสเตรเลีย ในลักษณะหน่วยรับรองและผู้ตรวจสอบรับรอง มีกรมวิชาการเกษตรทำหน้าที่ขึ้นทะเบียนหน่วยรับรอง และให้การอบรมผู้ตรวจสอบรับรองตามมาตรฐานของ DAFF ซึ่งหน่วยรับรองที่ได้รับการขึ้นทะเบียนจะต้องมีผู้ตรวจสอบรับรองที่ได้รับการขึ้นทะเบียนด้วย โดยผู้ตรวจสอบรับรองดังกล่าวจะต้องผ่านหลักสูตรฝึกอบรมตามมาตรฐานของ DAFF ตามที่กล่าวมา นอกจากนี้ยังต้องมีการจัดระบบเอกสารและระบบการรายงานตามเงื่อนไขที่กำหนด ตลอดจนต้องผ่านการตรวจประเมินจากกรมวิชาการเกษตร โดย DAFF ทำหน้าที่ในส่วนของการกำหนดหลักสูตรการอบรม รูปแบบของการรายงานการแจ้งเตือนกรณีการตรวจพบการปนเปื้อนร่วมกับกรมวิชาการเกษตร กรมวิชาการเกษตรมีประกาศ เรื่อง การรับรองปลอดวัชพืชในรถยนต์ที่ส่งออกไปออสเตรเลีย พ.ศ. 2552 ซึ่งผู้ตรวจสอบรถยนต์เพื่อส่งออกไปออสเตรเลีย ต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบวัชพืชในรถยนต์ และเมื่อตรวจสอบรถยนต์แล้ว ต้องนำรายงานผลการตรวจวัชพืชมายื่นประกอบคำขอเพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืช

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2559 ไทยและออสเตรเลียได้ลงนามข้อตกลง MVIP ฉบับใหม่ โดยข้อตกลงฉบับนี้ยกเลิกการออกใบรับรองสุขอนามัยพืช และอนุญาตให้ผู้ตรวจสอบรถยนต์ของไทย สามารถออกใบอนุญาตได้เองเมื่อรถยนต์ได้รับการตรวจสอบ ทั้งนี้กรมวิชาการเกษตรจะเป็นผู้ดูแลกระบวนการทำงานและควบคุมให้ระบบสามารถดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบรถยนต์จะต้องผ่านการอบรมและขึ้นทะเบียนกับกรมวิชาการเกษตร ซึ่งมีอายุ 5 ปี และตรวจติดตามร่วมกับหน่วยงานกักกันและตรวจสอบเครือรัฐออสเตรเลีย

ผลการดำเนินการภายใต้โครงการดังกล่าวพบว่าก่อนที่จะมีโครงการ ในปี 2551 ตรวจพบการปนเปื้อนราว 22,000 คัน ต่อมาปี 2552 เริ่มดำเนินโครงการ พบว่าตรวจพบการปนเปื้อนลดลงเหลือหลักร้อยคันและสามารถควบคุมให้อยู่ระดับไม่เกิน 2 พันคันต่อปี จนกระทั่งปี 2556 - 2557 ปริมาณการตรวจพบเพิ่มเป็นราว 10,000 – 13,000 คัน จึงได้มีการฝึกอบรมทบทวนระบบการตรวจประเมินใหม่ ทำให้ปีต่อมาปริมาณการตรวจพบลดลงเหลือประมาณ 5,000 คัน และในปี 2559 ซึ่งเป็นปีที่ได้ทำข้อตกลงฉบับใหม่ พบว่าปี 2560 ผลการตรวจพบลดเหลือประมาณ 1,000 คัน และลดต่ำลงในปี 2561 เหลือหลักร้อยคัน และหลักสิบคันในปี 2562 โดยที่ทั้งสองปีดังกล่าวมีการฝึกอบรมทบทวนเป็นประจำทุกปี

อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 ต่อเนื่องถึงปี 2565 ตรวจพบสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ใหม่ส่งออกจากไทยไปออสเตรเลียเพิ่มสูงขึ้นราวปีละ 2,500 คัน และตั้งแต่เดือนมกราคม – สิงหาคม 2566 พบสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์มากกว่า 13,000 คัน โดยช่วงปี 2562 เป็นต้นมาเป็นช่วงที่การฝึกอบรมทบทวนหยุดชะงัก เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโควิด 19 รวมถึงการปรับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบของกรมวิชาการเกษตร อันเป็นผลมาจากการโยกย้าย/แต่งตั้ง ซึ่งเป็นประเด็นของการถ่ายโอนงานในส่วนของกรมวิชาการเกษตรเองด้วย

สิ่งปนเปื้อนตามความหมายของ DAFF ประกอบด้วย ขี้นก ดิน ใยแมงมุม/รังแมลงต่าง ๆ แมลง เมล็ดพืช ไข่ รังนก/รังหนู ใบไม้/เศษชิ้นส่วนพืช หอย/สัตว์ขนาดเล็กต่าง ๆ เป็นต้น โดยที่ความเสี่ยงของความมั่นคงทางชีวภาพของออสเตรเลียพิจารณาจากกลุ่มศัตรูพืช โรค และวัชพืช ที่เข้ามาหรือตั้งรกรากหรือแพร่ระบาดในพื้นที่ของออสเตรเลีย และส่งผลกระทบเป็นภัยต่อสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ พืช และสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศ หากเกิดการแพร่ระบาดขึ้น

ก้าวต่อไปของ MVIP

จากผลการตรวจพบที่เกิดขึ้นดังกล่าว ออสเตรเลียได้มีหนังสือถึงกรมวิชาการเกษตรเพื่อขอการสนับสนุนในการพัฒนาความร่วมมือภายใต้ MVIP โดยการจัด MVIP Joint System Review และการจัดเตรียมทรัพยากรให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานภายใต้โครงการ MVIP และขอความร่วมมือในการดำเนินงานร่วมกับ DAFF เพื่อแก้ไขปัญหาการตรวจพบสิ่งปนเปื้อนในรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นมาก เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2566 โครงการ MVIP เป็นโครงการที่ DAFF ดำเนินการร่วมกับกรมวิชาการเกษตรเป็นประเทศแรก ความสำเร็จของโครงการดังกล่าวจะเป็นตัวอย่างในการพัฒนาระบบการตรวจสอบรถยนต์ในประเทศอื่น ๆ ต่อไป

เมื่อวันที่ 13 - 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 นายโรเบิร์ต โดรอส (Mr.Robert Douros) Assistant Director, Compliance Partnerships Compliance Partnerships Capability and Engagement, Compliance & Enforcement Division และนายโจนาทาน เคอแรน (Mr.Jonathan Curran) ผู้แทนจากกระทรวงเกษตร ประมง และป่าไม้ออสเตรเลีย (Department of Agriculture, Fisheries and Forestry: DAFF) ได้เดินทางมาร่วมตรวจประเมินโครงการ MVIP ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และโรงงานประกอบรถยนต์ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการตรวจประเมิน พบว่า ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ บริษัทผู้ตรวจสอบรถยนต์ก่อนการส่งออกซึ่งปัจจุบันขึ้นทะเบียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร รวม 13 ราย ผู้บริหารท่าเรือเอกชน และผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบรถยนต์ มีความตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรฐานของการตรวจสอบที่กำหนด

สำหรับบริษัทผู้ตรวจสอบรถยนต์ก่อนการส่งออกรายใหม่ที่ขอประเมินเข้าร่วมโครงการ จำนวน 4 ราย พบว่า มีความสามารถในการดำเนินการตรวจสอบตามมาตรฐานที่กำหนด โดยยังพบข้อบกพร่องบางประเด็น เช่น ความเข้าใจในระบบการรายงาน การจัดเก็บข้อมูล การประเมินจำนวนผู้ตรวจสอบที่เหมาะสมกับปริมาณงาน การตรวจสอบย้อนกลับกรณีตรวจพบการปนเปื้อน การจัดการกับการปนเปื้อนที่เหมาะสม รวมถึงได้เห็นว่าบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ให้ความสำคัญกับการจัดการและการบริหารความเสี่ยง โดยมีการศึกษาวิธีการที่เหมาะสมในการขนส่งรถยนต์จากโรงงานมายังท่าเรือ การเฝ้าระวังความเสี่ยงของการปนเปื้อนโดยการเก็บข้อมูลทิศทางลม การจัดการวัชพืช การกำหนดจุดจอดรถยนต์ที่มีความเสี่ยงต่ำ และการบริหารจัดการระยะเวลาของการจอดรอเพื่อขนส่งลงเรือให้ใช้ระยะเวลาที่น้อยที่สุด โดยที่ยังสามารถจัดการปนเปื้อนได้

ในส่วนของกรมวิชาการเกษตรในการดำเนินโครงการดังกล่าวให้ประสบความสำเร็จตามมาตรฐานที่กำหนด ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบต่อการทบทวนการบริหารจัดการโครงการ โดยกรมวิชาการเกษตรแต่งตั้งคณะทำงาน 2 คณะ คือ (1) คณะทำงานอำนวยการ ประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร สำนักวิจัยพัฒนาการอารักขาพืช ผู้เชี่ยวชาญด้านวัชพืช ผู้เชี่ยวชาญด้านกักพืช ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบควบคุมการนำเข้าส่งออกพืชและปัจจัยการผลิต หัวหน้าด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง และผู้แทนกองแผนงานและวิชาการ โดยมีผู้อำนวยการสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร เป็นประธาน และผู้แทนด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง เป็นฝ่ายเลขานุการ ทำหน้าที่ในการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการบริหาร การจัดระบบ การขอ การอนุญาต และการบริการเกี่ยวกับการขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการรับจ้างตรวจสอบรถยนต์ก่อนส่งออกไปออสเตรเลีย โดยประสานและดำเนินการร่วมกับ DAFF ในการแก้ปัญหาการดำเนินงาน และ (2) คณะทำงานฝ่ายปฏิบัติการโครงการ ประกอบด้วย ผู้แทนจากด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง กลุ่มบริการส่งออกสินค้าเกษตร กลุ่มวิชาการ กลุ่มวิจัยวัชพืช กลุ่มเกษตรต่างประเทศ โดยมีหัวหน้าด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประธาน และผู้แทนด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง เป็นฝ่ายเลขานุการ ทำหน้าที่ในการจัดฝึกอบรมให้กับผู้ตรวจสอบรถยนต์ ประเมินการขึ้นทะเบียนและต่ออายุเป็นผู้ประกอบการรับจ้างตรวจสอบรถยนต์ก่อนส่งออกไปออสเตรเลีย ประสานงานและติดตามระบบการควบคุมการส่งออกรถยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ออสเตรเลียกำหนด

นอกจากนี้ ได้กำหนดมาตรการในการปฏิบัติในกรณีถูกแจ้งเตือนการตรวจพบการปนเปื้อน หากได้รับการแจ้งเตือนจาก DAFF เจ้าหน้าที่ผู้ประสานงานโครงการของด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบังจะส่งผลการแจ้งเตือนให้บริษัทรับจ้างตรวจสอบรถยนต์ทราบภายใน 1 วันทำการ และเมื่อบริษัทฯ ได้รับผลการแจ้งเตือนแล้วจะต้องดำเนินการตรวจหาสาเหตุที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งรายงานกลับมายังเจ้าหน้าที่ผู้ประสานงานโครงการของด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบังภายใน 2 สัปดาห์ จากนั้นคณะทำงานฝ่ายปฏิบัติการ จะดำเนินการตรวจสอบและพิจารณาเหตุผลที่บริษัทชี้แจง หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติมจะดำเนินเข้าตรวจสอบ ณ สถานที่ปฏิบัติงานของบริษัทนั้น ๆ และสรุปผลให้แล้วเสร็จภายใน 2 สัปดาห์ และคณะทำงานฝ่ายปฏิบัติการดำเนินการแจ้งผลการตรวจสอบให้ทาง DAFF ทราบภายใน 1 สัปดาห์ และสรุปรายงานให้คณะทำงานอำนวยการทราบ

ในปี 2567 (มกราคม-ธันวาคม 2567) ได้กำหนดกิจกรรมการดำเนินการ 6 กิจกรรม ได้แก่ (1) การเฝ้าระวังการดำเนินการของบริษัทผู้ตรวจสอบรถยนต์ (2) การติดตามมาตรฐานการปฏิบัติงานของผู้ตรวจสอบรถยนต์ (3) การฝึกอบรมทบทวนมาตรฐานการปฏิบัติงานของผู้ตรวจสอบรถยนต์ (4) การจัดทำรายงานผลการดำเนินโครงการรอบ 6 และ 12 เดือน (5) การประชุมของคณะทำงานอำนวยการ/คณะทำงานฝ่ายปฏิบัติการ และ (6) การดำเนินการ Joint System Review ระหว่าง DAFF และกรมวิชาการเกษตร

ท่านผู้อ่านจะเห็นว่าโครงการ MVIP เป็นโครงการที่ทาง DAFF เล็งเห็นผลของการดำเนินงานในลักษณะของการป้องกันก่อนที่จะให้ภัยเข้ามาถึงประเทศตน โดยควบรวมผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายเข้าด้วยกัน ฝ่ายไทยในส่วนของผู้ส่งออก และฝ่ายของออสเตรเลียในส่วนของความมั่นคงทางชีวภาพ โดยมีกรมวิชาการเกษตรเป็นแกนในการดำเนินการให้ทั้งสองฝ่ายบรรลุความสำเร็จร่วมกัน ในมุมมองของผู้ประกอบการรถยนต์หลายรายได้ให้ความสำคัญต่อการจัดการระบบให้มีความเข้มแข็ง ไม่ว่าจะเป็นการแสวงหาความรู้และแนวทางในการจัดการสิ่งปนเปื้อน การพัฒนาระบบการตรวจสอบการทำงานของบริษัทที่ทำหน้าที่หน่วยรับรองขึ้นมาอีกชั้นหนึ่ง เพื่อสร้างความมั่นใจให้เกิดขึ้น มุ่งสู่ Zero Contaminate หรือการปนเปื้อนเป็นศูนย์ เพราะหากตรวจพบการปนเปื้อนที่ปลายทาง ความสูญเสียที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบมากกว่าการป้องกันมาก สิ่งที่ต้องร่วมกันพัฒนาอย่างจริงจัง คือ ระบบการตรวจสอบย้อนกลับที่จะช่วยให้จัดการปัญหาได้อย่างทันท่วงที ทันต่อเหตุการณ์และส่งผลกระทบน้อยที่สุด

(ขอบคุณ: https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/hi-tech-industries/automobiles/io/io-automobile-2023-2025 , Motor Vehicle Inspection Program Participant's guide,DAFF,2023 ข้อมูล)

ฉ่ำถามฉีกซอง

พบกันใหม่ฉบับหน้า
สวัสดี...อังคณา
กองบรรณาธิการจดหมายข่าวพลิใบฯ
กรมวิชาการเกษตร จตุจักร กรุงเทพฯ 10900
E-mail ang.moac@gmail.com

ขอคุยด้วยคน

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตร
พิจิตร

มันเทศ กวก. พิจิตร 3

มันเทศเป็นพืชหัวที่มีคุณค่าทางอาหารสูง โดยเฉพาะคาร์โบไฮเดรต นอกจากการบริโภคมันเทศเป็นอาหารแล้ว มีการพัฒนาทำธุรกิจแปรรูปมันเทศเพื่อทำเป็นแป้งมันเทศ นำมาใช้ประโยชน์แปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ เช่น ก๋วยเตี๋ยว ส่วนผสมอาหารเด็ก วุ้นเส้น แอลกอฮอล์ ตลอดจนใช้เป็นอาหารว่าง ประเภทขนมขบเคี้ยวต่าง ๆ อีกทั้งใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล

เกษตรกรไทยนิยมปลูกมันเทศเป็นพืชรองเสริมกับพืชหลัก เช่น ข้าว ข้าวโพด พืชไร่ พืชผักชนิดต่าง ๆ เพื่อเพิ่มรายได้ เนื่องจากเป็นพืชอายุสั้น ให้ผลตอบแทนเร็ว มันเทศพันธุ์การค้า ส่วนใหญ่เป็นพันธุ์ท้องถิ่น ซึ่งเรียกตามลักษณะสีเนื้อ เช่น เนื้อสีขาว เรียกว่า *"มันกระต่าย"* เนื้อสีม่วง เรียกว่า *"มันกะปิ"* เนื้อสีเหลือง เรียกว่า *"มันไข่"* และเนื้อสีส้ม เรียกว่า *"มันแครอท"* หรือพันธุ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศในรูปหัวพันธุ์แล้วนำมาขยายพันธุ์เพื่อปลูกเป็นการค้า โดยพันธุ์การค้าเหล่านี้มีคุณภาพการบริโภคหรือประกอบอาหารรสชาติดี เนื้ออ่อนนุ่ม แต่ให้ผลผลิตต่ำ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 2 ดำเนินการปรับปรุงพันธุ์ เพื่อให้ได้พันธุ์มันเทศสำหรับบริโภคสดที่ให้ผลผลิตสูง มากกว่าพันธุ์ท้องถิ่น (มันกระต่าย) อย่างน้อย 20% มีคุณภาพดี และเนื้ออ่อนนุ่ม ตรงตามความต้องการของผู้บริโภค

มันเทศพันธุ์ กวก. พิจิตร 3 ได้จากการผสมเปิดของมันเทศพันธุ์ พจ.166-5 ปี 2554 ทำการผสมพันธุ์มันเทศ ใช้พันธุ์มันเทศเนื้อสีขาวสำหรับเป็นพ่อแม่พันธุ์ 9 พันธุ์ ได้แก่ ไต้หวัน No.1, จีน No.1, PROC NO 65-16, PROC OPS-101-R89-3, พจ.129-6, พจ.166-5, พจ.0106-1, พจ.06-14 และ พจ.06-11 ผสมแบบพบกันหมด (diallel cross) เก็บเมล็ดจากการผสมข้าม รวมทั้งเมล็ดจากการผสมเปิด

ปี 2555 ทำการคัดเลือกพันธุ์แบบ clonal selection คัดเลือกสายต้นที่ให้ผลผลิตไม่น้อยกว่า 2,500 กิโลกรัมต่อไร่ หัวมีขนาดใหญ่ เนื้อสีขาว ผิวเรียบ และน้ำหนักแห้งไม่น้อยกว่า 30% ปี 2556 ทำการเปรียบเทียบพันธุ์เบื้องต้นที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ปี 2557-2558 ได้สายต้นคัดเลือก 8 สายต้น ดำเนินการเปรียบเทียบพันธุ์ที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรกาญจนบุรี และศูนย์วิจัยพืชสวนศรีสะเกษ ปี 2559-2560 ปลูกทดสอบในแปลงเกษตรกรจังหวัดพิจิตร จำนวน 6 แปลง

สายต้นที่ได้จากการปรับปรุงพันธุ์ในครั้งนี้ คือ พจ.06-15 โดยกำหนดให้ใช้ชื่อ มันเทศพันธุ์ กวก. พิจิตร 3 (Sweet Potato DOA Phichit 3) มีลักษณะเด่นคือ ให้ผลผลิตเฉลี่ย 3,282 กิโลกรัมต่อไร่ มากกว่าพันธุ์ท้องถิ่น (มันกระต่าย) 22.6% และ 89.1% ของน้ำหนักหัวมีขนาดหัวตรงตามที่ตลาดต้องการ (ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางหัวมากกว่า 2.50 เซนติเมตร) ลักษณะเนื้ออ่อนนุ่ม รสชาติหวานปานกลาง

แนะนำให้ปลูกในพื้นที่ที่มีดินร่วนปนทราย ทั้งในสภาพบนที่ราบสูงและที่ราบ ในเขตภาคเหนือตอนล่างและภาคอื่น ๆ ฤดูปลูกที่เหมาะสม คือ ปลายฤดูฝน (เดือนกันยายน-พฤศจิกายน) ซึ่งจะทำให้มันเทศให้ผลผลิตและมีคุณภาพการบริโภคดีกว่าฤดูปลูกอื่น

ข้อควรระวัง แปลงปลูกควรยกร่องสูงไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร เนื่องจากมันเทศพันธุ์ กวก. พิจิตร 3 มีลักษณะหัวยาวและลงหัวลึก

สามารถติดต่อขอรับพันธุ์มันเทศ กวก. พิจิตร 3
ได้ที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร
สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 2
โทรศัพท์ 0 5699 0035, 0 5699 0040

ข้อมูล/ภาพประกอบ : ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร

รายงาน

นวลศรี โชตินันทน์

ฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์ พิจิตร 4-4 ให้ผลผลิตและสารแอนโดรกราโฟไลด์สูง

ฟ้าทะลายโจรเป็นพืชสมุนไพรที่มีสารแอนโดรกราโฟไลด์ ซึ่งเป็นสารสำคัญมีฤทธิ์ยับยั้งการเพิ่มจำนวนเซลล์ไวรัสโควิด-19 ได้ ดังนั้น ฟ้าทะลายโจรได้ถูกกำหนดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 ของยาพืชสมุนไพรในบัญชีหลักแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2555 เพื่อรักษา อาการระบบทางเดินหายใจ และระบบทางเดินอาหาร

นายอนุรักษ์ สุขขารมณ์ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก กรมวิชาการเกษตร กล่าวว่าปัจจุบันภาคอุตสาหกรรมยามีความต้องการฟ้าทะลายโจรที่มีปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์สูง อย่างน้อย 2.5 กรัม ต่อน้ำหนักแห้งฟ้าทะลายโจร 100 กรัม แต่การผลิตฟ้าทะลายโจรในปัจจุบัน พบปัญหาความไม่สม่ำเสมอของผลผลิตและปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ พันธุกรรม อุณหภูมิ ความชื้น ระดับความสูง และปริมาณน้ำฝน นอกจากนั้นยังพบว่า ปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ยังมีความผันแปรไปตามฤดูกาลปลูก การปลูก การดูแลรักษา อายุการเก็บเกี่ยว และช่วงเวลาการเก็บเกี่ยว

ดังนั้นศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร จึงดำเนินการวิจัยและพัฒนาการผลิตฟ้าทะลายโจรเพื่อเพิ่มผลผลิตและคุณภาพให้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยา

เริ่มงานศึกษาวิจัยและพัฒนาปี 2547

คุณเกษร แช่มชื่น นักวิชาการเกษตรชำนาญการ ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร กล่าวว่า ฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์พิจิตร 4-4 ได้จากการคัดเลือกฟ้าทะลายโจรตามแผนการคัดเลือกสายพันธุ์บริสุทธิ์ (pure lines selection) โดย ดร.จรัญ ดิษฐไชยวงศ์ ที่ปรึกษากรมวิชาการเกษตรด้านพืชสมุนไพร ตั้งแต่ปี 2547-2553 ดำเนินการที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ในการพัฒนาการผลิตฟ้าทะลายโจรเพื่อเพิ่มผลผลิตและคุณภาพ ดำเนินการ 2 ด้านด้วยกัน คือ ด้านพันธุ์ และด้านเทคโนโลยีการผลิต สำหรับพันธุ์นั้นศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตรได้ทำการรวบรวมพันธุ์ฟ้าทะลายโจรจากแหล่งต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยคัดเลือกพันธุ์ที่ให้ปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์สูงมาศึกษาวิจัยคัดเลือกฟ้าทะลายโจรที่ให้ผลผลิตและสารออกฤทธิ์กลุ่มแลคโตน เช่น แอนโดรกราโฟไลด์ นีโอแอนโดรกราโฟไลด์ ดีออกซีแอนโดรกราโฟไลด์ และดีออกซีไดดีไฮโดรกราโฟไลด์

ปี 2564 คุณเกษร และคณะวิจัย เริ่มทำการศึกษาวิจัยต่อยอดในขั้นตอนการปรับปรุงพันธุ์ฟ้าทะลายโจรเพื่อให้ได้ฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์ที่มีลักษณะเด่น คือ ผลผลิตและสารแอนโดรกราโฟไลด์สูง ได้นำฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์ที่คัดเลือกได้ ดำเนินการเปรียบเทียบสายพันธุ์ฟ้าทะลายโจร ในพื้นที่ 3 แห่งด้วยกัน คือ ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรอุตรดิตถ์ และแปลงเกษตรกร ที่จังหวัดพิษณุโลก

"เราเริ่มงานศึกษาวิจัยในปี 2547 โดย ดร.จรัญ ดิษฐไชยวงศ์ ที่ปรึกษากรมวิชาการเกษตรด้านพืชสมุนไพร ดำเนินการที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ได้รวบรวมเมล็ดพันธุ์ฟ้าทะลายโจรจากแหล่งปลูกที่สำคัญของประเทศไทย จาก 9 จังหวัด ได้แก่ ชัยนาท เชียงใหม่ นครปฐม พิษณุโลก พิจิตร ประจวบคีรีขันธ์ ราชบุรี สระแก้ว และสระบุรี รวม 9 พันธุ์ นำมาปลูก คัดเลือก พันธุ์ละ 120 ต้น ได้จำนวน 1,080 ต้น คัดเลือกตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยนำสายพันธุ์ดีมาผสมตัวเอง แต่ละพันธุ์คัดเลือกไว้ 5 สายต้น ยกเว้นพันธุ์สระบุรีมีเพียง 4 สายต้น รวมได้ 44 สายต้น"

ในปี 2548 ได้นำสายพันธุ์ที่คัดเลือกแล้วมาปลูกเป็นแถว แถวละ 10 ต้น แล้วคัดเลือกไว้ 2 ต้น นำสายพันธุ์ดีมาผสมตัวเอง แล้วนำไปวิเคราะห์หาปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์มากกว่า 1.5 กรัมต่อน้ำหนักแห้ง 100 กรัม ได้ 18 สายพันธุ์

คุณเกษร เล่าว่าในระหว่างปี 2549-2551 ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ได้ปลูกคัดเลือกฟ้าทะลายโจร โดยนำสายพันธุ์ดีมาผสมตัวเองอีก 3 ครั้ง คงเหลือ 3 สายพันธุ์ ได้แก่ สายพันธุ์พิจิตร 4-4 สายพันธุ์พิษณุโลก 5-4 และสายพันธุ์เชียงใหม่ 4-4 นำมาเปรียบเทียบกับพันธุ์ราชบุรี (พันธุ์การค้า) 2 ฤดูปลูก และปลูกที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร คัดเลือกไว้ 2 สายพันธุ์ คือ สายพันธุ์พิจิตร 4-4 และพิษณุโลก 5-4

ปลูกทดสอบพันธุ์ปี 2564

ในฤดูฝนปี 2564 ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ได้นำฟ้าทะลายโจรที่ผ่านการคัดเลือก 2 สายพันธุ์ คือ สายพันธุ์พิจิตร 4-4 และสายพันธุ์พิษณุโลก 5-4 ไปปลูกทดสอบพันธุ์ร่วมกับพันธุ์นครปฐมและปราจีนบุรี (พันธุ์การค้า) โดยวางแผนการปลูกแบบสุ่มในบล็อกสมบูรณ์ 5 ซ้ำ พบว่าที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร สายพันธุ์พิษณุโลก 5-4 ให้น้ำหนักสดและแห้งสูงสุด 3,013 และ 1,006 กิโลกรัมต่อไร่ รองลงมาคือสายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้น้ำหนักสดและแห้ง 2,732 และ 810 กิโลกรัมต่อไร่ ในขณะที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรอุตรดิตถ์ และแปลงเกษตรกรจังหวัดพิษณุโลก สายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้น้ำหนักสดและแห้งสูงสุด

สำหรับปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร และที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรอุตรดิตถ์ สายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้ปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ 5.87 และ 3.56 กรัมต่อน้ำหนักแห้ง 100 กรัม ตามลำดับ และแปลงเกษตรกร จังหวัดพิษณุโลก สายพันธุ์พิษณุโลก 5-4 ให้ปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ 4.27 กรัมต่อน้ำหนักแห้ง 100 กรัม รองลงมาคือสายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้ปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ 3.71 กรัมต่อน้ำหนักแห้ง 100 กรัม

คุณเกษร บอกว่าจากการวิเคราะห์รวมที่ปลูกในฤดูฝน 2564 สายพันธุ์พิจิตร 4-4 ให้ผลผลิตและปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์สูงสุดในทุกแหล่งปลูก มีความกว้างทรงพุ่มมากกว่าพันธุ์นครปฐมและพันธุ์ปราจีนบุรี จึงได้ขอรับรองเป็นพันธุ์แนะนำจากกรมวิชาการเกษตร

การปลูกฟ้าทะลายโจร ควรมีการวิเคราะห์ดินก่อนปลูก และปรับสภาพความอุดมสมบูรณ์ของดิน ให้ดินมีอินทรีย์วัตถุไม่น้อยกว่า 3.5% มีค่า pH ระหว่าง 5.5-7.0 ปริมาณฟอสฟอรัสที่เป็นประโยชน์ 15 มิลลิกรัมต่อดิน 1 กิโลกรัม และโพแทสเซียมที่เป็นประโยชน์ 100 มิลลิกรัมต่อดิน 1 กิโลกรัม

ควรปลูกในฤดูฝน ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม เนื่องจากสภาพอากาศเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตทั้งผลผลิตและปริมาณแอนโดรกราโฟไลด์ หลีกเลี่ยงพื้นที่ปลูกที่มีสารอินทรีย์ที่มีพิษปนเปื้อน เพื่อให้ได้มาตรฐานวัตถุดิบฟ้าทะลายโจร ไม่ควรปลูกในแหล่งที่มีน้ำท่วมขัง ถ้าเป็นแหล่งปลูกที่มีลมแรง ควรทำแนวกันลม เพื่อป้องกันต้นหักล้ม

สนใจประสงค์ต้องการต้นกล้า เมล็ดพันธุ์ฟ้าทะลายโจรสายพันธุ์พิจิตร 4-4 และขอชมแปลงต้นแบบการผลิตฟ้าทะลายโจร ติดต่อสอบถามได้ที่ ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรพิจิตร ตำบลโรงช้าง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร 66000 โทรศัพท์ 0 5699 0035, 0 5699 0040

การนำเข้าองุ่น

กับ กฎหมายกักพืช

ผลสด (Fresh fruit) ของพืชสกุลวิติส : *Vitis spp.*
เป็น "สิ่งต้องห้าม" ตามกฎหมายกักพืช
(ห้ามนำเข้าจากต่างประเทศ)

สิ่งต้องห้ามที่อนุญาตให้นำเข้าต้องผ่านการวิเคราะห์ความเสี่ยงศัตรูพืช

การนำเข้า

ผลสด

นำเข้าได้จาก
ญี่ปุ่น
สาธารณรัฐเกาหลี
สาธารณรัฐประชาชนจีน
สาธารณรัฐอินเดีย
เครือรัฐออสเตรเลีย
สหรัฐอเมริกา
ราชอาณาจักรสเปน
สาธารณรัฐชิลี
สาธารณรัฐเปรู
สาธารณรัฐอาเจนตินา
สาธารณรัฐแอฟริกาใต้

ต้นเพื่อปลูก/เมล็ดพันธุ์

จัดเป็น "สิ่งไม่ต้องห้าม"ตามกฎหมายกักพืช
สามารถนำเข้าได้จากทุกประเทศ ห้ามใช้วัสดุปลูก
เป็น ดิน แกลบ ขุยมะพร้าว
(เนื่องจากเป็นสิ่งต้องห้าม)
อนุญาตให้ใช้พีทมอส/หรือนำเข้า
แบบเปลือยราก ได้

ผลองุ่นแช่แข็ง

ผลองุ่นแช่แข็งที่อุณหภูมิ
ต่ำกว่า – 17.8 องศาเซลเซียส
สามารถนำเข้าได้จาก
ทุกประเทศ

เงื่อนไขการนำเข้าผลองุ่นสด

ชนิด /ชื่อวิทยาศาสตร์ขององุ่นที่อนุญาต

เอกสารประกอบการแจ้งนำเข้า

- ☑ ใบอนุญาตนำสิ่งต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการค้า (พ.ก.2-1) กรณีนำเข้าผลสด
- ☑ ใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) จากประเทศผู้ส่งออก
- ☑ หนังสือรับรองส่วนขยายพันธุ์พืชว่ามิใช่พืชดัดต่อสารพันธุกรรม (Non GMOs Certificate) กรณีนำเข้าส่วนขยายพันธุ์
- ☑ ใบรับรองสุขอนามัยพืชระบุอุณหภูมิที่กำหนด (ต่ำกว่า – 17.8 องศาเซลเซียส) และพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบยืนยันขณะผ่านพิธีการกักกันพืช ไม่ต้องมีใบอนุญาตฯ พ.ก.2-1 กรณีนำเข้าผลสดแช่แข็ง
- ☑ แจ้งการนำเข้า พ.ก. 5 โดยดำเนินการผ่านระบบ NSW ของกรมวิชาการเกษตร https://nsw.doa.go.th/public/ และปฏิบัติตามเงื่อนไขการนำเข้าที่กรมวิชาการเกษตรประกาศกำหนด

กลุ่มวิชาการ สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร E-mail : Technical_ard@hotmail.co.th ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

ผลิใบ ก้าวใหม่การวิจัยและพัฒนาการเกษตร

วัตถุประสงค์

● เพื่อเผยแพร่ผลงานวิจัย และผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกรมวิชาการเกษตร

● เพื่อเป็นสื่อกลางสำหรับนักวิจัยกับผู้บริหาร นักวิจัยกับนักวิจัย และนักวิจัยกับผู้สนใจการแลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นและประสบการณ์ซึ่งกันและกัน

ที่ปรึกษา : ระพีภักร์ จันทรศรีวงศ์ ภัสชญกณ หมื่นแจ้ง พงศ์ไก ไทโยธิน วิลาวัณย์ ใคร่ครวญ ธีรภัทร เข็มทอง

บรรณาธิการ : อุดมพร สุพคุตร์

กองบรรณาธิการ : อังคณา สุวรรณกูฏ จินตน์กานต์ งามสุทธา มธุรส วงษ์ครุธ จันระวี จิตรสมาน

ช่างภาพ : กัญญาณัฐ ไพ่แดง

ช่างศิลป์ : มณฑา แถมเงิน กฤษฎา ดาวเรือง

บันทึกข้อมูล : สมจิตต์ ยะเลาะห์

จัดส่ง : วิไลวรรณ ศรีพันธ์

สำนักงาน : กรมวิชาการเกษตร ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900