

בצורה טובה יותר ברכב. והכי חשוב - שהכל נעשה בזמן אמת. זה לא אחר כך, תדרוך ולמידה שמבוצעים במשרד לאחר גמר הנסיעה, זה מרחוק ואין כל התערבות ברכב מעבר להתקנת הרכיב הניטורי".

מה בעולם הרכב עצמו?

"בצד של הרכב אלו הדברים שתלויים פחות בנהג: כל כשל שיכול להיות ברכב מבחינה מכאנית. אנחנו מקבלים אינדיקציה מאחד ממחשבי הרכב ברגע שיש בעיה. אנחנו יכולים לנטר בזמן אמת החל מבעיות מנוע ועד כשלים ברכיבים פניאומטיים או צורך בהחלפת רפידות הבלמים כי הן נשחקו. ברמה השנייה אנחנו יודעים לתת התראה על כשל שעומד להתרחש ברכב עוד לפני שהנורה האדומה נדלקת בתא הנהג. למשל, אני יכול לספר שהמצבר ימות בעוד שבועיים, ולכן כדאי להחליף אותו כבר עכשיו, או שיש בעיה באלטרנטור וצריך לגשת למוסך".

"המערכת מורכבת למעשה מיחידת ניטור המותקנת ברכב ומחוברת לכל מחשביו. היא כוללת בתוכה רכיבי GPS ו-GSM, כך שהיא יכולה לשדר כל הזמן את הנתונים למערכת מיחשוב הענן של החברה. מהצד השני, בחברה עצמה

לא מותקן שום דבר. השירות מסופק כיישום דפדפן. ברמת הלקוח לא מתקנים שום דבר, פשוט ניגשים לאתר אינטרנט עם סיסמה. ההגדרות בפועל של רמת הגישה מבוצעות על ידי האדמיניסטרטור של כל ארגון. למעשה, לא צריך אפילו להיות איש IT בשביל זה, זה הכי פשוט שיכול להיות. מבחינת החברה, המשאבים הנוספים מסתכמים באפס. אנשי החברה מקבלים הכל על 'מגש של כסף' ממש. הם אמנם יכולים לעשות ניתוחים בלוח BI מיוחד, אבל שוב - הכל מבוצע למעשה בשרתים של טרפילוג", אומר מגד.

כמה מידע אתם אוספים בחודש?

"כמות המידע שאנו מקבלים היא הרבה מאוד טרות, סדר גודל של חצי טרה לחודש. אנחנו דואגים להעברת הנתונים לשרת רק במקרה של חריגה. אנו קוראים לזה ניתוח חריגים. אני לא אוסף את כל המידע מהרכב באופן שוטף, אלא רק כשיש בעיה או חריגה אני מקבל למחשב את המידע הרלוונטי לאותו רגע. אני מחריג את זה מדברים מסוימים, למשל המיקום שאותו אנו שומרים באופן רציף, ודברים אחרים שחשובים ברמת התחקור, כמו מהירות הנסיעה לאורך כל אחד מחלקי הדרך. כל מה שהוא אירוע אני שומר כאירוע כשהוא קורה, וכל מה שהוא קריטי ברמה של זמן אמת, שומרים באופן רציף".

אילו תחקירים אפשר לבצע על הנתונים?

"לדוגמה, ארגון גדול ביקש לבצע מחקר לגבי מיפוי של כבישים וסיבובים מסוכנים שיש בישראל, ולראות איך הנהגים שלו נוהגים באותו באזור. לנו יש את הנתונים הללו. אנחנו יכולים לדעת ברגע נתון ובזמן אמת מה קורה באותו אזור ולתת לכך התייחסות. אני יכול ליצור מפות של עננים, לקבוע האם אזור מסוים מסוכן או לא, וכדומה".

ומה עם מובייל? אפשר היום בלי זה?

"לא אי אפשר בלי זה. מעבר לגישה באמצעות המחשב, יש לנו גם יישומי מובייל המספקים את הנתונים. מדובר ביכולת ניטור של הרכבים בזמן אמת, לדעת על אופי הנסיעה דרך המובייל, כשלא צריך בכלל לגשת למחשב, ומעבר לכך יש גם את האופציה שכל ההתראות וכל החריגות יתקבלו באפליקציה בזמן אמת, או כמסרון עבור כל פונקציה מוגדרת. הלקוח מגדיר אילו התראות הוא רוצה לקבל ובאיזה אופן. כך, לדוגמה, אפשר באמצעות יישום המובייל לעקוב אחרי מסלול נסיעה של רכב, ואם היו התראות חריגות הן יופיעו על פני המסלול במיקום שהן התרחשו".

מי הלקוחות שלכם?

"נכון להיום עיקר הלקוחות הם ציי רכב, סקטור ה-B2B, סקטור שבו הרכבים ניתנים מהחברה לנהגים והם רוצים לדעת שהנכס נשמר היטב ומתופעל היטב. המטרה ברורה: ליעל את ההוצאות של צי הרכב, לקצץ בהוצאות מוסך, ובדרך גם ליצור פרופיל נהיגה של כל נהג חדש שמקבל רכב מהחברה. שיטת המקל והגזר פה מאוד נכונה. אותם נהגים שאנו מוצאים שהפרופיל שלהם בעייתי - או שמנסים לשפר אותם או שאין ברירה בסופו של דבר אלא לפלוט אותם מהמערכת. ויותר חשוב, כך גם נותנים משוב חיובי למי שכן נוהגים היטב. חברות כאלה מטמיעות את הפתרון מהתחלה עד הסוף אצלן בחברה, כלומר איש שלהן יושב מול המסך ועוקב אחר הנתונים".

ואתם גם נותנים שירותי מיקור-חוף?

"כן. יש הרבה חברות מאוד עסוקות ביומיום שלהן וקשה להן למצוא את הזמן להתעסק בדבר נוסף, וזה יכול להפוך לעתים אפילו למועקה. לכן פתחנו כאן מוקד אקטיבי, ואיש שלנו יושב כאן בשם החברה עד לרמה של מעקב והדרכת הנהגים".

אבל מה אכפת לנהג עצמו?

"התראות מופיעות אצל הנהג בזמן אמת ברגע שהוא מבצע פעולה לא טובה, ומעבר לכך שהנהג יודע שהוא ביצע משהו לא בסדר, הוא גם יודע שבאותו רגע הבוס שלו יודע על כך".

יש גם התקנות מראש ברכבים או רק בעת פנייה של חברות עבור ציי הרכב שלהם?

"העולם השני שבו אנו חזקים בו הוא יצרני ויבואני רכב. במקרה הזה אנחנו מתעסקים בעיקר ברכבים כבדים, כמו משאיות ואוטובוסים. בארץ, לדוגמה, אנו עובדים עם כל יבואני הרכב הכבד. המערכת של טרפילוג משובצת ברכב עוד לפני שהוא מגיע ללקוח. הלקוח צריך רק לבצע הפעלה כדי לראות את המערכת".

מה בכלל התמריץ להתקנת ולשימוש במערכת שלכם?

"התמריץ הוא שירות ייחודי ללקוח, שמאפשר לו בסופו של דבר לחסוך דלק ולשפר את התנהגות הצי. עבור רכבים שהם עדיין תחת אחריות או בליסינג, הם יודעים שאם הצי יתנהג טוב יותר תהיה גם ירידה בתביעות אחריות וחסכון כספי ניכר. זה מוביל אותם לכך, שחלק מהיבואנים נותנים אחריות נוספת למי שמתקין את המערכת, כדי שלא תהיה התנגדות של הלקוח".

האם אתם פועלים גם מול יצרניות?

"אנחנו עובדים עם יצרנים בחו"ל ברמה של ייצור עם שתי יצרניות אוטובוסים גדולות. אחת באנגליה בשם ADL, ששולטת ב-58% מהשוק האנגלי, והשנייה New Flyer בצפון אמריקה, שיש לה 40% מהשוק הבינעירוני בארצות הברית וקנדה. שם אנחנו פועלים כ-OEM מלא: כשבונים את הרכב כבר מתקינים את המערכות שלנו".