



تويوتا «بريوس» ترسم ملامح عصر جديد في تكنولوجيا المركبات

متكرر في ظل إشارات المرور وعلامات التوقف الكثيرة، قد تؤدي إلى استهلاك الكثير من الوقود. أما مع مركبة تويوتا «بريوس»، فإنك في أغلب الأحيان تقوم باستخدام المحرك الكهربائي داخل المدينة، وتتم عملية القيادة على نحو سلس وسهّل. ولكنك تحصل على أقصى عزم دوران عندما تحتاج إليه، لأنه لا يتوقف فقط على عدد دورات المحرك في الدقيقة. وهذا هو سبب الانطلاق السلس للمساعد والقطارات الكهربائية.

وبما أنه يمكنك الاستفادة من مصدري الطاقة في نفس الوقت، فيمكنك الحصول على تسارع ممتاز. وعند القيادة بسرعات منخفضة، فإن العجلات تستمد طاقتها من المحرك الكهربائي.

أما عندما تتسارع مركبة «بريوس»، فإن كلا المحركين (الكهربائي والبنزيني) يتشاركان في تأمين القوة الدافعة للمركبة.

إضافة إلى ذلك، تتميز المركبة بـ «نظام الكبح الاسترجاعي»، وهو عندما يقوم المحرك الكهربائي بالمساعدة في عملية الكبح، يساهم بذلك في الحفاظ على المكابح العادية من التآكل والتلف. ويستخدم هذا النظام لامتنصص الطاقة عند خفض السرعة، وأيضا لتشغيل المولد المستخدم في عملية إعادة شحن البطارية.

ومن مصدر للطاقة، مثل محرك البنزين والمركبات الكهربائية.

وفي نظام الدفع «الهايبرد» على التوالي، يقوم محرك البنزين بتوفير القوة الدافعة للمولد، والذي يقوم بدوره بتوفير الطاقة للمحرك الكهربائي المسؤول عن توليد القوة الدافعة للعجلات.

أما نظام الدفع «الهايبرد» على التوالي، وكما يوحي اسمه، فيستمد طاقته الدافعة من محرك كهربائي ومحرك يعمل على البنزين في وقت واحد. ومع ذلك، لا يمكن لهذين النظامين توليد الطاقة الكهربائية عندما يقوم المحرك الكهربائي بتأمين القوة الدافعة للعجلات، والعكس صحيح. ولكل من النظامين مزايه وعيوبه، ولذلك فقد قرر فريق تطوير مركبة تويوتا «بريوس» دمج أفضل سمات كلا النظامين في نظام «هايبرد» واحد تحت مسمى «التوالي والتوازي».

وعند القيادة داخل المدينة، فإنك تستعتمد في أغلب الأحيان على المحرك الكهربائي. بينما على الطرق السريعة، فإن الاعتماد يكون في معظم الأحيان على محرك

البنزين. وعند التسارع، يكون بمقدورك استخدام كليهما معا، الأمر الذي يسمح لك بخفض استهلاك الوقود إلى النصف دون التأثير سلبا على الأداء. فإنك في أي حالة من الحالات. ولذلك، فإن «نظام تويوتا هايبرد» يمثل بكل بساطة الحل الأمثل لمجموعة واسعة من الاحتياجات.

هذا، وقد تم تزويد الجيل الأول من مركبة «بريوس» ذات «نظام تويوتا هايبرد» بمحرك بنزين، وجهاز لتوزيع الطاقة، ومحرك كهربائي، بالإضافة إلى مولد كهربائي وبطارية. ويأتي الجيل الرابع الحالي من مركبة «بريوس» مزودا بنسخة متطورة من هذا النظام.

كيف تقوم «بريوس» بخفض استهلاك الوقود إلى النصف؟ لا يرتبط معدل استهلاك الوقود بمستوى السرعة التي تسير بها المركبة فقط. فعلى سبيل المثال، عند الانطلاق من المحرك الكهربائي، فإن العجلات تستمد طاقتها من المحرك الكهربائي.

إضافة إلى ذلك، تتميز المركبة بـ «نظام الكبح الاسترجاعي»، وهو عندما يقوم المحرك الكهربائي بالمساعدة في عملية الكبح، يساهم بذلك في الحفاظ على المكابح العادية من التآكل والتلف. ويستخدم هذا النظام لامتنصص الطاقة عند خفض السرعة، وأيضا لتشغيل المولد المستخدم في عملية إعادة شحن البطارية.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

وفي نفس الوقت تقريبا، كان يجري تنفيذ مشروع آخر بالتوازي مع مشروع «G21»، فيما تم تشكيل فريق صغير يضم نخبة من الأعضاء المتميزين لدراسة إمكانية تطبيق تكنولوجيا الـ «هايبرد». وعمل الفريق على ابتكار نظام «هايبرد» فريد من نوعه، إذ أظهرت تجارب المحاكاة أن هذا النظام يمكن أن يكون قادرا فعليا على رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف.

الريادة في تكنولوجيا الـ «هايبرد»



أول محرك بريوس

إلى حل فريد من نوعه، وأصبحت تويوتا «بريوس» أول مركبة «هايبرد» يتم إنتاجها على نطاق واسع في العالم، والتي تتميز بقدرة غير مسبوقة في الحد من استهلاك الوقود إلى النصف للسائقين من الممكن إحداث التغييرات الجذرية اللازمة.

ولكن ماذا لو كان بإمكانك خفض استهلاك الوقود في مركبتك إلى النصف؟ فإنك بذلك لن تسهم في إنقاذ البيئة فحسب، ولكن سيكون عليك تعبئة خزان الوقود عددا أقل من المرات أيضا، موفرا بذلك الوقت والمال. وبالتالي، فإنك ستحصل على قيمة أكبر مقابل القليل من المال. وهنا تكمن أهمية مركبة تويوتا «بريوس»، والتي ترفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف.

ولكن ماذا لو كان بإمكانك خفض استهلاك الوقود في مركبتك إلى النصف؟ فإنك بذلك لن تسهم في إنقاذ البيئة فحسب، ولكن سيكون عليك تعبئة خزان الوقود عددا أقل من المرات أيضا، موفرا بذلك الوقت والمال. وبالتالي، فإنك ستحصل على قيمة أكبر مقابل القليل من المال. وهنا تكمن أهمية مركبة تويوتا «بريوس»، والتي ترفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف.

ولكن ماذا لو كان بإمكانك خفض استهلاك الوقود في مركبتك إلى النصف؟ فإنك بذلك لن تسهم في إنقاذ البيئة فحسب، ولكن سيكون عليك تعبئة خزان الوقود عددا أقل من المرات أيضا، موفرا بذلك الوقت والمال. وبالتالي، فإنك ستحصل على قيمة أكبر مقابل القليل من المال. وهنا تكمن أهمية مركبة تويوتا «بريوس»، والتي ترفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف.

ولكن ماذا لو كان بإمكانك خفض استهلاك الوقود في مركبتك إلى النصف؟ فإنك بذلك لن تسهم في إنقاذ البيئة فحسب، ولكن سيكون عليك تعبئة خزان الوقود عددا أقل من المرات أيضا، موفرا بذلك الوقت والمال. وبالتالي، فإنك ستحصل على قيمة أكبر مقابل القليل من المال. وهنا تكمن أهمية مركبة تويوتا «بريوس»، والتي ترفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.

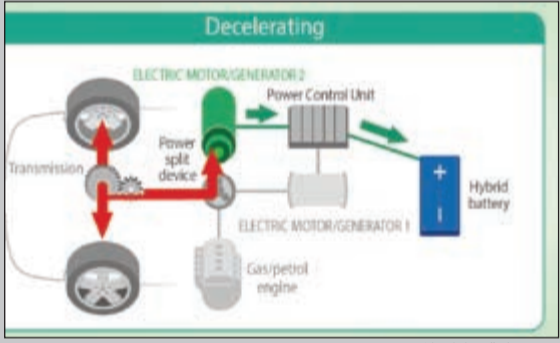
المرغ من أن توجهاتهم كانت تقتضي رفع كفاءة استهلاك الوقود إلى الضعف، فقد كانوا يدركون أن عملية تحسين محرك البنزين في حد ذاتها قد تصل في أحسن الأحوال إلى معدل مرة ونصف المرة. وكانت الطريقة الوحيدة التي يمكنهم من خلالها تحقيق هذا الهدف الطموح للغاية هي تبني نظام الـ «هايبرد»، والذي لم يكن قد تم تطويره فعليا في تلك المرحلة بعد.



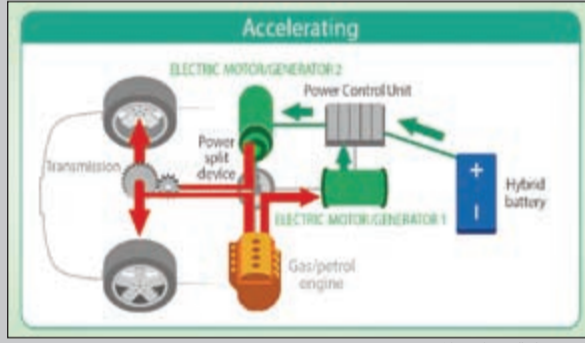
الجيل الأول



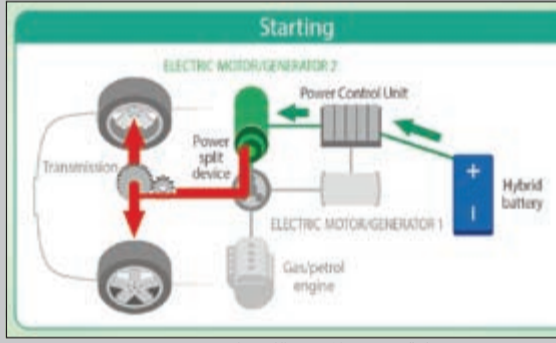
مركبة بريوس التجريبية عند طرحها في معرض طوكيو للسيارات عام 1995



.. وعملية تباطؤ المحرك



... وعملية تسارع المحرك



صورة توضح عملية تشغيل المحرك الكهربائي

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

عامة من الجهود العملاقة يستغرق الأمر عادة لتطوير مركبة جديدة ما لا يقل عن 3 إلى 4 سنوات، في حال توافر كافة العناصر التقنية اللازمة. غير أنه تم تطوير أول مركبة «هايبرد» من تويوتا خلال عامين فقط، الأمر الذي يعد إنجازا خارقا للعادة.

وبالعودة بالزمن إلى الوراء، يقول أحد المشاركين في عملية التطوير: «لقد كانت فترة التطوير قصيرة للغاية. وبشكل عام، كان مشروع تطوير مركبة تويوتا «بريوس» شبه مستحيل، إذ اتجه في مسار لم يسبق له مثيل من قبل.

وإثناء العمل على تطوير المركبة، اضطر الفريق إلى تطوير نظام الهايبرد في نفس الوقت، والذي كان لا يزال في مرحلة البحث آنذاك».

«التجاري» يساهم في توريد أجهزة مكتبية لمدرسة النور



أماني الورع تتوسط مسؤولات المدرسة

الانخراط في المجتمع. وخلال تفقد الأجهزة الإلكترونية التي ساهم بها البنك، عبرت مديرة المدرسة ببيبي الصايغ عن جزيل شكرها وتقديرها لإدارة البنك على رعايته وإهتمامه بذوي الاحتياجات الخاصة والمرضى، إنما تأتي في إطار برنامج شامل أنتجته التجاري منذ فترة طويلة إيماناً من البنك بأهمية تقديم كل سبل الدعم والرعاية والتواصل مع هذه الفئة ومساعدتها على

المجتمع الكويتي. وأضافت أماني الورع ان مبادرات البنك التجاري ومساهمته في رعاية مؤسسات المجتمع المدني، لا سيما تلك التي تهتم بذوي الاحتياجات الخاصة والمرضى، إنما تأتي في إطار برنامج شامل أنتجته التجاري منذ فترة طويلة إيماناً من البنك بأهمية تقديم كل سبل الدعم والرعاية والتواصل مع هذه الفئة ومساعدتها على

المجتمع الكويتي. وأضافت أماني الورع ان مبادرات البنك التجاري ومساهمته في رعاية مؤسسات المجتمع المدني، لا سيما تلك التي تهتم بذوي الاحتياجات الخاصة والمرضى، إنما تأتي في إطار برنامج شامل أنتجته التجاري منذ فترة طويلة إيماناً من البنك بأهمية تقديم كل سبل الدعم والرعاية والتواصل مع هذه الفئة ومساعدتها على

في إطار برامج المسؤولية الاجتماعية الشاملة للبنك التجاري الكويتي وتأكيدا على دوره الرائد في خدمة المجتمع بمختلف قطاعاته، ساهم البنك في توريد أجهزة إلكترونية تتناسب مع متطلبات الطالبات من ذوي الاحتياجات الخاصة بمدرسة النور المشتركة - بنات التابعة لإدارة مدارس التربية الخاصة، وتأتي هذه الخطوة تأكيداً لدور البنك في تحقيق رسالته الاجتماعية بدعم ذوي الاحتياجات الخاصة.

وفي هذا السياق، أكدت مساعده مدير عام - إدارة الإعانة والعلاقات العامة في البنك التجاري أماني الورع، مدى حرص البنك التجاري على تقديم كل الدعم والمساندة لفئات المجتمع كافة وعلى وجه الخصوص ذوو الاحتياجات الخاصة، حيث اكتسب هذه الفئة أولوية مطلقة في مبادرات البنك الاجتماعية وهو ما ينسجم مع سياسته ورسالته الاجتماعية التي تدعو إلى المزيد من الاهتمام بالقطاعات المختلفة في

لنجاحها بتحقيق أفضل مستويات إرضاء العملاء HMG العقارية» تنال شهادة الأيزو

عظيم ما كنا لنحققه لولا الثقة والولاء من عملائنا، عمل المجموعة على جهودهم الدؤوبة التي أفضت إلى حصولنا على هذه الشهادة المرموقة. وكانت HMG العقارية» قد نجحت بتوسيع محفظتها من المنازل الراقية خلال وقت قياسي عبر استمرارها بإطلاق مشاريع متميزة في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وإسبانيا ومؤخرا في دبي ولبنان، وهي المجموعة الأولى من نوعها في دول مجلس التعاون الخليجي والشرق الأوسط التي توفر فلا وشققا مجددة ومدارة بالكامل لإعادة تأجيرها في الولايات المتحدة وأوروبا، وذلك بعد انتقائها وتفحصها بعناية فائقة. وتقدم المجموعة أيضا باقة متكاملة من خدمات تسجيل العقارات، وتوفير فئات الملكية والمستندات القانونية بطريقة احترافية وأمنة ضمن مكاتب المجموعة حيث يتم إتمام عمليات البيع والشراء.

تفهم احتياجاتهم على أكمل وجه. وتعنى شهادة الأيزو ISO 10004 بتقييم مستويات التميز في مجال إرضاء العملاء، وهي تنسجم تماما مع معايير شهادة الأيزو ISO 9001 لنظم إدارة الجودة والتي تقيم عوامل التركيز على العملاء، وإدارة الموارد، ورضا العملاء، وتحليل البيانات، وإدارة شكاوى العملاء والتواصل معهم. وأضاف بن حوجو: من عوامل النجاح الأبرز لأي مبادرة تتعلق بإرضاء العملاء هو الميخنة لتفكيدها، وإن الحصول على شهادة من هذا النوع هو أشبه ما يكون بتوفير ضمان حقيقي لعملائنا، خصوصا أننا نؤمن بحقهم في طلب ضمان مكتوب للحصول على أفضل الخدمات العقارية المتخصصة.

وأردف بن حوجو قائلا: إنها المرة الثانية التي نحصل فيها على شهادة أيزو لهذا العام، وهذا باعتقادي إنجاز



عبدالعزیز بن حوجو

أعلنت «مجموعة HMG العقارية» العاملة في القطاع العقاري السكني والاستثماري والتجاري عن حصولها على شهادة الأيزو ISO 10004 لنجاحها في تحقيق أفضل مستويات إرضاء العملاء. وأشار المدير العام والرئيس التنفيذي لـ «مجموعة HMG العقارية» عبدالعزيز بن حوجو، إلى أن إرضاء العملاء يعتبر أحد العناصر الأساسية لنجاح أي مؤسسة، إذ يساهم في اكتشاف الفرص المتاحة لتحسين استراتيجيات المؤسسة ومنتجاتها، وعملياتها التشغيلية، وجميع المزايا التي توفرها للعملاء.

وقال بن حوجو بهذا الخصوص: يؤكد حصولنا على شهادة الأيزو ISO 10004 مدى جودة الخدمات التي نقدمها لعملائنا، ويضعنا في مصاف كبار اللاعبين الدوليين في القطاع العقاري، كما تعد هذه الشهادة دليلا راسخا على التزامنا بتحقيق إرضاء العملاء ورغبتنا الصادقة في