

# OÜ Eltor on Pajusi vallas üks suurem tööandja



Endise Pajusi kolhoosi töökoda on OÜ Eltori suuruse firma jaoks täiesti paraja suurusega.

OÜ Eltor (tegutses alguses mõnda aega ka aktsiaseltsina) saab järgmise aasta 1. aprillil juba 20-aastaseks. Põllumajandusreformi käigus loodud firma on Eltoriski nähtud igasuguseid aegu. Üle elati ka viimane suurem kriis, mis tegi ettevõtte juhtkonna tuleviku suhtes optimistlikult ettevaatlikuks.

OÜ Eltor (elekter-toru) tegeb loomise algusest alates endise Pajusi kolhoosi töökodakompleksis, mille juurde kuulus ka bensiinijaam, mida kolhoosi ajal nimetati naftabaasiks. Hooned ning seadmed ja tehnika tuli aja jooksul välja osta Pajusi Varühistult, mis haldas põllumajandusreformi käigus likvideeritud Pajusi kolhoosi vara. Esialgu tuli tegeleda ka Pisisaare külaelanikele vee- ja kanalisatsiooniteenuse osutamise, sojatootmisega ehk katlamajaga, vahendati isegi elektrienergia müüki ning korraldati prügimajandust. Elu näitas, et bensiinijaama Pisisaares pidada ei tasu. Tegevus lõpetati 2003. aastal. Kaduviku teed läks ka kaubandus ja baaripidamine, millega hakati tegelema taasisesivsuse aja alguses inimesi elus edasi kandnud optimismi lainel. Kaubandusega tegelemine ja baaripidamine lõpetati 2005. aastal. Lühiajaliselt osutati isegi saunateenust. Kui alguses mõeldi, et põllumajandusreformi käigus tekkinud põllumajandusettevõtted hakkavad firmast töökojateenust tellima, siis seegi mõte oli petlik. Põllumajandusettevõtted olid vaeses ja pidid juba olude sunnil oma tehnikat ise remontima. "Vastsed iseseisvad põllumehed said kiiresti aru, et töökojateenust tuleb ostma hakata," tõdes OÜ Eltori juhataja Leo Tõnson. Nii tuligi OÜ Eltori juhtidel mõelda, millega firma ära elaks. Misugused tegevussuunad on piirkonnas sellised, et toovad firma töötajatele leiva lauale. Peamisteks tegevussuundadeks jäid bussitransport, elektritööd ja transporditeenus, millega tegeleti eelmise aasta lõpuni. Praegu paistab Leo Tõnsonile, kes tuli 1980. aastal jõulude ajal Pajusi kolhoosi peaenergeetikuks, et transporditeenus on mõttekas taaselustada. Autod ja haagised on olemas. Esialgu pole veel lepinguid, mis kindlustaksid regulaarse töö pikemaks ajaks. Samas huvi rahvusvahelise transporditeenuse vastu on taastunud.

## Bussitransport on keeruline valdkond

OÜ Eltor ostis Pajusi kolhoosi varast ka kolm autobussi, millega kolhoosi ajal kolhoosnikke tööle ja töölt koju veeti. Bussidest kaks olid Paz-bussid ja üks Laz-buss. "Autobussidele tuli tööd otsida. Õige pea saimegi AS Marsruudi alltoovõtjana hakata Jõgeva Bussikeskuse OÜ liini sõitma," lausus Leo Tõnson. Aja jooksul saadi liine järjest juurde. Nii tekkis vajadus ka bussipargi uuendamise ja suurendamise järele. Praeguseks ei ole kolhoosiaegsetest autobussidest enam mitte ühtegi alles.

OÜ Jõgeva Bussikeskusest sai 2005. aastal MTÜ Jõgeva Ühistranspordikeskus. Liinihanke võitjaga sõlmitakse viieaastased lepingud. OÜ Eltor teenindab praegu kuut Jõgeva-maa bussiliini. Kuus bussiliini on 1/3 maakonnaliinide koguarvust (330 000 kilomeetrit aastas). Ise teenindatakse viit liini. Ühte OÜ Eltori liini teenindab alltoovõtjana OÜ Eltas Auto. Et viit liini tõrgeteta käigus hoida, selleks on minimaalselt tarvis kaheksat autobussi. OÜ Eltoril on praegu koguni 18 autobussi, mis on erineva suurusega. Minimaalselt 16 ja maksimaalselt 51 istekohta. "Alates 2003. aastast teenindavad OÜ Eltori bussid Tallinnas kruuisilaveu. Olenevalt nädalapäevast on turismihooajal Tallinnas 4–6 busse," märkis Leo Tõnson.

Küsimusele, kas kruuisilaveade teenindamine on liinisõidust tasuvam, lausus Leo Tõnson, et liinitöö on stabiilne päevast päeva töö. "Kindel töö tasub ennast alati ära. Kui jooksev kilomeeter annab kas või sendi kasumit, siis see tasub juba ennast ära. Teenustööd ei ole pidevalt. Bussijuht tahab aga pidevalt tööd ja palka. Stabiilne pidev töö annab kindluse nii firmale kui ka töömehele," teab Leo Tõnson. Teenustööd tuleb pidevalt otsida. Firmat reklaamida. Kruuisid algavad mais ja lõpevad septembris. Tegemist on suhteliselt stabiilse teenustöoga, mis kasutatakse maksimaalselt ära. Lepingud sõlmitakse talvel. Kui sügisel töö lõpeb, siis algab kohe järgmise turismihooaja graafikute paikapannemine.

OÜ Eltoris töötab praegu alaliselt üheksa autobussijuhti. Suvehooajaks võetakse juurde kolm bussijuhti tähtajaliste lepingutega. Tegemist on Tallinna-meestega, kelle töö võimaldab kohakaasluse alusel lisatööd teha. Bussijuhtide kaader on Leo Tõnsoni jutu järgi üldiselt stabiilne. Stabiilsed mehed on ka hooajaliselt bus-



Pildil on esimene välismaalt soetatud autobuss, mis on ajalooviliste rõõmude praegugi täiesti korras.

sijuhitena töötavad Tallinna mehed. Bussijuhiks ei sobi igaüks. See amet nõuab täpsust, viisakust, suhtlemisoskust, korrektsust, ausust ja tehnika tundmist. "Hooajaliselt saab kasutada ka pensionäre, sest kruuiside teenindamine ei ole kurnav töö," mõnits Leo Tõnson. Lisaks tuleb tellimustööd arvestatavalt ka Põltsamaa piirkonnast ja mujaltki. Kui jaanuaris on tellimustöid kõige vähem, siis suvekuudel ei suudeta kõiki tellimusi täita. Tellimustööde puhul teeb kõige rohkem muret asjaolu, et kui tellimustöid ei ole, siis on halb, kuid kui tellimusi on liiga palju, siis ei suuda firma kõiki tellimusi täita. Ega seegi head tunnet ei tekita. "Näiteks 26. mail pidi olema firmal Tallinnas kuus busse, liinidega oli samal ajal hõivatud kolm busse ning peale selle taheti Jõgevale 6–7 busse. See ei olnud lihtsalt võimalik," tõi Leo Tõnson ühe näite.

OÜ Eltori autobusside keskmine vanus jääb alla viieteistkümneme aasta. Päris uueana on ostetud ainult üks autobuss, mis soetati siis, kui Adavere Lihatoostus tellis Põltsamaa-Adavere vahele bussiliini, mis sõitis edasi-tagasi 17 korda päevas. Paraku juhtus nii, et Põltsamaa-Adavere liini saadi sõita ainult ligi aasta. Et uue busse tellimine ja kättesaamine võtab aega, siis sai uue bussiga Põltsamaa-Adavere liini sõita ainult neljakuudeks.

Bussiparki uuendatakse OÜ Eltoris igal aastal. "Bussijuhtidelgi peab olema stiimul. Uued bussid pole küll päris uued, kuid vanematest kaasaegsemad. Busse käin Norras koos Taneliga ise välja valimas," tunnistas Leo Tõnson. Et bussidega oleks kõik korras, selleks töötab töökojas neli tublit remondimeest. Lisaks veel

töökoja juhataja. Üks mees teeb treitööd ja keevitab. Teine on spetsialiseerunud elektrisüsteemide peale. Lukksepatööd teevad kaks töömeest. Vajaduse korral ollakse aga üksteisele abiks.

## Elektritööd tehakse firma loomisest alates

Kuna Leo Tõnson tuli Pajusi kolhoosi peaenergeetikuks, siis on elektritööd Leole otse loomulikult südamelähedased. OÜ Eltor on teinud elektritööd firma loomisest alates. Praegu on elektrikute brigaadis kaks alaliselt elektitööd tegevat töötajat (Jaak ja Kalle), kes töötavad OÜ Eltoris firma loomisest alates. On olnud ka aegu, kus kahes brigaadis töötas 4–6 meest. Tegemist oli kriisielsete õitsenguaastatega. Praegu on OÜ Eltoril elektritööde osas sõlmitud tänavavalgustuse hooldamise lepingud Põltsamaa linna ja Pajusi vallaga. Põltsamaa vallaga siduvat lepingut ei ole, kuid Leo Tõnsonit rõõmustab, et viimasel ajal tuleb Põltsamaa vallast pidevalt siiski tellimusi. "Olen Põltsamaa vallale kindel tegija. Kui helistatakse, siis käivad mehed alati väljas," lausus Leo Tõnson. Ülejäänud elektritööd, mis tehakse, saadakse ikka kas pakkumuste kaudu, või siis tehakse pakkumuste võitjatele alltoovõttu. Elektritööde tegijate osas on Põltsamaa piirkonnas küllaltki karm konkurents. Nii karm, et pakkumuste tegemisel kokkuleppeid ei sõlmita, kuid vajadus mööda tehakse hiljem siiski koostööd.

Elektritööd tellivad ka piirkonna elanikud. OÜ Eltori elektrikud teevad vajaduse korral ära kõik elektritööd, välja arvatud elektroonikatööd. "On aegu, kus elektritööde järjekorda ei olegi. Praegu on aga näiteks järjekord tekkinud. Et



OÜ Eltori juhataja Leo Tõnson on küll elukogenud firmajuht, kuid elu näitab, et üllatusi tuleb ikkagi ette peaaegu iga päev.

elus on juba kõike ette tulnud, siis ei julge kohe kiiresti ka elektrikuid firmasse juurde palgata. Kui tööd on, on hea lubada, et tule tööle, kuid mis saab siis, kui tööd enam ei ole. Ei taha inimesi petta. Elukogemust ja tarkust peaks nagu juba olema, et õigeid otsuseid teha, kuid aeg näitab, et elu toob iga päev ikka uusi katsumusi," tõdes Leo Tõnson.

## Transporditeenuse saab taastada

Transporditeenust osutas OÜ Eltor firma loomisest alates. Põhiliselt veeti puitu, killustikku ja muud puistematertjali. Eelmise aasta lõpuni tehti rahvusvahelisi vedusid. Transporditeenuse osutamise tehnika on praegugi olemas, kuid praegu veel teenust ei osutata. "Möödunud aastal oli tellimusi nii vähe, et autojuhti ei saanud enam palgal hoida. Lühiajal plaanime Euroopas siiski uuesti sõitma hakata, sest tööpakkumisi hakkab jälle tulema. Vähemalt ühele tublile kogemustega autojuhile saab varsti jälle tööd pakkuda," rõõmustas Leo Tõnson.

OÜ Eltoril on praegu transporditeenuse osutamiseks kaks korras sadulautot. Haagistest on mõlemale autole olemas platvorm-, kallur- ja tenthaagis. "Ega ka leping transporditeenuse kohta tegelikult täit kindlust siiski ei anna. See

võidakse iga hetk ära lõpetada. Kõhutunne peab ütlema, kas tegemist on vettpidava lepinguga või mitte," tunnistas Leo Tõnson.

Kui OÜ Eltori algusaegadel töötas firmas üle viiekümne inimese, siis 1998. aastal oli töötajaid 34. Praegu on alalisi töötajaid 23. Neist üheksa on bussijuhid, töökojas on ametis viis meest, elektrikke on kaks, öövalvureid kolm, lisaks busside ja töökojaruumide koristaja, bussipesija, raamatupidaja ja firma juhataja. Praegu ei ole ette näha, et firma töötajate arv lühiajal märkimisväärselt muutub. "Firma on stabiilsuse saavutanud. Meie probleem on olnud ja on sobiva kaadri vähesus. Selle tingib firma asukoht Pisisaares. Tööjõudu ei ole lihtsalt valida. Kui tööjõudu valida ei ole, siis on väga raske konkurentsis püsida. Kõigele vaatamata tuleb olla optimist. OÜ Eltor praegu kahjumis ei ole. Sellel aastal saab juba isegi töötajate töötingimusi parandada, soetada uusi seadmeid ja töökoja soojustada. Elu on näidanud, et inimesed ilma soojaks kütta ei jõua," kõneles tuleviku suhtes ettevaatlikult optimistlik OÜ Eltori juhataja Leo Tõnson.

RAIVO FELDMANN