

הסכם שמיים פתוחים בין ישראל לאיחוד האירופי

ד"ר מאיה שיאון-צדקיהו ונועם אורון*

נייר מידע - אוגוסט 2021

הסכם "שמיים פתוחים" בין ישראל לאיחוד האירופי הינו "גולת הכותרת" בתהליך הליברליזציה ששינה את ענף התעופה הישראלי. ההסכם פתח את ענף התעופה לתחרות, הוביל למהפכה צרכנית עבור התייר הישראלי, ותרם למימוש הפוטנציאל של תיירות נכנסת. הכלכלה הישראלית דומה ל"כלכלת אי", ולכן רבה חשיבותו של ענף התעופה כחוליה מרכזית בניהול יעיל ומודרני של המשק, בתיירות נכנסת ויוצאת, במילוי צרכים אסטרטגיים של המדינה ועוד. נייר זה מציג את הסכם "שמיים פתוחים", השלכותיו החיוביות והאתגרים שנותרו.

א. נקודת פתיחה

- בשל המאפיינים הגיאוגרפיים של ישראל - העדר או מיעוט תנועת אנשים וסחורות עם שכנותיה – מבחינה כלכלית ישראל מתפקדת בפועל כ"כלכלת אי": כלכלה המתנהגת כמשק מבודד, שאינה מתבססת על מסחר יבשתי עם כלכלות המדינות השכנות לה, ורוב קשריה הכלכליים נעשים באמצעות תעבורה אווירית וימית.

תרשים 1. תנועת נוסעים שנתית לפי אזור (מוצא-יעד באלפים, 2017)



מקור: IATA

- האיחוד האירופי הוא שותף התעופה המרכזי של ישראל ומקור הטיסות והתיירות הנכנסת הגדול שלה. כ-60 אחוזים מסך הנוסעים לישראל וממנה בדרך האוויר הם ממדינות האיחוד האירופי. כלל אירופה מהווה מעל 70 אחוזים מתנועת הנוסעים מול ישראל (תרשים 1).

* ד"ר מאיה שיאון צדקיהו היא מנהלת התכנית ליחסי ישראל-אירופה במכון מיתוים, נשיאת האגודה הישראלית לחקר האינטגרציה האירופית ומרצה בפורום אירופה באוניברסיטה העברית ובתכנית ללימודי האיחוד האירופי באוניברסיטת תל-אביב. נועם אורון היא סטודנטית לתואר ראשון במחלקה לפוליטיקה וממשל, אוניברסיטת בן-גוריון. כתיבת הנייר היתה במסגרת התמחותה במכון מיתוים.

- הסכם שמיים פתוחים עם האיחוד האירופי חולל מהפכה צרכנית בישראל. הוא פתח את שוק התעופה לתחרות ניכרת, הגדיל את מספר חברות התעופה הפועלות בישראל, את מספר היעדים אליהם ניתן לטוס, והוריד משמעותית את מחירי הטיסה.

ב. מהו הסכם שמיים פתוחים?

- **הסכם שמיים פתוחים** (Open Skies Agreement) הוא הסכם בין שתי מדינות/ישויות בתחום התעופה האזרחית המשחרר את השוק ממכסות ומחסמי סחר (למשל מגבלות על היעדים, מספר המובילים, התדירויות, סוגי המטוסים, ועוד). הסכם מסוג זה מביא להגדלת התחרות, להתייעלות, להורדת מחירים, עליית היצע טיסות ויעדים, להגדלת נפח הפעילות בשוק, ועוד. יש לו השלכות כלכליות חיוביות עבור צרכנים ופוטנציאל גדול מבחינת ענף התיירות והענפים הקשורים אליו.
- בעבר ענף התעופה העולמי היה מוסדר ומתוכנן, אופיין בחסמי כניסה רבים, והתחרות בין חברות התעופה בתוך המדינות ובין המדינות היתה מצומצמת. עם הגידול בהיקפי התנועה, שנבע בעיקר משינויים טכנולוגיים וצמיחה כלכלית מואצת, כלכלות מפותחות, ובראשן ארה"ב ואירופה, אימצו **מדיניות ליברלית בתחום התעופה** והשתיתו את הסדרת השוק על בסיס תחרותי.
- בשנות ה-1990, כחלק מבניית השוק המשותף, **האיחוד האירופי** קיבל מדיניות שהפכה אותו לאזור תעופה אחד ללא מכסות וחסמים (בדומה לאזור תעופה לאומי¹). בשנת 2005 אימץ האיחוד האירופי אסטרטגיית מדיניות תעופה גלובלית, ויזם שורת הסכמי שמיים פתוחים עם מדיניות שלישיות. הסכמים שכאלו נחתמו עם מרוקו (2006), ארה"ב (2007), קנדה (2009), ירדן (2010), וישראל (2013). **כיום** 9 מדינות חתומות על הסכמי שמיים פתוחים עם האיחוד האירופי, 4 הסכמים עומדים בפני חתימה, 12 נמצאים במשא ומתן, והסכמים נוספים בדרך.

ג. הסכם שמיים פתוחים בין ישראל לאיחוד האירופי

- בשנת 2006 פנתה הנציבות האירופית לישראל לקידום הסכם תעופה גלובלי אחיד מולה. ההסכם התעתד להחליף שורה של הסכמי תעופה בילטרליים נפרדים בין ישראל ל-27 המדינות החברות באיחוד האירופי, ולהתאימו למדיניות התעופה החדשה שלו.
- עד להסכם זה, ניהלו ממשלות ישראל **מדיניות תעופה שמרנית**, שהתאפיינה בהגבלת מספר חברות התעופה הרשאיות להפעיל טיסות סדירות בקווים המוסכמים, את הקיבולת המוצעת באמצעות מכסת תדירות או קיבולת מושבים בקווים המוסכמים, דרישה לאישור מראש של לוח הטיסות העונתי, ועוד.
- צוות היגוי בין-משרדי שהקימה הממשלה בספטמבר 2006, הגיש באפריל 2007 **המלצה על כניסה למשא ומתן מיידי** עם האיחוד האירופי. אולם המשא ומתן החל רק ב-2009 ונמשך כשלוש שנים. האיטיות נבעה בין השאר מהלחץ שהופעל מצד חברות התעופה הישראליות. אל-על, ישראייר וארקיע טענו כי הן נאלצות להתמודד עם אילוצים ביטחוניים וגיאוגרפיים (כגון עלויות סידורי אבטחה קפדניים²) שחברות זרות לא מחויבות להם, ולכן התחרות הגוברת שתיווצר בעקבות ההסכם לא תהיה שוויונית, אלא תפעל לרעתן.
- ביולי 2012 נחתם ההסכם בראשי תיבות. בדצמבר האיחוד האירופי אישר את ההסכם מצידו, אולם ראש הממשלה בנימין נתניהו, החליט שלא לחתום על ההסכם בעקבות **מסע לחצים כבד מצד חברות התעופה הישראליות** וועדי העובדים ובשל הבחירות שעמדו להיערך בינואר 2013. **באפריל 2013** החליטה הממשלה להענות לדרישות חברות התעופה הישראליות ולהעלות את ההשתתפות

¹ כלומר ללא הגבלות על קווים, תדירות, רכישת חברות תעופה, ותוך אימוץ כללי בטיחות ורגולציה משותפים.

² המצב הביטחוני והגיאוגרפי של מדינת ישראל **משפיע** באופן קיצוני על תנועת הנוסעים אליה וממנה; על המובילים הישראליים מוטל איסור ביטחוני על הפעלת טיסות ליעדים מסוימים כמו גם הפעלת נתיבי טיסה ארוכים מהנדרש ליעדים בדרום מזרח אסיה ובאפריקה הפוגעים בהכנסות; בנוסף, אסור למובילים הישראליים לעשות שימוש ב"חופש שישי" – טיסות המשך דרך נמל הבית (נמל התעופה בן-גוריון). כמו כן, על החברות הישראליות מושטות הוצאות ביטחון כבדות ביותר. ב-2019 היה מדובר בתשלום של **כמיליארד שקל** לחברת אל-על, שאחראית על אבטחת הטיסות של חברות ישראליות.

הממשלתית בתקציב האבטחה שלהן מ-65 ל-97.5 אחוזים. מיד לאחר מכן [ההסכם אושר](#) על ידי הממשלה, נכנס לתוקפו והחל להיות מיושם.

• לאחר סבב אשרור בפרלמנטים הלאומיים של 28 המדינות החברות באיחוד האירופי דאז (כולל בריטניה), ההסכם אושר סופית ביוני 2020 על ידי [הפרלמנט האירופי](#), ונכנס לתוקפו. מתוך 705 חברי פרלמנט אירופי, 437 [תמכו באשרור](#) ו-102 התנגדו. אשרור ההסכם על ידי הפרלמנט האירופי דרש מאמצים רבים מצד משרד החוץ בכל זמן רגיל³, ועל אחת כמה וכמה בעיצומה של [סערת הסיפוח](#) שהתחוללה באותה תקופה, והיווה [הישג דיפלומטי](#) לא נשי משרד החוץ. אשרורו מצביע על [תיעוד](#) במקרה זה של האינטרסים הכלכליים של האיחוד האירופי, כלומר שימור וקידום קשרי התעופה, ובעקיפין גם קשרי הסחר, התיירות ועוד, על פני האינטרסים הפוליטיים.

• בהסכם שמיים פתוחים הוכנס לראשונה [סעיף](#) הרומז כי התחולה הטריטוריאלית של ההסכם מוגבלת לישראל בקווי 1967. חתימתו באפריל היתה מספר חודשים לפני שפורסמה [מדיניות הבידול](#) האירופית (יולי 2013) והופעלה. מדיניות הבידול מתמקדת בהבחנה בין מדינת ישראל הריבונית בתוך גבולות 1967 לבין השטחים הכבושים. כיוון שאין לישראל שדה תעופה מחוץ לקווי 1967, סעיף זה בהסכם שמיים פתוחים מרוקן מתוכן בטווח הזמן הנראה לעין, ולא היווה מכשול פוליטי בזמנו.⁴

ד. אילו שינויים חלו בעקבות ההסכם? נתונים והזדמנויות נוספות

• תחבורה אווירית היא מגזר חיוני לצמיחת הכלכלה העולמית והישראלית. ענף התעופה והתעשייה הנלווית לו מהווים כ-6 אחוזים מהתמ"ג בישראל. מאז חתימת ההסכם והחלת הרפורמה, הליברליזציה בענף התעופה הובילה לתחרות גוברת בין חברות התעופה, להתייעלות החברות הפועלות בו, הורידה מחירים לצרכנים, הגדילה את היצע הטיסות, את היעדים/קווים ומגוון הספקים ברמות שירות שונות.

• [ההסכם שמיים פתוחים](#) היו חמש פעימות/שילבים שיושמו באופן הדרגתי במשך חמש שנים בין מועד חתימתו באפריל 2013 ועד מרץ 2018, אז הגיע ההסכם לשיא מימושו. בכל שנה עלה מספר הטיסות לכל היעדים באיחוד האירופי,⁵ יעדים חדשים נפתחו וחברות תעופה נוספות החלו לטוס לישראל. [היישום ההדרגתי](#) נועד כדי לאפשר לחברות התעופה הישראליות להיערך למבנה התחרותי החדש בענף.

• [תנועת הנוסעים](#) הבינלאומית בנתב"ג עלתה משמעותית בחמש שנות מימוש מדרגות ההסכם: מ-13.4 מיליון נוסעים ב-2013 ל-22.3 מיליון ב-2018 (עליה של 166 אחוזים). עיקר העליה (כ-60 אחוזים) היתה מול מדינות האיחוד האירופי (תרשים 3).

• [שיעור הגידול](#) השנתי הממוצע בתנועת הנוסעים הבינלאומית לישראל וממנה בין 2013 - 2018 היה כ-11 אחוזים, בעוד שיעור הגידול הגלובלי השנתי במהלך אותה תקופה היה כ-7 אחוזים בלבד, דבר המלמד על ההשפעה החיובית של ההסכם.

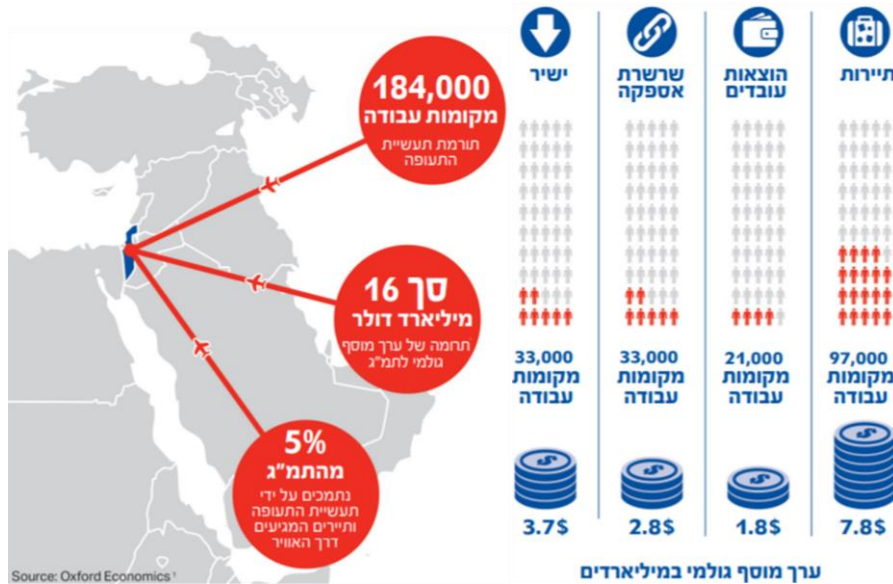
³ הפרלמנט האירופי אינו גוף נוח לישראל. יש בקרב חלק מחבריו ביקורת רבה על ישראל, ויש לו היסטוריה של עיכוב אשרור הסכמים בין ישראל לאיחוד האירופי, ובראשם הסכם להערכת תאימות וקבלת מוצרים רפואיים (הסכם ACAA) שאשרורו [התעכב](#) [שנתיים](#) בפרלמנט האירופי.

⁴ הסוגיה של בידול בין ישראל הריבונית לשטחים העסיקה ומעסיקה את ישראל והאיחוד מאז שנות ה-1990. החידוש בהסכם שמיים פתוחים הוא הכנסת סעיף טריטוריאלי מפורש, גם אם נוסח בעדינות, להסכם עליו חתמה ממשלת ישראל. [הסעיף הטריטוריאלי](#) נכתב בהסכם [בנוסח הבא](#): "מובן כי בהחלט הסכם זה אין פגיעה במעמד השטחים שהובאו תחת המינהל הישראלי אחרי יוני 1967". בכירים דיפלומטים בירושלים שהיו מעורבים במו"מ על ניסוח הסעיף אמרו בתגובה כי ישראל "יכולה לחיות עם הנוסח הזה". להבדיל, בתכנית הורייזון [וארסמוס+](#) הסעיף הטריטוריאלי מנוסח לפי מדיניות הבידול של האיחוד שפורסמה, כאמור, ביולי 2013, והיא נוקטת בלשון הרבה פחות מעודנת. כמו כן, בהסכמים אלו יש לסעיף הטריטוריאלי משמעות קונקרטיית כיוון שהוא מונע ממוסדות אקדמיים מעבר לקווי '67 להשתתף ולהנות מתכניות אלו.

⁵ על אף שההסכם נחתם עם 28 המדינות החברות באיחוד האירופי, הוא חל גם לגבי נורבגיה, איסלנד וליכטנשטיין, החברות ב"איזור הכלכלי האירופי", ושווייץ. בתהליך ברקזיט, פרישת בריטניה מהאיחוד האירופי, ישראל חתמה עם בריטניה על הסכם המשעתק את ההסכם שמיים פתוחים ומשמר אותו גם מול בריטניה.

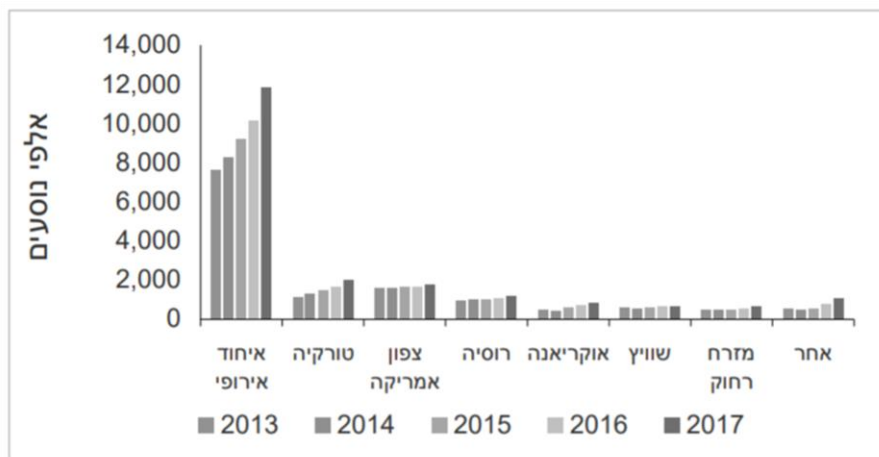
- הרפורמה הכפילה את מספר התיירים היוצאים מישראל ותרמה לגידול ניכר בתיירות הנכנסת. התרומה לצמיחת המשק רבה (תרשים 2), אם כי מימוש הפוטנציאל מתיירות נכנסת דורש מצב בטחוני רגוע (ראו הערה 3), הורדת יוקר המחייה ומאמצי שיווק נוספים על ידי משרד התיירות.

תרשים 2. התרומה של התעופה לכלכלת ישראל, 2017



- בין 2013 - 2018 **היצע טיסות** הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג גדל בשיעור של כ-10 אחוזים לשנה, ושיעור הגידול השנתי **בהיצע הקווים** בהם שירות ישיר של טיסות סדירות עמד על 8 אחוזים. מבין כלל היעדים, תדירות הטיסות לאיחוד האירופי עלתה באופן המשמעותי ביותר מ-500 למעל 700 טיסות בשבוע בממוצע.

תרשים 3. תנועת נוסעים בנמל התעופה בן-גוריון, טיסות ישירות, 2013-2017



מקור: הילית כץ, "רפורמת שמיים פתוחים", מחקרי רגולציה, 2019, עמ' 183.

- **רמת התחרות בין חברות התעופה** התעצמה במהלך השנים האחרונות: מספר הקווים בהם הופעלו שרות טיסות סדיר על ידי יותר משתי חברות במקביל לאורך כל חודשי השנה גדל מ-13 ל-22 קווים בין 2013-2018.

- בעקבות החתימה על הסכם שמיים פתוחים **מחירי הטיסות** ירדו בצורה ניכרת. הירידה המשמעותית ביותר של כ-30 אחוזים נרשמה תוך שנתיים ביעדי מערב אירופה בטיסות עם עצירות ביניים. בתקופה זו ירידות מחירים חדות בשיעורים של כ-20 אחוזים נרשמו במזרח אירופה בטיסות ישירות. משנת 2012 עד 2019 ירדו מחירי הטיסות בשיעור של 45 אחוזים בממוצע לכל היעדים בחו"ל.
- **מטרות** נוספות שהושגו בהסכם שמיים פתוחים היו אימוץ המסגרת הרגולטורית של האיחוד האירופי שהביאה להפחתת **מגבלות רגולטוריות**. ההסכם מספק **מסגרת מודרנית** וסטנדרטים גבוהים למגוון רחב של נושאי תעופה, כמו **זכויות נוסעים**, ניהול תעבורה אווירית, רגולציה כלכלית, נושאים של תחרות או היבטים חברתיים.
- להסכם עם האיחוד היתה **השלכה על הסכמי תעופה בין ישראל למדינות נוספות**. הוא **הביא** לעדכון 9 הסכמי תעופה קיימים בין ישראל למדינות אחרות, חתימה על 6 הסכמים חדשים והגדלת מכסת התדירויות עם מספר גדול של מדינות מחוץ לאיחוד.
- האיחוד האירופי בחן ב-2018 אפשרות לשדרג את הסכם שמיים פתוחים ולחתום על **One Stop Security Arrangements (OSS)**. משמעו הכרה בסטנדרט הנאות של בדיקות בטחון שנעשו במדינת המוצא, כך שאין צורך לחזור עליהן עבור נוסעי טרנזיט (מעבר) במדינה ממנה הם ממשיכים לטיסה הנוספת. כלומר, נוסעים ומטען שנבדקו במדינה חתומה על ההסכם, ונחתים במדינת הסכם אחרת לצורך מעבר לטיסת המשך, יכולים לבצע את המעבר ללא צורך בבדיקות בטחון נוספות. המשמעות היא חיסכון בעלויות הוצאות ביטחון, הגברת היעילות והאטרקטיביות של טיסות מעבר, ועוד. הסכם זה הוא חלק מאזור התעופה האירופי, כלומר הוא חל במלואו בין המדינות החברות באיחוד האירופי וכן עם מדינות כמו נורבגיה, איסלנד ושווייץ. האיחוד חתם על הסכמים מלאים וחלקיים כאלו עם ארה"ב (רק ביציאה ממנה ולא בכניסה אליה), קנדה, טורקיה ועוד, ואיתר את ישראל כמועמדת להסדר שכזה, וכן את יפן, הונג קונג וסרביה. הסכם כזה מותנה באישור כל המדינות החברות באיחוד. בסקר שבוצע ב-2018 מספר מדינות באיחוד סרבו להרחבת ה-OSS למדינות נוספות.
- **תיירות נכנסת**: בשנים 2016-2019 **חלה עלייה של כ-60 אחוזים בכניסות המבקרים לישראל**. בשנת 2016 הגיעו 2.9 מיליון תיירים לישראל. ב-2017-2018 התווספו 700 אלף תיירים כל שנה ובשנת 2019 נרשם **שיא** של 4.55 מיליון תיירים.

ה. אתגרים

- להבדיל מהעליה הניכרת במספר התיירים הנכנסים, **מבחינת מספר הלינות חלה עליה מתונה**. ב-**2010** (לפני ההסכם) נרשמו 10 מיליון לינות תיירים במלונות בישראל ואילו ב-**2019** הגידול היה ל-12.1 מיליון לינות בלבד. בעוד שחל גידול מרשים בענף התעופה, האתגר של ענף התיירות הוא הארכת שהות התיירים המגיעים לארץ. יש לציין את יוקר המחיה בישראל בהשוואה לרמאללה, ירדן ואף לאירופה, כאחד ההסברים התורמים לתמונה זו.
- השמיים הפתוחים משרתים בעיקר את **התיירות היוצאת**. פעילות החברות הזרות בארץ הגדילה את מספר הישראלים הנוסעים לחו"ל דרך האוויר, מ-3.9 מיליון יציאות בשנת 2012 ל-7.8 מיליון יציאות בשנת 2018. בשנת 2019 מספר היציאות לחו"ל היה כ-9 מיליון (כפול ממספר הכניסות של תיירים לארץ - 4.5 מיליון).
- **השפעה על ענף המלונאות הישראלי**. התחרות העולמית על התייר הישראלי גברה. מספר התיירים הישראליים היוצאים מגבולות המדינה דרך האוויר גדל בכ-40 אחוזים ממספר התיירים הנכנסים אליה. משמעות הפרש זה היא הוצאות רבות של ישראלים בחו"ל יחסית להכנסות מתיירות פנים. הפרש זה בא על חשבון הוצאה במסחר ובכלכלה המקומיים. בשנת 2010 עמד הפרש על 205 מיליוני דולרים, ובשנת 2017 הפרש צמח ל-3 מיליארדי דולרים של הפסדי הכנסות מישראלים.

- **חברות התעופה הישראליות**, בדגש על אל-על, מתקשות להתחרות עם חברות תעופה זרות. עם השנים נתח השוק שלהן בנתב"ג ירד מ-50 אחוזים לפחות מ-30 אחוזים (אם כי כאמור, נפח השוק הכולל גדל). מספר חברות התעופה הזרות גדל, וב-2019 פעלו בנתב"ג כ-140 חברות תעופה. החברות הזרות היו הנהנות העיקריות מהגידול בתנועת הנוסעים, בדגש על איזי ג'ט, ריאנאייר ו-ויז אייר. משנת 2010 גדלו הכנסות חברות התעופה הישראליות מתיירות ב-6 אחוזים לעומת הוצאות ישראלים על טיסות בחברות זרות שגדלו ב-89 אחוזים. ב-2018 היה מדובר על הסטה של כשלושה מיליארד דולר מהכנסה בארץ ואובדן הכנסות ממיסוי.
 - **פוטנציאל לא ממומש בענף התיירות**. **ענף התיירות** הוא אחד מענפי המשק בעלי הפוטנציאל הכלכלי הגדול ביותר, שמשמש מנוע צמיחה במדינות רבות. **חלקה של התיירות בתמ"ג בישראל** נמוך משמעותית ממוצע מדינות ה-OECD (2.4 אחוזים מול 4.2 אחוזים בהתאמה לשנת 2018). **סך התקבולים** כתוצאה מתיירים נכנסים בישראל ב-2018 הוערך ב-4.7 מיליארד דולר. לתיירות בישראל יש פוטנציאל להפוך להיות 6-7 אחוזים מהתל"ג, דבר שיוביל להכנסות נוספות בשווי מיליארדי דולר ועוד עשרות אלפי מועסקים. כדי להפוך את התיירות לענף משמעותי, יש לפתור כמה **בעיות מבניות**. אחת מהן היא יוקר המחיה במדינת ישראל. בעיה נוספת היא המחסור בתחבורה ציבורית יעילה.
 - לענף התעופה ישנן השפעות רבות על עולם **התעסוקה**. ב-2018 חלקה הישיר של התיירות בתעסוקה בישראל עמד על 3.5 אחוזים. בתוספת חלקה העקיף בתעסוקה ההיקף גדל ל-6 אחוזים, שהם כ-230 אלף איש. לפי **תחשיבי משרד התיירות**, כל תוספת של 100 אלף תיירים בשנה מייצרת כ-4,000 מקומות עבודה חדשים והכנסה של 100 מיליון דולר למשק.
 - לטענת מבקרים רבים, **משרד התיירות מוזנח** ומקבל תקציבים נמוכים. בנוסף, התיירות נפגעת בשל אי-יציבות בטחונות הקשורה בישראל פנימה (אירועי טרור למיניהם) או עם שכניה (סבבי לחימה מול חמאס בעזה או חזבאללה בלבנון). כך שהשקעה בתחום יכולה לרדת לטמיון, כפי שהיה למשל בקיץ 2014 בעת מבצע צוק איתן, **שהביא לירידה** של מעל 30 אחוזים בתיירות הנכנסת. עליה משמעותית בתקציב השיווק בתקופת השר יריב לוי הוכיחה עצמה והביאה לעליה משמעותית בתיירות הנכנסת.
- 1. סיכום**
- הסכם שמיים פתוחים בין ישראל לאיחוד האירופי היה גם מטרה בפני עצמו וגם אמצעי שחולל מהפכה בענף התעופה הישראלי. מדיניות התעופה הישראלית עברה ממדיניות שמרנית ופרוטקציוניסטית לליברלית ותחרותית.
 - ההסכם מספק יתרונות הדדיים, הן לישראל והן לאיחוד האירופי. מבחינת היחסים **המדיניים**, הוא העמיק את **שיתוף הפעולה** בתחום התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי לרמה חדשה. מבחינת היחסים **הכלכליים**, הוא תרם להידוק קשרי הגומלין בתחומי התעופה, התיירות ושאר הענפים הנלווים. יתרון נוסף הוא הקירבה הגוברת בין ישראלים לאירופים מבחינת מפגש וקשרים בין אנשים (P2P) הן בישראל והן באירופה. גידול התיירות בשני הכיוונים הציג בפני האזרחים והאזרחיות האירופים פנים אחרות של המדינה, כאלו שלרוב הם אינם רואים בתקשורת.
 - **מבחינת ישראל** ניתן לייחס להסכם שמיים פתוחים **יתרונות רבים**: מחירי הטיסות ירדו באופן משמעותי, תדירות הטיסות ומספר היעדים גדלו (עד לפרוץ מגיפת הקורונה), נוספו מקומות עבודה רבים בענף התעופה ובתעשיות התומכות בו ומספר התיירים שהגיעו ארצה הגיע לשיא בשנת 2019.
 - היות וגידול בהיקפי התיירות היוצאת היה רב יותר מהגידול בתיירות הנכנסת, נגרם הפסד לענף תיירות הפנים. **יש בהסכם פוטנציאל לא ממומש לתיירות נכנסת**, אך מימוש פוטנציאל זה תלוי במידה רבה במצב בטחוני שקט לאורך זמן ובהורדת יוקר המחיה בישראל.