

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2025.33.4.179>
ISSN 1225-9705(print) ISSN 2466-1791(online)

국내·외 공항의 항공사 인센티브 제도 비교 연구

이준규*, 최유진**

A Comparative Analysis of Airline Incentive Schemes at Airport

Joon-kyu Lee*, Yu-Jin Choi**

ABSTRACT

Major global airports are implementing airline incentive schemes as a means of marketing and stimulating strategic routes. Major European airports offer varying incentives depending on flight distance, while airports in the Americas and Asia offer incentives to airlines launching new routes and arriving and departing during off-peak hours to encourage route diversification. Therefore, this study compares and analyzes airline incentive schemes implemented at major international airports, identifies their strengths and weaknesses and proposes policy implications that could be utilized to improve Incheon International Airport's incentive schemes..

Key Words : Airport Incentive Scheme(공항 인센티브 제도), Incheon International Airport(인천 국제공항), Airport Marketing(공항 마케팅), Airport Management(공항 경영), Strategy(전략)

1. 서 론

글로벌 주요 공항들은 공항마케팅 수단 및 항공사와의 협력을 위해 항공사 인센티브 제도를 적극적으로 도입하고 있다(Oum and Fu, 2008; Fu et al., 2011; Saraswati and Hanaoka, 2014). 공항 운영자가 제공하는 항공사 인센티브는 공항의 연결성과 경쟁력을 강화하기 위해 사용하는 마케팅 도구로 최근 주목을 받고 있다(Halpern and Graham, 2015, 2016; Halpern, 2018). 이와 함께, 공항의 전략적 개발 목표와 항공사 운항 스케줄 및 네트워크 계획 결정을 더욱 효과적으로 조율하는 수단으로 여객 수송량을 증가시키며 특히 저비용항공사의 공항 선택에 중요한 요소이

다(Warnock-Smith and Potter, 2005). 공항에서 제공하는 항공사 인센티브는 일반적으로 운항횟수 또는 취항 노선 증가를 위한 마케팅 지원금을 통해 항공사에게 공항 이용료 할인을 제공하는 형태로 제공된다(Fu and Yang, 2017). 항공사의 5가지 핵심 비용(연료비, 감가상각비, 인건비, 계약 정비비, 비행(flight) 관련 비용) 가운데 하나인 항공(aeronautical) 관련 비용은 총 비용의 6~7%를 차지하며, 착륙료, 주차료, 조명료, 소음료, 항행료, 그리고 영공통과료로 구성된다(Bae, 2022). 이는 공항 이용료가 항공사 운영비용의 상당부분을 차지하며, 신규 서비스 시작 시 재정적 위험 완화에도 기여하는 것을 알 수 있다. 또한 Lohmann et al.(2009)에 따르면 지역 정책 입안자의 관점에서 항공사 인센티브 제도는 항공에 의한 연결성이 지역의 발전과 성장에 중요한 역할을 하므로 합리적인 제도로 평가하였다.

우리나라의 경우, 인천공항은 허브 네트워크의 확장 및 공급석 확대를 위해 2013년부터 신규 노선 운항 및 신규 취항 항공사를 대상으로 인센티브 제도(예: 착륙

Received: 29. Oct. 2025, Revised: 25. Nov. 2025,
Accepted: 12. Dec. 2025

* 인천국제공항공사 공항산업기술연구원 정책연구팀 선임연구원

** 인천국제공항공사 공항산업기술연구원 정책연구팀 주임연구원

연락처 E-mail : cyj@airport.kr

연락처 주소 : 인천광역시 중구 제2터미널대로 444

료 할인, 마케팅 지원금 제공 등)를 도입하였으며, 제도의 실효성을 제고하기 위해 2년 주기로 항공사 인센티브 제도를 주기적으로 개선하고 있다. 아울러, 인천공항은 글로벌 항공사들과 유기적인 협력 관계를 강화하고, 인센티브 제도의 적극적인 참여를 유도하기 위해 매년 국제 항공 네트워크인 World Routes 회의에 참석하고 있다. 따라서 본 연구는 해외 주요 공항에서 시행 중인 항공사 인센티브 제도를 비교 분석하고, 장단점을 파악하여 향후 인천공항의 인센티브 제도 개선을 위한 기초자료를 제공하는데 목적이 있다.

II. 문헌 검토

과거 인센티브 제도는 항공서비스 유지와 지역 개발을 목표로 정부 차원에서 지원했으나, 최근에는 노선 개발과 공항 성장을 촉진하는 마케팅 수단으로 활용된다(Minato and Morimoto, 2011; Wittman, 2014; Ryerson, 2016; Spasojevic et al., 2019). 공항에서 제공하는 항공사 인센티브는 주로 미국과 유럽지역에 집중되어 시행 중이다(Sage, 2013; Halpern and Graham, 2016; Stephenson et al., 2018; Spasojevic et al., 2019). Malina et al.(2012)의 연구에서는 유럽지역 약 200개 공항의 약 30% 수준인 약 70개 공항에서 항공사 인센티브 제도가 시행되고 있다고 밝혔다. 또한 Allroggen et al.(2013)과 Halpern and Graham(2015)은 EU 내 인센티브 프로그램의 광범위한 사용을 입증하였다. Ryerson(2016)은 인센티브 프로그램을 운영하는 미국 내 70개 공항의 데이터를 최초로 구축하였고, 111개 공항에서 추가 정보를 수집했다. 대도시의 가장 붐비는 공항들이 신규 취항 서비스를 유치하고 유지하는데 가장 큰 성과를 보인 것을 파악하였다. Malina et al.(2012)은 유럽 200개 대형 공항의 항공사 인센티브 프로그램에 대해 분석하고, Fichert and Klopheus(2011)는 인센티브 프로그램을 분류하고, 각각의 장점과 단점을 설명하였다. Feng et al.,(2021)은 나리타공항이 항공사 유치를 통한 노선 네트워크 확대 및 경쟁력 강화를 위해 도입한 인센티브 프로그램의 정책적 필요성을 다루고 있다. 신규 노선 할인, 오전 출발 항공편 보너스 등 재정적 인센티브가 항공사 유치 및 공항 네트워크 확장에 미친 효과를 실증적으로 분석한 결과, 공항의 인센티브 정책이 실제로 취항 노선 및 운항 횟수 증가에 기여하였다. 이를 통해 나리타공항 근교 지역의 국제적 전략 거점으로

로서의 입지를 강화하는 데 중요한 역할을 한 것으로 나타났다.

Malina et al.(2012)은 유럽 주요 공항의 항공사 인센티브 제도의 도입 배경, 유형, 효과를 체계적으로 분석하였다. EU 내 200개 공항을 대상으로 항공사 인센티브 프로그램의 범주를 4가지(항공서비스 유형, 운항거리, 성장유형, 인센티브 제공방식)로 분류하고, 관련 법제도 등을 분석한 결과, 전체 공항의 약 30%는 인센티브를 적극 활용하고 있었다. 또한 노선의 수익성과 항공사 유치 결정에 실질적인 영향을 미치는 공항 운영의 전략적 요소로 작용한다.

III. 국내·외 공항 인센티브 제도 운영 사례

3.1 국내 공항 인센티브 사례

3.1.1 인천 공항

인천공항 항공 네트워크 강화, 여객 증대를 목적으로 인센티브 기준을 충족하는 항공사에게 인센티브를 지급하고 있으며, 인센티브 유형으로는 신규취항 항공사, 신규 노선, 심야운항 및 환승객 유치가 있다.

신규취항 항공사 인센티브는 2년간 착륙료 100% 지원, 신규 노선 인센티브는 2년간 착륙료를 차등 지원하고, 마케팅 비용으로 50,000USD를 지원한다. 심야운항 인센티브는 인천공항에서 지정한 시간대의 출도착 항공편에 대해 지급되며, 착륙료 최대 100%를 지원 받을 수 있다(Table 1).

환승객 유치 인센티브는 인천공항의 허브공항 입지 강화 및 환승객 유치 활성화를 목적으로 시행 중이며,

Table 1. Incheon Airport's new airlines, new routes, and late-night operation incentive scheme

구분	주요 내용	비고	
신규	항공사	착륙료 2년간 100% 지원	중복 적용 불가
	노선	착륙료 2년간 최대 100% 지원 [1년차] 100%, [2년차] 50%	
	공통	마케팅비용 5만 달러(USD) 한도 실비 지원	
심야 운항	심야시간(00:00~04:59) 출도착 항공편 최대 100% 지원 - 00:00~02:59 도착항공편(50%) / - 02:00~04:59 출발항공편(50%)		

Table 2. Incheon Airport transit airline incentive scheme

구분 (재개)	'19년~'20년 (코로나 이전 환승인센티브)
실적 기여형	1천만 원(기초금)×[(각 항공사별 환승 분담율 (%)×100)×전년비 환승률 증가량(%p)]
실적 증가형	해당 항공사별 환승객 운송실적 증가분(명) - 10,000원(환승여객공항 이용료)× 전년 대비 증가 한 환승객 수
공통	'24~'25년 환승 인센티브 - 현금 50%, 마케팅포인트 50%

Table 2와 같이 실적 증가형과 실적 기여형으로 구분 된다.

2.1.2 한국공항공사 운영 공항(국제선)

한국공항공사가 운영하는 6개 국제선 공항(제주, 김해, 청주, 대구, 무안, 양양)에서는 인센티브 제도를 Table 3과 같이 신규취항, 증편운항으로 구분하여 인센티브를 제공하고 있다.

신규취항은 2019년 1월 이후 신규운항 개시일까지 해당 항공사 해당 노선 정기편 운항실적이 없는 경우, 공항별 운항거리, 정기·부정기 등의 조건에 따라 차별화된 항공사 인센티브를 제공한다. 증편운항은 증편운항 개시일로부터 과거 2년의 시즌 중 해당 노선의 인가받은 정기편 최고 주간 운항편수보다 증편하는 경우, 공항별 인센티브 혜택 비율에 차이를 두고 있다.

2.2 해외 공항 인센티브 사례

ACI는 연간 여객 처리 실적을 기준으로 공항 규모를 구분한다. 연간 여객 수가 4,000만 명 이상인 경우 대형 공항으로, 2,500만 명 이상 4,000만 명 미만은 중대형 공항으로, 1,500만 명 이상 2,500만 명 미만은 중형 공항으로, 500만 명 이상 1,500만 명 미만은 중소형 공항으로, 500만 명 미만은 소형 공항으로 분류한다.

해외 공항 사례는 Table 4와 같이 ACI World Airport Traffic Report(2025)의 공항 규모 분류 기준과 공항의 항공사 인센티브 관련 정보를 공식적으로 공개하는 공항을 중심으로 조사하였다. 선정된 해외 공항은 중대형 공항에 일본 나리타, 유럽의 더블린·코펜하겐·마이애미가 포함되며, 중형 공항에 유럽의 브뤼셀과 미국 로스앤젤레스, 소형 공항에 미국 팜이 해당된다.

Table 3. Korea Airports corporation's airline incentive scheme

구분	대상노선	감면내용
신규 취항	제주	4,000km 미만 (정기편) - 2년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1년차 100%, 2년차 50%
	김해· 제주	4,000km 이상 (정기편) - 2년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1년차 100%, 2년차 100%
		5,000km 이상 (정기+ 부정기편) - (정기) 3년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1~2년차 100%, 3년차 100% - (부정기) 착륙료·정류료·조명료 50% 감면 * 주4편 이상 8주 연속 운항 시
	청주· 대구· 무안· 양양	5,000km 미만 (정기편) - 2년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1년차 100%, 2년차 100%
		5,000km 이상 (정기+ 부정기편) - (정기) 3년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1~2년차 100%, 3년차 100% - (부정기) 착륙료·정류료·조명료 50% 감면 * 주4편 이상 8주 연속 운항 시
	증편	김해· 제주
청주· 대구· 무안· 양양		정기편 - 2년간 착륙료·정류료·조명료 감면 * 1년차 100%, 2년차 50%

* 모든 공항 중복 적용 불가.

3.2.1 중대형 이상 공항

1) 더블린 공항

더블린공항은 ACI world passenger traffic에 따르면 2024년 국제선 여객처리 기준 3,443만 9,557명으로 중대형 공항에 속하며, 인센티브 제도를 공개하였다.

신규 노선 지원제도(New Route Support Scheme (RSS))를 통해 단거리 및 장거리 노선 신규 취항 여객 항공사를 대상으로 인센티브 제도를 시행하고 있다.

인센티브 제도를 통해 항공사들은 (i) 여객서비스 이용

Table 4. ACI passenger traffic and airport size-based incentive case studies

순위	공항명	2024년 기준		공항 규모	공식 자료
		국제선 여객수	전체 여객수		
1	두바이 (DXB)	92,331,506	92,331,506	대형	-
2	런던 히스로(LHR)	79,194,330	83,884,572		-
3	인천 (ICN)	70,669,246	71,212,515		○
4	창이 (SIN)	67,063,000	67,650,000		-
5	스키폴 (AMS)	66,825,240	66,828,759		-
6	샤를드골 (CDG)	64,469,356	70,290,260		-
7	이스탄불 (IST)	62,975,429	80,073,252		-
8	프랑크 푸르트 (FRA)	56,185,219	61,561,247		-
9	홍콩 (HKG)	52,949,047	53,002,010		-
10	하마드 (DOH)	52,714,976	52,722,106		-
11	더블린 (DUB)	34,439,557	34,615,120	중대형	○
12	나리타 (NRT)	32,065,988	39,753,579		○
13	코펜하겐 (CPH)	28,732,736	28,965,462		○
14	마이애미 (MIA)	25,164,335	55,926,566		○
15	브뤼셀 (BRU)	23,556,468	23,566,511	중형	○
16	LA (LAX)	23,277,861	76,588,028		○
17	김포 (GMP)	3,937,089	22,990,602		○
18	괌 안토니오 B. 월 팻 (GUM)	1,770,564	1,960,065	소형	○

Table 5. Dublin Airport short-haul incentive scheme

구분	연간운항	계절운항
1년차	첫 12개월 동안 100%	첫 12개월 동안 60%
2년차	이후 12개월 동안 75%	이후 12개월 동안 40%
3년차	이후 12개월 동안 50%	이후 12개월 동안 20%

료, (ii) 항공기 주기장 사용료, (iii) 탑승교 사용 사용료 및 (iv) 활주로 이동 사용료에 대한 할인을 받을 수 있다.

더블린 공항의 단거리 노선 인센티브는 3년 동안 지급되며 비율은 점차 감소된다(Table 5).

더블린공항은 장거리 운항 항공사들은 5년간 인센티브를 지급하고 있으며, 단거리 노선과 마찬가지로 지급 비율은 점차 감소하는 구조로 운영되고 있다 (Table 6).

2) 나리타 공항

나리타 공항은 2024년 국제선 여객 3,206만 5,988 명으로 비첨두시간대¹⁾ 운항편 및 신규 노선 운항 항공사에 대한 인센티브를 지급한다(Table 7).

신규 노선 인센티브는 최근 1년간 운항 실적이 없는

Table 6. Dublin Airport long-haul incentive scheme

구분	연간 및 계절노선 운항
1년차	첫 12개월 동안 100%
2년차	이후 12개월 동안 90%
3년차	이후 12개월 동안 75%
4년차	이후 12개월 동안 50%
5년차	이후 12개월 동안 25%

Table 7. Narita Airport incentive scheme

구분	내용(조건)			
	신규 노선	1년차 30%	2년차 20%	3년차 10%
비첨두 시간	Time zone	1년차	2년차	3년차
	A and E	50%	30%	20%
	B	30%	20%	10%

1) (A 6:00-8:59, B 9:00-10:59, C 11:00-14:59, D 15:00-19:59, E 20:00-21:59, F 22:00-23:59).

신규 노선 도착편 A, B, C, E, F 시간대에 해당하여야 하고, 인센티브 지원율은 1년차 30%, 2년차 20%, 3년차 10%이다.

비첨두시간대 인센티브는 나리타공항이 지정하는 도착시간대 A, B, E에 해당하여야 한다.

3) 코펜하겐 공항

코펜하겐 공항은 신규 노선 취항 항공사를 대상으로 인센티브를 지급하고 있다. 지급조건은 (i) 해당 노선 운항 개시 전 12개월 이내에 취항 실적이 없어야 하며, (ii) 인센티브 적용 기간에는 한 시즌에 최소 16편의 항공기 운항 실적이 있음을 명시하고 있다.

신규 취항노선 인센티브 제도는 단거리(터키를 포함한 유럽 내 모든 목적지) 및 장거리(터키를 제외한 유럽 외 모든 목적지)로 구분되며, 인센티브 지급기간은 거리에 따라 차등지급 된다(Tables 8, 9).

4) 마이애미 공항

마이애미 공항 신규취항 노선(도시 또는 공항)에 연중 정기 여객 서비스를 제공 중인 모든 항공사는 12개월 동안 착륙료 100% 감면 혜택을 받을 수 있으며, 동일 목적지내 보조 공항도 동일 조건으로 간주하여 인센티브를 지급하고 있다. 또한 12개월 연속 중앙 또는

Table 8. Copenhagen Airport short-haul incentive scheme

구분	여객세 (passenger charge)	출발세 (take-off charge)
1년차	90%	100%
2년차	50%	80%
3년차	25%	40%

Table 9. Copenhagen Airport long-haul incentive scheme

연차	여객세 (passenger charge)	출발세 (take-off charge)
1년차	90%	100%
2년차	70%	90%
3년차	50%	80%
4년차	30%	40%
5년차	20%	20%

Table 10. Miami Airport incentive scheme

구분	인센티브 지급 내용 및 조건	
신규 노선	12개월 동안 착륙료 100% 감면	
비첨두 시간	중앙 또는 남쪽터미널에 비첨두 시간대 12개월 연속 운항 시, 착륙료 감면	<ul style="list-style-type: none"> 중앙 터미널 <ul style="list-style-type: none"> - E 콩코스, 매일 04시~12시 중앙 터미널 <ul style="list-style-type: none"> - F 콩코스, 매일 04시~13시 30분 남쪽 터미널 <ul style="list-style-type: none"> - 매일 23시~04시, 09시~13시

남쪽 터미널에 비첨두 시간대 도착 항공사는 추가 공항시설 사용료 할인을 시행 중이다.

그리고 신규취항 노선 모든 항공사를 대상으로 마케팅 비용 50,000USD를 지급하고 있다(Table 10).

3.2.2 중형 공항

1) 브뤼셀 공항

브뤼셀공항에서 제공하는 여객항공사 인센티브 제도는 신규 노선 인센티브와 여객 증가 인센티브를 시행 중에 있으며, 신규 노선 인센티브 제도의 조건은 다음과 같다.

신규 노선 인센티브 제도는 운항을 시작하기 전 12개월간 해당 노선의 운항 실적이 없는 경우에 한정되어 신규 취항하는 여객 항공사에 적용된다. 또한 Table 11과 같이 장거리와 단거리에 따른 인센티브 및 인센티브 지급 기간에 따른 금액을 차별화 하여 시행 중이다.

여객 증가 인센티브 제도는 총 여객 증가를 계산하기 위해 출발 환승여객은 출발여객의 50%로 계산(환승

Table 11. Brussels Airport new route incentive scheme

구분	내용						
신규 노선	새로운 목적지	여객당 인센티브					
		출발여객			환승여객		
		1년차	2년차	3년차	1년차	2년차	3년차
	장거리	20€	15€	15€	10€	7.5€	7.5€
단거리	10€			5€			

Table 12. Brussels Airport passenger increase incentive scheme

구분	내용		
여객 증가	구분	여객당 인센티브(2022년~)	
		출발여객	환승여객
	장거리	15€	7.5€
	단거리	10€	5€

여객 1명=출발 여객 0.5명)하며 지급 내용은 Table 12와 같다.

2) LA 공항

LA 공항은 신규 직항, 우선시장 운항 항공사 및 운항재개 항공사를 대상으로 인센티브를 지급하고 있다.

신규 직항 및 우선시장 운항 항공사를 대상으로, 1년차에는 착륙료를 100%, 2년차에는 50% 감면 혜택을 제공하며, 최대 2년 동안 \$100,000USD의 마케팅 비용을 지원하고 있다(Table 13).

우선시장 운항 항공사에 대한 인센티브 지급 조건은 Fig. 1의 지역을 대상으로 (i) 현재 LA공항에서 운항되지 않는 항공사, (ii) 신규 운항서비스 시작 전 최소 24개월 동안 LA공항에서 운항하지 않은 항공사는 인센티브를 받을 수 있다.

기존 항공사가 국제선 운항을 재개하는 경우 LA 공항은 착륙료 25% 인하 및 1천만 달러 규모의 마케팅 비용을 선착순으로 제공 중이다(Table 14).

3.2.3 소형 공항

1) 괄 공항

괄공항은 신규 항공서비스 및 최소 주간 운항 항공사를 대상으로 인센티브를 제공하고 있다.

신규 항공서비스 인센티브는 (i) 최소 1년 운항되지

Table 13. New direct flights and priority market airline incentives at LA Airport

구분	연속 운항 (12개월 연속)	계절 운항 (최소 6개월 연속, 두 시즌 필요)
1년차	착륙료의 100%	신규 국제선 운항 시 착륙료의 50%
2년차	착륙료의 50%	
마케팅 비용	- 최대 50,000달러의 비매칭 마케팅/커뮤니케이션 - 2년 동안 최대 \$100,000 마케팅 비용 지원	



Fig. 1. L.A. Airport priority market route.

Table 14. Incentive scheme for incumbent airlines returning service at LA Airport

구분	기존 항공사의 국제선 운항재개
1년차	2019년 마지막 서비스 수준에 도달하기 위해 12개월 동안 착륙료의 25% 절감
마케팅 비용	1,000만 달러 프로그램 상한액은 선착순으로 분배, 최대 50,000달러의 비매칭 마케팅/커뮤니케이션

않거나 운항실적이 부족한 직항 노선에 최대 2년까지 적용, (ii) 연간 누적 운항 횟수가 7개월 미만인 운항되지 않거나 운항실적이 부족한 노선의 연중 또는 신규 계절 노선을 운항하는 항공사를 대상으로 지급되고 있다.

최소 주간 운항은 6시간미만 단거리-중거리 직항 항공편 및 6시간을 초과하는 장거리 직항 항공편을 대상으로 제공하고 있다(Table 15).

IV. 결론 및 시사점

유럽지역 주요 공항들은 항공기 운항 거리(장거리,

Table 15. Guam Airport incentive scheme

구분	인센티브 지급 내용 및 조건	
신규 노선	미운항 또는 운항이 부족한 직항 노선 취항 항공사에 최대 2년까지 지급	단거리-중거리 (6시간 미만) 및 장거리(6시간 이상) 항공편 경우,
신규 계절 노선	연간 누적 운항 횟수가 7개월 미만인 노선 적용	주 1회 이상 운항 하는 항공사에 인센티브 적용

단거리)에 따라 인센티브 기간과 지급 수준을 각기 다르게 하여 인센티브를 지급하고 있다. 미주 및 아시아 지역 공항들은 신규 노선 취항 항공사와 비첨두시간대 출도착 항공사를 대상으로 인센티브를 제공하여 공항 운영전략 효율성을 극대화하는 수단으로 활용하고 있다.

인천공항도 전세계 주요 공항들과 유사한 인센티브 제도를 운영 중에 있으나, 인천공항의 허브화 및 장거리 노선 활성화를 위해 다음과 같이 기존 인센티브 제도의 개선이 필요할 것으로 판단된다.

첫째, 운항 거리별 차별화된 인센티브 제도 도입을 통해 유럽과 미주지역 항공사의 참여를 활성화하여 장거리 노선 확장은 물론 환승객 증대를 도모할 필요가 있다.

둘째, 심야운항에 대한 출도착 시간대 확대 및 적극적인 홍보 활동을 통해 인천공항 주간시간대 슬롯 포화를 완화할 수 있는 유인책으로 활용할 필요가 있다.

셋째, 인센티브 지급 항공사를 대상으로 인천공항에 서의 공급력 증대, 운항 지속성 여부 등 인센티브 지급 효과의 유의미한 효과를 측정할 수 있는 체계를 수립하여 인센티브 지급 항공사에 대한 관리가 필요할 것으로 판단된다.

Acknowledgments

본 연구는 인천국제공항공사의 지원을 받아 수행된 연구입니다.

References

1. Fu, X., Homsombat, W., and Oum, T. H., "Airport - airline vertical relationships, their effects and regulatory policy implications," *Journal of Air Transport Management*, 17(6), 2011, pp.347-353.
2. Oum, T. H., and Fu, X., "Impacts of airports on airline competition: Focus on airport performance and airport-airline vertical relations," (No. 2008-17). OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Paper, September 2008, pp.5-37.
3. Saraswati, B., and Hanaoka, S., "Airport - airline cooperation under commercial revenue sharing agreements: A network approach," *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 70(C), 2014, pp.17-33.
4. Halpern, N., "The Routledge companion to air transport management-Airport business strategy," Routledge, 2018, pp.154-170.
5. Halpern, N., and Graham, A., "Airport route development: A survey of current practice," *Tourism Management*, 46, February 2015, pp.213-221.
6. Halpern, N., and Graham, A., "Factors affecting airport route development activity and performance," *Journal of Air Transport Management*, 56, Part B, September 2016, pp.69-78.
7. Warnock-Smith, D., and Andrew Potter., "An exploratory study into airport choice factors for European low-cost airlines," *Journal of Air Transport Management*, 11(6), November 2005, pp.388-392.
8. Fu, X., and Yang, H., "The economics of airport operations - chapter 5: Airport - airline arrangements: An interpretive review of industry practices and recent studies," Emerald publishing, 2017, pp.97-122.
9. Bae, I. S., Park, J. H., and Kim, H. J. (2022). "Evaluating the effects of a landing charge discount for large aircraft on congestion levels at Jeju International Airport," *Journal of the Korean Society for Aviation and Aeronautics*, 30(4), 199-206.
10. Lohmann, G., Albers, S., Koch, B., and Pavlovich, K., "From hub to tourist destination: An explorative study of Singapore and Dubai's aviation-based transformation," *Journal of Air Transport Management*, 15(5), September 2009, pp.205-211.
11. Minato, N., and Morimoto, R., "Dynamically interdependent business model for airline - airport coexistence," *Journal of Air Transport Management*, 64, Part B, September 2017, pp.161-172.
12. Ryerson, M. S., "Building air service sustainability: Analytical approach to doc-

- umenting air carrier incentive programs in airport sustainability plans,” *Transportation Research Record*, 2569(1), 2016, pp.1-15.
13. Wittman, M. D., “Public funding of airport incentives in the United States: The efficacy of the small community air service development grant program,” *Transport Policy*, 35, September 2014, pp.220-228.
 14. Spasojevic, B., Lohmann, G., and Scott, N., “Leadership and governance in air route development,” *Annals of Tourism Research*, 78, September 2019. 102746.
 15. Sage, “CHAPTER 2 The Marketing Environment,” 2013, pp.29-58. Available from: https://uk.sagepub.com/sites/default/files/upm-binaries/58888_blythe_pandp_chapter_2_the_marketing_environment.pdf
 16. Stephenson, C., Lohmann, G., and Spasojevic, B., “Stakeholder engagement in the development of international air services: A case study on Adelaide Airport,” *Journal of Air Transport Management*, 71, August 2018, pp.45-54.
 17. Malina, R., Albers, S., and Kroll, N., “Airport incentive programmes: A European perspective,” *Transport Reviews*, 32(4), 2012, pp. 435-453.
 18. Allroggen, F., Malina, R., and Lenz, A. K., “Which factors impact on the presence of incentives for route and traffic development? Econometric evidence from European airports,” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 60, December 2013, pp.49-61.
 19. Fichert, F., and Klophaus, R., “Incentive schemes on airport charges: Theoretical analysis and empirical evidence from German airports,” *Research in Transportation Business & Management*, 1(1), August 2011, pp.71-79.
 20. Feng, J., Wu, C. L., and Zhu, J., “Exploring the effect of airport incentive programs: the practice of Narita International Airport,” *Transportation Planning and Technology*, 44(7), 2021, pp.785-806.
 21. Incheon Airport, “Passenger Airlines Incentive Scheme,” 2025, Available from: <https://share.google/6emGjT1p055LH8Ygd>
 22. Korea Airports Corporation, “2025 Airline Incentive Scheme,” 2025, Available from: https://www.airport.co.kr/www/cms/frBoardCon/boardView.do?pageNo=2&pagePerCnt=15&MENU_ID=1100&CONTENTS_NO=&SITE_NO=2&BOARD_SEQ=1&BBS_SEQ=3554384&PWD=&SEARCH_FLD=&SEARCH=2025%25EB%2585%2584
 23. Brussels Airport, “Incentive Program,” 2022, Available from: <https://www.brusselsairport.be/en/aviation-development/fly-to-brussels-airport/incentive-program>
 24. Dublin Airport, “Airport Charges & Incentives,” 2025, Available from: <https://www.dublinairport.com/b2b/airline-support/route-development-overview/airline-charges-and-incentives/incentives>
 25. Copenhagen Airport, “Charges regulations applying to Copenhagen Airport,” 2025, Available from: <https://www.cph.dk/en/cph-business/aviation/charges-and-slot/charges-regulations-for-copenhagen-airport>
 26. LA international airport, “2025-2027 Airline Service Incentive Program,” 2025, Available from: <https://www.lawa.org/sites/lawa/files/2025-07/2025%20-%202027%20LAX%20Air%20Service%20Incentive%20Program%20Overview%20Brochure.pdf>
 27. Miami International Airport, “AIR SERVICE INCENTIVE PROGRAM,” 2015, Available from: <https://www.miami-airport.com/library/pdfdoc/MIA%20ASIP5.pdf>
 28. Guam International Airport homepage, Air Service Development Incentive Program (ASDIP), 2024, Available from: <https://www.guamairport.com/corporate/information-for-air-carriers/air-service-development-incentive-program-asdip>