

AIGC检测 · 简洁报告单

NO:CNKIAIGC2026SJ_20260557052394

检测时间:2026-05-06 23:12:35

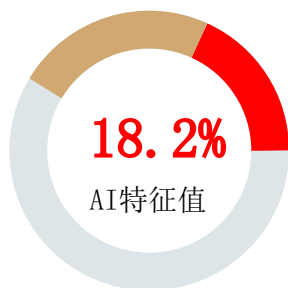
篇名: aaa

作者: aaa

单位:

文件名:

全文检测结果



AI特征值: 18.2%
AI特征字符数: 3128
总字符数: 17190

- AI特征显著 (计入AI特征字符数)
- AI特征疑似 (未计入AI特征字符数)
- 未标识部分

AIGC片段分布图

前部20%

AI特征值: 3.6%

AI特征字符数: 625

中部60%

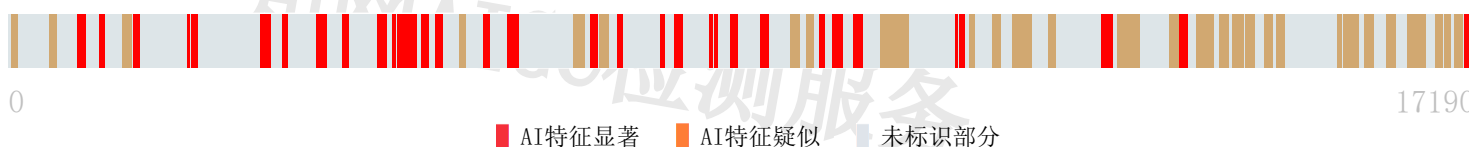
AI特征值: 10.9%

AI特征字符数: 1876

后部20%

AI特征值: 3.6%

AI特征字符数: 625



分段检测结果

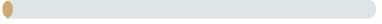

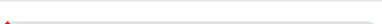




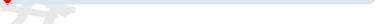
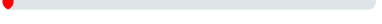
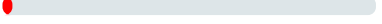




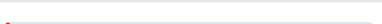



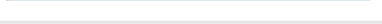




序号	AI特征值	AI特征字符数/章节(部分)字符数	章节(部分)名称
1	18.200000 00000003 %	3128 / 17190	论文全文

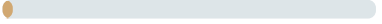



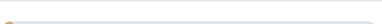




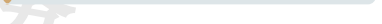
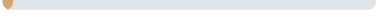
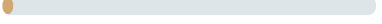








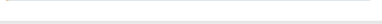
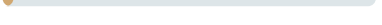
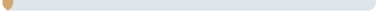
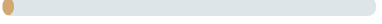
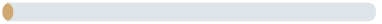







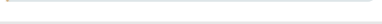

1. 论文全文

AI特征值: 18.200000000000
003% AI特征字符数 / 章节(部分)字符数: 3128 / 17190

片段指标列表

序号	片段名称	字符数	
1	片段1	92	0.5%

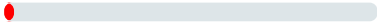
2	片段2	105		0.6%
3	片段3	106		0.6%
4	片段4	81		0.5%
5	片段5	117		0.7%
6	片段6	92		0.5%
7	片段7	36		0.2%
8	片段8	85		0.5%
9	片段9	138		0.8%
10	片段10	79		0.5%
11	片段11	140		0.8%
12	片段12	89		0.5%
13	片段13	128		0.7%
14	片段14	50		0.3%
15	片段15	58		0.3%
16	片段16	51		0.3%
17	片段17	126		0.7%
18	片段18	94		0.5%
19	片段19	100		0.6%
20	片段20	91		0.5%
21	片段21	81		0.5%
22	片段22	140		0.8%
23	片段23	140		0.8%
24	片段24	83		0.5%
25	片段25	17		0.1%
26	片段26	122		0.7%
27	片段27	80		0.5%
28	片段28	65		0.4%
29	片段29	51		0.3%
30	片段30	57		0.3%
31	片段31	54		0.3%
32	片段32	51		0.3%
33	片段33	103		0.6%
34	片段34	104		0.6%
35	片段35	119		0.7%

36	片段36	101		0.6%
37	片段37	81		0.5%
38	片段38	131		0.8%
39	片段39	126		0.7%
40	片段40	236		1.4%
41	片段41	109		0.6%
42	片段42	42		0.2%
43	片段43	80		0.5%
44	片段44	80		0.5%
45	片段45	114		0.7%
46	片段46	120		0.7%
47	片段47	110		0.6%
48	片段48	89		0.5%
49	片段49	145		0.8%
50	片段50	145		0.8%
51	片段51	125		0.7%
52	片段52	116		0.7%
53	片段53	116		0.7%
54	片段54	72		0.4%
55	片段55	144		0.8%
56	片段56	121		0.7%
57	片段57	147		0.9%
58	片段58	122		0.7%
59	片段59	114		0.7%
60	片段60	103		0.6%
61	片段61	57		0.3%
62	片段62	195		1.1%
63	片段63	116		0.7%
64	片段64	122		0.7%
65	片段65	87		0.5%
66	片段66	140		0.8%
67	片段67	105		0.6%
68	片段68	91		0.5%
69	片段69	116		0.7%


片段详情

NO. 1	片段1	字符数：92	AI特征：疑似	<div></div>	0.5%
<p>摘要：网约车服务电气化是网约车行业可持续发展的可行选择。为了加速电动网约车在欠发达城市的普及，本研究建立有序logit模型，分析漳州市专职司机群体和潜在用户群体对电动网约车的接受程度。</p>					
NO. 2	片段2	字符数：105	AI特征：疑似	<div></div>	0.6%
<p>在全球气候持续变暖的严峻形势下，二氧化碳过量排放已演变为急需攻克的全局性难题。城市交通领域作为碳排放的主要源头之一，正承受着前所未有的减排压力。近年来，随着我国汽车保有量呈爆发式增长，城市交通能源消耗持续攀升。</p>					
NO. 3	片段3	字符数：106	AI特征：显著	<div></div>	0.6%
<p>当前，非发达城市电动网约车的普及进程显著滞后于发达地区，与发达城市相比，非发达城市在经济水平、司机群体属性、基础设施以及社会环境等多方面与发达城市存在显著差异，导致司机和潜在用户群体的行为模式与从业决策机制不同。</p>					
NO. 4	片段4	字符数：81	AI特征：显著	<div></div>	0.5%
<p>基于此，本研究将重点聚焦于非发达城市，深入探究司机群体与潜在用户（考取了网约车营运证件，但尚未开展正式运营的群体）对电动网约车的接纳度差异，以及潜在用户从业决策。</p>					
NO. 5	片段5	字符数：117	AI特征：疑似	<div></div>	0.7%
<p>电动网约车作为一种新兴的绿色出行方式，已经引发了学者们的关注。本部分将围绕消费者采纳电动车的影响因素、电动网约车接纳度以及潜在司机从业决策的影响因素分析，为后续深入探究非发达城市司机群体对电动网约车的接纳及从业决策的驱动因素奠定基础。</p>					
NO. 6	片段6	字符数：92	AI特征：显著	<div></div>	0.5%
<p>研究消费者采纳电动车的影响因素可以加速电动车的普及，支持相关政策的制定和促进行业的可持续发展。Sang 和 Bekhet 通过问卷调查，分析马来西亚消费者采纳电动车的关键影响因素。</p>					
NO. 7	片段7	字符数：36	AI特征：显著	<div></div>	0.2%
<p>研究电动网约车接纳度是推动城市共享交通低碳转型、优化行业政策的关键基础。</p>					
NO. 8	片段8	字符数：85	AI特征：显著	<div></div>	0.5%
<p>针对司机对电动网约车的接纳度而言，Du 等人运用有序 logit 模型分析发现，燃油成本是影响司机转向电动车意愿的关键因素，而充电时间长则是当前电动网约车司机的主要顾虑。</p>					
NO. 9	片段9	字符数：138	AI特征：显著	<div></div>	0.8%


针对乘客对电动网约车的接纳度而言，Bhaduri 和 Goswami基于印度加尔各答 418 个家庭调查数据，采用 SEM - MIMIC 和有序 Probit 模型的研究发现，感知有用性和乘车态度是驱动潜在用户使用网约车服务的主要因素，而社会规范对网约车接纳度存在负面影响。

NO. 10 片段10 字符数：79 AI特征：显著  0.5%


Henao 和 Marshall 采用ethnographic 方法对丹佛地区网约车司机的收入研究表明，大多数司机在扣除各项费用后，净收入低于州最低工资水平。

NO. 11 片段11 字符数：140 AI特征：显著  0.8%

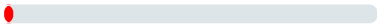
尽管现有研究在消费者采纳电动车的影响因素、电动网约车接纳度及潜在用户从业网约车的影响因素等方面取得了一定成果，但这些研究主要集中在相关政策支持和基础设施较为完善的发达城市，而在非发达城市，由于充电设施不足、司机经济能力有限等原因，电动网约车的接纳度影响因素可能与发达城市截然不同。

NO. 12 片段12 字符数：89 AI特征：显著  0.5%

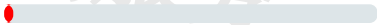
漳州市位于福建省南部，截至 2023 年末，常住人口达 506.3 万人，其中城镇常住人口为 325.0 万人。当年，漳州市地区生产总值（GDP）为 5728.43 亿元人民币。

NO. 13 片段13 字符数：128 AI特征：显著  0.7%

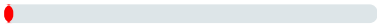
为深入探究非发达城市背景下司机和潜在用户对电动网约车的接纳度，以及潜在用户从业决策，因变量接纳度采用五级指标衡量（非常接受 = 5，比较接受 = 4，一般 = 3，比较拒绝 = 2，非常拒绝 = 1）；从业决策则通过二级指标表示（是 = 1，否 = 0）。

NO. 14 片段14 字符数：50 AI特征：显著  0.3%

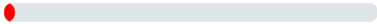
（2）被调查者对政府电动网约车补贴政策、充电基础设施建设以及电动网约车在促进环保出行方面作用的态度。

NO. 15 片段15 字符数：58 AI特征：显著  0.3%

（3）被调查者对电动网约车性能和功能属性的态度。其中，电动网约车性能变量包括续航里程、充电效率和时长、驾驶的操作感等

NO. 16 片段16 字符数：51 AI特征：显著  0.3%


（4）被调查者对燃油价格波动、平台抽成规则以及当地法规的感受，并咨询其对电动网约车的接纳度和从业意愿。

NO. 17 片段17 字符数：126 AI特征：显著  0.7%

问卷调查于2024年11月13日至12月1日开展，调查对象为福建省漳州市内的网约车司机、出租车司机以及潜在的网约车司机群体。通过与福建省交通局等相关单位合作，在政务服务窗口和网约车考试大厅等公共场所发放问卷，包括网约车和出租车司机以及潜在的网约车司机。

NO. 18	片段18	字符数：94	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.5%
为实现线上线下问卷有效融合，线上线下问卷内容保持高度一致，从个人信息收集、政策与基础设施认知、车辆性能与功能评价到市场因素与个人意愿等方面，设置相同的问题及选项，保证数据的可比性和统一性。					
NO. 19	片段19	字符数：100	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.6%
为了确保问卷填写过程的规范性和数据的准确性，在正式调查前对调查员进行了，帮助他们更好地向被调查者解释问卷中的问题和术语。同时，为了优化问卷内容并估算填写时间，团队先邀请了15名司机志愿者进行了预测试。					
NO. 20	片段20	字符数：91	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.5%
通过对有效样本的基本属性进行统计分析后，结果如表1所示。从性别维度来看，受访司机中男性占比高达 76.39%，女性仅占 23.61%，在网约车和出租车司机群体里男性同样占据主导地位。					
NO. 21	片段21	字符数：81	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.5%
受访司机群体的教育水平普遍偏低，35.42% 的司机拥有大专学历，32.18% 为高中学历，本科学历的司机占 21.30%，硕士及以上学历的司机仅占 2.31%。					
NO. 22	片段22	字符数：140	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.8%
在对新能源汽车在推动环保出行中的重要性看法上，司机群体中有 12.73% 的人表示“强烈反对”，这一比例显著高于潜在用户群体（1.01%）。这表明部分司机对新能源汽车的环保优势持有疑虑，很可能是由于非发达城市环保宣讲覆盖不足，导致司机对新能源汽车的环保原理、实际效果缺乏深入了解					
NO. 23	片段23	字符数：140	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.8%
本研究因变量是司机和潜在用户对电动网约车的接纳度，属有序分类变量。有序 logit 模型能处理因变量的有序性，基于累积概率估计，通过 logit 变换准确分析自变量对不同接纳程度的影响；同时，通过最大似然估计法确定参数，有效控制因样本多样性和复杂性产生的随机误差，使结果稳定可靠。					
NO. 24	片段24	字符数：83	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.5%
式中，X为自变量集合；Y为因变量集合；为第j个等级的截距，j=1,2,⋯,J；为第k个自变量的回归系数；为第k个自变量，k= 1,2,⋯,K;为累计概率，且。					
NO. 25	片段25	字符数：17	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.1%
有序Logit 模型的概率模型为：					
NO. 26	片段26	字符数：122	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.7%


为了进一步探索非发达城市司机从业意愿，设置了是否两种情形二项 logit 模型具有高度适用性。该模型通过 logit 变换将自变量与事件发生概率相连，有效避免普通线性回归处理此类变量时预测值超出合理范围的问题，确保结果在 0 - 1 概率区间。

NO. 27 片段27 字符数：80 AI特征：显著  0.5%


对自变量进行标定能够确保模型的准确性和解释性，自变量标定通过对变量进行标准化或中心化处理，有助于消除不同量纲和尺度差异带来的影响，使模型估计结果更加稳健和可比。

NO. 28 片段28 字符数：65 AI特征：显著  0.4%


月均纯收入 ≤2500元=1、2501~5000元=2、5001~7500元=3、7500~10000元=4、>10000元=5

NO. 29 片段29 字符数：51 AI特征：显著  0.3%


电动汽车发展对城市公共交通系统的态度 强烈反对=1、比较反对=2、中立=3、比较同意=4、非常同意=5

NO. 30 片段30 字符数：57 AI特征：显著  0.3%

对所在地区网约车配套设施（充电桩、维修点）的评价 非常不完善=1、不完善=2、一般=3、比较完善=4、非常完善=5

NO. 31 片段31 字符数：54 AI特征：显著  0.3%


担心电动汽车的辐射对健康的潜在影响 非常担心=1、比较担心=2、偶尔会担心=3、很少担心=4、完全不担心=5

NO. 32 片段32 字符数：51 AI特征：显著  0.3%


认为所在的网约车平台抽点规则是否合理 非常不合理=1、不合理=2、一般=3、比较合理=4、非常合理=5

NO. 33 片段33 字符数：103 AI特征：显著  0.6%

对非发达城市正式司机群体和潜在用户群体对电动网约车接纳影响因素的有序logit模型结果分别如表3和表4所示。针对模型的适用性检验结果，平行线检验的显著性均为1.000（大于0.05），证明了模型的有效性。

NO. 34 片段34 字符数：104 AI特征：显著  0.6%

针对正式司机群体对电动网约车接纳影响因素的结果，在环保意识维度，司机对新能源汽车在推广环保出行的重要性的认可度对司机接纳电动网约车展现出显著的正向影响（估算值 0.575，显著性 0.000， $p<0.01$ ）。

NO. 35 片段35 字符数：119 AI特征：疑似  0.7%

司机对电动网约车自动驾驶等智能化功能的满意度越高，对电动车网约车的接纳意愿越强。这主要是因为，智能化功能常常被视为现代电动汽车技术先进的体现，正如Song 等（2023）表明，L2 级自动驾驶在高速公路场景下平均减少司机操作频率 34%。

NO. 36	片段36	字符数：101	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.6%
健康担忧方面，不担心电动汽车辐射对健康潜在影响的司机，更倾向于接纳电动网约车（估算值 0.358，显著性 0.001， $p<0.01$ ）。反过来讲，担心电动汽车辐射对健康潜在影响的司机更不易接纳电动网约车。					
NO. 37	片段37	字符数：81	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.5%
然而，令人意外的是，认为所在网约车平台抽点规则合理的司机，对电动网约车的接纳度却呈现显著的负向影响（估算值 -0.259，显著性 0.033， $p < 0.05$ ）。					
NO. 38	片段38	字符数：131	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.8%
在政策与司机特征层面，认为网约车两证获取难易程度容易的司机，更倾向于接纳电动网约车（估算值 0.281，显著性 0.009， $p<0.01$ ），这为非发达城市政府提供了政策启示，即简化行政手续、降低准入门槛，能够促进司机进入电动网约车行业，从而提升市场的整体接纳度。					
NO. 39	片段39	字符数：126	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.7%
从司机身份来看，专职网约车司机（估算值 1.162，显著性 0.031， $p < 0.05$ ）和兼职网约车司机（估算值 1.853，显著性 0.001， $p<0.01$ ）相较于出租车司机（基准组），对电动网约车的接纳度均显著更高，且兼职司机的接纳倾向更为突出。					
NO. 40	片段40	字符数：236	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	1.4%
在补贴政策方面，希望政府提供运营补贴的司机，相较于充电补贴，更倾向于接纳电动网约车（估算值 0.793，显著性 0.011， $p<0.05$ ）。这是由于，充电补贴的效用受限于非发达城市充电设施覆盖率不足等原因，而运营补贴能够直接降低司机的运营成本，有效补偿电动网约车较高的初期投资和可能较低的收益预期，增强司机对其长期经济效益的信心，在非发达城市，这一政策的吸引力尤为显著，与 Liu 等人（2022）研究中指出的运营补贴对提升司机采纳意愿的效应强度高于非货币激励的结论一致。					
NO. 41	片段41	字符数：109	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.6%
有从业电动网约车打算的司机，对电动网约车的接纳度显著更高（估算值 0.518，显著性 0.086， $p < 0.1$ ）。暗示了在权衡电动网约车的各种效益和挑战后打算从业电动网约车行业的司机，会从心理上更积极地接纳这项事物。					
NO. 42	片段42	字符数：42	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.2%
对非发达城市潜在司机群体对电动网约车接纳影响因素的有序logit模型结果如表4所示。					
NO. 43	片段43	字符数：80	AI特征：显著	<div><div></div></div>	0.5%
在环保意识层面，司机对新能源汽车在推广环保出行的重要性的认可度，以及对共享电动单车在城市中普及的支持，这两个变量对潜在司机群体接纳电动网约车展现出显著的正效应。					
NO. 44	片段44	字符数：80	AI特征：疑似	<div><div></div></div>	0.5%

续航里程和驾驶操作感也是影响潜在用户接纳度的重要因素。电动网约车续航里程满意度高对接纳度具有显著正向影响（估算值 0.511，显著性 0.085， $p<0.1$ ）。

NO. 45

片段45

字符数：114

AI特征：疑似

0.7%

在经济和市场因素方面，认为所在网约车平台抽点规则合理的潜在司机更倾向于接纳电动网约车（估算值 0.494，显著性 0.018， $p<0.05$ ）。在非发达城市，司机收入水平相对较低，平台抽成比例直接影响潜在司机对电动网约车的接纳度。

NO. 46

片段46

字符数：120

AI特征：疑似

0.7%

对未来自动驾驶技术普及后网约车行业发展前景持乐观态度的潜在司机，其对电动网约车的接纳度显著提高（估算值 0.471，显著性 0.035， $p<0.05$ ）。自动驾驶技术有望有效提升网约车司机的工作效率，会在一定程度上刺激潜在司机接纳电动网约车。

NO. 47

片段47

字符数：110

AI特征：疑似

0.6%

从人口统计学特征来看，性别和年龄对电动网约车接纳度存在显著影响。男性潜在用户相较于女性群体，对电动网约车的接纳度更低（估算值 - 1.286，显著性 0.003， $p<0.01$ ），反映出性别在电动网约车接受度上的较大差异。

NO. 48

片段48

字符数：89

AI特征：疑似

0.5%

此外，驾龄在7-9年的潜在司机对电动网约车的接纳度更高。当前驾驶电动车或混合动力车的潜在司机对电动网约车的接纳度较低，可能因为现有车主已有的用车体验在一定程度上影响了其接纳意愿。

NO. 49

片段49

字符数：145

AI特征：显著

0.8%

通过对潜在司机样本的数据分析，如表5所示，仅有 1.51% 和 1.01% 的潜在用户对电动网约车接纳度处于较低水平，分别表示非常拒绝和比较拒绝；29.29% 的潜在用户持中立态度，接纳度一般；而 39.39% 和 28.79% 的潜在用户对电动网约车持接纳态度，分别为比较接受和非常接受。

NO. 50

片段50

字符数：145

AI特征：疑似

0.8%

在表示非常拒绝和比较拒绝的潜在用户群体中，从业决策均为 0%；比较接受和非常接受的潜在用户，其从业决策显著提升。其中，在比较接受的潜在用户中，有 28.21% 选择从业电动网约车；在非常接受的潜在用户里，尽管有 52.63% 的司机选择不从业，但仍有 47.37% 的司机表现出加入的意愿。

NO. 51

片段51

字符数：125

AI特征：疑似

0.7%

在基于上述发分析上，采用二元logit模型对非发达城市潜在用户对是否从业于电动网约车的影响因素模型结果如表6所示。所有自变量均以0.05的引入概率和0.1的剔除概率进行筛选，分类标准值为0.5，最大迭代次数为20，表中列出了自变量及其显著性检验结果。

NO. 52


片段52

字符数：116

AI特征：疑似

0.7%


对电动网约车接纳度高的潜在用户，在从业决策上展现出极为显著的提升态势（估算值 1.219，显著性为 0.001， $p<0.01$ ）。较高的接纳度深刻反映出潜在司机对电动网约车多方面优势的高度认同，会在一定程度上促进其加入电动网约车行业。

NO. 53 片段53 字符数：116 AI特征：显著  0.7%


性别对潜在用户从业决策产生了不可忽视的显著影响，其中女性潜在用户明显更不愿意加入电动网约车市场（估算值 -2.549，显著性为 0.017， $p<0.05$ ），这也印证了前面调查发现网约车市场上女司机比例较少（23.61%）的客观现实。

NO. 54 片段54 字符数：72 AI特征：疑似  0.4%


驾龄对潜在用户从业决策呈现出显著的负向作用。具体而言，驾龄为4-6年以及7-9年的潜在司机，相较于驾龄为0-3年的新手司机，明显更不倾向于从业。

NO. 55 片段55 字符数：144 AI特征：疑似  0.8%


当前不驾驶电动车（包括油电混合）的潜在司机，相比驾驶电动车的潜在用户，更不倾向于加入电动网约车市场（估算值 -0.953，显著性为 0.045， $p<0.05$ ）。这主要是因为当前驾驶燃油车的潜在用户对电动网约车的使用普遍较为陌生，同时他们可能对电动网约车的长期经济效益和充电等实际问题存在担忧。

NO. 56 片段56 字符数：121 AI特征：疑似  0.7%


年龄在26-35岁之间的潜在用户，相比 18-25 岁的潜在用户群体，更倾向于加入电动网约车市场（估算值 2.703，显著性为 0.084， $p<0.1$ ）。这一年龄段的司机正处于职业发展的关键中期，对稳定的收入和长期的经济效益有着更为迫切的需求。

NO. 57 片段57 字符数：147 AI特征：疑似  0.9%


受教育程度为本科的潜在用户，相比受教育程度较低（初中及以下）的潜在用户，更不倾向于从业电动网约车（估算值 -1.423，显著性为 0.060， $p<0.1$ ）。在非发达城市，本科学历的司机数量相对较少，受社会期望压力，本科潜在用户往往更倾向于追求社会认可度较高的体面职业，从而会降低他们的从业意愿。

NO. 58 片段58 字符数：122 AI特征：疑似  0.7%

政府提供的回收补贴政策，相较于运营补贴政策，显著提高了潜在用户从业电动网约车的意愿（估算值 2.018，显著性为 0.036， $p<0.05$ ）。回收补贴政策通过对旧燃油车的回收给予切实的经济补偿，有效减轻了司机在转换到电动网约车时面临的资金压力。

NO. 59 片段59 字符数：114 AI特征：疑似  0.7%

对自动驾驶技术普及后网约车行业发展持乐观态度的潜在用户，从业电动网约车市场的意愿显著提高（估算值 0.865，显著性为 0.004， $p<0.01$ ）。自动驾驶技术能够极大地辅助减轻司机的操作压力和职业疲劳感，提升工作效率和安全性。

NO. 60 片段60 字符数：103 AI特征：疑似  0.6%

性别与驾龄的交互分析呈现出引人深思的结果，性别为女性且驾龄7-9年的潜在用户，相较于性别为男性且驾龄为0-3年的潜在用户，从业电动网约车的概率更大（估算值 6.283，显著性为 0.001, $p<0.01$ ）。

NO. 61 片段61 字符数：57 AI特征：疑似 0.3%

为了提高司机群体对电动网约车接纳度和潜在用户从事电动网约车行业，加速该行业在欠发达城市的普及，本文提出如下的建议：

NO. 62 片段62 字符数：195 AI特征：疑似 1.1%

针对非发达城市司机对运营成本和转型资金压力的担忧，政府除提供回收补贴外，还应构建多元化补贴体系。一方面，设立“绿色里程补贴”，根据司机使用电动网约车的实际运营里程给予补贴，鼓励司机更多地投入电动网约车运营，以增强其长期经济效益；另一方面，推出“新手司机扶持计划”，为新从业电动网约车的司机提供首年运营费用减免或低息贷款，帮助他们顺利度过业务起步阶段，降低进入门槛，吸引更多潜在用户从业。

NO. 63 片段63 字符数：116 AI特征：疑似 0.7%

鉴于非发达城市充电基础设施薄弱以及司机对续航里程和充电便利性的顾虑，政府联合企业打造智能充电服务网络平台。该平台整合城市内各类充电设施资源，利用大数据和人工智能技术，为司机提供实时的充电桩位置查询、预约充电、智能导航至充电桩等服务。

NO. 64 片段64 字符数：122 AI特征：疑似 0.7%

鉴于环保意识对司机和潜在用户接纳电动网约车的显著正向影响，政府和相关部门应牵头开展大规模的环保宣传活动。制作一系列关于新能源汽车环保优势、电动网约车对城市可持续发展贡献的科普视频、宣传手册，在社交媒体、公共交通枢纽、社区活动中心等场所广泛传播。

NO. 65 片段65 字符数：87 AI特征：疑似 0.5%

本研究运用有序 logit 模型对非发达城市司机群体和潜在用户群体对电动网约车的接纳，在此基础上，利用二元logit模型解析潜在用户群体是否意愿从事网约车行业，具体结论如下：

NO. 66 片段66 字符数：140 AI特征：疑似 0.8%

（1）不同性别、年龄、驾龄和的用户群体对电动网约车的接纳存在显著差异。在正式司机群体方面，环保意识无疑是影响其接纳电动网约车的核心要素。司机对新能源汽车环保重要性的高度认可，对共享电动单车普及的支持，以及对电动汽车在公共交通中积极作用的认可，均显著提升了其对电动网约车的接纳程度。

NO. 67 片段67 字符数：105 AI特征：疑似 0.6%

（2）男性潜在用户、36 - 45岁年龄段以及当前驾驶的是电动车的潜在用户，在接纳电动网约车时面临更多障碍。经济层面，认为平台抽点规则合理提高了潜在用户接纳度，而觉得燃油价格变动对网约车业务没影响降低了接纳度。

NO. 68 片段68 字符数：91 AI特征：疑似 0.5%

(3) 对于潜在用户群体，受教育程度、政府回收补贴政策、对自动驾驶技术普及后网约车行业发展持乐观态度是影响潜在用户决策的关键因素。26 - 35 岁的潜在用户，更倾向于从业电动网约车。

NO. 69 片段69 字符数：116 AI特征：疑似 0.7%

未来的工作研究可开展多时点的纵向追踪研究，观察非发达城市电动网约车接纳度和从业决策的演变轨迹，以及政策干预的长期效果；进一步考察不同非发达城市之间的区域差异，比较不同经济发展水平、城镇化程度和交通基础设施条件下的电动网约车发展模式。

NO. 70 片段70 字符数：67 AI特征：显著 0.4%

Conflicts of Interest: The authors declare no conflict of interest.

说明：

- 1、支持中、英文内容检测；
- 2、AI特征值=AI特征字符数/总字符数；
- 3、红色代表AI特征显著部分，计入AI特征字符数；
- 4、棕色代表AI特征疑似部分，未计入AI特征字符数；
- 5、检测结果仅供参考，最终判定是否存在学术不端行为时，需结合人工复核、机构审查以及具体学术政策的综合应用进行审慎判断。



关注微信公众号

知网AIGC检测服务