

AI 为啥要收费？ 值得买吗、免费服务会“缩水”吗？

专家解读

最近，AI 付费上了热搜，原因是一直免费使用的一些功能，即将收费了。进入5月，多个AI助手发布了付费信息，这一举动被业内解读为：国产大模型从“免费烧钱”向“价值变现”转型的标志性节点。

付费会员到底卖的是什么？AI助手为啥要收费？对于普通人来说，付费功能值不值得买？付费是否意味着免费服务会“缩水”？一起来关注。



付费会员到底卖的是什么？

近日，多款AI助手宣布要收费之后，总台记者进行了调查。记者发现，实际上，AI大模型的基础聊天、翻译等常用功能仍然免费。那么，付费会员到底卖的是什么？

记者打开某几款大模型的会员页，看到了一堆词：Agent、并行、多模态、一键部署。

这些词听起来很专业，但它们决定的，其实是AI能不能从“陪你聊几句”，变成“帮你多干点活”。

这些功能听着有用，日常生活里真的用得上吗？记者采访了一位AI深度用户。

科技公司市场工作人员 吕伯：我现在每月花费500块钱以内，比如数据分析、市场调研、信息获取、文案撰写、素材制作。如果这个事情需要专业度更强、产出结果质量更高，我觉得付费是有必要的。如果只是简单地做一些搜索，或者日常的问题回答，我觉得免费也是够用的。

他的用法，其实给了一个很好的参照。他不是在用AI“问一句答一句”。他是在把AI当成一个工作系统。这时候，会员确实有价值。

怎么判断自己该不该买？

对于普通人来说，付费项目真的需要吗？怎么判断自己该不该买？继续来看记者的观察。

第一种，如果你只是拿AI聊天、翻译、写文案。只要把需求说清楚，免费版大概率够用。

第二种，如果你已经开始拿AI处理工作。尤其是当你发现，免费版经常卡、经常断、不稳定，这时候，可以考虑低档或中档。

第三种，如果你要靠AI批量生产。比如长时间写代码、同时跑多个任务，甚至把AI接进自己的工作流。这类人再考虑高档，因为他们买的不是体验，是产能。

所以，AI会员不是越贵越好，也不是一定要买。真正该问是“我到底用不用得上”。

付费是否意味着 免费服务会“缩水”？

面对AI付费功能，普通用户要不要购买，取决于具体需求场景：比如偶

尔查资料、写简单文案，免费版就足够；每天依赖AI完成专业内容生产和数据分析，就需要付费来提高使用效率和功能应用。问题来了，免费服务是否会缩水呢？继续来看法律问题专家岳岫山的解读。

法律问题专家 岳岫山：有了付费功能后，免费服务会不会缩水？这种焦虑并非杞人忧天。所以相关企业更要严格遵守相关法律法规来执行，避免损害用户权益。根据民法典的规定，用户和平台之间属于合同关系，如果平台在免费阶段通过官网宣传、用户协议等方式承诺的服务内容，一旦被认定构成合同内容，企业方就不得单方缩减免费使用的对应权限。

企业方主张“付费则优先调度”，确实有合理性，但如果免费用户发现同样提问在收费前后回答质量断崖式下降，就不合理了。

AI收费是行业走向商业成熟的必经之路。法律不反对收费，但也不会纵容平台对免费用户“过河拆桥”。对平台而言，收费转型是一场“加法”，保持免费基础服务依约履行，在此基础上叠加收费能力。技术可以收费，但契约必须信守，这是AI商业化的法律底线。

AI助手为啥要收费？

能看得出来，AI助手付费部分并不是基础功能，平时我们常用的聊天、查询这些功能还是免费的。AI助手要收费，是国产大模型要从“免费烧钱”转到“价值变现”吗？收费意味着什么呢？来看法律问题专家的解读。

法律问题专家 岳岫山：AI助手收费的底层逻辑，还是出于算力成本和企业经营成本的考虑。大模型每一次调用都会消耗真实的算力与电力，产生相应的成本。从法律角度看，收费本身没有问题。《中华人民共和国价格法》明确规定，大多数商品和服务实行市场调节价，由经营者依法自主制定。AI企业根据成本结构和市场策略推出付费会员，属于法律明确保护的经营自主权。但是定价自由也是有边界的。《中华人民共和国价格法》规定，经营者定价应当遵循公平、合法和诚实信用原则，以生产经营成本和市场供求为基本依据。AI企业可以收费，但在收费时要遵守相关规定。

据央视新闻客户端

兼容ETC

多地试点高速公路 “手机+”无卡通行



近期，我国交通基础设施更新和数智化改造取得新进展。记者了解到，交通运输部正在江苏、重庆等地推进高速公路人工收费车道“手机+”无卡通行试点，通过技术手段简化通行流程、提高出行效率，进一步推动交通数智化升级。

作为“手机+”无卡通行模式全国先行试点地区之一，重庆依托车牌识别、移动支付等数智化技术，接入并应用“高速码上行”微信小程序服务平台。未注册用户驶入高速时，可在入口系统自动识别车牌后扫描屏幕二维码通行；注册并绑定车牌的用户则可在系统自动识别车牌后直接通行。

对于这一模式带来的便利，家住重庆市两江新区的曾女士深有感触。她告诉记者，自己每日往返于两江新区与北碚区静观镇，此前一直走人工收费通道，取卡时常因车辆离卡机太远而不得不下车。“注册并绑定车牌后，上高速基本不用等，每天通勤能省不少时间，心情也舒畅多了。”曾女士说。

重庆高速公路路网管理有限公司相关负责人介绍，截至5月初，“高速码上行”注册用户已突破35万，注册绑定用户日均通行量约5000车次。

在重庆试点取得积极成效的同时，江苏也通过打造“茉莉畅行”小程序，推动“手机+”无卡通行应用落地。该平台主要服务于9座及以下未安装ETC的小型客车，用户在小程序上预约后，可在30天内免领卡通行省内高速。

专家认为，“手机+”模式将成为高速公路收费体系数智化转型的重要突破口。

国家高端智库可持续交通创新中心专家、北京交通大学中国交通运输经济研究中心主任欧国立表示，“手机+”无卡通行模式是“人工智能+交通运输”的标志性落地成果，将推动交通基础设施数智化、服务普惠化、运行高效化。

欧国立进一步指出，这一模式以“软升级”替代“硬重投”，通过软件升级、算法优化、平台接入实现车道智能化，大幅降低基础设施改造成本；同时，推动高速收费从“本地硬件”向云端协同架构升级，促进跨区域数据共享与业务协同，为全国“一张网、一个平台”奠定基础。

不过，“手机+”无卡通行并非要取代现有高速公路收费模式。日前，交通运输部公路局副局长杨亮在例行发布会上表示，“手机+”无卡通行并不是要取代ETC、人工收费等现有高速公路收费模式，而是作为有益补充，与之长期并行、协同发展。下一步，将遵循“先人工收费车道、后ETC车道”“先客车、后货车”“先出口、后入口”的原则逐步扩大试点范围。

在试点拓展的同时，全国层面的统一服务布局也已展开。杨亮介绍，针对江苏、重庆等地方平台服务地域受限的问题，交通运输部正加快建设全国统一的“e路畅通”服务入口，打造全国一体化服务网络。“预计‘e路畅通’平台将于近期完成内部测试并面向全网用户开放。未来，车主可自由选择使用部级平台或任一省级平台通行全国高速公路，享受规范、统一、便捷的‘一站式’服务。”杨亮说。

然而，“手机+”无卡通行从试点走向全国推广，还需打通不少关键环节。欧国立提出，应保障车牌识别准确率，加强高并发、大流量下的识别与核验稳定性；建立涉及交通、通信、金融等部门的跨部门协同机制，加强数据共享与业务协作；完善无网络环境下的收费应急处理；建立全国统一的客服、稽核、运维体系，确保投诉快速响应。

据《经济参考报》