

能跟拍能构图,这样的摄影机器人你想要吗



图/Beni

潇湘晨报·晨视频记者邬成鼎 综合报道

构图歪了、对焦慢了、关键时刻快门没按下去……“男朋友拍的照片没法看”，这大概是互联网上最经久不衰的吐槽之一。但如今，一个能自动跟拍、智能构图的“专属摄影师”，正从科幻走进现实。

影像设备正在从“工具”变成“智能体”。但这场技术变革，究竟是重新定义影像创作的方式，还是一次概念包装？

不只是“运动相机加轮子”

摄影机器人到底是什么？简单说，它是一个能自主移动、自动追踪、智能拍摄的硬件设备。

当下最具体的产品，是由妙动科技打造的Beni，它是个1.75公斤重、能跑会跳的两轮机器。它可以28.8公里的时速跟在滑板手身后飞奔，跳过25厘米高的障碍，自动切换跟拍、环绕等多种运镜角度，拍完后还能自动识别高光片段生成精彩集锦。

另外7月9日，影石Insta360在11周年司庆日官宣了“Cameraman”摄影机器人愿景。按照影石创始人刘靖康的描述，Cameraman是一个能像专业摄影师一样“自动构图、智能抓拍”的设备，让用户“沉浸当下且不错过精彩瞬间”。

Beni能够识别并锁定拍摄对象，根据场景自动调整跟随距离和角度。无论你是网球场上挥拍还是在滑板公园做技巧动作，它都能捕捉到传统固定机位无法拍到的动态画面。拍完之后，它还能自动识别高光片段，在手机App上生成精彩集锦。续航约1.5小时，电池可更换。

影石的Cameraman则走得更远——它不局限于某一具体的物理形态，而是一个自主拍摄的智能体概念。在影石的构想中，AI影像系统是大脑和神经中枢，相机的镜头是眼睛，音频技术和麦克风是耳朵，云台和无人机则是活动的躯干。其一个月前发布的双摄云台相机Luna Ultra已初步具备自动跟拍与构图意识。



AI摄影师让市场沸腾,但争议同样不小

市场对摄影机器人的反应可以用“抢疯了”来概括。

Beni于7月正式登陆Kickstarter众筹，上线几分钟即超额完成众筹目标。妙动科技成立仅一年多，已获得多家投资机构的数千万美元融资。资本市场对这个赛道的热情可见一斑。

当AI成为“专属摄影师”，对“记录”和“创作”的定义正在被重新书写。影石的目标是让用户“相机退后一步，生活往前一步”。有观察指出，影石要做的“并不是一个通用机器人，而是在一个具体场景里比人强的机器人，那就是会构图、会抓拍、让你不用举着相机

的专属摄影师”。妙动科技也明确避开陪伴、家务等模糊需求，专注“没人帮拍”的高频痛点。

这对市场的冲击将是结构性的。自媒体博主、户外运动爱好者、小型工作室长期面临“单人出镜无法同时操控设备”的困境。摄影机器人可以承接基础跟拍、环境全景、循环运镜等重复性工作，大幅降低内容制作的人力成本。

不过，也有人质疑：这究竟是AI与机器人技术迭代催生的新物种，还是传统影像硬件增长见顶后，行业为突破瓶颈而刻意包装出的营销新概念？

离变成日常工具,还有很长的路要走

摄影机器人要想从“科技玩具”变成“日常工具”，还有很长的路要走。

关于Beni，消费者的评价充满矛盾感。有人坦言第一次看到Beni时，“立刻以为是AI生成的假视频”。不少用户对它的能力感到惊喜，但它在实际体验中也暴露了诸多不足。有评测中指出，Beni的避障摄像头和追踪器“不足以防止它撞到墙角、墙壁，甚至在试图跟上我的滑板车时撞到我的脚”。

目前Beni尚未大规模量产交付，实际体验仍有待验证。

定价也是这类产品需要考虑的问题。一套集成了云台、AI运算、自主移动硬件的设备，成本注定不低。Beni零售价799美元，超级早鸟价499美元。影石的Cameraman尚未公布定价，但以Luna Ultra的定位来看，大概率不会平价。

续航与可靠性也是考验的一关。持续AI识别加机械运动双重耗电，是摄影机器人最现实的硬伤。Beni单次续航仅1.5小时。评测还指出，Beni的“自动”追踪功能在实际测试中仍需手动激活，

避障能力在面对复杂环境时仍显不足。出门拍半天就得频繁充电。

一个能自动跟随、持续拍摄的设备，天然会引发隐私担忧。从景区AI旅拍被吐槽“死亡角度配高糊画质”，到公共场所的偷拍争议，隐私问题将是摄影机器人能否被社会接纳的关键变量。这个边界在哪里，仍需要探索。

摄影机器人的出现，标志着一个趋势正在加速：相机正在从被动记录的“工具”，进化为主动创作的“智能体”。Beni的众筹火爆和影石的愿景官宣，证明市场对这个方向有真实期待。但从概念到量产、从极客玩具到大众消费品，还有很长的路要走。

当一台机器能跑能跳能跟拍，甚至能自动剪辑，它确实解决了很多人的真实痛点。但续航撑不住半天、价格让普通人望而却步、隐私问题悬而未决、自动追踪的可靠性仍需验证——这些现实难题，才是决定摄影机器人能否真正走进日常生活的关键。技术已经迈出了第一步，但离“让每个人都拥有专属摄影师”的那一天，还有不短的距离。

AI从数字世界走向物理世界

潇湘晨报·晨视频记者胡秋娴 综合报道

你在车上刷完第三十条短视频的时候，车已经替你开了三十公里。这件事以前只在科幻片里发生，现在有人把它做成了一门生意，还上了市。

物理AI,跟数字AI不是一个意思

7月8日，Momenta在港交所挂牌上市。Momenta是做什么的？它给汽车装“大脑”，提供智能驾驶软件解决方案。以前总说AI会颠覆数字世界，现在才发现，真正的革命是它要开始改造物理世界了。

区别于处理文本、图像的生成式AI，物理AI要求系统理解重力、碰撞、空间因果等现实规则，形成“感知—决策—执行—反馈”的完整闭环。简单来说：数字AI擅长线上创作，物理AI擅长操控实体设备。

物理AI做起来分三步：先在虚拟环境里训练模型，让AI在仿真世界里学会物理规律。再通过激光雷达、传感器这些感知硬件去“看”真实世界。最后把决策指令输出给汽车、机器人这些执行终端，让它们动起来。

Momenta就卡在中间环节。今年4月发布的R7世界模型，从超120亿公里真实驾驶数据里学习物理规律，在虚拟世界里反复推演，再通过强化学习不断优化决策。上汽大众ID.ERA 9X已率先搭载。

截至上市前，搭载Momenta系统的量产车突破100万台，累计定点车型超210款。

物理AI将重新定义“在路上”

在汽车供应链中，Momenta与宁德时代、禾赛科技对比，三家角色清晰：宁德时代提供“心脏”（电池），禾赛科技提供“眼睛”（激光雷达），Momenta提供“大脑”（算法）。前两家卖硬件，Momenta卖软件。三家都在各自赛道建立了压倒性市场地位，遵循同一个逻辑，充分竞争后赢家通吃。

回顾过去十年汽车产业洗牌，幸存者有一套共通法则：在狂热市场里保持清醒，不追短期风口，在漫长研发周期中下“笨功夫”。Momenta创业时行业正押注L4，L4是在特定范围内系统开车，人不用操作。Momenta创始人曹旭东选择了一条“不够性感”的L2量产路线：L2是人开车，系统偶尔搭把手。

这些企业还有一个共同点：核心技术全部自研，不依赖海外供给。Momenta的世界模型、宁德时代的电池材料、禾赛的雷达芯片，都是自己造的。技术自主，是获得全球车企和主权资本信任的前提。

英伟达CEO黄仁勋在2026年CES上断言，物理AI可重塑的制造和物流产业价值将达50万亿美元。这个数字是否准确尚待时间验证，但AI从数字世界走向物理世界，是产业演进的大趋势。Momenta的上市，是这个趋势在资本市场的第一次正式定价。

过去，汽车拉近了人与人的距离。接下来，物理AI将重新定义“在路上”。