



市民谷先生向“新民帮依忙”反映，他订购的问界M8新能源车陷入漫长等待。早在5月19日就确认交付方案，然而一个月过去，车辆仍未到店。销售人员告知，他还需继续等待，因为提车周期长达6周至8周。记者调查发现，当前国内新势力车企盛行“预售”模式，数周的交付时间已成为行业常态，消费者纷纷质疑“交付期货化”现象。

问界M8提车陷入漫长等待 新车“交付期货化”引发质疑

AITO交车确认书

订单基本信息

订单编号
购车人 谷
购车人电话
车主姓名 谷
车主电话
体验中心 华为智能生活馆·上海万象城
用户中心 AITO授权用户中心·上海世纪公园
定金支付时间 2025/05/18 17:35
犹豫期到期时间 2025/05/19 17:35

交车确认书

12:02
问界M8 上市4天大定突破50,000台，...
黄金 M8
说是按小定顺序排产，为什么我3月7号小定的，到现在还没出预计下线时间，很多比我晚小定的时间都出来了！问你们交付就是一问三不知的
05/04 13:27 湖北

网友评论等得心焦

订单状态

订单编号
待提车
待交车准备
发运中
车辆准备中
交付方案已确认
2025/05/19 21:08:57
订单已锁定
2025/05/19 14:01:34
提交订单
2025/05/18 17:35:09

订单状态已一个月不更新

排产日期不见更新

5月18日，谷先生通过手机应用程序AITO，支付1万元定金，订购了一辆问界M8新能源车。之后很快有汽车销售人员回电，与他确认交付方案。

记者在谷先生收到的“AITO交车确认书”的电子页面上看到，他选择的这辆六座版“问界M8”的购车价格是417800元。订单显示，1万元定金的支付时间是5月18日17:35，享有24个小时的“犹豫期”。过了犹豫期，不可修改订单和退订。最终，谷先生在5月19日14:01确认了交付方案。

1个月后的6月18日，记者看到，谷先生的订单状态仍停留在“交付方案已确认”“车辆准备中”，没有任何排产信息。订单状态中的下一步“发运中”始终是灰色状态。

谷先生告诉记者，他几乎每天都刷新订单页面，但订单状态始终没有更新，让他颇感心焦。

旧车处置计划打乱

问界M8作为鸿蒙智行旗下的高端新能源SUV，今年3月6日开启预售，4月16日正式上市，上市即爆单，成为国产高端新能源车中的宠儿。“我理解新车火爆需要等待，但至少该告诉我什么时候能排产吧？”谷先生告诉记者，汽车销售人员曾告诉他，提车需要等待数周时间，可能是6周至8周。

但他也注意到，“AITO交车确认书”上，并没有约定交付时间。这让他一度以为，“6周至8周”可能只是销售人员为了让他耐心等待而采用的一个说辞；新车交付时间不作书面约定，则是企业为了规避自身责任的“技巧”。

新车迟迟不到，让谷先生对如何处置旧车，多了另一层焦虑。“我的旧车牌照退转和保险购买计划全被打乱了。”他说，自己打算在拿到新车的同时，把旧车卖掉，申请置换补贴，为此已将旧车挂到了一个卖车平台上；而现在，新车遥遥无期，收购旧车的出价最高者表示等不了了；而旧车的保险马上到期，如果续保，后续涉及退保损失等问题……

六月下单交付更慢

问界M8新车交付，到底要让用户等待多长时间呢？

记者致电“AITO授权用户中心·上海世纪公园”，一名交付专员称，他们收到用户订单后，都会第一时间提交信息；问界M8新车的排产周期，正常为6周至8周，也就是说，提车等待时间，8周内均属正常。“现在距确认交付方案1个月，还在正常的排产周期内，我们会加强关注”。为何要等6周至8周，该专员表示对重庆工厂那边的生产情况不清楚。

记者在手机应用程序AITO上查询到，问界M8上市仅4天，大定数量就突破了5万

台。另外，一篇6月6日官方发布的“鸿蒙智行问界M8车友问答第二期”帖子称：目前工厂已启动双班满负荷运转全力提升产能；5月交付突破12000+，快速实现“交付破万”“单日交付破千”；6月工厂产能仍会持续提升，确保6月交付2万台至3万台。

上述消息透露出了问界M8的市场热度和产能对比。鸿蒙智行服务热线透露，对于像谷先生这样在5月确认交付方案的用户，新车交付时间是6周至8周；而在6月（6.3—6.30）确认交付方案的，交付时间更延长到了8周至10周。为了“安抚”用户的等待焦虑，公司公布了一项“关爱补贴”政策：4月16日（正式上市日）至6月30日期间下单的用户，从“交付方案已确认”之日起，至“车辆已到店”之日止，若超过10周，超期的每天可获200元补贴，最高1万元。上述方案尚未明确覆盖至7月。

产能在上升，但6月下单用户的提车等待时间反而增加，6月还额外公布了“关爱补贴”政策，这使得谷先生们对问界M8的产能更增加了焦虑。更让谷先生忧心的是，问界M8的排产政策不透明，使交付时间表显得“含糊”。

交付迟缓已成通病

问界M8的交付迟缓并非个例，而是新能源汽车行业高速发展期的普遍痛点。

记者在采访中了解到，不少热销的新能源

源车，用户提车时，数周时间的等待是常态。比如小鹏MONA M03（2024年8月上市）官方App宣传4周至8周交付，部分锁单用户最长等待超17周。极氪007（2025年初预售），销售人员口头承诺“1月底交付”，但大量用户直至3月仍未提车，交付延迟超6周。阿维塔07和深蓝S07，在2024年10月集体宣布延期，理由均为“产能爬坡”，需等待两三个月。小米SU7的交付时间稍好些，月均交付稳定在2万台以上，等候周期也需要4周至6周。

交付延期的深层原因是，产能规划与市场需求脱节。部分新势力车企常采用“以销定产”模式，但订单激增时产能无法快速响应。还有车企为控制成本，将核心零部件（如电池、芯片）押注单一供应商，面临零部件供应风险，零部件良品率波动。

延期交付，带来用户之“痛”。多地新能源补贴政策设有上牌期限，使得车主错失补贴。而车企不在协议中书面约定交付时间，也让消费者维权受阻。

为此，消费者呼吁，产能爬坡能力是新势力车企竞争的关键变量，但需配套更透明的排产逻辑和用户权益保障。车企需在“交付速度”与“承诺可信度”间寻求平衡，才能避免“交付期货化”透支品牌信任。此外，车企应在合同中明确交付时间及超期赔偿标准。对此，“新民帮依忙”将继续关注。

本报记者 陈浩



87.4公里浦卫线将“一分为二”

缩线为浦亭线，新辟亭卫专线B线衔接

6月10日，本报7版刊发《上海超长公交线路转型之困》的报道，其中浦卫线无疑是上海公交界的“极限挑战者”，该公交线路共设103站（塘桥新路公交枢纽站→石化汽车站），返程102站，行驶里程长达87.4公里。昨天下午，记者从金山巴士了解到，浦卫线“一分二”（缩线+新辟）调整方案现已公布。

浦卫线这一超长公交线路，跨越了浦东、奉贤、金山三个区。据驾驶员反映，单程营运时间至少3个半小时，极端情况下甚至可达5个小时；为了保证上午发车，部分工作人员还须在外租房过夜。多年来，该线路

还遭遇客流断崖式下降，营收惨淡。这给驾驶员的身心健康和公司营运带来巨大压力。

记者从上海金山巴士公共交通有限公司了解到，结合本年度上海市公交线路优化调整计划及2024年12月26日至2025年1月6日《关于浦卫线公交线路调整网上征询市民意见的通知》的意见征询考量，为优化、改善超长线路运营效率，浦卫线自2025年6月28日首班车起将进行调整。

记者梳理公告信息看到，浦卫线调整后，将更名浦亭线。浦卫线现起讫站是：塘桥新路公交枢纽站⇌石化汽车站，调整后

（浦亭线）起讫站为：塘桥新路公交枢纽站⇌金山铁路亭林站。单程营运里程从87.4公里，缩短至63.2公里，站点数量从103/102站，减少为67/66站。此外，调整后首末班时间为：塘桥新路公交枢纽6:00—20:35，金山铁路亭林站6:00—20:35。记者注意到，这一调整可使浦亭线的单程营运时长目标，控制在210分钟左右。但其单程营运里程达63.2公里，仍为“超长线路公交”。

新的浦亭线只到金山铁路亭林站，原浦卫线剩下的另一段路怎么办？将同步新辟配套

线路亭卫专线B线。新的浦亭线，加上亭卫专线B线，覆盖了原浦卫线的所有行驶区域。缩线和新辟，这也就是浦卫线被通俗理解为的“一分为二”。

本报记者
陈浩



本版编辑/刁炳芳
视觉设计/秦云阳