

热搜&明星加持 “脱五”难挽口碑滑坡

豆瓣评分垫底历届节目

新一期节目的上线，让进入半决赛冲刺赛的《脱口秀大会第五季》再次夺得流量与关注度，多个话题冲上微博热搜榜，不仅话题“北下关小学”“脱口秀大会选顺序”的当日阅读量均过千万次，“汪苏泷no拔笛”等其他多个话题的阅读量也纷纷过百万次。

不可否认的是，《脱口秀大会第五季》自开播以来，热度一直与之相随。据灯塔专业版，该节目现已实现全网正片播放市占率7次居于综艺榜日冠，并曾进入9月月榜的TOP3，历史播放市占率最高达到22.75%。另据微博数据，话题“脱口秀大会”的累计阅读量已超过150亿次，且每次新一期开播，便会有与节目相关的话题登上热搜榜。

《脱口秀大会》第五季制片人白洪羽曾在接受媒体采访时表示，“《脱口秀大会》第五季主要有三大升级。第一是参与面貌，各行各业、各个圈层的人在节目中将身边事表达出来。第二是通过‘天花板赛制’去激发脱口秀演员的创作能力。第三是创作思路，当前社会欢乐和笑声越来越成为用户的刚需，能为用户提供更多的欢乐成为节目更直接以及更重要的目标”。

然而，正当《脱口秀大会第五季》热度居高不下之时，节目口碑却一直未能挽回，评分较往季出现明显下滑。

据豆瓣电影平台上的数据，截至北京商报记者发稿，《脱口秀大会第五季》的评分仅为5分，此前还曾一度停留在4.9分。而在不同评分占比中，一星及两星的评分占比超过了一半，三星评分占比也达到了26%，四星及五星评分仅占比约两成。与此

“北下关小学”“脱口秀大会选顺序”……11月2日一早，多个脱胎于综艺《脱口秀大会第五季》的话题纷纷登上微博热搜，引发热议。现已进入半决赛冲刺赛的《脱口秀大会第五季》，自开播以来一直没少热度，但口碑却迟迟未能挽回，不仅截至目前豆瓣评分仅5分，成为历季评分最低的一季，还有不少观众反映不及往季更有笑点。面对这一市场反馈，一度被视为王牌喜剧综艺的《脱口秀大会》也需要思考后续的发展方向。

同时，与往季节目最高曾达到7.9分、最低也有6.8分相比，《脱口秀大会第五季》成为历届评分垫底的一季。

明星接连上阵抵不过好段子

自2017年首播以来，《脱口秀大会》一度被视为喜剧综艺中的王牌，也助力脱口秀这一演出形式出圈，在线上线下掀起热潮，多位优秀脱口秀演员通过在节目中的演出从默默无闻走向更大的舞台。

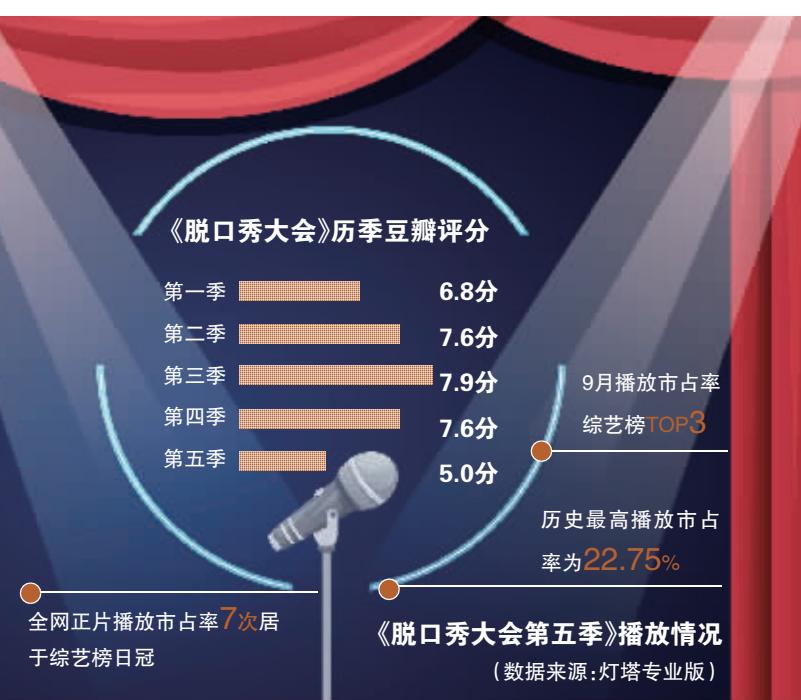
在脱口秀演员之外，领笑员也是节目中的重要角色。在本季节目中，各路明星接连作为领笑员上阵，从那英、周迅到杨超越、张杰以及于文文、谢楠、凤凰传奇等，歌手、演员等相继登场也在一定程度上为节

目带来了热度与流量，可也不时引发“不懂脱口秀”“尬笑”等争议。

从观众反馈中可以看出，段子笑点不及往季、选手淘汰机制的设计等方面成为《脱口秀大会第五季》质疑集中的领域。观众宋女士表示，作为五季节目追下来的老粉，这一季节目的笑点确实不如往季密集，看到更优秀的脱口秀演员被淘汰也感到非常遗憾。

“每个人都能快乐5分钟”，这是《脱口秀大会第五季》打出的口号，这也使得节目在开播前让观众产生较高的期待，也与当下的口碑产生了反差。对于第五季节目的市场反馈以及后续节目规划，北京商报记者联系节目方，但截至发稿未得到回应。

电视评论人孙禹认为，喜剧是观众及



市场需要的，脱口秀作为近年来兴起的表演形式，也成为构筑喜剧市场的主要内容之一，但做喜剧最关键也是最难的点便在于写出好段子，尤其是能够反映现实生活，更具深刻性却又不失笑点的作品，挖掘优质演员，产出优质作品，才是保证节目市场的核心。

据脱口秀从业者透露，要想写出引发观众共鸣的好段子需要对生活有足够的观察，同时对语言等方面也要有更为灵敏的“嗅觉”，有时为了更好的效果，一句话也要打磨数遍。随着脱口秀更受大家欢迎，内容作品的需求也进一步加大，因此对从业者而言既保证质量又提高产出效率是一个挑战。

北京商报记者 郑蕊

民航业再现政策利好 航班量高于4500班能拿补贴

民航业又迎新政策利好。11月2日，据财政部网站消息，财政部、民航局发布《关于调整国内客运航班运行财政补贴政策及做好清算工作的通知》(以下简称“通知”)，其中明确，不再将航班量低于或等于4500班作为启动补贴的条件。这意味着，每周内日均国内客运航班量高于4500班时，航司也可以拿到财政补贴。此前从多家航司发布的三季度财报来看，虽环比有所回暖，但现金流紧张的情况依旧存在。在业内专家看来，新政策对民航业减亏起到积极作用。

此次财政部、民航局发布的通知明确，不再将航班量低于或等于4500班作为启动补贴的条件，补贴清算对象和范围相应调整，补贴标准不变。此外，该通知还明确了补贴清算对象和范围，国内运输航空公司执飞同时符合下列条件的国内客运航班，纳入资金支持范围：国内客运航班，不含港澳台航班、承担重大紧急运输任务的航班、调机、公务机等；每周每条航段平均客座率未超过75%。多家国内运输航空公司共飞同一航段，按各公司该航段周平均客座率计算，经停航班按每条航段起飞港分别核算；航班实际收入无法覆盖变动成本。

此次调整后，意味着每周内日均国内客运航班量高于4500班时，航司也可以拿到财政补贴。民航业内人士李瀚明表示，以前一段时间内，部分航空公司的航线客座率低于75%，“但是因为行业总体航班量上升到4500班以上，所以未拿到补贴。此次发布通知取消了这一限制因素”。

民航业内人士林智杰也谈道：“新的政策取消了行业的航班量要小于等于4500班这一生效的条件。按原先政策，只有前面两周符合条件，后面六周的日均航班量都高于4500，则无法获得补贴。所以按新政策，后面六周的亏损航班也能够拿到补贴。”

在业内专家看来，定增是航司补充流动资金的主要举措之一。而此次航空补贴限制解除亦有助于帮助航司获得更多的补贴，缓解现金流紧张的问题。林智杰表示：“此次政策调整更好地体现应飞尽飞、应补尽补的政策导向，也对民航业减亏起到积极作用。”

北京商报记者 关子辰 张怡然

广告

四九城里的

玩

溜

坑

北

京

吃喝玩乐

您找我

城

100% 原创视频

带你避开旅游中的

扫码关注
玩灌北京城

有彩蛋哦~