

NEO-WAVE.DE  
HENRIK BECKER

## ANALYSE: MSCI WORLD TRANSPORTATION INDEX

WKN: 00M085 // ERSTELUNGS-DATUM: 22.07.2019



"Die fetten Jahre sind vorbei" Olaf Scholz (\*1958) Bundesfinanzminister. Mit derartigen Meldungen stimmen uns die Medien auf das Ende der „Goldenen Zeit“ ein. Doch ist eine derartige Sichtweise gerechtfertigt? Wenn ja dann müssten sich, besonders an den vorausseilenden Finanzmärkten, Anzeichen hierfür finden lassen.

Am Beispiel des MSCI-World-Transportation-Index will ich versuchen aufzuzeigen, daß die Sichtweise des Finanzministers nicht gänzlich falsch ist, wengleich ich keinen Crash proklamieren will und werde. Doch alles auf der Welt produzierte muß natürlich auch transportiert werden, und so kann dieser Index schon als eine sehr zuverlässige Indikation auf die künftige weltwirtschaftliche Konstitution angesehen werden.



**Ausblick:**

Der Langzeitchart zeigt einen sehr schönen Aufwärtstrend. Diese zum Teil sehr dynamische Bewegung hat'09 den Anfang bei ca. 80 Punkten genommen und ist selbst momentan noch voll intakt. Bei einem Stand von ca. 320 Punkten hat sich der Index fast genau vervierfacht!

Auch der etwas tiefere Blick erweist sich zunächst noch als konstruktiv, denn ein zeitnah bevorstehender Abbruch des vorherrschenden Trends, steht nicht auf der Agenda. Seit Anfang'15 bildet sich mit dem Diagonalimpuls (1-2-3-4-5) eine Wellenabschlussformation für die übergeordnete Welle (A) aus; eine nicht sehr seltene Konstellation.



Abbildung 1 Langzeitchart

Aktuell befasst sich der Index mit der Ausbildung von Welle (5) und damit mit der abschließenden Phase dieser Formation. Dieser Aspekt könnte dunklen Gedanken den Weg ebnen, doch ganz so schnell ist unsere heutige Transportwirtschaft noch nicht. Wie das grüne Zeitlineal es

aufzeigt, erwarte ich den Abschluß von Welle nicht vor Mitte 2020. Maximal kann sich diese zwingend fünfteilig (1-2-3-4-5) ausformende Welle (5) bis Anfang'21 hinziehen (0.62 Retracement auf dem Zeitlineal). Eine größere temporäre Ausdehnung schließe ich nahezu vollends aus. Der medialen Berichterstattung zum trotz: Grund, um in Torschlusspanik zu verfallen, besteht demzufolge nicht.



Abbildung 2, mittelfristig

In aller Regel tritt eine Welle „5“ sehr deutlich aus der eigentlichen geometrischen Formation aus. Im Chart (Abb. 2) habe ich diese Option bereits dargestellt, wenn hier auch nur als Simulation. Mit dem Widerstand bei 382 Punkten (1.00 Retracement) steht auch schon die idealtypische Ziellinie bereit. Anmerken möchte ich, daß die Prognose der abschließenden Welle eines Diagonals als auch eines Triangles relativ schwierig und ohnehin erst nach Abschluß der vierten Welle (hier 4) möglich ist.

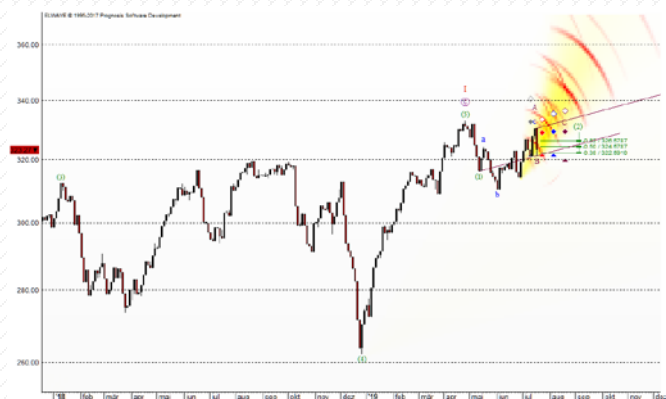


Abbildung 3, automatische Analyse

Die kurzfristigen Avancen nehmen sich etwas negativer aus, wie der Chart es zeigt. Momentan konnte das 0.62 Retracement bei 331 Zählern, den Höhenflug stoppen. Die darauffolgende Korrektur dient indes der Ausbildung von Welle (2) und muss somit zwingend eine dreiteilige (a-b-c) Struktur annehmen.

Das Ziel dieser Korrekturwelle kann durch die 1.62-Unterstützung (294 Punkte) gebildet werden, es kann sich allerdings auch ein leichtes Überschießen einstellen. Dabei schließe ich das Erreichen des größeren 0.76 Retracements (277 Punkte) nahezu vollständig aus. Im Umkehrschluss würde ein eventueller Bruch dieser sehr aussagekräftigen

Unterstützungslinie mittels Schlußkurs vorausgesetzt, den vorzeitigen Trendabschluss einleiten. Auch wenn ich diese Option hier erwähnt habe, räume ich diesem Szenario keine größeren Chancen auf Realisierung ein. Lassen sie uns einen kleinen Ausflug zum Dax-Sector Transport & Logistik (Abb. 4) unternehmen.



Abbildung 4, DAX Transport & Logistik (ISIN: DE0009660241)

Wie der Chart es zeigt, sieht die Situation für das deutsche Pendant schon etwas dramatischer aus. Das Mitglied der Dax-Familie hat die Trendwende bereits vollzogen und bildet seit Januar'18 eine größere Korrektur aus. Die Wiederaufnahme der Aufwärtsbewegung ist auf absehbare Zeit nicht zu erwarten.

Nun ist der Dax-Transport nicht die Referenz für die Welt, doch ein Achtungszeichen wird schon generiert. Denn immerhin, oder besser gesagt immer noch, ist Deutschland ein wahrer Exportgigant und sollte somit auch ein sehr guter Kunde der Logistikbranche sein. Doch mit dem negativen Bild steht der deutsche Transportindex nicht ganz allein auf weiter Flur.

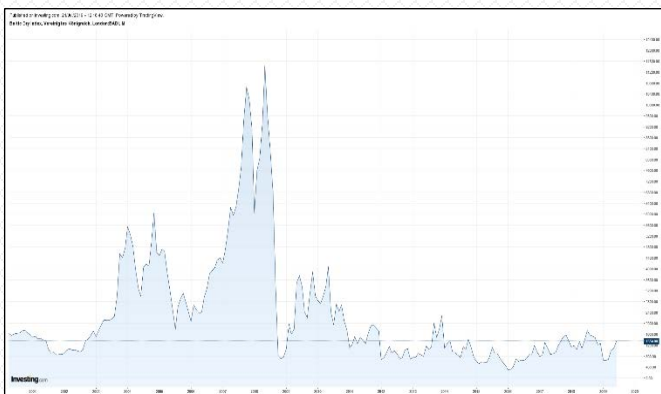


Abbildung 5, Baltic Dry Index

Wie der Chart des Baltic Dry Index es aufzeigt, steht auch der weltweite maritime Güterverkehr im Zeichen einer großen Korrektur. Dieser aussagekräftige Indikator hatte sein Hoch bereits im Jahr 2008! Seither, seit Ausbruch der sogenannten Lehmann-Krise, bewegt sich der BD-Index auf niedrigem Niveau seitwärts.

Schlimmer noch: Eine Auflösung der seit zehn Jahren währenden lethargischen Phase ist, zumindest aus charttechnischer Sicht, für den absehbaren Zeitraum noch

nicht einmal ansatzweise zu erkennen. Vielmehr noch deuten die charttechnischen Vorzeichen, für die bereits schon arg durchgeschüttelte Handelsschiffahrt, auf sehr stürmische Zeiten hin. Ob es sich dabei um eine katastrophale Entwicklung, oder eher um eine Wiederkehr auf ein von Vernunft getragenes Niveau handelt, bleibt zunächst noch offen. Aber so ganz realitätsfern ist auch dieser Ansatz nicht. Vielleicht ist es nicht zwingend nötig Tiere durch die halbe Welt zu transportieren, nur um einen Cent sparen zu können.

**Fazit:**

Die aktuelle Situation kann für den Transportsektor, als relativ stabil deklariert werden. Aus rein charttechnischer Sicht besteht durchaus noch nutzbares positives Potenzial. Zieht man einen realistischen Anstieg bis ca. **380** Punkte in Betracht, ergibt sich daraus eine Performance von ca. 18 Prozent, bemessen vom aktuellen Niveau. Ein erneutes Kaufsignal würde indes erst durch einen nachhaltigen Schlußkurs über dem **0.62** Retracement (**331** Punkte; Abb. 1 und 2) generiert werden.



Abbildung 6, Dow Jones Langzeit 07.01.2019

Für den etwas kürzeren Horizont stellt sich die Situation eher durchwachsen dar. Wie der Chart (Abb. 2) es zeigt, sind bereits für die folgenden Wochen etwas stärkere Abschlüge einzukalkulieren, wenngleich auch auf dieser Seite nicht von einer Dramatisierung der Situation auszugehen ist. Die Absicherungen von Positionen aller Zeitebenen sollten dennoch relativ eng erfolgen. Nutzen sie hierfür spätestens das **0.76** Retracement bei **277** Punkten.

Wenig überraschen sollte indes die sehr starke Affinität des MSCI World-Transportindex mit den großen Aktienindizes, wie beispielsweise mit dem Dow Jones (Abb. 6). Frappierend allerdings ist die Übereinstimmung in temporärer Hinsicht. Auch die Aktienmärkte werden sich Anfang des kommenden Jahrzehnts einer größeren Korrektur nicht erwehren können. In meinen speziellen Ausgaben für die großen Aktienindizes hatte ich die Avancen für diese Märkte bereits eingehend aufgezeigt.

Henrik Becker

## IMPRESSUM / HAFTUNGSAUSSCHLUSS

### Autor:

Henrik Becker  
Hauptstraße 4, 04425 Taucha

### Herausgeber und V.i.S.d.P.

Henrik Becker  
Hauptstraße 4, 04425 Taucha

### Gerichtsstand:

Amtsgericht Leipzig

### Steuer-Nummer:

237/205/06181

### UID-Nummer:

DE165186503

### Finanzamt:

Eilenburg, Postfach 11 33- 04831 Eilenburg

### Email:

[Henrik.Becker@neo-wave.de](mailto:Henrik.Becker@neo-wave.de)

### Internet:

[www.neo-wave.de](http://www.neo-wave.de)

### Grafiken:

Henrik Becker unter Verwendung der Software „ELWAVE“

## HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Der Anbieter übernimmt keine Haftung für bereitgestellte Handelsanregungen. Die Analysen stellen in keiner Weise einen Aufruf zur individuellen oder allgemeinen Nachbildung, auch nicht stillschweigend, dar. Sie verhalten sich lediglich über eine Meinungsäußerung des Anbieters dahingehend, wie die künftige Entwicklung einzelner Kurse ausfallen könnte. Handelsanregungen oder anderweitige Informationen stellen keine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder sonstigen Finanzprodukten dar.

Eine Haftung für mittelbare und unmittelbare Folgen der veröffentlichten Inhalte ist somit ausgeschlossen.

Der Anbieter bezieht alle Informationen, die er den Analysen zu Grunde legt, aus solchen Informationsquellen, die er zwar als vertrauenswürdig erachtet, deren Wahrheitsgehalt er aber nicht selbst überprüfen kann und für den er daher auch keinerlei Haftung übernimmt. Nutzer, die aufgrund von Analysen und / oder Meinungsäußerungen und/oder berichten des Anbieters Anlageentscheidungen treffen, handeln in vollem Umfang auf eigene Gefahr und auf eigenes Risiko. Der Anbieter übernimmt keine Haftung für die erteilten Informationen. Insbesondere weist der auf die bei Geschäften mit Optionsscheinen, Derivaten und derivativen Finanzinstrumenten besonders hohen Risiken hin.

Der Handel mit Optionsscheinen bzw. Derivaten ist ein Finanztermingeschäft. Den erheblichen Chancen stehen entsprechende Risiken gegenüber, die nicht nur einen Totalverlust des eingesetzten Kapitals, sondern darüber hinausgehende Verluste nach sich ziehen können. Aus diesem Grund setzt diese Art von Geschäften vertiefte Kenntnisse im Bezug auf diese Finanzprodukte, die Wertpapiermärkte, Wertpapierhandelstechniken und -strategien voraus.

Nur Verbraucher, die die gem. § 37d WpHG bei Banken und Sparkassen ausliegende Broschüre "Basisinformationen über Finanztermingeschäfte" gelesen und verstanden sowie das Formular "Wichtige Information über die Verlustrisiken bei Finanztermingeschäften" gelesen und unterschrieben haben, sind berechtigt, am Handel mit Optionsscheinen und sonstigen Finanztermingeschäften teilzunehmen. Der Nutzer handelt gleichwohl auf eigenes Risiko und auf eigene Gefahr.